



## 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, ve znění účinném do 14. 1. 2020 (dále jen „zákon o dráhách“), rozhodl v řízení, jehož účastníkem je **Správa železnic, státní organizace**, IČO: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen „Správa železnic“), podle § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách, ve věci **posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, ve znění změn č. 1 až 3 se zákonem o dráhách, a to v rozsahu: přílohy „C“ část C – Ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jízdou vlaku a podmínky jejich uplatnění, kapitoly II. Cenový model a kapitoly 6.1 Principy stanovení cen. (dále jen „Prohlášení 2020“, „Příloha „C“ Prohlášení 2020“)**

takto:

1.

**Prohlášení 2020, je neuvedením pravidel pro výpočet ceny za užití dráhy v rozporu s § 33 odst. 1 a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách.**

Úřad stanovuje Správě železnic lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, k uvedení Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, doplněním pravidel, do souladu s § 33 odst. 1 a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách.

2.

**Příloha „C“ Prohlášení 2020 je v rozsahu:**

a) článku II. 3: *„II.3 Základní cenou za 1 km jízdy vlaku Z [Kč/vlkm] se rozumí cena kalkulovaná v souladu se zásadami uvedenými v kapitole I. Tato cena je shodná pro všechny vlaky. Pro období platnosti tohoto Prohlášení o dráze činí 21,50 Kč/vlkm.“*

b) článku II. 4: *„Koeficient kategorie trati K představuje kombinaci činitelů, které po dobu platnosti ročního jízdního řádu ovlivňují kvalitu služeb poskytnutých dopravci na daném traťovém úseku, částečně zohledňují poptávku po přidělu kapacity v daném úseku, poměr nákladů vynaložených na údržbu tratí příslušné kategorie v předcházejícím statistickém období, případně vůli provozovatele dráhy podporovat udržení nebo zvýšení rozsahu objednané kapacity na tratích dané kategorie. Zařazení tratí do jednotlivých kategorií je výsledkem zhodnocení jejich současného technického stavu, vybavení technickým zařízením a zohlednění poptávky po přidělu kapacity na tratích sítě TEN-T a ostatních tratích. Hodnota koeficientu pro jednotlivé kategorie tratí je uvedena v následující tabulce.“*

<i>Kategorie trati</i>	<i>Hodnota koeficientu</i>
1	1,15
2	1,12
3	1,00
4	0,88
5	0,71

*V tabulce uvedené kategorie tratí a jim odpovídající hodnoty koeficientů slouží výhradně pro výpočet cen za použití dráhy jízdou subvlaku Cs a neexistuje jejich přímá závislost na kategorizaci tratí podle mapových podkladů M01, M02 a M03. Příslušnost jednotlivých tratí do kategorií 1 až 5 za účelem výpočtu cen za použití dráhy jízdou vlaku je uvedena ve sloupci 11 tabulky B Přílohy „B“ tohoto Prohlášení o dráze.“*

*c) článku II. 6: „Specifický faktor je činitel, jehož účelem je zefektivnění využití kapacity dráhy a zohlednění vlivu jízdy daného vlaku na výši nákladů na provozování dráhy. Každému vlaku jsou přiřazeny odpovídající hodnoty obou zavedených specifických faktorů. Podmínky pro přiřazení hodnot specifických faktorů jednotlivým vlakům jsou předmětem kapitoly III. V cenovém modelu jsou zavedeny následující specifické faktory.“*

*d) článku II. 6.1: „ $S_1$  – míra opotřebení trati v závislosti na celkové hmotnosti vlaku Tento specifický faktor reflektuje rozdílné opotřebení tratí jízdou vlaků o různé hmotnosti. Celkovou hmotností vlaku se rozumí součet hmotností všech vozidel vlaku včetně hmotnosti cestujících nebo nákladu zaokrouhlený na celé tuny nahoru. Hodnoty specifického faktoru jsou stanoveny pro daná rozmezí celkové hmotnosti vlaku.“*

<i>Hmotnostní interval (t)</i>	<i>Hodnota <math>S_1</math></i>	<i>Hmotnostní interval (t)</i>	<i>Hodnota <math>S_1</math></i>
<i>do 49</i>	<i>0,42</i>	<i>1 000 až 1 199</i>	<i>2,77</i>
<i>50 až 99</i>	<i>0,49</i>	<i>1 200 až 1 399</i>	<i>3,36</i>
<i>100 až 199</i>	<i>0,59</i>	<i>1 400 až 1 599</i>	<i>3,88</i>
<i>200 až 299</i>	<i>0,76</i>	<i>1 600 až 1 799</i>	<i>4,36</i>
<i>300 až 399</i>	<i>0,94</i>	<i>1 800 až 1 999</i>	<i>4,89</i>
<i>400 až 499</i>	<i>1,14</i>	<i>2 000 až 2 199</i>	<i>5,37</i>
<i>500 až 599</i>	<i>1,34</i>	<i>2 200 až 2 399</i>	<i>5,92</i>
<i>600 až 699</i>	<i>1,50</i>	<i>2 400 až 2 599</i>	<i>6,39</i>
<i>700 až 799</i>	<i>1,76</i>	<i>2 600 až 2 799</i>	<i>6,88</i>
<i>800 až 899</i>	<i>2,03</i>	<i>2 800 až 2 999</i>	<i>7,30</i>
<i>900 až 999</i>	<i>2,31</i>	<i>nad 3 000</i>	<i>8,35“</i>

**v rozporu s § 33 odst. 1 a odst. 3 písm. c) ve spojení s § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách.**

**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.**

#### **Odůvodnění:**

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle § 54 odst. 1 zákona o dráhách, oznámil v souladu s § 46 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, všem známým účastníkům řízení dopisem č. j.: UPDI-2984/19/GP ze dne 5. 11. 2019 zahájení správního řízení z moci úřední ve věci posouzení souladu Přílohy „C“ se zákonem o dráhách, a to v rozsahu její kapitoly II. Cenový model.

Úřad provedl u Správy železnic cenovou kontrolu, a v souvislosti s ní vyhotovil protokol o cenové kontrole č. j. UPDI-2279/19/PB ze dne 13. 8. 2019 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 2020. Záznamem č. j.: UPDI-2986/19/GP ze dne 5. 11. 2019 pak Úřad vložil do spisu některé související závěry cenové kontroly obsažené v tomto protokolu o kontrole.

Dne 19. 12. 2019 oznámil Úřad zahájení řízení z moci úřední písemností č. j. UPDI-3614/19/ZA sp. zn. RPD008/19, ve věci Změny č. 1 a 2 Prohlášení 2020 v rozsahu kapitoly 6.1 Principy stanovení cen. Úřad dále usnesením č. j.: UPDI-0032/20/ZA ze dne 13. 1. 2020, ve znění opravného usnesení ze dne 3. 2. 2020 č. j. UPDI-0390/20/UM, obě řízení spojil do jednoho řízení vedeného pod sp. zn. RPD004/19. Úřad poté dopisem č. j.: UPDI-0045/20/ZA ze dne 13. 1. 2020 vyzooměl účastníky o sloučení řízení, oznámil ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které se mohou vyjádřit k podkladům pro rozhodnutí. Této možnosti nevyužil žádný z účastníků řízení.

Dne 31. prosince 2019 došlo k vyhlášení zákona č. 367/2019 Sb., kterým dochází ke změně zákona o dráhách 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 zákona č. 367/2019 Sb., čl. II Přejídná ustanovení, odst. 4 se řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle zákona č. 266/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

#### **Změny prohlášení o dráze**

Správa železnic vydala 28. 11. 2019 Změnu č. 2 Prohlášení 2020 č. j. 70522/2019-SŽDC-GŘ-O5. V ní došlo ke změně Přílohy „C“ – části C článku II.1 a II. 3 drobnou úpravou textu, spočívající v upřesnění, že jde o cenu za 1 km jízdy vlaku. Dále došlo k úpravě článku II.4 spočívající v upřesnění, že koeficient vyjadřuje poměr nákladů vynaložených na údržbu, že se použije pro výpočet cen za jízdu subvlaku a doplnění odkazu na sloupec 11 v tabulce B přílohy „B“. Dále v článku II.5 byl nahrazen termín na danou službu termínem na daný druh dopravy a pojem subvlak byl nahrazen vlakem. Dále 16. 1. 2020 Správa železnic vydala Změnu č. 3 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 č. j. 2519/2020-SŽDC-GŘ-O5, ve které uvedla svůj nový název. Jinak se tato změna předmětu tohoto řízení nedotýká. Vzhledem k tomu, že provedené změny nejsou pro toto řízení relevantní, nesouvisejí s nesoulady zjištěnými v cenové kontrole, neodpadl důvod pro vedení tohoto řízení.

## K výroku č. 1 – pravidla pro výpočet ceny

Podle § 33 odst. 3 písm. c) zákona o dráhách obsahuje prohlášení o dráze pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy, která podle § 33 odst. 1 zpracuje přídělce. Podle přílohy IV odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“), oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech upřesňuje metodiku, pravidla a případně tabulky k provedení článků 31 až 36, pokud jde o náklady i poplatky. Články 31 – 36 směrnice 2012/34/EU jsou součástí oddílu *Poplatky za infrastrukturu a služby*. Článek 31 řeší problematiku zásad zpoplatnění mimo jiné i infrastruktury. Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech prohlášení o dráze tedy musí upřesňovat metodiku, pravidla a případně tabulky k zásadám zpoplatnění infrastruktury.

Dále bod 15 preambule nařízení Komise (EU) 2015/909 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy (dále jen „nařízení Komise (EU) 2015/909“) uvádí, že *regulační subjekty by měly být schopny ověřit, zda jsou různé zásady zpoplatňování uplatňovány v souladu s informacemi, které jim poskytl provozovatel infrastruktury. Proto příloha IV směrnice 2012/34/EU vyžaduje, aby provozovatel infrastruktury ve zprávě o síti podrobně popsal metodiku, pravidla a v příslušných případech tabulky, pokud jde o náklady i poplatky. Z výše uvedeného vyplývá, že pravidly pro výpočet ceny se rozumí pravidla, pomocí kterých přídělce stanovil cenu za užití dráhy prostřednictvím přímých nákladů.*

Podle čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34/EU se stanoví poplatky za minimální přístupový balík ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy. Poplatky za minimální přístupový balík dle terminologie české legislativy zahrnují cenu za přidělení kapacity dráhy a cenu za užití dráhy. Cena za užití dráhy se stanovuje jako jednotková cena za ujeté vozidlové, vlakové kilometry nebo hrubé tunokilometry. Podle čl. 5 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2015/909 provozovatel infrastruktury musí vypočítat průměrné přímé jednotkové náklady pro celou síť vydělením přímých nákladů na základě celé sítě celkovým počtem předpokládaných, nebo skutečně ujetých vozidlových kilometrů, vlakových kilometrů nebo hrubých tunokilometrů.

Z výše uvedeného vyplývá, že pravidla pro výpočet ceny jsou pravidla pro výpočet jednotkové ceny, uvedené v prohlášení o dráze, a nikoliv jenom pravidla pro výpočet konečné ceny za jízdu konkrétního vlaku z jednotkových cen a skutečné hmotnosti, vzdálenosti, kategorie a dalších údajů ovlivňujících výslednou cenu. Jak z bodu 15 preambule nařízení Komise (EU) 2015/909, tak 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. Příloha „C“ ani kapitola 6.1 Prohlášení 2020 takovéto informace v dostatečném rozsahu neobsahuje. Proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1.

Úřad v závěru upozorňuje i na dokument *Network Statement Common Structure* (Společná struktura zprávy o síti – prohlášení o dráze, dále jen „společná struktura“). Tento dokument vydalo sdružení evropských provozovatelů dráhy RNE RailNetEurope a je šablonou pro zpracování prohlášení o dráze tak, aby mělo ve všech státech stejnou strukturu. Společná struktura sice není právně závazná, ale lze k ní přihlídnout pro výklad zákona o dráhách. Společná struktura mimo jiné popisuje, co by mělo být obsahem kapitoly 6.1 *Charging principles – zásady zpoplatnění*. Tyto zásady se v úvodu odkazují na článek 29 odst. 1 směrnice 2012/34/EU, který vyžaduje uvedení rámce zpoplatnění a pravidla zpoplatnění do prohlášení o dráze. Dokument dále uvádí demonstrační výčet údajů uvedených v rámci zásad zpoplatnění, jako principy poplatků za infrastrukturu, použití mezních či úplných nákladů, slevy, kompenzace, přírážka při přetížení dráhy a další. I ze společné struktury vyplývá, že zásady zpoplatnění se neuzují pouze na výpočet ceny za jízdu konkrétního vlaku.

## **K výroku č. 2 – vztah platnosti prohlášení a kontrolovaného období**

Úřad připouští, že kontrolované období již nepostihlo jízdní řád 2020, kdy jsou ceny za užití dráhy uplatňovány. Kalkulace předložené při cenové kontrole však byly použity pro stanovení cen i pro jízdní řád 2020, Prohlášení 2020 bylo zpracováno ještě v kontrolovaném období. Ceny v Prohlášení 2020 vydaném Správou železnic byly identické jako v Prohlášení 2018 a Prohlášení 2019.

Ustanovení části II. položky č. 3 odst. 3, 4, 5 a 8 Výměru MF č. 01/2017, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami ve znění Výměru MF č. 02/2017, kterým se mění seznam zboží s regulovanými cenami vydaný výměrem MF č. 01/2017, Výměru MF č. 01/2018, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami a Výměru MF č. 01/2019 ze dne 28. 11. 2018, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami Výměr MF č. 01/2020 ze dne 17. prosince 2019, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami (dále jen „Výměr MF č. 01/2020“) jsou téměř identická. Výjimku tvoří zákaz zpětného leasingu, jehož neoprávněné použití nebylo kontrolou zjištěno, který byl nově uveden ve výměru MF č. 01/2018 v části II, v položce č. 3, odst. 5 a upřesnění v části II. položce č. 3 bodě 8 a 9 Výměru MF č. 01/2020 spočívající v uvedení cenového orgánu namísto regulátora a doplnění odkazu na Prováděcí nařízení Komise (EU), 2015/429, kterým se stanoví pravidla pro zohledňování nákladů způsobených emisemi hluku. Pokud tedy bylo prokázáno porušení kteréhokoliv z výměrů, došlo pak i následně k porušení Výměru MF č. 01/2020. Výše uvedené výměry pak Úřad dále společně označil „příslušný účinný cenový výměr“.

### **Posouzení souladu článku II.3 - k výroku č. 2 a)**

#### Stanovisko Úřadu:

Úřad vykonal cenovou kontrolu, v jejímž rámci při posuzování postupu pro stanovení základní ceny dospěl k závěru, že Správa železnic nedodržela závazný postup při kalkulaci cen za užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah podle platných cenových předpisů.

Správa železnic při stanovení základní ceny rozdělila náklady na přímé a nepřímé formou odhadu, nikoliv vyčleněním nepřímých nákladů. Tento postup byl v rozporu s částí II. položkou č. 3 odst. 4 a 5 příslušného účinného cenového výměru.

Správa železnic dále do nákladových položek přímých nákladů na zajištění provozuschopnosti dráhy (údržba a opravy infrastruktury) zahrnuje i náklady, které nelze považovat za náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, čímž porušila příslušný účinný cenový výměr.

Zahrnutím nákladů, které nelze považovat za náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, Správa železnic neoprávněně navýšila celkové přímé náklady.

Správa železnic dále v rozporu s čl. 5 odst. 5 a s ohledem na čl. 3 odst. 5 nařízení Komise (EU) 2015/909 kalkulovala cenu z jednotlivých složek stanovených na základě různých referenčních období. Správa železnic výše uvedeným postupem porušila § 6 odst. 1 písm. c) zákona č. 526/1990 Sb., o cenách (dále jen „zákon o cenách“) a § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách.

Podle § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen umožnit dopravci provozovat drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách přidělcem zpracuje prohlášení o dráze, ve kterém stanoví nediskriminační pravidla

pro výpočet ceny za toto užití. Cenovými předpisy jsou v tomto případě zákon o cenách, nařízení Komise (EU) 2015/909 a příslušný účinný cenový výměr. Vzhledem k tomu, že základní cena nebyla stanovena v souladu s cenovými předpisy, rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. 2 a).

Úřad též prověřoval možnost použití odhadovaných hodnot, jak jsou zmíněny v bodu 7 preambule nařízení Komise (EU) 2015/909. Tento bod se vztahuje k čl. 3 odst. 3 nařízení Komise (EU) 2015/909. Ten ukládá povinnost použít historické hodnoty aktiv a stanovuje případy, kdy je lze nahradit hodnotami tržními. V poslední větě dovoluje jako odchylku od své první věty nahradit hodnoty historické hodnotami odhadovanými, tržními nebo reprodukčními při splnění dále uvedených předpokladů. Právě tuto výjimku zmiňuje bod 7 preambule nařízení Komise (EU) 2015/909 a nelze ji rozšiřovat na použití odhadu při rozdělení nákladů na přímé a nepřímé. Ve stanovení hodnot aktiv rozpor nevznikl. Preambuli lze dále chápat tak, že dovoluje použít odhadované předpokládané náklady a úrovně výkonů. Odhad je však nutno akceptovat, pokud vyjde ze skutečných hodnot nákladů, a nikoliv z nákladů rozčleněných na přímé a nepřímé odhadem. Také čl. 3 odst. 5 nařízení Komise (EU) 2015/909 uvádí, že náklady použité pro výpočet podle tohoto článku musí vycházet z provedených plateb nebo prognózy provozovatele infrastruktury, takže již další odhady nepřipouští. Pokud pro výpočet přímých nákladů neexistuje přesná metoda, musí být řádně doloženo jejich objektivní stanovení. Tato podmínka splněna nebyla.

#### **Posouzení souladu článku II.4 - k výroku č. 2 b)**

##### Stanovisko Úřadu:

Úřad vykonal cenovou kontrolu, v jejímž rámci při posuzování postupu pro stanovení koeficientů kategorií tratí dospěl k závěru, že Správa železnic nedodržela závazný postup při kalkulaci cen za užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah podle platných cenových předpisů.

Podle čl. II.4 Přílohy „C“ Prohlášení 2020 koeficient kategorie tratí představuje kombinaci činitelů, které ovlivňují kvalitu služeb poskytnutých dopravci, zohledňují poptávku po přidělu kapacity, poměr nákladů vynaložených na údržbu tratí, případně vůli provozovatele dráhy podporovat udržení nebo zvýšení rozsahu objednané kapacity. Zařazení tratí do jednotlivých kategorií je výsledkem zhodnocení jejich současného technického stavu, vybavení technickým zařízením a zohlednění poptávky po přidělu kapacity. Koeficienty  $K_x$  tedy ve skutečnosti odrážejí úroveň poptávky a kvalitu služeb poskytnutých dopravci.

Cenu za užití dráhy je Správa železnic povinna stanovit podle pravidel kalkulace cen uvedených v části II. položce č. 3 odst. 3 příslušného účinného cenového výměru na základě přímých nákladů. To se vztahuje i na koeficienty  $K_x$ . Pokud Správa železnic shledala důvod k rozdělení tratí do více kategorií, byla povinna podle čl. 5 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2015/909 provést kalkulaci ceny pro každou kategorii dráhy zvlášť. Odlišné ceny u různých kategorií pak musejí odrážet rozdílné náklady na opotřebení jednotlivých kategorií tratí. Výpočet koeficientů  $K_x$  předložený k cenové kontrole však vůbec s opotřebením tratě nesouvisí.

Správa železnic stanovila cenu za užití dráhy, aniž by v rozporu s částí II. položkou č. 3 odst. 8 příslušného účinného cenového výměru a postupem v souladu s čl. 5 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2015/909 doložila postup stanovení koeficientu kategorie tratě v dostatečném vypovídajícím rozsahu.

Správa železnic výše uvedeným postupem porušila § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách a § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách.

Podle § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen umožnit dopravci provozovat drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách přidělcce zpracuje prohlášení o dráze, ve kterém stanoví nediskriminační pravidla pro výpočet ceny za toto užití. Cenovými předpisy jsou v tomto případě zákon o cenách, nařízení Komise (EU) 2015/909 a příslušný účinný cenový výměr. Vzhledem k tomu, že koeficienty kategorií tratí odrážejí úroveň poptávky a kvalitu služeb poskytnutých dopravci a nikoliv přímé náklady, přičemž nebyly stanoveny v souladu s cenovými předpisy, rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. 2 b).

### **Posouzení souladu článku II.6 - k výroku č. 2 c)**

#### Stanovisko Úřadu:

Podle čl. II.6 Přílohy „C“ Prohlášení 2020 je specifický faktor činitel, jehož účelem je zefektivnění využití kapacity dráhy a zohlednění vlivu jízdy daného vlaku na výši nákladů na provozování dráhy.

Cenu za užití dráhy je Správa železnic povinna stanovit podle pravidel kalkulace cen uvedených v části II. položce č. 3 odst. 3 příslušného účinného cenového výměru na základě přímých nákladů, a nikoliv za účelem zefektivnění využití kapacity dráhy. To se vztahuje i na specifický faktor  $S_1$ . Pokud je účelem specifického faktoru  $S_1$  zefektivnění využití kapacity dráhy, je takto stanovený faktor v rozporu s cenovými předpisy.

Podle § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen umožnit dopravci provozovat drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách přidělcce zpracuje prohlášení o dráze, ve kterém stanoví nediskriminační pravidla pro výpočet ceny za toto užití. Cenovými předpisy jsou v tomto případě zákon o cenách, nařízení Komise (EU) 2015/909 a příslušný účinný cenový výměr. Vzhledem k tomu, že čl. II.6 Přílohy „C“ Prohlášení 2020 deklaruje, že specifický faktor  $S_1$  zahrnuje i zefektivnění využití kapacity, což je v rozporu s částí II. položkou č. 3 odst. 3 příslušného účinného cenového výměru, rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. 2 c).

### **Posouzení souladu článku II. 6.1 - k výroku č. 2 d)**

#### Stanovisko Úřadu

V rámci cenové kontroly při posuzování postupu pro stanovení koeficientu opotřebení trati v závislosti na celkové hmotnosti vlaku dospěl Úřad k závěru, že doloženým způsobem stanovené parametry nezohledňují různé úrovně opotřebení infrastruktury. Úřad při cenové kontrole zjistil, že Správa železnic stanovila cenu za užití dráhy, aniž by v rozporu s částí II. položkou č. 3 odst. 8 příslušného účinného cenového výměru doložila postup stanovení specifického faktoru  $S_1$  v dostatečném vypovídajícím rozsahu. Při stanovení ceny rovněž nepostupovala v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2015/909. Cena je tedy stanovena v rozporu s § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách a § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách.

Úřad též přihlédl k metodě výpočtu přímých nákladů, kterou Správa železnic podle článku 9 nařízení Komise (EU) 2015/909 předložila Úřadu dopisem č. j.: 33723/2017 - Správa železnic –

GŘ – O2 ze dne 17. 8. 2017. V tomto dokumentu Správa železnic popisuje výpočet přímých nákladů jako kvantifikaci způsobitelných nákladů a jejich přepočtení na náklady přímé. Výpočet průměrných přímých nákladů (základní sazby) pro celou síť je proveden vydělením přímých nákladů na základě celé sítě celkovým počtem skutečně ujetých vlakových kilometrů. Z uvedeného vyplývá, že kalkulace ceny je provedena na jednotkový výkon vlkm. Ani v takto předložené metodě není kalkulace provedena pro různé míry opotřebení tak, jak je v sobě zahrnuje faktor  $S_1$ . Podle citovaného dokumentu se tyto jednotlivé náklady na různé opotřebení tratě dle hmotnosti vlaku nesledují.

Podle § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen umožnit dopravci provozovat drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách přídělce zpracuje prohlášení o dráze, ve kterém stanoví nediskriminační pravidla pro výpočet ceny za toto užití. Cenovými předpisy jsou zákon o cenách, nařízení Komise (EU) 2015/909 a příslušný účinný cenový výměr. Vzhledem k tomu, že specifický faktor  $S_1$  – míra opotřebení trati v závislosti na celkové hmotnosti vlaku nebyl stanoven v souladu s cenovými předpisy rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. 2 d).

### **Zdůvodnění 90denní lhůty stanovené Úřadem**

Úřad se též zabýval stanovením lhůty, po jejímž uplynutí nelze použít předmětné části Prohlášení 2020, u nichž shledal Úřad rozpor se zákonem o dráhách. Ty nelze uvést do souladu se zákonem o dráhách pouhou úpravou textace bez požadavku časově a věcně náročných souvisejících jednání a přijímání opatření přídělce. Úřad na druhou stranu přihlédl k tomu, že důvodem ke změně Prohlášení 2020 je nedoložení cenové kalkulace ceny za užití dráhy. Povinnost zpracování této kalkulace vznikla se zavedením věcné regulace cen užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah, která byla jako právně závazná poprvé zavedena Výměrem MF č. 01/2014 ze dne 22. listopadu 2013, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, s účinností od 1. 12. 2013. Dalším důvodem je, že Správa železnic znala právní názor Úřadu na stanovení ceny již z protokolu o kontrole. Na základě výše uvedeného Úřad stanovil lhůtu 90 dnů jako přiměřenou s ohledem na předmět, rozsah a obsah změn.

Úřad dále uvádí, že podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách po uplynutí stanovených lhůt již nelze příslušné části Přílohy „C“ Prohlášení 2020, v uvedeném rozsahu použít.

### **Poučení**

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

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



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

Vyvěšeno dne: 6. 2. 2020

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 6. 2. 2020 do 21. 2. 2020

Rozdělovník:

**Účastníci řízení:**

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

**Ostatním účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou**

**Dotčený orgán:**

- Drážní úřad, IČO: 61379425, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2