



## 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 v řízení, jehož účastníky podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) jsou České dráhy, a. s., IČO: 70994226, se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 a Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, **podle § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách**

takto:

1.

Úřad neshledal rozpor Kapitoly 3.4 Omezení provozu, prvního odstavce textu „*SŽDC neodpovídá žadateli za omezení jízdy vlaků způsobené vlivem: „...omezení provozování dráhy, které bylo realizováno v souladu s platnou legislativou“ a „...při indikování závady na vlaku dopravce diagnostickým zařízením vyjma případů, kdy bude prokázána vadná činnost diagnostického zařízení (viz příloha „J“).*“ Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a jízdní řád 2020, účinného od 14. 12. 2018 (dále jen „Prohlášení 2020“) se zákonem o dráhách.

2.

Úřad neshledal rozpor kapitoly 3.4 Omezení provozu, třetího odstavce poslední věty ve znění „*SŽDC při tom postupuje podle příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy*“ Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.

3.

Kapitola 3.4 Omezení provozu v rozsahu čtvrtého odstavce ve znění textu „*Pokud dopravce nezajistí odstranění důvodu narušení provozu, nebo toho není sám schopen, může provozovatel dráhy sám zajistit odstranění důvodu narušení. Ostatní dopravci jsou povinni na požádání poskytnout součinnost při odstraňování důvodu narušení, pokud jim v tom nebrání jiné závažné okolnosti.*“ Prohlášení 2020 je v rozporu s § 33 odst. 1 ve spojení s § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách.

Úřad stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze předmětný text kapitoly 3.4 v rozsahu čtvrtého odstavce Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, použít.

4.

Úřad neshledal rozpor kapitoly 3.4.2 Ekologická omezení, v rozsahu posledního odstavce Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.

5.

Kapitola 3.5.2 Omezení provozování dráhy v rozsahu šestého odstavce ve znění „*SŽDC je oprávněna omezit přidělování kapacity dráhy na dotčeném úseku dráhy v případě, kdy SŽDC na dobu nezbytně nutnou omezila provozování dráhy nebo její části z důvodů provádění diagnostiky a měření, údržby, obnovy a zvýšení propustnosti tratě takového úseku dráhy.*“ Prohlášení 2020 je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34 odst. 4 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách.

Úřad stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 3.5.2 v rozsahu šestého odstavce Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, použít.

6.

Kapitola 3.5.2 Omezení provozování dráhy v rozsahu osmého odstavce ve znění „*S ohledem na plán investičních akcí může SŽDC omezit přidělování kapacity dráhy v úsecích dotčených modernizací, resp. optimalizací tratí železničních koridorů a železničních uzlů. SŽDC umožní dopravcům využití jiné volné kapacity dráhy pro umožnění jízdy vlaků po vhodné odklonové cestě, je-li taková kapacita dostupná a je-li její využití účelné a možné.*“ Prohlášení 2020 je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34 odst. 3 a 4 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách.

Úřad stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 3.5.2 v rozsahu osmého odstavce Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, použít.

7.

Kapitola 4.3.2.2 Přijetí žádosti o kapacitu dráhy v rozsahu druhého odstavce ve znění „*Na žádost žadatele SŽDC přidělí kapacitu dráhy na dobu do plánované změny ročního jízdního řádu s tím, že pro každých 30 dní může provést samostatné posouzení žádosti a následné přidělení kapacity dráhy.*“ Prohlášení 2020 je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34b odst. 1 zákona o dráhách.

Úřad stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 4.3.2.2 v rozsahu druhého odstavce 2020, ve znění pozdějších změn, použít.

8.

Úřad neshledal rozpor kapitoly 4.4.1 Proces koordinace v rozsahu posledního odstavce Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.

9.

Úřad neshledal rozpor kapitoly 4.4.2 Proces vyřešení sporů v rozsahu prvního odstavce Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.

10.

Úřad neshledal rozpor kapitoly 4.4.3 Vyčerpaná kapacita dráhy v rozsahu třetího odstavce Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.

11.

Kapitola 4.5 Přidělení kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury v rozsahu třetího odstavce ve znění „*SŽDC oznámí žadatelům o kapacitu dráhy taková DOK (již publikovaná v režimu druhého zveřejnění dle přílohy VII), u kterých předpokládá, vzhledem k vlivu omezení, zapracování sníženého přidělu kapacity dráhy v rámci konstrukce ročního jízdního řádu, a to v termínu do 14. prosince 2018. U takto vyhlášených DOK má SŽDC za to, že během přidělu kapacity dojde, vzhledem ke konkrétním parametrům konkrétního DOK, k situaci, kdy nebude možné uspokojit všechny došlé žádosti o přidělení kapacity dráhy. V takovém případě SŽDC přistoupí ke koordinaci žádostí dle ustanovení kapitoly 4.4.1.*“ Prohlášení 2020 je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34 odst. 4 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách.

Úřad stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 4.5 v rozsahu třetího odstavce Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, použít.

12.

Úřad neshledal rozpor kapitoly 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras v rozsahu prvního odstavce Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.

13.

a) Kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras v rozsahu části druhého odstavce ve znění „*Přidělená kapacita dráhy může být upravena, nebo dokonce odebrána, pokud to bude nutné v souvislosti s realizací akcí z plánu DOK.*“ Prohlášení 2020 je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. e) ve spojení s § 23b a § 23c zákona o dráhách.

b) Kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras v rozsahu části druhého odstavce ve znění „*Případné odebrání kapacity dráhy bude provedeno nediskriminačním způsobem tak, aby podíl tras odebraných žadatelů odpovídal podílu jemu přidělených tras na dotčeném úseku před vznikem omezení.*“ Prohlášení 2020 je v rozporu s § 23b odst. 5 a § 33 odst. 1 ve spojení s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách.

Úřad stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze předmětné části druhého odstavce uvedené výše pod písmeny a) a b) kapitoly 4.5.1 Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, použít.

c) Úřad neshledal rozpor kapitoly 4.5.1 v rozsahu části druhého odstavce ve znění „*Dopravci budou o potřebě upravit či odebrat již přidělenou kapacitu informováni neprodleně, nejpozději však 60 dní před zahájením akce. V případě konání akce se schváleným požadavkem na konstrukci výlukového nákresného jízdního řádu jim bude zaslán návrh výlukového nákresného jízdního řádu nejméně 45 dnů před termínem plánovaného omezení provozování dráhy.*“ Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.

14.

Kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras, pravidla priorit v rozsahu třetího odstavce ve znění „*Při vlastní úpravě vedení tras bude provozovatel dráhy postupovat podle následujících pravidel priorit:*

- 1) *Efektivní využití dostupné kapacity dráhy dle ustanovení § 21 a 22 vyhlášky 173/1995 Sb.*
- 2) *Srovnatelný a nediskriminační rozsah restrikcí do již přidělené kapacity dráhy vůči všem*

*dotčeným dopravcům dle ustanovení § 23b zákona 266/1994 Sb.*

**3) Přednost vlaků dle ustanovení § 22 vyhlášky 173/1995 Sb.“**

Prohlášení 2020 je v rozporu s § 23b odst. 5 a § 33 odst. 1 ve spojení s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách.

Úřad stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze bod 2) a 3) kapitoly 4.5.1 v rozsahu třetího odstavce Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, použít.

15.

Kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras, tabulka zahrnující fáze a termíny postupu konstrukce náhradních tras Prohlášení 2020 je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. e) ve spojení s § 23b a § 23c zákona o dráhách.

Úřad stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 4.5.1 tabulku zahrnující fáze a termíny postupu konstrukce náhradních tras Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, použít.

16.

Kapitola 4.8.4 Nepředvídatelné problémy v rozsahu druhého odstavce ve znění: „*V nouzových případech, a pokud to bude naprosto nezbytné v důsledku mimořádné nebo jiné události, kvůli níž je daná část železniční dráhy dočasně nepoužitelná, může SŽDC omezit, popř. i odejmout přidělenou kapacitu dráhy bez předchozího upozornění dotčeného žadatele, a to na tak dlouhou dobu, jaká je nezbytná pro obnovení provozu.*“ Prohlášení 2020 je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) ve spojení s § 23c zákona o dráhách.

Úřad stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 4.8.4 v rozsahu druhého odstavce Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, použít.

17.

Úřad neshledal rozpor Přílohy „J“ Zařízení pro diagnostiku závad jedoucích železničních vozidel Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.

#### **Odůvodnění:**

Úřad obdržel dne 23. 1. 2019 návrh od společnosti České dráhy, a. s. (dále jen „ČD“), označené *Návrh podle § 34e zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, ve věci Prohlášení o dráze o dráze celostátní a regionální SŽDC pro JŘ 2020* (dále jen „Návrh ČD“). Úřad oznámil zahájení řízení dne 29. 1. 2019, č. j. UPDI-0199/19-OPDI-SPR/ZA a výzvou ze dne 29. 1. 2019, č. j. UPDI-0202/19-OPDI-SRP/ZA vyzval ČD, aby doložily, v čem je spatřován rozpor kapitol 3.4.2, 4.5.1, 4.8.4 Prohlášení 2020, se zákonem o dráhách a jaké jsou předloženy důkazy tento rozpor prokazující. Úřad dále vyzval ČD výzvou ze dne 29. 1. 2019, č. j. UPDI-0200/19-OPDI-SPR/ZA k zaplacení správního poplatku. Úřad řízení usnesením ze dne 29. 1. 2019, č. j. UPDI-0201/19-OPDI-SPR/ZA přerušil.

V reakci na to ČD doplnily návrh dne 31. 1. 2019, č. j. UPDI-0249/19 označené *Doplnění návrhu podle § 34e zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, ve věci Prohlášení o dráze o dráze celostátní a regionální SŽDC pro JŘ 2020* (dále jen „Doplnění návrhu ČD“). ČD správní poplatek uhradily dne 31. 1. 2019. Dne 2. 5. 2019 byl Úřadu doručen dopis ČD č. j. 1230/2019-O25 nadepsaný *Žádost o přiznání účastenství v řízení podle § 34e zákona o dráhách a vyjádření ke stanovisku účastníka řízení RegioJet, a.s. (dále jen „Vyjádření ČD k RJ“)*. Svým obsahem se jednalo o vyjádření účastníka řízení k podání

společnosti RegioJet a.s. O této skutečnosti byl účastník řízení informován dopisem č. j. UPDI-1284/19/ŠA ze dne 3. 5. 2019.

Úřad dopisem ze dne 22. 2. 2019, č. j. UPDI-0541/19-OPDI-SPR/ŠA vyrozuměl účastníky o pokračování řízení.

Úřadu byl dne 2. 4. 2019 doručen dopis nazvaný *Návrh k prověření zákonnosti bodu 4.5.1 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, ve znění změny č. 1 účinné od 01. 04. 2019* od společnosti RegioJet a.s. se sídlem Brno, náměstí Svobody 86/17, PSČ 602 00, IČO: 283 33 187 (dále jen „RJ“, „Návrh RJ“). Úřad Návrh RJ posoudil podle jeho obsahu a dospěl k závěru, že jde o vyjádření účastníka řízení o posouzení souladu Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách, o čemž Úřad RJ dopisem č. j. UPDI-1223/19/ZA ze dne 24. 4. 2019 a Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, IČO: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město (dále jen „SŽDC“) dopisem č. j. UPDI-1283/19/ŠA ze dne 3. 5. 2019 vyrozuměl.

Úřad dále zaslal výzvy společnosti SŽDC, a to ze dne 25. 2. 2019, č. j. UPDI-0553/19-OPDI-SPR/ŠA a ze dne 25. 4. 2019, č. j. UPDI-1224/19/ŠA, k vyjádření se k Návrhu ČD, Doplněnému návrhu ČD a Návrhu RJ o posouzení souladu Prohlášení 2020. SŽDC se vyjádřila dopisem č. j. 12582/2019-SŽDC-GŘ-O25 ze dne 7. 3. 2019 a dopisem č. j. 24952/2019-SŽDC-GŘ-O25 ze dne 30. 4. 2019. Úřad vypořádal námitku SŽDC, že Úřad nesprávně zahájil řízení o posouzení souladu Prohlášení 2020 účinného od 1. 4. 2019, tj. ve znění změny č. 1 se zákonem o dráhách. Námitka není důvodná. Podle § 34e odst. 1 věta druhá zákona o dráhách bylo-li prohlášení o dráze zveřejněno z důvodu změn údajů v něm obsažených, návrh lze podat jen ohledně těchto změn. Z uvedeného ustanovení zákona o dráhách vyplývá, že v případě změny prohlášení o dráze, již nelze podat návrh na přezkoumání původního textu prohlášení o dráze, a to v části, v níž byl dotčen změnou. Nelze tedy napadat text v původním znění, který byl následně změněn. Ze zákona o dráhách však nelze dovodit, že již nelze napadat ty části prohlášení o dráze, které změněny nebyly. Opačný výklad by vedl k závěrům ad absurdum. Stačila by totiž jedna jediná drobná změna vydaná krátce po zveřejnění prohlášení o dráze a již by nebylo možné podat návrh na posouzení souladu prohlášení o dráze se zákonem. Smyslem dané úpravy je však uvést prohlášení o dráze do souladu se zákonem o dráhách, a to kdykoliv.

Úřad dopisem č. j. UPDI-1286/19/GP ze dne 3. 5. 2019 oznámil ukončení dokazování všem účastníkům řízení.

SŽDC vydala pod č. j. 13098/2019-SŽDC-GŘ-O11 s účinností od 1. 4. 2019 Změnu č. 1 prohlášení o dráze celostátní a regionální – 2020. Změnou se upravuje kapitola 3.4 a to tak, že se mění znění závorky na konci prvního odstavce z (*viz příloha „J“*) na (*seznam diagnostických zařízení viz Příloha „J“*). Tato změna nemá vliv na věcný obsah posuzovaného textu v tomto správním řízení, proto Úřad soulad Prohlášení o dráze 2020 se zákonem o dráhách posoudil. Ostatní změněné kapitoly nejsou předmětem tohoto správního řízení.

#### Všeobecná část vyjádření SŽDC

SŽDC se ve společné části vyjádření zabývá porovnáním námitek ČD s jejími námitkami k předchozím prohlášením a upozorňuje na skutečnost, že postoj ČD se mění, aniž by došlo ke změně textu prohlášení či zákonné úpravy.

#### Všeobecná stanoviska Úřadu

#### Pojmy užívané v právních předpisech

Rozhodnutí komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 kterým se nahrazuje příloha VII směrnice

Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“ a „rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075“) nahradilo přílohu č. VII směrnice 2012/34/EU. Rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 mimo jiné upravuje podmínky omezení provozování dráhy, stejně jako tyto podmínky upravuje § 23b a § 23c zákona o dráhách. Podle názoru Úřadu oba dva předpisy nejsou ve vzájemném rozporu a jsou pro všechny strany právně závazné.

Rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 v bodě 8 přílohy zavádí pojem dočasné omezení kapacity železničních tratí a definuje jeho obsah. Tento pojem SŽDC převzala do Prohlášení 2020. Ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách používá pojem omezení provozování dráhy. Přestože tento pojem není v zákoně o dráhách definován, jde o pojem, jehož obsah je totožný s obsahem pojmu dočasné omezení kapacity. Dalším pojmem, velmi podobného významu, který používá vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“), je výluha. V tomto rozhodnutí jsou používány všechny tyto pojmy, a to s ohledem na vyjádření účastníků a na souvislost s příslušným předpisem, ke kterému se konkrétní text váže.

#### Stanovisko k všeobecné části vyjádření SŽDC

K vyjádření SŽDC ohledně předchozích řízení Úřad uvádí, že je jednotlivě vypořádal v odůvodnění jednotlivých výroků tohoto rozhodnutí.

### **1. Kapitola 3.4 první odstavec Prohlášení 2020**

#### Podání ČD

ČD napadají, že v prvním odstavci kapitoly 3.4 Prohlášení 2020 je ve výčtu liberačních důvodů neoprávněně poslední odrážka: „*omezení provozování dráhy, které bylo realizováno v souladu s platnou legislativou*“. Zákon o dráhách problematiku náhrady škody neřeší, proto je toto znění nad rámec jeho úpravy. SŽDC nemůže jednostranně vyloučit svou odpovědnost za škodu v případech, kdy vznikla v důsledku porušení povinnosti provozovatele dráhy. To je v rozporu s § 2910 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „OZ“) a ve vztahu ke smlouvě o provozování drážní dopravy vzniká rozpor s § 2913 OZ.

K omezení provozování dráhy podle § 23b a § 23c zákona o dráhách může dojít formálně správným postupem i v případech, kdy důvody tohoto omezení byly způsobeny porušením právní povinnosti provozovatele dráhy, např. té podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách. Úřad přitom v řízení podle § 23c zákona o dráhách hodnotí jen dodržení § 23b odst. 1 (písm. a) a b)) nebo podle § 23c odst. 3 (písm. b) a c)) zákona o dráhách nikoliv příčiny omezení. SŽDC se tak může vyvinut z odpovědnosti za škodu způsobenou dopravcům porušením své právní povinnosti. Prohlášení o dráze je pak podle § 580 odst. 1 OZ právním jednáním neplatným.

Dále ČD požadují za slovo „*zařízením*“ doplnit slova „*byla-li závada potvrzena*“. Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 4/2017, č. j. 6735/2017-SŽDC-O14 neřeší otázku správného chodu těchto zařízení, tj. ověřování funkčnosti, revize apod. V případech závad těchto zařízení by měla SŽDC jako vlastník a provozovatel dotčených zařízení odpovědnost za škody vzniklé dopravcům z důvodu špatné indikace, k čemuž došlo např. v roce 2017, kdy bylo nutné z důvodu chybovosti vypnout řadu zařízení z provozu.

ČD v tom shledávají rozpor s § 23 odst. 1 písm. a) resp. d) zákona o dráhách, jelikož potencionálně omezuje užití dráhy dopravci z důvodů na straně provozovatele dráhy a liberuje ze škody. ČD odkazují na rozhodnutí Úřadu č. j. UPDI-3553/18-OPEP/PI ze dne 28. 12. 2018 a předpokládají rozhodnutí stejné.

## Vyjádření SŽDC

SŽDC upozorňuje, že totožný text byl součástí Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019 (dále jen „Prohlášení 2019“) a nebyl ze strany ČD napaden a ani ze strany Úřad přezkoumáván na základě řízení z moci úřední.

SŽDC zpochybňuje naplnění požadavku § 34e odst. 1 zákona o dráhách ze strany ČD tím, že se odvolává na OZ a nikoliv na zákon o dráhách. Napadený text je v souladu se zákonem, nemůže působit škodu. Ustanovení § 2910 a § 2913 OZ se vztahují jen na případy porušení zákonné povinnosti. SŽDC v kapitole 1.3 Prohlášení 2020 deklaruje dodržování platných předpisů.

Omezí-li SŽDC provozování dráhy v souladu s § 23b a § 23c zákona o dráhách, nemůže způsobit škodu. SŽDC dále připomíná, že Úřad není kompetentní posuzovat soulad s OZ. SŽDC odkazuje na řízení přezkumu kapitoly 3.4 čtvrtého odstavce Prohlášení 2019, kdy Úřad v rozhodnutí č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 15. června 2018 bod 7, neshledal rozpor se zákonem o dráhách.

SŽDC dále dokazuje zákonnost kapitoly 3.4 Prohlášení 2020 a to s ohledem na § 34 odst. 1 písm. j) vyhlášky č. 173/1995 Sb. Z tohoto je zřejmé, že při opakovaném vyhodnocení téže závady je vozidlo nezpůsobilé pro další provozování.

Takové vozidlo pak s odkazem na § 35 odst. 1 písmeno d) zákona o dráhách nemůže být provozováno, neboť je technicky nezpůsobilé. Nemůže tedy dojít k poškození práv dopravce vadou zařízení SŽDC a text kapitoly 3.4 Prohlášení 2020 nemůže být porušením § 23 odst. 1 písmeno a) zákona o dráhách.

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

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

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

V závěru tohoto bodu SŽDC předkládá, že textem kapitoly 3.4 se SŽDC nejenže odpovídá za škodu v případě prokázání závady diagnostického zařízení nezříká, ale naopak se k ní hlásí.

## Vyjádření Úřadu



## Omezování provozování dráhy

Úřad nesouhlasí s názorem ČD, že k omezení provozování dráhy sice dojde formálně správným postupem, ale důvody tohoto omezení mohou přesto být způsobeny porušením právní povinnosti provozovatele dráhy podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách. Podle § 23b odst. 1 a 2 zákona o dráhách je provozovatel dráhy oprávněn omezit provozování dráhy na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu. Přednostně je povinen postupovat tak, aby k omezení provozování dráhy nedošlo. Pokud dochází k porušování povinnosti podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, nedojde ke splnění podmínek § 23b odst. 1 a 2 zákona o dráhách. Úřad při posuzování dodržení § 23b odst. 1 písm. a) a b) nebo podle § 23c odst. 3 písm. b) a c) zákona o dráhách hodnotí i příčiny omezení. Úřad připouští, že vzhledem k rozsahu projednávané agendy nemůže podrobně posoudit všechny důvody k omezení provozování dráhy. Například v řízení o omezení provozování dráhy v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou Úřad dospěl k názoru, že tyto podmínky splněny nejsou a návrh plánu omezení rozhodnutím č. j. UPDI-1253/17-OPDI-SPR/MM v souvislosti s č. j. UPDI-264/18-OPEP-SPR/VE neschválil. ČD v těchto řízeních bývá účastníkem a má právo nesoulad se zákonem namítat. Na základě výše uvedeného Úřad neshledal rozpor v uvedení liberačního důvodu „*omezení provozování dráhy, které bylo realizováno v souladu s platnou legislativou*“ odpovědnosti za škody se zákonem o dráhách a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1. Pokud SŽDC nedodrží některé z citovaných ustanovení, mohou dopravci poslat podnět věcně příslušnému úřadu. Ve věci souladu s OZ Úřad uvádí, že není oprávněn tento soulad posuzovat a ani tak nečinil.

## Činnost diagnostického zařízení

Úřad posuzoval soulad odstavce prvního kapitoly 3.4 Prohlášení 2019 ve správním řízení vedeném pod. sp. zn. RPD004/2017. Text obou dvou prohlášení se liší v tom, že v Prohlášení 2020 je nově doplněn dovětek o prokázání vadné činnosti diagnostického zařízení. Posuzovaný text tedy nově zní: „*SŽDC neodpovídá žadateli za omezení jízdy vlaků způsobené vlivem: „.... „při indikování závady na vlaku dopravce diagnostickým zařízením vyjma případů, kdy bude prokázána vadná činnost diagnostického zařízení (viz příloha „J“). V těchto případech není SŽDC povinna bradit žadateli náhradu vzniklé škody.*“ Předmětem sporu bylo, že dopravce nemá možnost vyžadovat ověření správné funkce diagnostického zařízení. V Prohlášení 2019 byl v příloze „D“ části C bod 4, na základě kterého za použití vozidla, které bylo označeno pro diagnostiku závad, uplatňoval provozovatel dráhy sankci. Současně zde bylo vymezeno sledované období, které trvalo 3 měsíce. Uvedená sankce se v Prohlášení 2020 nevyskytuje. Pokud dojde k zastavení vlaku z důvodu indikace závady diagnostickým zařízením, dojde k jeho zpoždění. Tím pádem dojde k narušení provozování drážní dopravy. V tomto případě se postupuje podle části C přílohy „D“ Prohlášení 2020. Sice jsou zde sankce za zpoždění, ty jsou ale nulové. I přes nulové sankce zde má dopravce právo na mimosoudní řešení sporu podle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Pokud je tedy dopravce přesvědčen, že na vozidle k žádné závadě nedošlo, může i přes nulové sankce využít postupu v příloze „D“ části C a požádat o mimosoudní řešení sporu. Přestože mu v případě neoprávněného zastavení nevznikne nárok na sankci ze strany SŽDC, je zde nástroj jak prokázat, že se o závadu na vozidle nejednalo. Pak jde tento případ kvalifikovat jako vadnou činnost diagnostického zařízení, takže liberační důvod předchozího vyloučení náhrady škody nebude možno uplatnit. Na základě výše uvedeného Úřad neshledal rozpor výše uvedeného textu prvního odstavce kapitoly 3.4 Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1.

## 2. Kapitola 3.4 třetí odstavec Prohlášení 2020

### Podání ČD

Podle názoru ČD je nutno doplnit třetí odstavec kapitoly 3.4 tak, že bude nově znít: „*vnitřních předpisů provozovatele dráhy a platné legislativy*“. Implementace řady změn do vnitřních předpisů provozovatele dráhy je časově náročná a může přesáhnout lhůtu pro nabytí účinnosti právního předpisu. Původní



znění Prohlášení 2020 by jinak bylo v rozporu s § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, jelikož by SŽDC postupovala sice podle interních pravidel pro provozování dráhy, nikoliv však podle obecně závazných pravidel pro provozování dráhy.

#### Vyjádření SŽDC

K Návrhu ČD SŽDC sděluje, že s ním nesouhlasí, jelikož je stejně jako ČD povinna dodržovat platnou legislativu, a to i v rámci svých vnitřních předpisů. Vnitřní předpisy jsou v souladu s platnou legislativou, a tedy doplnění požadované ČD nemá žádný faktický vliv na významový obsah sdělení, které poskytuje napadené ustanovení Prohlášení 2020. Doplnění navrženého textu je tedy bezpředmětné.

Skutkově totožné tvrzení bylo z podnětu ČD řešeno již v rámci řízení o přezkumu Prohlášení 2019, kdy Úřad pravomocně rozhodl výrokem číslo 7 rozhodnutí sp. zn. UPDI- RPD0004/17, č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 15. 6. 2018, že text prohlášení o dráze není v rozporu se zákonem o dráhách.

#### Vyjádření Úřadu

K této problematice Úřad konstatuje, že souhlasí s názorem SŽDC, že jak dopravci, tak provozovatelé drah jsou povinni dodržovat účinnou legislativu. Současně připouští, že k vydávání novel s okamžitou účinností dochází často. Úřad není přesvědčen, že by absencí dovětku, který ČD požadují, došlo k porušení zákona o dráhách. Jeho absence neznamená, jak správně SŽDC uvádí, že automaticky závazné právní předpisy nebudou používány a že tedy bude drážní doprava provozována v rozporu s § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách. Předpisy provozovatele dráhy by měly být v souladu se všeobecně platnými právními předpisy a zpravidla do nich jsou závazná právní ustanovení zapracována. Vložení požadovaného dovětku by mohlo totiž naopak vést k závěru, že soulad zajištěn není. Úřad v této věci již jednou pravomocně rozhodl, jak správně uvádí SŽDC a neshledal důvod rozhodnout nyní odlišně. Proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 2.

### 3. Kapitola 3.4 čtvrtý odstavec Prohlášení 2020

#### Podání ČD

ČD požadují druhou větu upravit tak, aby nově zněla takto: „*Pokud dopravce nezajistí odstranění **jím způsobeného** důvodu narušení provozu nebo toho není sám schopen, zajistí ...*“. ČD nesouhlasí, aby dopravce byl povinen odstraňovat důvod narušení provozu jiným dopravcem. Odkazují na OZ, podle kterého škůdce hradí pouze tu škodu, kterou sám způsobil. SŽDC tedy nemůže dopravce diskriminovat tím, že by mu uložila povinnost odstraňovat důvod narušení provozu, který sám nezpůsobil. Podle názoru ČD § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách nedovoluje SŽDC udílet pokyn k odstraňování narušení provozu, jelikož zajištění plynulého provozu je podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách její povinností.

Doprovce, který důvod narušení provozu odstraní, může být diskriminován. Možnost vymáhat náklady na odstraňování narušení provozu je totiž omezena prokázáním odpovědnosti za jeho způsobení, což může být dlouhodobý proces. Do doby jeho vyřešení ponese náklady sám a bude zatížen případným soudním sporem.

#### Vyjádření SŽDC

SŽDC připomíná, že totožný text byl součástí Prohlášení 2019 a nebyl napaden ze strany ČD ani přezkoumáván Úřadem. SŽDC odmítá argumentaci § 2951 OZ, jelikož toto ustanovení upravuje problematiku způsobu a rozsahu náhrady škody, což druhá věta kapitoly 3.4 odstavce čtvrtého neřeší.

Uváznutí vlaku na trati je narušením plynulosti drážní dopravy, kterou má SŽDC podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách zajišťovat. K tomu je oprávněna udílet dopravcům pokyny podle § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách a oni jsou povinni je podle § 35 odst. 1 písm. g) zákona o dráhách respektovat. Mezi tyto pokyny nepochybně může patřit též žádost o součinnost při odstranění narušení provozování dráhy a zajištění plynulosti drážní dopravy, byť způsobené třetí stranou.

Pokud třetí subjekt poskytne k žádosti kohokoli pomoc při odstranění narušení, náklady na tuto činnost jsou pak kompenzovány. Pomoc při odstranění narušení provozování dráhy nelze zaměňovat s následnou povinností k náhradě škody. Úvahy o možné diskriminaci dopravce, který přispěje k odstranění narušení provozování dráhy, jelikož má na to vybavení, jsou podle SŽDC neetické s ohledem na možné případy mimořádných událostí s ohrožením životů a zdraví. SŽDC vnímá podání ČD jako neochotu asistovat při záchraně života a zdraví, což je pro SŽDC zcela nepřijatelné. Požadavek ČD považuje SŽDC za bezpředmětný.

Napadený odstavec je plně v souladu s právní úpravou zákona o dráhách a s OZ, který v § 2901 ukládá povinnost zakročit k ochraně jiného nebo podle možností a schopností odvrátit újmu. Odstranění narušení a obnovení provozu v plném rozsahu je v zájmu jak provozovatele dráhy, tak i všech dopravců.

### Vyjádření Úřadu

K námitce totožného textu v předchozích prohlášeních o dráze Úřad uvádí, že nevedl žádné řízení o posouzení jeho souladu se zákonem o dráhách, a to ani z moci úřední ani na základě návrhu. Skutečnost, že žádný z dopravců dosud text nenapadl, nemůže vést k závěru, že je text v souladu se zákonem o dráhách. Závěr SŽDC, že nezahájení řízení z moci úřední znamená, že je text v souladu se zákonem, není relevantní.

Pokud dojde k mimořádné události, dopravci i provozovatelé dráhy jsou povinni postupovat podle § 49 odst. 3 písm. zákona o dráhách. Ten ukládá povinnosti provozovateli dráhy a dopravci v případě mimořádné události. Z obsahu jeho ustanovení, zejména jeho písmene d) a e) vyplývá, že tyto povinnosti se týkají dopravců a provozovatelů dráhy zúčastněných na mimořádné události. Plnění povinností písm. c) tohoto odstavce lze vyžadovat od stejného okruhu povinných, jako v ostatních písmenech tohoto odstavce, tedy od dopravců a provozovatelů drah zúčastněných na mimořádné události. Pokud některá ze stran tuto povinnost nesplní, dopouští se přestupku podle § 49 odst. 6 písm. c) zákona o dráhách a SŽDC může dát podnět Drážnímu úřadu k jeho projednání.

Mohou však nastat případy, kdy k narušení plynulosti drážní dopravy dojde a o mimořádnou událost přitom nejde. Na tyto případy se sice § 49 zákona o dráhách nevztahuje, ale analogicky lze dovodit, že ani v těchto případech nemůže SŽDC povinnost uvolnění dráhy nezúčastněnému dopravci ukládat. Úřad není přesvědčen, že by nezúčastněný dopravce měl povinnost součinnosti při obnovení provozování dráhy.

Úřad souhlasí s názorem ČD, že povinností SŽDC je dle § 22 odst. 1 zákona o dráhách provozovat dráhu pro potřeby plynulé drážní dopravy. Pokud je dráha nesjízdná, není schopna zajistit plynulou drážní dopravu. Za odstranění tohoto stavu je odpovědný provozovatel dráhy. Ten nemůže svoji zodpovědnost přenést na nezúčastněného dopravce pokynem podle § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách. Takovýmto pokynem by nařídil dopravci provozování drážní dopravy nad rámec jemu přidělené kapacity. Dopravci přitom vzniknou vícenáklady, poskytnutí součinnosti může mít za následek i vznik dalšího zpoždění, které ve svém důsledku způsobí dopravci škodu (sankce, kompenzace cestujícím). Úřad souhlasí s názorem ČD, že dopravci vznikne zátěž v podobě odložení platby dopravce za provedenou službu, zátěž z vedení soudního sporu a případně mu vznikne riziko obtížné soudní vymahatelnosti. Může nastat i případ mimořádné události, za kterou nenesou zodpovědnost žádná ze stran (následkem živelní události, třetí strany). Pak ani nezúčastněný dopravce

nebude mít možnost škodu na nikom vymáhat. Úřad nesouhlasí s názorem SŽDC, že náklady jsou následně dopravci kompenzovány, ty bude v některých případech nucen vymáhat soudně. Ve smyslu § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách nelze ukládat pokyny, které by nutily dopravce k plnění povinností nad rámec zákona o dráhách a ostatních souvisejících právních předpisů. Provozovatel dráhy si takovouto službu může sjednat s dopravcem, který je pro tyto činnosti vybaven, ale pouze na základě smluvního vztahu. Jako prevenci pak může využívat institutu podnětu k přestupku, aby byli dopravci motivováni k přijetí opatření pro zajištění plnění zákonných povinností vlastními prostředky, nebo na základě smlouvy. Podle názoru Úřadu je provozovatel dráhy oprávněn dopravcům udílet pokyny pro zajištění plynulého provozování drážní dopravy a nikoliv pro zabezpečování uvolnění dráhy pro obnovení jejího provozování v případě, kdy to do povinností nezúčastněného dopravce na základě zákona o dráhách nespadá. V tom Úřad shledává rozpor s § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách. Ukládání takovéto povinnosti v prohlášení o dráze považuje Úřad za diskriminační, tedy v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 3.

K námitkám SŽDC ohledně neochoty nezúčastněných dopravců asistovat při záchraně života a zdraví Úřad uvádí, že na základě § 67 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, má SŽDC zřízenou jednotku požární ochrany, jejímž úkolem je podle § 70 odst. 1 písm. b) i provádět záchranné práce při jiných mimořádných událostech.

K námitce SŽDC ve věci povinnosti uložené § 2901 OZ Úřad uvádí, že je oprávněn posuzovat soulad prohlášení pouze se zákonem o dráhách. Upozorňuje však na to, že § 2901 OZ se týká odvrácení újmy nebo nebezpečné situace. Toto ustanovení není možné obecně aplikovat na jakoukoliv nesjízdnost dráhy.

#### 4. Kapitola 3.4.2 poslední odstavec Prohlášení 2020

##### Podání ČD

ČD napadají poslední odstavec kapitoly 3.4.2 s tím, že by SŽDC měla pro vyloučení pochybností výslovně stanovit, že se nejedná o odstavnou kolej ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o dráhách. Zákon o dráhách neumožňuje nucené užití zařízení služeb. Z napadeného textu není zřejmé, zda zmíněná staniční kolej určená pro stání, resp. odstavení dotčených vozidel má nebo nemá být odstavnou kolejí ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o dráhách. ČD zde shledávají rozpor s § 33 odst. 1 zákona o dráhách, interpretovaným eurokonformně podle čl. 56 odst. 2 směrnice 2012/34/EU v tom, že ustanovení prohlášení o dráze dává provozovateli dráhy prostor pro volné uvážení, zda obecně nebo v tom kterém případě míní předmětnou kolejí odstavnou kolej nebo ne. Pokud by SŽDC považovala tuto kolej za odstavnou podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách, bylo by napadené ustanovení Prohlášení 2020 v rozporu s § 23d zákona o dráhách, neboť užití zařízení služeb nelze předmětným způsobem dopravci uložit.

##### Vyjádření SŽDC

SŽDC připomíná, že totožný text byl součástí Prohlášení 2019 a nebyl napaden ze strany ČD ani přezkoumáván Úřadem. SŽDC předkládá, že napadený text neukládá povinnost užít zařízení služeb odstavné koleje. Text Prohlášení 2020 reálně obsahuje pouze sdělení, že je ve vymezených stanicích zvláštní režim pro odstavení drážních vozidel a nikomu nic nepřikazuje.

SŽDC dále uvádí, že ji nelze nutit k budování dalších kolejí určených k odstavování drážních vozidel v případech, kdy jediná kolej v rámci dané stanice určená k odstavování drážních vozidel je zařízením služeb odstavná kolej, jen pro to, aby bylo umožněno dopravci odstavit drážní vozidla mimo zařízení služeb odstavná kolej. Odkazuje se přitom na rozhodnutí Úřadu č. j. UPDI-1806/18-OPDI-SPR/ZA, kde se problematika odstavných kolejí řešila, byť s názory Úřadu nesouhlasí. SŽDC žádá, aby Úřad svůj

názor v rámci řízení uvážil a případně změnil.

SŽDC nikoho nenutí, aby koleje k odstavení využil, což je plně na vůli dopravce. Ustanovení kapitoly 3.4.2 „Ekologická omezení“ nestanoví výčet zařízení služeb dostupných v uvedených stanicích. Vzhledem k tomu, že kapitola 3.4.2 nedefinuje zařízení služeb a vzhledem k tomu, že text ani neukládá komukoli jakoukoli povinnost, považuje SŽDC bod 4 podání ČD za zcela bezpředmětný.

#### Vyjádření Úřadu

K poznámce SŽDC, že text nebyl napaden ani přezkoumáván ani v předchozích letech, se Úřad odkazuje na odůvodnění k výroku č. 3 tohoto rozhodnutí.

Doprovce je především povinen postupovat podle § 34 odst. 1 písm. e) vyhlášky 173/1995 Sb., podle kterého k jízdě nesmí být použito drážní vozidlo, které svým technickým stavem ohrožuje životní prostředí. Takové drážní vozidlo smí dojet na místo, je-li to nezbytné, kde je možno závadu odstranit, avšak jen pokud tím není ohroženo bezpečné provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy. Úřad zde souhlasí s vyjádřením SŽDC, že text Prohlášení 2020 obsahuje pouze sdělení, jak se bude u odstavení předmětných vozidel postupovat. Dopravce není do ničeho nucen, určení místa odstavení je plně v kompetenci provozovatele dráhy. Ustanovení § 23d odst. 1 zákona o dráhách ukládá provozovateli zařízení služeb umožnit jeho použití za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Negarantuje tedy dopravci, že by mohl využít službu bezplatně na zařízení, které provozovatel dráhy za zařízení služeb nepovažuje. Pokud by dopravce nechtěl využít službu odstavení vozidel, nemusí v příslušné stanici vozidlo odstavovat a k odstavení může využít např. vlastní zařízení. Úřad v takovémto jednání neshledává porušení § 23d zákona o dráhách ani diskriminaci podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 4.

Úřad souhlasí se SŽDC, že není povinna budovat nové koleje, které by umožnily dopravci vyhnout se užívání zpoplatněných zařízení služeb. Obsahem napadené kapitoly jsou „Ekologická omezení“, předmětem tohoto řízení je posouzení těchto omezení, a nikoliv řešení zařízení služeb, jak požadují ČD.

### **5. Kapitola 3.5.2 šestý odstavec Prohlášení 2020**

#### Podání ČD

ČD požadují, aby šestý odstavec kapitoly 3.5.2 byl upraven takto: „SŽDC je oprávněna, **při dodržení podmínek dle § 23b a 23c zákona o dráhách**, omezit přidělování kapacity dráhy na dotčeném úseku dráhy v případě, kdy SŽDC na dobu nezbytně nutnou omezila provozování dráhy nebo její části z důvodů provádění diagnostiky a měření, údržby, obnovy a zvýšení propustnosti tratě takového úseku dráhy.“ Podle ČD pouze postup podle § 23b a 23c zákona o dráhách liberuje provozovatele dráhy z povinnosti podle § 23 odst. 1 písm. a) a d) zákona o dráhách. Původní znění Prohlášení 2020 zbavuje SŽDC odpovědnosti za škodu, která dopravci vznikne, pokud by SŽDC nepostupovala podle § 23b a 23c zákona o dráhách.

Původní znění Prohlášení 2020 by SŽDC umožňovalo omezit přidělování kapacity ještě před schválením plánu omezení provozování dráhy Úřadem. V případě jeho neschválení hrozí, že by byla dotčená kapacita patrně přidělována jako „zbytková“ na základě žádostí o kapacitu ad hoc. Tím by byli diskriminováni zejména osobní dopravci v závazku veřejné služby. Taková kapacita byla fakticky vyloučena z přidělování žádostí do (změny) ročního jízdního řádu, aniž by SŽDC měla jistotu schválení plánu omezení provozování dráhy.

Podle kapitoly 4.4.1. Prohlášení 2020 přidělování kapacity dráhy pro pozdní žádosti do ročního jízdního řádu, pro žádosti do pravidelné změny ročního jízdního řádu a pro žádosti v rámci přidělení kapacity ad hoc je kritériem přednosti přidělu termín podání žádosti.

Kapitola 3.5.2. šestý odstavec Prohlášení 2020 je tak v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Umožňuje totiž diskriminovat dopravce, kteří nemohou využít pořadí přidělu uvedené v druhém odstavci kapitoly 4.4.1. Prohlášení 2020 a současně jsou vyloučeni z možnosti žádat o kapacitu v době podávání žádostí do ročního jízdního řádu.

Při nepřidělování kapacity naplánované omezení provozování dráhy s následným neschválením plánu po uplynutí lhůty pro žádosti o kapacitu do ročního jízdního řádu, je kapacita fakticky rezervována pro nákladní dopravce. SŽDC bude ve skutečnosti postupovat nikoliv podle § 34a, ale § 34b zákona o dráhách.

### Vyjádření SŽDC

SŽDC připomíná, že totožný text byl součástí Prohlášení 2019 a nebyl napaden ze strany ČD ani přezkoumáván Úřadem. SŽDC uvádí, že má dodržet a také dodržuje při svých postupech zákonná ustanovení, což nemůže změnit konkrétní textace prohlášení o dráze. SŽDC může omezit provozování dráhy bez schváleného plánu, postupuje-li podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Námitky ČD považuje SŽDC za hypotetické. Napadený text kapitoly 3.5.2 šestého odstavce Prohlášení 2020 neodporuje právní úpravě, která též jeho uvedení výslovně neukládá. SŽDC žádnému žadateli nebrání ve využití jakékoli formy žádosti o kapacitu a je plně na dopravci, kterou formu žádosti využije.

### Vyjádření Úřadu

K poznámce SŽDC, že text nebyl napaden ani přezkoumáván ani v předchozích letech, se Úřad odkazuje na odůvodnění k výroku č. 3 tohoto rozhodnutí.

Úřad souhlasí s názorem ČD, že v případě nepřidělení kapacity z důvodů plánovaného omezení provozování dráhy, ke kterému by nakonec nedošlo, dojde následně k přidělu podle § 34b zákona o dráhách. Postupovat v takovém případě se bude tak, jak ČD ve svých námitkách uvedly. Úřad nesouhlasí se SŽDC, že jde o hypotetickou situaci.

Podle § 2 odst. 10 zákona o dráhách se kapacitou dráhy rozumí její využitelná průjezdnost umožňující rozvržení požadovaných tras vlaků na určitém úseku dráhy v určitém období. Jestliže SŽDC plánuje omezení provozování dráhy dostatečně dopředu, s ohledem na plánovaný rozsah omezení se sníží využitelná průjezdnost. Jde o dočasné omezení kapacity železniční trati ve smyslu bodu 8 přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075. SŽDC podle § 34a odst. 3 přiděluje kapacitu, která je dostupná. Pokud část kapacity přestane být dostupná vlivem snížení využitelné průjezdnosti, jde o omezení provozování dráhy respektive dočasné omezení kapacity. Z tohoto důvodu musí být splněny podmínky § 23b a § 23c odst. 1 zákona o dráhách, tedy plán omezení provozování dráhy musí být Úřadem schválen. Podle názoru Úřadu je omezení kapacity bez předchozího schválení plánu omezení provozování dráhy nepřipustné.

Pokud chápeme text šestého odstavce „SŽDC je oprávněna omezit přidělování kapacity dráhy...“ „v případě, kdy SŽDC na dobu nezbytně nutnou omezila...“ tak, že k omezení již došlo (v minulosti), tak došlo i k omezení kapacity. Buď i po omezení je kapacita stále k dispozici, pak je SŽDC povinna jí podle § 34b odst. 1 zákona o dráhách přidělit. Pokud je již kapacita vyčerpána, pak § 34b odst. 1 zákona o dráhách její přidělení neumožňuje, protože žádná zbývající dostupná kapacita neexistuje.

Z kontextu ale vyplývá, že uvedený text se týká plánovaného omezení provozování dráhy, protože k přidělu kapacity v praxi dochází dlouhodobě před vlastním omezením. Pokud je myšlen text tak, že SŽDC omezení teprve plánuje, tak z napadeného textu nevyplývá, že by SŽDC omezila přiděl kapacity pouze na případy, kdy je plán omezení provozování dráhy již schválen. Stejně tak to ani nevyplývá z tabulky v kapitole 4.5.1, což Úřad řeší v odůvodnění k výroku č. 15.

Výraz „SŽDC je oprávněna, omezit přidělování kapacity“ Úřad chápe jako konstatování, že k tomuto



omezení bude docházet bez ohledu na to, zda je již plán schválen, či nikoliv. Takovéto jednání je neoprávněným omezením provozování dráhy podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách, respektive neoprávněným nepřidělením kapacity v rozporu s § 34 odst. 4 zákona o dráhách. Vzhledem k tomu, že podle § 33 odst. 3 písm. f) zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahuje pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, musejí být tato pravidla v souladu s § 23c odst. 3 a § 34 odst. 4 zákona o dráhách, shledává zde Úřad rozpor s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34 odst. 4 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodnul tak, jak je uvedeno ve výroku č. 5.

Ve věci námítky SŽDC, že šestý odstavec neodporuje právní úpravě, která uvedení odkazu na schválení plánu výslovně neukládá, Úřad uvádí, že § 33 odst. 1 zákona o dráhách je nutno vykládat eurokonformně ve spojitosti s čl. 56 odst. 2 směrnice 2012/34/EU. Zde se zmiňuje, že regulační subjekt mimo jiné kontroluje, zda zpráva o síti nedává provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení, který by mohl být využit k diskriminaci žadatelů. Podle názoru Úřadu napadený text kapitoly 3.5.2 šestého odstavce takovýto prostor dává, v čemž Úřad shledá rozpor i s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

## 6. Kapitola 3.5.2 osmý odstavec Prohlášení 2020

### Podání ČD

ČD požadují, aby osmý odstavec kapitoly 3.5.2 byl upraven takto: „*S ohledem na plán investičních akcí může SŽDC, při dodržení podmínek dle § 23b) a 23c) zákona o dráhách, omezit přidělování kapacity dráhy v úsecích dotčených modernizací, resp. optimalizací tratí železničních koridorů a železničních uzlů.*“ ČD ve své argumentaci odkazují na předchozí bod tohoto podání.

### Vyjádření SŽDC

SŽDC odkazuje na text odůvodnění, které navazuje na bod 5 podání ČD. SŽDC má za to, že požadavek na doplnění textu je zcela neopodstatněný, neboť aktuální podoba textu nevylučuje aplikaci § 23b a § 23c zákona o dráhách.

### Vyjádření Úřadu

Úřad uvádí, že nepřidělení kapacity v plném rozsahu je již omezením provozování dráhy. Z tohoto důvodu musí být splněny podmínky § 23b a § 23c odst. 1 zákona o dráhách, tedy plán omezení provozování dráhy musí být Úřadem schválen. Podle názoru Úřadu je omezení kapacity bez předchozího schválení plánu omezení provozování dráhy nepřipustné.

Poslední věta tohoto odstavce definuje přiděl kapacity po odklonových trasách. Ta omezuje její přiděl i na případy, kde je to účelné. SŽDC je povinna kapacitu přidělit podle § 34 odst. 3 a 4 zákona o dráhách a dále podle § 34a nebo 34b zákona o dráhách. V žádném případě nemůže přidělovat kapacitu podle svého uvážení, zda je její využití účelné. Takové jednání je diskriminační, a v rozporu s § 34 odst. 3 a 4. K vyjádření SŽDC Úřad uvádí, že v popsaném případě je SŽDC povinna stanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách aplikovat nikoliv tuto aplikaci pouze připouštět. SŽDC tedy sama potvrdila, že text prohlášení dvojí výklad umožňuje. V ostatním se též Úřad odkazuje na odůvodnění v bodě 5 tohoto rozhodnutí.

Vzhledem k tomu, že podle § 33 odst. 3 písm. f) zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahuje pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, musejí být tato pravidla v souladu s § 34b odst. 1 zákona o dráhách, shledává zde Úřad rozpor s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34b odst. 1 zákona o dráhách.

Vzhledem k tomu, že podle § 33 odst. 3 písm. f) zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahuje pravidla

pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, musejí být tato pravidla v souladu s § 23c odst. 3 a § 34 odst. 4 zákona o dráhách, shledává zde Úřad rozpor s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34 odst. 3 a 4 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodnul tak, jak je uvedeno ve výroku č. 6. Navíc jak z výše uvedeného vyplývá, text umožňuje dvojí výklad, v čemž Úřad shledává rozpor s § 33 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

## 7. Kapitola 4.3.2.2 druhý odstavec Prohlášení 2020

### Podání ČD

ČD uvádějí, že změny tras vyvolané omezením provozování dráhy jsou řešeny i ad hoc přidělem kapacity. Pro dopravce není z pohledu osobní dopravy akceptovatelné, aby každých 30 dní musel podávat opakovanou žádost o „výlukovou“ trasu. Navíc v souvislosti s opakovanou žádostí o „výlukovou“ trasu vzniká nebezpečí dalších změn tras v případě dlouhodobých výluk.

ČD shledávají rozpor s § 33 odst. 1 zákona o dráhách, s body 49 a 52 preambule směrnice 2012/34/EU. Druhý odstavec kapitoly 4.3.2.2 Prohlášení 2020 pak odporuje § 23b odst. 5 zákona o dráhách. Tato kapitola Prohlášení 2020 umožňuje SŽDC měnit Úřadem schválené omezení, což je v rozporu s § 23b a § 23c zákona o dráhách. ČD požadují doplnění této kapitoly o text: „*Možnost každých 30 dní provést samostatné posouzení žádosti a následného přidělení kapacity dráhy se nevztahuje na vlaky osobní dopravy zveřejněné v jízdním řádu a k nim příslušné soupravy a lokomotivní vlaky, jimž byla přidělena kapacita v režimu ad hoc v rámci opatření k minimalizaci dopadů plánované výlukové činnosti, organizované provozovatelem dráhy.*“

### Vyjádření SŽDC

SŽDC připomíná, že totožný text byl součástí Prohlášení 2019 a nebyl napaden ze strany ČD ani přezkoumáván Úřadem. SŽDC uvádí, že text kapitoly 4.3.2.2 o omezení provozování dráhy je řešen v jiné části Prohlášení 2020. Tato kapitola stanovuje přiděl kapacity podle § 34b zákona o dráhách.

SŽDC uvádí, že její povinností je při zpracování výlukových jízdních řádů zajistit co možná nejefektivnější využití dráhy. V případě omezení provozování dráhy může dojít k tomu, že vlivem postupů v rámci stavebních prací bude umožněno využití dráhy ve větším rozsahu, než jak bylo původně předpokládáno. Změny výlukových jízdních řádů mohou zajistit lepší využití kapacity. Aplikace § 36 odst. 2 zákona o dráhách může být pro některé dopravce výhodná. SŽDC nemůže zajistit přepravu za využití NAD pro všechny dopravce. Při splnění požadavků ČD na neměnnost výlukových jízdních řádů by mohli být někteří dopravci poškozeni a diskriminováni. Pružnost v přístupu naopak zajistí vyšší míru ochrany práv dopravců a zabrání možné diskriminaci kteréhokoli z dopravců. Pro SŽDC pak pružností přístupu žádná výhoda nevzniká a její postup je založen na právní úpravě. Naopak požadavek ČD na neměnnost v rámci výlukového jízdního řádu přidělené kapacity, i pokud se zvýší využitelná kapacita dráhy, nemá oporu v předpisech.

SŽDC upozorňuje, že výlukový jízdní řád není změnou jízdního řádu. Pokud by tomu tak bylo, nebylo by možno vyplatit náhrady podle § 36 odst. 2 zákona o dráhách. V novém jízdním řádu by totiž některé vlaky plánovány nebyly, takže by nevznikla povinnost SŽDC hradit za ně kompenzaci.

SŽDC uvádí, že v textu kapitoly 4.3.2.2 Prohlášení 2020 není stanoven postup žadatele ani povinnost, aby někdo po 30 dnech musel provést nějaký úkon. SŽDC konstatuje, že přišla s výhodnějším řešením pro dopravce pro JŘ 2019. Provozovatel dráhy umožňuje podání žádosti v rámci ad hoc přidělení kapacity dráhy po celé období platnosti jízdního řádu, takže není nutné žádost podávat opakovaně. SŽDC uvádí, že takto bude postupovat i tento rok.



SŽDC nesouhlasí s názorem ČD, že obsahem plánu omezení provozování dráhy jsou též konkrétní změny v přidělené kapacitě. Odkazuje se přitom na § 23b a § 23c zákona o dráhách, který upravuje proces tvorby plánu a vymezuje jeho náležitosti. Jeho obsahem není vlastní rozdělení kapacity dráhy, tato je redistribuována až na jeho základě. Redistribuce musí být provedena v souladu s plánem a s § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb.

SŽDC uvádí, že znění navržené ČD je diskriminační. Právní úprava neumožňuje, aby SŽDC přistupovala k některému dopravci odlišným způsobem.

### Vyjádření Úřadu

K poznámce SŽDC, že text nebyl napaden ani přezkoumáván ani v předchozích letech, se Úřad odkazuje na odůvodnění k výroku č. 3 tohoto rozhodnutí.

V napadeném odstavci SŽDC uvádí, že: „Na žádost žadatele SŽDC přidělí kapacitu dráhy na dobu do plánované změny ročního jízdního řádu s tím, že pro každých 30 dní může provést samostatné posouzení žádosti a následné přidělení kapacity dráhy.“ Z uvedené věty není jasné zda SŽDC při ad hoc žádosti na přidělení kapacity na delší období např. do konce jízdního řádu přidělí kapacitu pouze do jeho změny, nebo pouze na 30 dnů. Přidělení kapacity na delší období pak samostatně posuzuje za blíže neuvedených podmínek. Podle § 32 odst. 2 zákona o dráhách se kapacita dráhy se přiděluje na dobu platnosti jízdního řádu. Podle § 34b odst. 1 zákona o dráhách přiděluje přidělcce dostupnou kapacitu. Pokud tedy kapacita dostupná je, je přidělcce povinen ji přidělit na dobu, po kterou ji žadatel požaduje. Přidělcce není oprávněn takovýto přiděl omezovat na 30 dnů, nebo do doby změny jízdního řádu. Vzhledem k výše uvedenému a vzhledem k tomu, že podle § 33 odst. 3 písm. f) zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahuje pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, musejí být tato pravidla v souladu s § 34b odst. 1 zákona o dráhách, shledává zde Úřad rozpor s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34b odst. 1 zákona o dráhách. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodnul tak, jak je uvedeno ve výroku č. 7.

K námitce ČD, že v případě výluk nesouhlasí se změnami způsobenými změnami rozsahu disponibilní kapacity, Úřad uvádí, že takovéto změny jsou s ohledem na § 21, § 22 vyhlášky 173/1995 Sb. a § 23b odst. 5 zákona o dráhách operativním řízením drážní dopravy, a nikoliv přidělem kapacity. Uvedená ustanovení s kapitolou 4.3.2.2 nesouvisí. Změna textu navržená ČD a ostatní námitky jsou tedy bezpředmětné.

Úřad souhlasí s názorem SŽDC, že při operativním řízení musí být kapacita dráhy maximálně využita, jak jí to ukládá § 22 odst. 2 vyhlášky 173/1995 Sb. Současně Úřad souhlasí se SŽDC, že výlukový jízdní řád není změnou jízdního řádu. Pokud provozovatel dráhy umožňuje podání žádosti v rámci ad hoc přidělení kapacity dráhy po celé období platnosti jízdního řádu, což je jeho povinností, tak musí tuto skutečnost do prohlášení o dráze uvést. Předmětem posouzení této kapitoly není posuzování vztahu plánu omezení provozování dráhy a redistribuce kapacity.

## **8. Kapitola 4.4.1 poslední odstavec Prohlášení 2020**

### Podání ČD

ČD požadují, aby se nastavil proces řešení konfliktů v případě žádostí o přiděl kapacity ad hoc vyvolaných omezením provozování dráhy na straně SŽDC podle § 23b a § 23c zákona o dráhách, kdy nelze jako jiné kritérium považovat čas přijetí žádosti o kapacitu. ČD požadují, aby se rozlišovaly žádosti o ad hoc kapacitu z důvodů na straně dopravce a z důvodů omezení provozování dráhy. ČD poukazují na to, že SŽDC nemůže dopravce sankcionovat za plnění svých vlastních povinností, provádění údržby a oprav, uložených § 20 odst. 1 nebo 2 nebo § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

Ustanovení § 34a odst. 6 a § 34b odst. 1 zákona o dráhách se proto nemůže vztahovat na případy

omezení provozování dráhy. Jinak by totiž postup podle § 23b a § 23c zákona o dráhách resp. § 21a odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. byl zbytečný a nešla by použít zde uvedená kritéria přednosti kategorií vlaků.

ČD uvádí, že při omezení provozování dráhy se zajišťuje provoz podle výlukového jízdního řádu. Tedy přiděl ad hoc kapacity v tomto případě upravuje § 21a odst. 3 vyhlášky č. 175/1993 Sb. Kritéria přednosti jsou zde odlišná než kritéria uvedená § 34a odst. 5 zákona o dráhách, což může některé dopravce ohrozit. ČD upozorňují, že vlivem rozdílné přednosti vlaků v různých úsecích může dojít k jejich hromadění na hranicích těchto úseků.

Podle názoru ČD SŽDC při převisu žádostí o kapacitu musí postupovat podle § 34a odst. 5 zákona o dráhách. Vzhledem k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (dále jen „nařízení (EU) č. 913/2010“), nutno současné zajistit užití dotčené dráhy i příslušnými vlaky nákladní dopravy.

### Vyjádření SŽDC

SŽDC připomíná, že totožný text byl součástí Prohlášení 2019 a nebyl napaden ze strany ČD ani přezkoumáván Úřadem, a že ustanovení kapitoly 4.4.1 odstavce 8 neupravuje problematiku omezení provozování dráhy, ale řeší problematiku žádostí o kapacitu.

Právní úprava problematiky omezení provozování dráhy, jak je uvedena v § 23b a § 23c zákona o dráhách normuje proces přípravy, projednání a schválení plánu omezení provozování dráhy. Výsledkem uvedených postupů je pak plán. Z něj je rámcově patrné, jak významným kapacitním omezením v souvislosti s akcí, pro kterou je plán připraven a schválen, dojde. Součástí plánu však není promítnutí omezení do přidělené kapacity. Nelze z něj tedy poznat, jaká konkrétní změna bude provedena, zde se totiž postupuje podle příslušných ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb.

SŽDC ve vyjádření popisuje postup přípravy výlukového jízdního řádu, který je v souladu s § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb. Zdůrazňuje přitom, že výsledný stav odráží průběh projednávání a je ovlivněn požadavky zainteresovaných dopravců.

SŽDC argumentuje, že postup schvalování plánu omezení provozování dráhy fakticky neumožňuje některého z dopravců upřednostnit tím, že by se o schválení plánu dozvěděl dříve. Plán je schválen okamžikem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného Úřadem. Úvahy ČD v naznačeném smyslu SŽDC nepovažuje za opodstatněné, neboť takovýto postup právní úprava § 23b a § 23c zákona o dráhách vylučuje.

SŽDC dále upozorňuje, že plán omezení provozování dráhy je schválen rozhodnutím Úřadu, který by měl nést i část odpovědnosti za omezení. Omezení provozování dráhy jsou způsobena plněním zákonných povinností provozovatele dráhy.

Účinná právní úprava nedovoluje, aby při konstrukci výlukového jízdního řádu byly rušeny i trasy, které nejsou omezením dotčeny. SŽDC je právní úpravou (§ 23b odst. 2 písmeno b) zákona o dráhách) nucena postupovat tak, aby provozování drážní dopravy bylo omezeno jen na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu. S tím je požadavek ČD v přímém rozporu.

K argumentaci ČD ve vztahu k § 34a odst. 5 zákon o dráhách, SŽDC konstatuje, že ČD použily citace vytažené z kontextu, které celkově zkreslují význam, a nelze s nimi argumentovat. Pravidla platí pouze pro případ, kdy je dráha vyhlášena za přetíženou.

Podání ČD je snahou obejít postup redislokace kapacity a domoci se priorit. Tento postup je diskriminační pro ostatní dopravce.

### Vyjádření Úřadu

Redislokace kapacity při omezení provozování dráhy je s ohledem na § 22 odst. 2 vyhlášky 173/1995 Sb. operativním řízením drážní dopravy. O této skutečnosti bylo pravomocně rozhodnuto výroky 15 a 16 rozhodnutí č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 15. června 2018 ve spojitosti s rozhodnutím č. j. UPDI-2989/18-OPDI-SPR/KE ze dne 2. 11. 2018, která jsou účastníkům řízení známa a která jsou zveřejněna na internetových stránkách Úřadu.

Obsah této kapitoly problematiku operativního řízení při omezení provozování dráhy neřeší, ale řeší proces koordinace při přidělu kapacity pro pozdní žádosti, pro žádosti pravidelné změny a ad hoc žádosti. V tomto postupu neshledal Úřad rozpor se zákonem o dráhách. Na základě výše uvedeného rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. 8 tohoto rozhodnutí. Z tohoto důvodu jsou i námítky ČD bezpředmětné.

## 9. Kapitola 4.4.2 první odstavec Prohlášení 2020

### Podání ČD

ČD namítají, že SŽDC má pro řešení sporů s přidělem kapacity na reakci 10 pracovních dní (tedy až 14 kalendářních), zatímco dopravce je znevýhodněn kratší lhůtou pro vyjádření nesouhlasu. Navíc dopravci lze sdělit výsledek koordinace s ohledem na rozložení kalendářních dní tak, že mu zbyde lhůta v délce tří pracovních dní, která mu fakticky znemožní mimosoudní řešení sporů. ČD to považují za nonkonformní, v rozporu s § 33 odst. 3 písm. i) zákona o dráhách a diskriminační vzhledem k dopravci, tedy v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

### Vyjádření SŽDC

SŽDC uvádí, že rozsah údajů, které je SŽDC nucena v rámci koordinace a jejího posuzování zohlednit, je na její straně mnohem obsáhlejší, než je tomu u dopravce. SŽDC předkládá, že Úřad vyhověl návrhu ČD rozhodnutím ze dne 2. 11. 2018 č. j. UPDI-2989/18-OPDI-SPR/KE, kdy prodloužil tuto lhůtu 3 dnů na 5 dnů. SŽDC toto rozhodnutí Úřadu akceptovala, ale nebyla s ním ztotožněna. SŽDC považuje opětovné napadení totožného textu a podání ČD za bezpředmětné.

### Vyjádření Úřadu

Ve správním řízení ve věci posouzení souladu Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách ČD požadovaly návrhem č. j. 1028/2017-O11 ze dne 19. 12. 2017 upravit lhůtu kapitoly 4.4.2 prvního odstavce na 5 pracovních dnů. Úřad rozhodl výrokem č. 19 rozhodnutí č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 15. června 2018 ve spojitosti s rozhodnutím č. j. UPDI-2989/18-OPDI-SPR/KE ze dne 2. 11. 2018. Lhůta na vyjádření nesouhlasu nebyla stanovena v souladu s předpisy a bylo nezbytné ji prodloužit ze 3 na 5 kalendářních dnů. Proti těmto rozhodnutím ČD rozklad nepodaly. Od vydání rozhodnutí nedošlo k žádné změně právních předpisů. Navíc nikdo z účastníků nenamítal, že by došlo ke změně ve vývoji při přidělování kapacity. Na základě výše uvedeného Úřad neshledal důvod k odchýlení se od předchozích rozhodnutí. Úřad též uznává, že SŽDC má při řešení sporů ze strany přidělců časově náročnější pozici než dopravce, jehož úkolem je pouhé napsání nesouhlasů. Proto nepoměr lhůt pro dopravce a přidělců neshledává Úřad jako diskriminační. Nadále Úřad souhlasí se SŽDC, že administrativní činnost provozovatele dráhy je větší a časově náročnější než dopravců. Na základě výše uvedeného rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. 9 tohoto rozhodnutí.

## 10. Kapitola 4.4.3 třetí odstavec Prohlášení 2020

### Podání ČD

ČD napadají, že mezi důvody vyvíňujícími dopravce z možnosti odebrání kapacity není zohledněn § 4 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Vyhláška je prováděcím předpisem, který stanoví kategorie příčin

narušení provozování drážní dopravy ve vazbě na § 23 odst. 8 zákona o dráhách. Text je tak v rozporu s uvedeným ustanovením vyhlášky, jelikož ostatní vliv by podle ČD neměl být důvodem, ze kterého může přidělcce dopravci odebrat kapacitu.

#### Vyjádření SŽDC

SŽDC uvádí, že ČD napadají stejný text kapitoly 4.4.3 třetího odstavce jako v Prohlášení 2019. SŽDC s argumentací ČD nesouhlasí stejně jako v Prohlášení 2019. Dále uvádí, že v této věci Úřad pravomocně rozhodl rozhodnutím č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 15. 6. 2018, kdy dal za pravdu argumentům SŽDC a podnět ČD nepovažoval za důvodný.

SŽDC upozorňuje, že napadené ustanovení se týká případů, kdy přidělcce je oprávněn odebrat z důvodu vyčerpání kapacity dráhy nebo plánovaného omezení provozování dráhy již přidělenou kapacitu žadateli. Uvedených 75% se vztahuje na úplné nevyužívání tras v dotčeném úseku, a to po období jednoho měsíce, nikoliv jízdy vlaku s případným zpožděním nebo náskokem. Vyhláška č. 76/2017 Sb. stanoví v § 4 kategorie příčin narušení provozování drážní dopravy, nikoliv jen důvody, proč daný vlak nemohl jet vůbec. Vztahuje se pouze ke stanovení odpovědnosti za zpoždění vlaku. ČD navíc blíže nespécifikují, v čem je podle jejich názoru aktuální stav prohlášení o dráze rozporný s platnou právní úpravou. Podle názoru SŽDC text není v rozporu s právní úpravou, což je rozhodující pro posouzení obsahu prohlášení.

#### Vyjádření Úřadu

Úřad uvádí, že souhlasí s názorem SŽDC. Vyhláška č. 76/2017 Sb. na základě zmocnění § 23 odst. 8 zákona o dráhách rozpracovává do detailu kategorie příčin pro narušení provozování drážní dopravy, které se použijí při zpracování smlouvy podle § 23 odst. 4 zákona o dráhách při dodržení § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Stanovení podmínek pro odejmutí kapacity provádí přidělcce na základě § 33 odst. 3 písm. f) a odst. 4 písm. f) a g) zákona o dráhách. Podmínky odejmutí kapacity nesouvisí s kategoriemi příčin pro narušení provozování drážní dopravy. Úřad v této věci pravomocně rozhodl výrokem č. 20 rozhodnutí č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 15. června 2018. Od vydání rozhodnutí nedošlo k žádné změně právních předpisů. Navíc nikdo z účastníků nenamítal, že by došlo ke změně ve vývoji při odebírání kapacity. Na základě výše uvedeného Úřad neshledal důvod k odchýlení se od předchozích rozhodnutí. Proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 10.

## **11. Kapitola 4.5 třetí odstavec Prohlášení 2020**

#### Podání ČD

ČD upozorňují, že Prohlášení 2020 nepodmiňuje omezení kapacity při přidělu tras splněním podmínek podle § 23b a § 23c zákona o dráhách. SŽDC je oprávněna vymezit kapacitu dráhy na údržbu a opravy dopravní cesty pouze za splnění § 23b a § 23c zákona o dráhách.

Z § 32 odst. 1, § 34 odst. 1, z první věty § 34a odst. 5 a § 23 odst. 1 písm. a) resp. písm. d) zákona o dráhách plyne, že SŽDC je povinna nabídnout dopravcům veškerou kapacitu dráhy, kterou má k dispozici a umožnit její využití. Pro plnění povinnosti podle § 20 odst. 1 a 2 zákona o dráhách musí provozovatel dráhy splnit podmínky § 23b a § 23c zákona o dráhách. Aby tedy mohla SŽDC kapacitu pro opravy a údržbu předem vymezit, musí být dodržen postup podle § 23b a § 23c zákona o dráhách. ČD tu odkazují na svou argumentaci výše ke kapitole 3.5.2. šestý odstavec Prohlášení 2020.

Z odkazu na kapitolu 4.4.1 není zřejmé, míní-li se koordinace podle jejího druhého odstavce (kategorie vlaků) nebo podle posledního (pořadí podání žádosti). Tato nejasnost by mohla být vyřešena jednoznačnou formulací jako např. v kapitole 4.4.3.

## Vyjádření SŽDC

SŽDC nesouhlasí s názorem, že je na základě citovaných ustanovení povinna nabídnout veškerou kapacitu dráhy. SŽDC se rovněž neztotožňuje s chápáním § 33 odst. 3 písmeno e) zákona o dráhách tak, že by musela před vydáním prohlášení o dráze vést správní řízení podle § 23b a § 23c zákona o dráhách. SŽDC rovněž nesouhlasí s tvrzením ČD, že splnění povinnosti podle § 20 zákona o dráhách musí předcházet postup podle § 23b a § 23c zákona o dráhách, jelikož jde o zaměňování povinností vlastníka a provozovatele dráhy a toto tvrzení je v rozporu se zákonem o dráhách.

Akceptací přístupu ČD by nemohl vlastník zajistit opravu a údržbu dráhy, jelikož není oprávněn zajistit omezení provozování dráhy. Funkci provozovatele dráhy a vlastníka odděluje též čl. 27 a příloha IV, bod 3 písm. f) směrnice 2012/34/EU.

Podle SŽDC je provozovatel dráhy povinen v prohlášení o dráze uvést rozsah dostupné kapacity, která bude nabízena dopravcům k využití a je povinen vymezit též tu část kapacity, která bude sloužit potřebám opravy a údržby dráhy, a nebude tak dopravcům dostupná.

SŽDC vychází z § 2 odst. 10 a 11 zákona o dráhách, které definují kapacitu jako „využitelnou průjezdnost“, přičemž výklad ČD pomíjí problematiku praktické využitelnosti a nezohledňuje ani § 21 vyhlášky č. 173/1995 Sb., podle něhož provozovatel dráhy stanoví kapacitu úseků dráhy podle stavebního uspořádání dráhy, jejího technického vybavení a technologických postupů řízení drážní dopravy.

Rozsah kapacity dráhy je v kompetenci jejího provozovatele, nemůže být podmiňován rozhodováním žádného správního orgánu s ohledem na kapacitu určenou pro opravy a údržbu dráhy. Požadavek ČD na doplnění odkazu na § 23b a § 23c zákona o dráhách do textu je neopodstatněný. Znemožnil by totiž plnění zákonných povinností vlastníka dráhy, jelikož by tato činnost byla podmíněna výsledkem správního řízení vedeného třetí osobou (provozovatelem dráhy).

V závěru SŽDC doplňuje, že procesy popsané v rámci kapitoly 4.5 vychází a plně zohledňují rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075, kterým byla nahrazena příloha VII Směrnice 2012/34/EU.

## Vyjádření Úřadu

Úřad uvádí, že zkratka DOK znamená dočasné omezení kapacity. Podle napadeného textu SŽDC oznámí žadatelům o kapacitu dráhy taková dočasná omezení kapacity dráhy, u kterých předpokládá zapracování sníženého přidělu kapacity dráhy v rámci konstrukce ročního jízdního řádu. Text tedy uvádí, že provozovatel dráhy již kapacitu dráhy omezil, nebude ji nabízet v původním rozsahu, ale v rozsahu již omezeném. Úřad s odkazem na odůvodnění v bodu 5 tohoto rozhodnutí zastává názor, že v době oznámení dočasného omezení kapacity již fakticky k omezení provozování dráhy dochází. Úřad souhlasí s názorem ČD, že v tomto okamžiku již musí být pravomocně rozhodnuto o schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy. Navíc pokud by se rozhodovalo později, byl by omezen okruh účastníků řízení pouze na ty, kterým již kapacita přidělena byla bez ohledu na schválení plánu. Úřad rovněž souhlasí s názorem ČD, že v případě vydání rozhodnutí o neschválení plánu po termínu pro podání žádosti a sestavení návrhu jízdního řádu by se nadále postupovalo jako při pozdních žádostech, nebo při žádostech do jízdního řádu. Tím by byl neoprávněně ovlivněn postup pro přiděl kapacity.

Může nastat situace, kdy žadatelé budou respektovat zveřejněné informace a vzhledem k pravidlům pro přednostní přiděl uvedených v § 34a odst. 5 zákona o dráhách dospějí k názoru, že jim kapacita nebude moci být přidělena. Proto rovnou požádají o kapacitu po jiných trasách. V případě neschválení omezení Úřadem pak již nebudou moci předložit žádost v termínu.

Vzhledem k tomu, že podle § 33 odst. 3 písm. f) zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahuje pravidla



pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, musejí být tato pravidla v souladu s § 23c odst. 3 a § 34 odst. 4 zákona o dráhách, shledává zde Úřad rozpor kapitoly 4.5 třetího odstavce s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34 odst. 4 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách tím, že připouští omezení provozování dráhy s následným nepřidělením kapacity, aniž by byly podmínky uvedených paragrafů dodrženy. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodnul tak, jak je uvedeno ve výroku č. 11.

K námitce ČD o nejasnosti odkazu na kapitolu 4.4.1 Úřad uvádí, že odkaz nepovažuje za nejednoznačný. Příslušná koordinace bude provedena podle odpovídajícího odstavce v závislosti na době, kdy bude kapacita přidělována. Z kontextu kapitoly 4.5 vyplývá, že jde o přiděl kapacity do jízdního řádu. V tomto případě by bylo nutno postupovat podle odstavce druhého kapitoly 4.4.1.

K námitce SŽDC ve věci nesouhlasu s názorem, že je povinna nabídnout veškerou kapacitu dráhy s ohledem na její definici v § 2 odst. 10 a 11 zákona o dráhách a § 21 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Úřad uvádí, že ponechání kapacity pro SŽDC není předmětem posouzení této kapitoly. Jak bylo zdůvodněno výše, nepřidělování kapacity je již svým charakterem dočasná omezení kapacity a musí mu předcházet schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy podle § 23b a § 23c zákona o dráhách. Této povinnosti nemůže zprostit ani to, že k omezení dojde za účelem splnění povinnosti podle § 20 zákona o dráhách. Úřad nesouhlasí s odůvodněním SŽDC, že uvedený postup nelze realizovat z důvodů adresování povinností mezi vlastníkem a provozovatelem dráhy. Omezení provozování dráhy za účelem její údržby je běžně užívaný postup, který uplatňují ostatní provozovatelé drah ve vlastnictví státu, stejně jako uplatňuje SŽDC na drahách, kde plní jak funkci vlastníka, tak funkci provozovatele. Ve věci odkazu SŽDC na směrnici 2012/34/EU Úřad konstatuje, že jednak rozhoduje podle vnitrostátní právní úpravy, jednak směrnice nerozlišuje funkci vlastníka a provozovatele infrastruktury, ale pro funkci údržby a provozování dráhy zavádí termín provozovatel infrastruktury.

K námitce SŽDC, že kapitola 4.5 vychází a plně zohledňuje rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 Úřad uvádí, že toto rozhodnutí SŽDC nezprošťuje plnění podmínek § 23b a § 23c zákona o dráhách.

## 12. Kapitola 4.5.1 první odstavec Prohlášení 2020

### Podání ČD

Znění odstavce je nezbytné uvést do souladu s bodem 12 rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075, který ukládá provozovatelům infrastruktury povinnost poskytnout **podrobné informace** o nabízených trasách vlaků ve stanovených termínech, pokud se provozovatel infrastruktury s dotčenými žadateli nedohodnou na kratším předstihu. Touto dohodou se přitom nemíní jednostranné ustanovení ve zprávě o síti resp. v prohlášení o dráze, jinak by to rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 výslovně uvádělo. Podle ČD je to v rozporu s eurokonformním výkladem § 34a odst. 1 zákona o dráhách.

Za podrobné informace ve smyslu rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 přitom nelze považovat studii dvouhodinové denní špičky. Období dopravní špičky nemusí vést k dostatečné k objektivnímu posouzení, zda jsou všichni dopravci s ohledem na přidělenou kapacitu postiženi srovnatelně, tedy na jedné straně nediskriminačně, na druhé straně v souladu s § 23b odst. 5 zákona o dráhách.

ČD dále v Doplnění návrhu ČD uvedly, že napadený odstavec, zejména co se interpretace pojmu „podrobné informace“ týče, není se zmíněným odst. 12 přílohy VII. zcela v souladu, proto odporuje eurokonformnímu výkladu § 23b, § 33 a § 34a odst. 1 zákona o dráhách, a je proto v rozporu s těmito ustanoveními zákona o dráhách.

Vlivem absence podrobných informací nejsou naplněny potřeby dopravců, dochází k rozporu s obchodními požadavky dopravců, který způsobuje nesoulad s § 33 a § 34a odst. 1 zákona o dráhách, interpretovanými ve světle bodu 49 a 52 preambule směrnice 2012/34/EU.

## Vyjádření SŽDC

K problematice kapitoly 4.5.1 SŽDC předkládá, že rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 nespécifikuje rozsah a podobu předkládaných informací. Proto SŽDC zohlednila okruh informací, které má k dispozici a které je schopna dopravcům prezentovat tak, aby poskytnutím informace byl v maximální míře naplněn účel při co nejnižším zatížení a při zajištění maximální informovanosti. Vzhledem k neexistenci podrobnější úpravy mohou mít žadatelé pocit nenaplnění povinnosti ze strany SŽDC. Ta si však nemyslí, že by byla práva dopravců poškozována. Aplikací studie vylukového jízdního řádu na špičkové dvouhodinové období lze v dostatečné míře vyjádřit disponibilní kapacitu dráhy a její využitelnost pro jízdy vlaků dopravců v průběhu celého dne.

Vzhledem ke strohé právní úpravě nelze ani očekávat, že by tento podrobnější obsah mohl definovat v rozhodnutí Úřad, který k tomu navíc není zmocněn. SŽDC je přesvědčena, že aktuálně naplňuje předmětné ustanovení rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075.

## Vyjádření Úřadu

Ustanovení § 23b zákona o dráhách přesně definuje podmínky, za kterých lze provozování dráhy omezit. Splnění podmínek dalšího přímo použitelného předpisu nevyžaduje. Ustanovení § 33 zákona o dráhách obecně popisuje obsah a vydávání prohlášení o dráze. Ustanovení § 34a odst. 1 zákona o dráhách definuje podmínky přidělu kapacity do jízdního řádu a jeho změny. Bod 12 přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 požaduje poskytnutí informací v jednoměsíční a čtyřměsíční lhůtě před započítáním omezením kapacity dráhy, tedy již po ukončení přidělu kapacity.

Vzhledem k nejednoznačnému požadavku na podrobné informace o nabízených trasách, to nelze považovat za rozpor s výše citovanými ustanoveními zákona o dráhách, které navíc s problematikou přímo nesouvisí. ČD nedoložily ani konkrétní případ, který by prokazoval jednání SŽDC jako diskriminační, tedy v rozporu § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Neuvedly ani, jaké údaje by bylo nutno dát k dispozici dopravcům, ani nezdůvodnily, jak tyto údaje pro své rozhodování potřebují. Součástí plánu omezení provozování dráhy je rozsah omezení provozování drážní dopravy ve smyslu § 23b odst. 3 zákona o dráhách, který by požadované informace měl alespoň částečně obsahovat. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 12.

## **13. a 14. Kapitola 4.5.1 druhý a třetí odstavec Prohlášení 2020**

### Podání ČD k druhému odstavci

ČD napadají druhý odstavec kapitoly 4.5.1 a požadují jej doplnit takto: „*Přidělená kapacita dráhy může být, při dodržení podmínek § 23b a 23c zákona o dráhách, upravena, nebo dokonce odebrána ...*“ Odkazují na námítky ke znění kapitoly 3.5.2. šestý odstavec a kapitoly 4.5 třetí odstavec. SŽDC nemůže svévolně upravovat nebo odebírat přidělenou kapacitu, aniž by se dopustila přestupku podle § 51 odst. 4 písm. j) resp. písm. m) zákona o dráhách. Současně namítají, že text prohlášení o dráze dává provozovateli dráhy prostor k diskriminaci, což je v rozporu § 33 odst. 1 zákona o dráhách interpretovaném eurokonformně s čl. 56 odst. 2 směrnice 2012/34/EU. Postup provozovatele dráhy může mít negativní dopad na obchodní plánování dopravců.

### Podání ČD k třetímu odstavci

ČD nesouhlasí se zpracováním jízdního řádu v hierarchii vlaků podle zásad operativního řízení uvedených v § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Podle ČD se pro tvorbu vylukového jízdního řádu neuplatňují zásady operativního řízení, což dokazuje i § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb. Účelem úpravy a aplikace § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. je co nejrychleji a nejefektivněji reagovat na nenadálou situaci a



sice tak, že se nejprve minimalizují (rizika) škody na životě, zdraví a majetku, a dále se postupuje tak, aby dotčený úsek dráhy užilo za co nejkratší dobu co nejvíce vlaků při současné minimalizaci přenosu zpoždění. Proto pod písm. c) až g) odst. 2 § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. následují vlaky kategorizované podle předpokládané schopnosti projet dotčený úsek co nejrychleji při minimalizaci přenosu zpoždění. Ustanovení se vztahuje na výluky z důvodů, které nebylo možno předpokládat, a tudíž nechat plán omezení provozování dráhy schválit Úřadem.

Výlukový jízdní řád naopak představuje nástroj plánovaného užití dráhy při předpokládaném omezení jejího provozování. Jeho sestavování by se mělo analogicky řídit postupy pro sestavování pravidelného jízdního řádu a přidělu kapacity. ČD odkazují na námítky proti znění kapitoly 3.5.2 šestého odstavce a kapitoly 4.5.1 třetího odstavce.

Nelze vyhovět pouze dopravcům s vyšším pořadím vlaků podle § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a ostatní pomínout. Kdyby nebylo § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., pak by se postupovalo podle § 34a odst. 5 zákona o dráhách. Podle ČD by se mělo analogicky postupovat i při sestavě výlukového jízdního řádu. ČD též upozorňují na aplikaci nařízení (EU) č. 913/2010 pro příslušné vlaky nákladní dopravy.

Z § 21a odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. plyne právo dopravce navrhnout priority vlastních vlaků. Pokud by tak neučinil, měla by SŽDC postupovat podle pořadí podle § 34a odst. 5 zákona o dráhách. Ustanovení § 21a odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. ukládá SŽDC povinnost uspokojit požadavky pro vlaky v závazku veřejné služby. Rozsah restrikcí vůči všem dotčeným dopravcům při splnění uvedeného ustanovení pak nemůže být srovnatelný, jak napadená část Prohlášení 2020 předpokládá.

ČD poukazují na rozpor v § 21 a § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. s jejím § 21a (odst. 3). Požadavek na přednostní uspokojení vlaků v závazku neznámá maximálně efektivní využití kapacity, jak požaduje § 21 a § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb., a to s ohledem na technické parametry soupravy, zastávky apod. Podle ČD je kapitola 4.5.1 odstavec třetí v rozporu s § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., a tedy s pravidly pro provozování dráhy, je v rozporu § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

### Vyjádření RJ

RJ namítá, že 60denní lhůta určená k informování jednotlivých dopravců o potřebě úpravy či odebrání již přidělené kapacity, je nepřiměřeně krátká a diskriminační, neboť dopravci mají 60 dní před zahájením akce, resp. začátkem příslušné výluky uzavřeny přepravní smlouvy. Zkrácení maximální doby předprodeje by mohlo mít nepříznivý dopad na postavení a ekonomickou situaci dopravce v rámci probíhající hospodářské soutěže. Dopravce je povinen v případě zrušení spoje kompenzovat jízdné, navíc současně dochází k poškozování jeho dobrého jména.

RJ dále napadá pravidla pro odebrání kapacity, a to konkrétně „...*aby podíl tras odebraných žadatelé odpovídal podílu jemu přidělených tras na dotčeném úseku před vznikem omezení.*“ s tím, že jsou diskriminační.

RJ odkazuje na § 23b odst. 5. zákona o dráhách s tím, že provozovatel dráhy je povinen postupovat „*takovým způsobem, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, a tento návrh odůvodní.*“ Podmínka přiměřenosti podle RJ zahrnuje rovněž požadavek na nediskriminační postup. Proto by mělo být v prohlášení o dráze definováno, jak má být přistoupeno k minimalizaci nepříznivých dopadů omezení drážní dopravy.

Podle názoru RJ odebrání tras v poměru k trasám přiděleným opomíjí kategorizaci vlaků (expresy, osobní vlaky, apod.) provozovaných jednotlivými dopravci, a proto je nespravedlivé. Nepříznivý dopad na jednotlivé dopravce by měl být s ohledem na zásadu nediskriminace poměřován právě ve smyslu výše uvedené kategorizace jimi provozovaných vlaků, a to tak, aby byl tento dopad srovnatelný v poměru počtu spojů vlaků stejných kategorií.

RJ dále odkazuje na třetí odstavec kapitoly 4.5.1, ve kterém se stanovují pravidla priority při úpravě vedení tras, s odkazem na přednost vlaků uvedenou v § 22 vyhlášky 173/1995 Sb. Jednotlivé části

kapitoly 4.5.1 jsou vzájemně vnitřně v rozporu, neboť pravidla poměrného krácení nekorespondují s pravidly předností uvedenými v § 22 vyhlášky 173/1995 Sb. Aplikace § 23b zákona o dráhách má přednost před pravidly obsaženými v § 34a zákona o dráhách. Z § 21a odst. 1 vyhlášky 173/1995 Sb., která se odkazuje právě na § 23b zákona o dráhách vyplývá, že kapacita by měla být přidělována ve smyslu § 23b zákona o dráhách s ohledem na přiměřenou míru dopadů na dopravce a podle pravidel § 22 vyhlášky 173/1995 Sb. RJ se dále odkazuje na svojí argumentaci obsaženou ve Výzvě ke zdržení se protiprávního jednání - Plánované omezení provozování dráhy - ROV 35012 A + B + C v (x) a ROV 35012 B + C v (x) ze dne 07. 02. 2019, (správně má být Podnět k prověření postupu provozovatele SŽDC - Plánované omezení provozování dráhy – ROV 35012 A + B + C v (x) a ROV 35012 B + C v (x), ze dne 08. 02. 2019) podanou Úřadu navrhovatelem (dále jen „podnět RJ“). RJ považuje druhý odstavec kapitoly 4.5.1 za rozporný s § 23 odst. 1 písm. b) zákona o dráhách a § 23b odst. 5 zákona o dráhách. RJ navrhuje prodloužení minimální lhůty pro informování dopravců o potřebě upravit či odebrat již přidělenou kapacitu a předložení návrhu výlukového nákrešného jízdního řádu na 90 dní, vydání výlukového rozkazu a výlukového nákrešného jízdního řádu na 60 dní. Dále požaduje podrobnou úpravu nediskriminačních pravidel pro odebrání již přidělené kapacity dopravcům, založených (zohledňujících) na srovnatelné kategorizaci podle jednotlivých druhů vlaků.

#### Související argumentace podnětu RJ

##### Srovnatelnost a nediskriminace restrikcí

RJ zdůrazňuje, že podle § 23 zákona o dráhách (správně má být § 23 a § 23b zákona o dráhách) má být přístup provozovatele dráhy k jednotlivým dopravcům srovnatelný a nediskriminační, a při omezení provozování dráhy nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nemají přesahovat přiměřenou míru.

V uvedeném případě došlo k omezení tras 4 mezinárodních expresů RJ a žádných tras expresů (EC, Railjet) dopravce ČD, což RJ nepovažuje za srovnatelný a nediskriminační rozsah restrikcí vůči jednotlivým dopravcům a ve vztahu k dopravci RJ jednoznačně překračuje přiměřenou míru.

V uvedeném případě tak ČD na zrušení mohly profitovat hned dvakrát, neboť a) cestující využívající služeb osobních vlaků by využili nejbližší spoj stejného charakteru, a tudíž počet cestujících využívajících osobní vlaky společnosti ČD by neklesl, avšak b) cestující, kteří by využili mezinárodní spoj společnosti RJ, který byl zrušen, by využili nezrušený mezinárodní spoj společnosti ČD. RJ požadoval, aby byl ČD zrušen proporčně stejný počet expresních vlaků, aby poměr cestujících, kteří použijí jiný spoj, byl pro oba dopravce stejný. Obdobně by byla pro dopravce zátěž stejná při použití náhradní autobusové dopravy. Odebrání tras v poměru jejich počtu bez ohledu na kategorii vlaků považuje RJ za protiprávní z důvodu zjevného rozporu s § 23b odst. 5 zákona o dráhách.

##### Narušení soutěže

Omezení uložená dopravcům by měla mít proporčně stejný dopad na každého jednotlivého dopravce, aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže na relevantním trhu, k čemuž v odkazovaném případě došlo.

ČD by převzaly cestující dopravce RJ, zatímco by RJ vznikla zcela zásadní újma spočívající v odlivu cestujících a narušení dobré pověsti v souvislosti s rušením již prodaných jízdenek a vracením jízdného. Na spoje, které měly být zrušeny, již byly prodány jízdenky.

##### Vyjádření ČD k RJ

ČD připomínají, že při plánovaném omezení provozování dráhy se aplikuje § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., nikoliv její § 22. Ten se použije jen při operativním řízení drážní dopravy podle § 21a odst. 5

vyhlášky č. 173/1995 Sb. tedy jen v případech omezení provozování dráhy podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Žádný obecně závazný právní předpis neobsahuje definice kategorií vlaků zmíněné v § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb., takže toto ustanovení při plánovaném omezení provozování dráhy nelze použít.

V souladu s čl. 53 odst. 1 směrnice 2012/34/EU by omezení disponibilní kapacity dráhy měla být dopravcům známa již v okamžiku podávání žádosti o kapacitu dráhy. ČD odkazují na čl. 45, čl. 47 a čl. 49 směrnice 2012/34/EU s tím, že tyto články neumožňují při plánování zohlednit jakékoliv přepravní služby, ale jen veřejné služby.

S ohledem na § 21a odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. ČD dovozují, že je nutno zvýhodnit závazkovou dopravu. Tato ustanovení je však nutno vykládat v souladu s rozhodnutím Komise (EU) 2017/2075. Z bodu 6 jeho preambule plyne, že by SŽDC při omezení provozování dráhy, měla zohlednit i obchodní a provozní omezení dopravců. To v praxi znamená, že se v plánu omezení provozování dráhy podle § 23b zákona o dráhách osobním dopravcům zajistí možnost realizace náhradní autobusové dopravy, aby kapacitu bylo možné přidělit nákladním dopravcům. Z bodu 6 preambule rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 současně plyne, že musí být zabráněno přesunu přepravy na méně ekologické druhy dopravy, čemuž je vystavena zejména doprava nákladní. Přitom třeba s ohledem na bod 4 přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 zachovat trasy mezinárodních vlaků.

Z výše uvedeného tedy plyne, že při plánovaném omezení provozování dráhy se nejprve uspokojí požadavky mezinárodní nákladní dopravy, poté vnitrostátní nákladní dopravy, závazkové dopravy a nakonec ostatní druhy přepravních služeb. Tím jsou v co největším rozsahu minimalizovány dopady omezení provozování dráhy na dopravce.

#### Vyjádření SŽDC ke druhému odstavci

K argumentaci ČD ve věci doplnění odkazu na § 23b a § 23c zákona o dráhách SŽDC uvádí, že považovala za samozřejmé, že k zásahům do kapacity dopravců může dojít pouze způsobem předvídaným právními předpisy. To vyplývá i z textu odkazujícího na nástroje právní úpravy (výlukový jízdní řád). Odkaz na § 23b zákona o dráhách je pak zmíněn v odstavci třetím, který podrobněji upravuje postupy zmíněné v odstavci druhém. SŽDC tedy reálně plní požadavek ČD.

#### Vyjádření SŽDC ke třetímu odstavci

SŽDC nesouhlasí s tvrzením ČD k textu kapitoly 4.5.1 odstavec třetí, že § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. nelze použít. Ustanovení § 21a odst. 5 téže vyhlášky odkazuje na postup podle citovaného § 22 ve stanovených případech. SŽDC upozorňuje, že postup podle § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. je zmíněn až jako třetí, pomocné kritérium.

SŽDC se domnívá, že ČD nepochopily text: „*Efektivní využití dostupné kapacity dle ustanovení § 21 a § 22*“, který pouze cituje obecnou povinnost provozovatele dráhy. Podle SŽDC je text prohlášení zřejmý. Ostatní argumentace ČD je podle SŽDC bezpředmětná.

#### Vyjádření SŽDC k RJ

SŽDC upozorňuje, že v dané věci nebylo zahájeno řízení, resp. zahájení řízení nebylo oznámeno. SŽDC dále považuje za chybný postup Úřadu, když RJ napadl Prohlášení 2020 účinné od 1. 4. 2019, tj. ve znění změny č. 1, zatímco Úřad hodlá ve správním řízení přezkoumávat text Prohlášení 2020 ve znění od 14. 12. 2018, tedy bez zohlednění změny č. 1 (fakt, že změnou se text napadeného článku neměnil, ponechme stranou). SŽDC v tom shledává nejasnost.

Ze strany RJ je napaden text odstavce 2 kapitoly 4.5.1, který byl i v prohlášeních o dráhách vydaných v dřívějších letech a ani ze strany RJ, ani ze strany jiných dopravců a ani ze strany Úřadu nebyl text

napaden. SŽDC dále namítá, že vzhledem k provedené změně s odkazem na § 34e odst. 1 věty druhé zákona o dráhách nemůže být napaden text, který nebyl změnou dotčen, navíc ještě s odstupem času.

Mělo by být v zájmu všech zúčastněných subjektů, aby minimálně 2 měsíce před datem aplikace byla správní řízení o přezkumu prohlášení o dráze pravomocně ukončena. SŽDC dále zpochybňuje, jestli RJ splnil požadavky § 34e odst. 2 zákona o dráhách a dostatečně zdůvodnil, v čem je spatřován rozpor napadeného ustanovení prohlášení o dráze se zákonem a odkaz na § 23 odst. 1 písm. b) a § 23b odst. 5 zákona o dráhách se SŽDC jeví jako nedostatečný.

V rámci kapitoly 4.5.1 je zde řešeno užití přidělené kapacity dráhy, které řeší § 23 odst. 1 písmeno a) zákona o dráhách, který žadatel neuvedl, čímž nenaplnil požadavek podle § 34e odst. 2 zákona o dráhách.

Kapitola 4.5.1 se vztahuje výhradně k procesům podle § 21a Vyhlášky č. 173/1995 Sb., které neprovádí § 23b a § 23c zákona o dráhách, jak zřejmě mylně dovozuje navrhovatel.

SŽDC nesouhlasí s názory RJ a považuje je za jednoznačně diskriminační ve vztahu k SŽDC a k ostatním dopravcům a to zejména k těm, kteří provozují nákladní dopravu, jakož i ty, kteří provozují veřejnou osobní drážní dopravu.

#### Nepřiměřenost lhůt

SŽDC upozorňuje, že dopravci budou o potřebě upravit, či odebrat již přidělenou kapacitu informováni neprodleně, nejpozději však 60 dní předem. SŽDC odkazuje na 45 dní lhůtu, kterou stanovuje § 21a odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. SŽDC ji nejen dodržuje, ale i zpřísňuje o celých 15 dní. Její další zostření je zcela v rozporu s § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb. Zmiňovaná lhůta pak není lhůtou pro předložení konečné podoby dopadů omezení přidělené kapacity, jde o lhůtu, v jejímž rámci má být předložen teprve návrh k připomínkám SŽDC.

Požadavek na informaci o konkrétní podobě omezení již 90 dní před termínem konání akce nezohledňuje právní úpravu, když tato stanovuje povinnost, aby dopravce byl seznámen s konkrétními zásahy do přidělené kapacity až nejpozději 30 dní před akcí, tj. 45 minus doba 5 dní na připomínky dopravce a minus 10 dní na reakci a zpracování připomínek provozovatelem dráhy. Těmto lhůtám by měl dopravce podřídit jím uzavírané smlouvy, na základě dostupných informací omezení předpokládat. To je jeho obchodním rizikem, které nelze přenášet na provozovatele dráhy. Navíc mezní limity zásahů, které může SŽDC realizovat do existující kapacity, jsou vymezeny správním rozhodnutím vydaným v řízení, jehož je RJ účastníkem. SŽDC uvedené lhůty potřebuje k plnění povinnosti údržby a modernizace dráhy.

#### Krácení kapacity

SŽDC se se závěrem RJ, že při krácení kapacity by se měl uplatňovat § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. neztotožňuje. Kritéria podle § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. uplatnit v rámci naznačené fáze postupů provozovatele dráhy podle § 21a téže vyhlášky nelze.

Ustanovení § 21a a § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. spojuje pouze odst. 5 § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., který se na vypracování výlukového jízdního řádu nevztahuje. Pokud by se při postupu podle § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb. uplatnil § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb., nebylo by důvodu, aby se odstavec 5 § 21a odkazoval na aplikaci § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. výhradně pro postupy provozovatele dráhy podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách. To zcela vyvrací argumentaci RJ.

RJ zmiňované kritérium přiměřenosti je dovozeno z právní úpravy postupů provozovatele dráhy a správního orgánu podle § 23b a § 23c zákona o dráhách, které logicky předchází procesům podle § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb. Zákon nezmocňuje vyhlášku k jejich provedení. Jde o procesy, které jsou ukončeny pravomocným rozhodnutím, kterým je odsouhlasen plán omezení provozování dráhy. Plán

omezení provozování dráhy pak má zákonem vymezené náležitosti, mezi něž nepatří výlukový jízdní řád. Je však třeba vzít v úvahu, že při přípravě plánu omezení provozování dráhy nemá provozovatel dráhy představu o konkrétních dopadech na konkrétní přidělenou kapacitu dráhy, jelikož proces přidělení kapacity ani nemusí být ukončen.

Vztah obou právních institutů (plán omezení provozování dráhy vs. výlukový jízdní řád) je pak jednoznačně vymezen v § 21a odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., který stanoví, že podle zásad uvedených ve schváleném plánu omezení provozování dráhy je zpracován výlukový jízdní řád. Plán omezení provozování dráhy tak vymezuje rámec dopadu na konkrétní kapacitu, v jehož mezích je možno výlukový jízdní řád provést. Ustanovení § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb. kritérium přiměřenosti postupů provozovatele dráhy výslovně nezmiňuje, jelikož tato byla posuzována v rámci předchozích procesů ukončených pravomocným správním rozhodnutím Úřadu.

Příprava výlukového jízdního řádu je samostatným procesem, z obecných zásad vymezených plánem omezení vycházejícím, kde k ochraně práv má dopravce nástroj ve formě námitek. V případě nedohody je pak finální rozhodnutí o podobě omezení na provozovateli dráhy. Tento postup pak je garancí přiměřenosti a nediskriminace dopadů na dopravce.

Podle SŽDC kritérium proporcionality ve vztahu k původně přidělené kapacitě, poměrné krácení v závislosti na původně přidělené kapacitě, nemůže být v rozporu s požadavkem na nepřiměřenost zásahů ve smyslu § 23b odst. 5 zákona o dráhách, tuto zásadu zohledňuje maximálně.

SŽDC dále namítá, že kritéria požadovaná RJ jsou stanovena pouze podzákoným předpisem, kterým nelze ukládat povinnosti. Ten jednoznačně vymezuje, kdy lze tyto priority aplikovat, o tvorbě výlukových řádů výslovně nehovoří. Požadavky na nediskriminační přístup a přiměřenost oproti tomu jsou jednoznačně založeny na zákonném základě.

Dalším problémem je, že určení kategorie vlaku do značné míry záleží na dopravci, který by je tak reálně snadno mohl označit účelově.

Kritérium prosazované RJ by bylo bezúčelné. Aplikace pořadí podle § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. by pak reálně narazila na § 21a odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., podle kterého je na dopravci, jak trasy po provedení krácení kapacity využije. Reálně by tak dopravce získal kapacitu pro vedení vlaku s ohledem na jeho priority, přičemž následně by tuto kapacitu mohl využít vlak jiný nízkého pořadí, čemuž by nebylo možno bránit.

V případě realizovaných omezení provozování dráhy je jízdní řád nahrazen výlukovým jízdním řádem, který však není změnou jízdního řádu. Pravidla pro jeho tvorbu mají přednost před pravidly podle § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., která se uplatní s ohledem na § 22 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. až následně při nepravdivosti provozu. Z toho SŽDC dovozuje, že pravidla § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. pro tvorbu výlukových jízdních řádů (dále jen „VJR“) uplatnit nelze.

#### K rozporu druhého a třetího odstavce kapitoly 4.5.1

SŽDC nespatřuje vnitřní rozpor kapitoly 4.5.1 namítaný RJ. Odstavec třetí se uplatní až poté, co dojde ke krácení podle poměru původně přidělených tras, což je v něm jednoznačně a opakovaně uvedeno.

K RJ namítanému vztahu § 23b a § 34a zákona o dráhách SŽDC uvádí, že takový vztah neexistuje a stejně tak neexistuje zákonná úprava, která by řešila přiděl kapacity v případě omezení provozování dráhy. Současná právní úprava operuje toliko s rámcovými dopady na existující kapacitu dráhy.

SŽDC se neztotožňuje ani s argumentem RJ, že z odkazu § 21a odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. na § 23b zákona o dráhách, lze dovodit, že má být nutně aplikován § 22 této vyhlášky. Ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách je v textu § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb. totiž zmíněno zcela evidentně pouze v souvislosti s plánem omezení provozování dráhy.

SŽDC se vyjádřila i k druhému podání RJ z února 2019. týkající se konkrétního případu, v němž docílila SŽDC nad rámec platné právní úpravy omezení rozsahu restrikcí vůči RJ. Takový postup pochopitelně byl při shodě dopravců možný, což nemůže automaticky dopředu očekávat a nelze z něj dovozovat zákonná pravidla.

Na závěr SŽDC považuje argumenty RJ, vznesené proti textu článku 4.5.1 Prohlášení 2020 za neopodstatněné, jelikož neporušila ani § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., ani § 23 odst. 1 písm. b) zákona o dráhách, jelikož tuto problematiku kapitola článku 4.5.1 neřeší. SŽDC neporušila ani § 23b odst. 5 zákona o dráhách, jelikož tento upravuje procesy spojené s přípravou plánu omezení provozování dráhy, který je ukončen pravomocným rozhodnutím. Pokud by SŽDC aplikovala postup prosazovaný RJ, zvýhodnila by nezákonně některé dopravce. S ohledem na uvedené je nutno, pro rozpor a nezohlednění právní úpravy ze strany navrhovatele, vznesené argumenty odmítnout.

### Vyjádření Úřadu

K poznámce SŽDC, že text nebyl napaden ani přezkoumáván ani v předchozích letech, Úřad odkazuje na odůvodnění k výroku č. 3 tohoto rozhodnutí. Navíc rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 do pravidel odebírání a přerozdělování kapacity vnáší nové požadavky.

### Schválení plánu omezení provozování dráhy

Úřad uvádí, že k úpravě přidělené kapacity nebo jejímu odebrání při plánované výluce může dojít pouze v případě splnění podmínek § 23b a § 23c odst. 1 zákona o dráhách, tedy plánu omezení provozování dráhy musí být Úřadem schválen.

Druhý odstavec kapitoly 4.5.1 předchozí schválení plánu nezmiňuje. Úřad připouští, že neuvedení procesu schvalování plánu v prohlášení o dráze ještě neznamená, že by tento schvalován nebyl. Z věty „přidělená kapacita dráhy může být upravena, nebo dokonce odebrána, pokud to bude nutné v souvislosti s realizací akcí z plánu DOK“ však vyplývá, že kritériem pro odebrání kapacity je nutnost tohoto kroku při realizaci akce, a nikoliv splnění zákonných podmínek. Ani z tabulky popisu fází procesu nevyplývá, že by s tímto postupem bylo počítáno. Úřad v tomto odkazuje na odůvodnění k výroku č. 15 tohoto rozhodnutí.

Ve věci námítky SŽDC, že uvedení odkazu na § 23b a § 23c zákona o dráhách v druhém odstavci kapitoly 4.5.1 není nutné, Úřad uvádí, že § 33 odst. 1 zákona o dráhách je nutno vykládat eurokonformně ve spojitosti s čl. 56 odst. 2 směrnice 2012/34/EU. Zde se zmiňuje, že regulační subjekt mimo jiné kontroluje, zda zpráva o síti nedává provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení, který by mohl být využit k diskriminaci žadatelů. Podle názoru Úřadu napadený text kapitoly 4.5.1 druhého odstavce takovýto prostor dává, v čemž Úřad shledává rozpor i s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

Odkaz na § 23b zákona o dráhách, uvedený v odstavci třetím kapitoly 4.5.1., není zmíněn v souvislosti se schvalováním plánu omezení provozování dráhy, ale v souvislosti s pravidly odebírání kapacity jednotlivým dopravcům.

Vzhledem k tomu, že podle § 33 odst. 3 písm. e) zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahuje pravidla pro vymezení kapacity dráhy pro zamýšlenou údržbu a opravu dopravní cesty, musejí být tato pravidla v souladu s § 23b a § 23c zákona o dráhách, shledává zde Úřad rozpor druhého odstavce kapitoly 4.5.1 s § 33 odst. 3 písm. e) ve spojení s § 23b a § 23c zákona o dráhách. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 13 a). Navíc jak z výše uvedeného vyplývá, text umožňuje dvojí výklad, v čemž Úřad shledává rozpor s § 33 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

### Požadavek RJ na prodloužení lhůt k informování dopravců

Úřad v tomto případě odkazuje na odůvodnění k výroku č. 15 tohoto rozhodnutí. Úřad neshledal rozpor ve lhůtách uvedených v druhém odstavci kapitoly 4.5.1 se zákonem o dráhách. Na základě výše



uvedeného Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 13 c).

#### Aplikace § 23b při sestavování VJŘ

Podle § 23b odst. 5 zákona o dráhách, nedojde-li k dohodě s dopravci, navrhne rozsah změn a omezení provozovatel dráhy. Postupuje při tom takovým způsobem, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopavy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, a tento návrh odůvodní. Za tímto účelem je provozovatel dráhy oprávněn navrhnout spojení dvou nebo více vlaků jednoho dopravce. Z uvedeného odstavce je patrné, že se nevztahuje pouze na samotný plán omezení provozování dráhy, ale vztahuje se i na organizování drážní dopavy po dobu omezení. Podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách plán omezení provozování dráhy obsahuje mimo jiné i předpokládaný rozsah omezení provozování dráhy. Ustanovení § 23b odst. 5 zákona o dráhách však řeší nejen rozsah omezení provozování dráhy, ale i rozsah dopadů změn a omezení. Tento pojem je nepochybně širší než rozsah omezení provozování dráhy. Z toho vyplývá, že postup podle § 23b odst. 5 zákona o dráhách neřeší pouze samotný plán, ale je nutno jej aplikovat při přípravě a při samotném omezení. Totéž vyplývá i z udělení pravomoci navrhovat spojování vlaků dopravce. Úřad dále upozorňuje, že samotný bod 2 odstavce třetího kapitoly 4.5.1 se odkazuje na srovnatelný a nediskriminační rozsah restrikcí vůči všem dotčeným dopravcům podle § 23b zákona 266/1994 Sb. Úřad tedy nesouhlasí s námitkou SŽDC, že v době sestavování VJŘ se k odst. 5 § 23b zákona o dráhách již nepřihlíží, protože v tu dobu je správní řízení pravomocně ukončeno.

Podle názoru Úřadu splnění § 23b odst. 5 zákona o dráhách nelze zajistit pouze tím, že všem dopravcům budou pokráceny trasy ve stejném poměru. Z vyjádření RJ je patrné, že dopravce provozující více druhů dopavy a využívající více tras může být zvýhodněn oproti dopravci, který provozuje pouze jeden druh dopavy. Podle § 21a odst. 3 vyhlášky 173/1995 Sb. si může dopravce v rámci počtu přidělených tras navrhnout vlastní priority jím provozovaných vlaků. Tím též dostává právo rozhodnout, které vlaky omezeným úsekem projedou, a tím je zvýhodněn v rámci některých kategorií vlaků oproti svému konkurentovi. Úřad souhlasí s názorem RJ, že zrušení vlaků jednoho dopravce (resp. jejich převedení do náhradní dopavy) povede při dostatečném množství nabízených spojů téže kategorie k přelivu cestujících na jiné vlaky, které tímto postiženy nebudou. Pokud je tedy v některé kategorii vlaků jeden dopravce postižen více, než jeho konkurent, dochází k jeho diskriminaci a k ohrožení soutěže na trhu. Podle § 23 odst. 1 písm. b) zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen zajistit dopravcům nediskriminační přístup k jím poskytovaným službám, tj. i ke zbývajícím kapacitě při omezení provozování dráhy. V tomto případě je zvýhodněn dopravce, který provozuje více kategorií vlaků včetně těch, jež lze snadno převést do náhradní autobusové dopavy. Ten pak nemusí omezovat spoje, které lze převést jen obtížně. Pravidlo krácení tras všem dopravcům ve stejném poměru není dostatečné, jelikož zde zmíněný způsob diskriminace nemusí vyloučit.

Na základě výše uvedeného Úřad shledal rozpor textu druhého odstavce kapitoly 4.5.1 ve znění „*Případné odebrání kapacity dráhy bude provedeno nediskriminačním způsobem tak, aby podíl tras odebraných žadatelé odpovídal podílu jemu přidělených tras na dotčeném úseku před vznikem omezení.*“ a pravidla priorit odstavce třetího kapitoly 4.5.1 s § 23b odst. 5 a § 33 odst. 1 ve spojení s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodl tak jak je uvedeno ve výrocih 13 b) a 14.

#### Přednost osobní dopavy na základě smlouvy o veřejných službách

První věta § 21a odst. 3 vyhlášky 173/1995 Sb. dává dopravci pravomoc navrhnout v rámci počtu přidělených tras vlastní priority. I z tohoto vyplývá, že principem redislokace kapacity při omezení provozování dráhy je minimalizace dopadů na dopravce, nikoliv minimalizace omezení závazkové dopavy na základě smlouvy o veřejných službách. Následující věta pak říká, že provozovatel dráhy vyhoví požadavkům dopravce týkajícím se tras vlaků veřejné služby v přepravě cestujících maximálně v rozsahu dohod s jednotlivými dopravci, byly-li uzavřeny. Vyhláška dále nespecifikuje, o jaké dohody



jde. Zákon o dráhách používá pojem smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Z poslední věty odst. 3 § 21a vyhlášky 173/1995 Sb., která řeší problematiku v případě neuzavření těchto dohod lze dovodit, že jde o dohody mezi provozovatelem dráhy a dopravcem, k nimž došlo na základě § 21a odst. 1 vyhlášky 173/1995 Sb.

K námitce ČD ve věci přednosti veřejných služeb s odkazem na čl. 45, čl. 47 a čl. 49 směrnice 2012/34/EU Úřad uvádí, že tyto články směrnice se vztahují na přiděl kapacity, a nikoliv na její reorganizaci v rámci omezení provozování dráhy. Navíc tuto část směrnice nelze přímo aplikovat, ale je nutno odkazovat na vnitrostátní úpravu obsaženou v § 34a zákona o dráhách. Ta se též logicky týká pouze přidělu kapacity.

Úřad dále upozorňuje, že podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 se rozumí veřejnou přepravou cestujících služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě. Do této kategorie spadá veškerá osobní doprava splňující tuto definici bez ohledu na to, zda je provozována na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Ani z tohoto důvodu nelze na základě čl. 45, čl. 47 a čl. 49 směrnice 2012/34/EU dávat přednost osobní dopravě provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících před osobní komerční dopravou, pokud tato plní funkci veřejné přepravy cestujících jako služby obecného hospodářského zájmu. Ani z třetího odstavce § 21a vyhlášky 173/1995 Sb., ani z citovaných článků směrnice, nevyplývá dávání přednosti osobní drážní dopravě provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

Úřad souhlasí s názorem SŽDC, že § 21a vyhlášky 173/1995 Sb. neprovádí § 23b zákona o dráhách. Zde jde o pravidla provozování dráhy podle § 22 odst. 5 zákona o dráhách. I při tomto postupu je však nutno § 23b zákona o dráhách dodržet.

#### Aplikace § 21a odst. 5 vyhlášky 173/1995 Sb.

Ustanovení § 21a odst. 5 vyhlášky 173/1995 Sb. uvádí, že v případě omezení provozování dráhy podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách se postupuje podle § 22 obdobně. Pojem obdobně je podle názoru Úřadu nutno vyložit tak, že se § 22 vztahuje k § 21a vyhlášky 173/1995 Sb., resp. k plánovaným omezením drážní dopravy. Lze však z něj použít jen odst. 1, což by mělo být upřesněno i v pravidle priority pod bodem č. 1) odstavce třetího kapitoly 4.5.1. Ostatní odstavce téhož paragrafu se vztahují pouze na operativní řízení, a nikoliv na tvorbu výlukového jízdního řádu. Úřad souhlasí s názorem účastníků, že při tvorbě VJR se použije pouze § 22 odst. 1, vyhlášky 173/1995 Sb., zatímco jeho odstavce 2 a 3 se jako prvotní kritériu, nepoužijí. To nevyklučuje jejich použití jako pomocného kritéria, pokud jsou všechna další zákonná kritéria naplněna na stejné úrovni. Tím Úřad shledává námitku RJ, že odstavce druhý a třetí kapitoly 4.5.1 jsou ve vzájemném rozporu za nedůvodnou. Úřad souhlasí s názorem SŽDC, že údajný namítaný rozpor vznikl nepochopením ze strany RJ.

K aplikaci § 21 a § 22 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Úřad dodává, že jednou z možností efektivního využití dostupné kapacity je spojování vlaků. K návrhu takového postupu dává provozovateli dráhy oprávnění i § 23b zákona o dráhách. Podle názoru Úřadu není ani vyloučeno spojování vlaků různých dopravců. Úřad připouští, že takovéto kroky nemůže provozovatel dráhy nařídít. Pokud však tohoto postupu dopravce nevyužije, využívá kapacitu neefektivně. Za takovýto postup by pak neměli nést dopady ostatní dopravci.

#### Přednost mezinárodních tras

Podle přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 bodu 4 provozovatelé infrastruktury zajistí, aby mezinárodní trasy vlaků byly pokud možno zachovány i v průběhu dalších postupů. Podle názoru Úřadu dalšími postupy přílohy jsou myšleny nejen postupy přidělu kapacity, ale i postupy jejího

odebírání v případě dočasného omezení kapacity. Jde o trasy, které jsou podle § 32 odst. 4 zákona o dráhách projednány společným koordinačním orgánem 11 měsíců před nabytím platnosti jízdního řádu.

#### Provozní a obchodní omezení

Podle přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 bodu 17 u omezení kapacity delších 30 dnů a postihujících více než 50 % odhadovaného objemu dopravy stanoví provozovatel infrastruktury kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy, přičemž zohlední žadatelova obchodní a provozní omezení. Pravidla pro odebírání kapacity uvedená v odst. druhém a třetím kapitoly 4.5.1 žádná zohlednění žadatelova obchodního a provozního omezení neobsahují.

#### Trasy přidělené podle nařízení (EU) č. 913/2010

Podle článku 14 odst. 8 nařízení (EU) č. 913/2010 „s výjimkou případů vyšší moci, včetně naléhavých a nepředvídaných prací nezbytných pro zajištění bezpečnosti, nesmí být vlaková trasa přidělená nákladnímu vlaku podle tohoto článku zrušena ve lhůtě kratší než dva měsíce před jízdou podle jízdního řádu, nedá-li dotčený žadatel s tímto zrušením svůj souhlas“. Pravidla pro odebírání kapacity uvedená v odst. druhém a třetím kapitoly 4.5.1 ustanovení o zákazu odebírání tras podle výše citovaného ustanovení neobsahují.

#### Soulad druhého odstavce a pravidel priorit třetího odstavce

Text druhého odstavce kapitoly 4.5.1 ve znění „Případné odebrání kapacity dráhy bude provedeno nediskriminačním způsobem tak, aby podíl tras odebraných žadateli odpovídal podílu jemu přidělených tras na dotčeném úseku před vznikem omezení.“, ani pravidla priorit třetího odstavce, zohlednění mezinárodních tras neobsahují. Dopravci provozující vlaky po mezinárodních trasách jsou tedy diskriminováni, jelikož nemohou využít přednost svých tras, kterou jim bod 4 přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 umožňuje. Texty rovněž neobsahují zohlednění obchodních a provozních omezení, způsobených žadatelům – dopravcům, které jim bod 17 přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 umožňuje. Texty ani neobsahují informaci o zákazu odebírání kapacity za podmínek stanovených článkem 14 odst. 8 nařízení (EU) č. 913/2010. Takovéto jednání je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

Na základě výše uvedeného Úřad shledává rozpor poslední věty druhého odstavce kapitoly 4.5.1 a pravidla priorit odstavce třetího kapitoly 4.5.1 s § 33 odst. 1 ve spojení s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách, a proto Úřad rozhodl tak jak, je uvedeno ve výrocích č. 13 b) a č. 14.

K námitce ČD, že bod 6 preambule rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 požaduje vyhnout se rizikům přesunutí provozu na méně ekologické druhy dopravy, Úřad uvádí, že tento bod vztahuje k bodu 17 přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075. Ten však blíže požadavek uvedený v bodu 6 nezohledňuje. Navíc podle názoru Úřadu nelze automaticky předpokládat, že je nutno z ekologických důvodů dát přednost nákladní dopravě před osobní dopravou. Úřad také není přesvědčen, že by z bodu 6 preambule, která není sama o sobě právně závazná, bylo možno dovodit přednost nákladní dopravy před dopravou osobní.

K námitce ČD, že v souladu s § 53 odst. 1 směrnice 2012/34/EU by omezení disponibilní kapacity mělo být dopravcům známo již v okamžiku podávání žádosti o kapacitu dráhy, Úřad uvádí, že informování o omezení provozování dráhy před přidělením kapacity není předmětem posouzení této kapitoly se zákonem o dráhách.

K námitce SŽDC ve věci splnění podmínek § 34e odst. 2 zákona o dráhách v podání RJ Úřad uvádí, že RJ ve svých námitkách jasně uvedl, v čem spatřuje nesoulad prohlášení o dráze se zákonem o dráhách. Navíc Úřad podání RJ posoudil podle obsahu jako vyjádření účastníka řízení, ve kterém mu není žádná další povinnost podle § 34e odst. 2 zákona o dráhách uložena.

## 15. Kapitola 4.5.1 Prohlášení 2020 - tabulka popisu fází procesu

### Podání ČD

ČD napadají tabulku s harmonogramem fází spojených s organizováním omezení provozování dráhy v kapitole 4.5.1. Uvádějí, že v popsanych procesech není zmíněn Úřad a že lhůty zpracování VJŘ neumožňují při plánování směn provozních zaměstnanců dopravce dodržet pracovní právní předpisy, tudíž jsou legálně nesplnitelné. ČD v tom shledávají nepřiměřený dopad na dopravce tedy rozpor s § 23b odst. 5 zákona o dráhách. Požadují posunout ukončení zpracování VJŘ na předstih min. 25 dní před zahájením výluky. Neúměrně krátké lhůty pro zpracování VJŘ plnění povinností dopravce § 21a odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. znemožňují. Protože je tabulka kapitoly 4.5.1 v rozporu s uvedenými částmi vyhlášky, a tedy s pravidly pro provozování dráhy, je v rozporu § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách. Současně jsou dopravci vůči provozovateli dráhy v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách diskriminováni.

### Vyjádření SŽDC

K námitkám ČD SŽDC uvádí, že neexistuje zákonná povinnost doplnit odkaz na Úřad. Podle názoru SŽDC požadavek ČD na zohlednění lhůt k zpracování VJŘ nutných v souvislosti s potřebou zajištění plánování směn SŽDC nemá zákonnou oporu.

Plánování směn a turnusů se může u různých dopravců lišit, požadavek na dlouhodobé plánování směn může začátek výluky zkomplikovat a narušit plnění povinností SŽDC. Lhůty stanovené v napadené tabulce plně odpovídají termínům a lhůtám stanoveným právními předpisy ČR a právem EU.

### Vyjádření Úřadu

Podle § 21a odst. 1 vyhlášky 173/1995 Sb. provozovatel dráhy předloží návrh VJŘ nejméně 45 dnů před termínem plánovaného omezení provozování dráhy, dopravce je oprávněn uplatnit ve lhůtě 5 pracovních dnů ode dne doručení námítky. V tabulce je uveden termín 40 dní před zahájením výluky, což nezohledňuje případy, kdy mezi doručením a termínem pro námítky budou i dny nepracovní. Uvedené termíny jsou v rozporu s § 21a odst. 1 vyhlášky 173/1995 Sb.

Provozovatel dráhy je povinen ve lhůtě 10 dnů od doručení vyjádření dopravce námítky dopravce posoudit. Při zohlednění lhůty na námítky dopravce 7 kalendářních dnů vychází povinnost posouzení námitek dopravce 28 dní před zahájením výluky (v případě svátků by však bylo nutno lhůty upravit). SŽDC má 13 dní na vlastní zpracování VJŘ, dopravce pak 15 dní na plánování směn provozních zaměstnanců. Z pohledu rozdělení časových lhůt závěrečné fázi přípravy mezi provozovatele dráhy a dopravce nepovažuje Úřad 15 denní lhůtu pro dopravce za diskriminační.

Úřad naprosto chápe komplikace, které uvádí RJ ve spojitosti s případným odřeknutím vlaku a ve spojitosti s prodejem místenek. Bylo by určitě vhodné, kdyby lhůty byly delší zejména v těch případech, kdy skutečně dojde k odebrání kapacity na dálkových vlacích s dlouhodobým předprodejem jízdních dokladů. Vzhledem k postupu a k lhůtám uvedeným v § 21a odst. 1 vyhlášky 173/1995 Sb. nemůže Úřad požadovat po SŽDC prodloužení lhůt podle Návrhu RJ, a to prodloužení minimální lhůty pro předložení návrhu výlukového nákrešného jízdního řádu na 90 dní, vydání výlukového rozkazu a výlukového nákrešného jízdního řádu na 60 dní, tj. na dvojnásobek i více oproti vyhláše.

Podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách provozovatel dráhy zpracuje návrh plánu omezení provozování dráhy, projedná jej se zúčastněnými. Podle § 23c odst. 1 a 2 zákona o dráhách návrh plánu schvaluje Úřad. Podle názoru Úřadu lze hovořit pouze o plánu omezení provozování dráhy pouze v případě, když je tento plán schválen. V předložené tabulce jsou stanovené termíny pro projednávání plánu včetně jeho změn, což odporuje postupu podle § 23b zákona o dráhách. Ten hovoří o projednávání návrhu plánu omezení provozování dráhy. Úřad souhlasí s námitkou SŽDC, že uvedení odkazu na Úřad není zákonem stanoveno. Vzhledem k tomu, že kapitola 4.5.1 řeší problematiku vymezení kapacity pro případnou údržbu, ta musí být vyčleněna v souladu s § 23b a 23c zákona o dráhách. Nesprávně použitou terminologií návrh plánu a plán je text uvedený v tabulce v rozporu s § 33 odst. 3 písm. e) ve spojení s § 23b zákona o dráhách. Na základě výše uvedeného rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. 15.

## 16. Kapitola 4.8.4 druhý odstavec Prohlášení 2020

### Podání ČD

ČD požadují doplnění povinnosti SŽDC informovat o omezení či odejmutí přidělené kapacity dotčené dopravce a stanovit způsob informování. Odejmutí nastává v případech omezování provozování dráhy podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách a je SŽDC povinna informovat příslušné strany podle § 23c odst. 4 zákona o dráhách. Na to by mělo Prohlášení 2020 zohlednit. Podle názoru ČD neuvedení požadovaných informací odporuje interpretaci institutu prohlášení o dráze podle § 33 a § 34a odst. 1 zákona o dráhách, protože v rozporu s body 49 a 52 preambule směrnice 2012/34/EU komplikuje jim resp. jejich zákazníkům plánování obchodů.

### Vyjádření SŽDC

SŽDC připomíná, že totožný text byl součástí Prohlášení 2019 a nebyl napaden ze strany ČD ani přezkoumáván Úřadem.

SŽDC namítá, že nezmnění povinnosti informovat dopravce v druhém odstavci kapitoly 4.8.4 neznámá, že tato povinnost není plněna. Samotné § 23c odst. 4 zákona o dráhách neukládá SŽDC uvést tuto povinnost v prohlášení o dráze a navíc vymežit formu, jak bude informace předána. SŽDC považuje druhý odstavec kapitoly 4.8.4 za zákonně souladný. Podle SŽDC je praxí doložitelné, že SŽDC informační povinnost podle § 23c odst. 4 zákona o dráhách plní.

SŽDC dále doplňuje, že uvedená informační povinnost ve vztahu k dopravci je pak konkrétně řešena v rámci smlouvy o provozování drážní dopravy a to v rámci článku 3 bod 10 ve znění: „*Mimořádné přerušování provozu na trati nebo jeho výrazné omezení s vlivem na jízdu vlaků dopravce vyšším než 10 minut prokazatelně oznámí provozovatel dopravci neprodleně po zjištění překážky nebo po rozhodnutí o konání nepředpokládané výluky, a to včetně předpokládané doby trvání přerušování provozu a důvodu či příčiny vzniku mimořádného přerušování provozu.*“

### Vyjádření Úřadu

K poznámce SŽDC, že text nebyl napaden ani přezkoumáván ani v předchozích letech, se Úřad odkazuje na odůvodnění k výroku č. 3 tohoto rozhodnutí.

Podle § 33 odst. 3 písm. f) zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahuje pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, včetně přidělování kapacity v mimořádné situaci a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách obsahuje podmínky a zásady odejmutí, omezení a vzdání se přidělené kapacity. Povinnost provozovatele dráhy informovat dopravce je bezpochyby pravidlem odnímání kapacity, stejně tak způsob jeho informování. Podle názoru Úřadu prohlášení o dráze by text upřesňující poskytování informací dopravci včetně způsobu poskytování obsahovat měl. K námitce SŽDC, že uvedený text je

součástí smlouvy o provozování drážní dopravy a to v rámci článku 3 bod 10 Úřad uvádí, že podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách se tato smlouva nesmí odchýlit od obsahu prohlášení o dráze. Na základě výše uvedeného Úřad shledává rozpor s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) ve spojení s § 23c odst. 4 zákona o dráhách a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 16.

Úřad se s ohledem na svoji správní praxi, ani vyjádření SŽDC, neztotožňuje s tvrzením, že plnění informační povinnosti podle § 23c odst. 4 zákona o dráhách ze strany SŽDC je praxí doložitelné.

## 17. Příloha „J“ Zařízení pro diagnostiku závad jedoucích železničních vozidel Prohlášení 2020

### Podání ČD

ČD napadají, že příloha „J“ neobsahuje postup řešení případů nesprávné diagnostiky (nepotvrzená indikace). SŽDC sice vydala dne 15. 3. 2017 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 4/2017, č. j. 6735/2017-SŽDC-014, který neřeší otázku správného chodu těchto zařízení. Nelze tedy vyloučit jejich závady, kdy by měla SŽDC jako jejich vlastník a provozovatel nést odpovědnost za škody z důvodu špatné indikace. Prohlášení 2020 je v rozporu s § 23 odst. 1 písm. a) resp. písm. d) zákona o dráhách, jelikož potencionálně omezuje užití dráhy dopravci z důvodů, které mohou být na straně provozovatele dráhy.

ČD se opírají o rozhodnutí Úřadu ze dne 28. 12. 2018. č. j. UPDI-3553/18- OPEP/PI a s ohledem na § 2 odst. 4 správního řádu předpokládají rozhodnutí stejné.

Správné fungování zařízení pro diagnostiku závad představuje nezbytnou podmínku efektivního a nestranného fungování systému odměňování výkonu podle Přílohy „D“ Prohlášení 2020. Proto by i případné spory o jeho korektní fungování měly podléhat nestrannému způsobu mimosoudního řešení, jak Úřad dovodil v rozhodnutí č. j. UPDI-1675/18- OPDI-SPR/AZ ze dne 15. června 2018 ve znění rozhodnutí č. j. UPDI-2989/18-OPDI-SPR/KE ze dne 2. 11. 2018. Podle názoru ČD řešení tohoto sporu nelze omezit na mimosoudní řešení sporů o sankce za související narušení provozování drážní dopravy, jelikož nelze vyloučit případy, kdy v důsledku vadné diagnostiky vznikne dopravci škoda, aniž by došlo k naplnění podmínek uložení sankce podle Přílohy „D“.

### Vyjádření SŽDC

SŽDC v souvislosti s uvedeným plně odkazuje na argumentaci ve vztahu k výroku č. 1 tohoto rozhodnutí. SŽDC upozorňuje, že rozhodnutí č. j. UPDI-3553/18-OPEP/PI ze dne 28. 12. 2018, kterého se ČD dovolávají, doposud nenabýlo právní moci.

Nelze se tedy domáhat postupů ve smyslu § 2 odst. 4 správního řádu, navíc SŽDC s uvedeným rozhodnutím nesouhlasí. S ohledem na § 34 odst. 1 písmeno j) vyhlášky č. 173/1995 Sb. opakované vyhodnocení téže závady se považuje za potvrzení závady na vozidle a takové vozidlo je podle právních předpisů nezpůsobilé a dopravce jej provozovat nemůže. Pak mu nemůže jeho neprovozováním vzniknout škoda, ani neoprávněné omezení užití dráhy. V těchto případech nelze vznášet požadavek na mimosoudní řešení sporu o funkčnost diagnostického zařízení, nýbrž aplikovat právní předpis, který věc řeší jednoznačně.

Splnění požadavků ČD na nestranné mimosoudní rozhodování sporů o tom, zda správně funguje diagnostické zařízení, považuje SŽDC za administrativně náročné, nákladově zatěžující a nad rámec povinností provozovatele dráhy. Řešení těchto sporů v rámci procesu vyhodnocování příčin narušení provozování drážní dopravy přinese obdobný účinek bez vzniku nové administrativní zátěže.



## Vyjádření Úřadu

Úřad zde odkazuje na odůvodnění k výroku č. 1 tohoto rozhodnutí. Podle Prohlášení 2020 již existuje nástroj, který umožní dopravci zajistit nestranné mimosoudní posouzení funkce diagnostických zařízení. Navíc kapitola 3.4 Prohlášení 2020 řeší i problematiku případné závady na těchto zařízeních. V příloze „J“ je uvedena věta: „*Na základě výše uvedeného si SŽDC vyhrazuje právo zastavení vlaku, na kterém byla diagnostickým zařízením indikována závada.*“ V rozhodnutí citovaném ČD Úřad uvedl: „*ÚPDI se SŽDC souhlasí, že diagnostické zařízení slouží k zajištění bezpečnosti, a že SŽDC je oprávněna, nebo dokonce povinna, vlak zastavit.*“ Úřad právo provozovatele dráhy na zastavení vlaku nezpochybňoval, postupuje tedy v souladu se základní zásadou správního řízení podle § 2 odst. 4 správního řádu. Ve věci námítky ČD, že nelze vyloučit případy, kdy v důsledku vadné diagnostiky vznikne dopravci škoda, aniž by došlo k naplnění podmínek uložení sankce podle Přílohy „D“ Úřad uvádí, že s touto námitkou nesouhlasí. ČD žádný konkrétní případ takto nepopsaly. Pokud by došlo k neoprávněnému zastavení vlaku a současně ke škodě ČD, muselo by dojít i k důvodu vzniku sankce. S ohledem na informace, dostupné Úřadu v době vedení tohoto řízení, dospěl tento k názoru, že nastavený systém je dostatečný, aby vedl k oboustranné spolupráci za účelem řešení eliminace nepotvrzených indikací. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 17. K námitkám SŽDC Úřad uvádí, že na základě znění výroku se stávají bezpředmětnými.

## **Zdůvodnění 30 denní lhůty stanovené Úřadem**

Pokud jde o délku lhůty, po jejímž uplynutí nelze použít ty části příslušných prohlášení o dráze, u nichž Úřad shledal rozpor se zákonem o dráhách, pak Úřad uvádí, že příslušná prohlášení o dráze lze uvést do souladu se zákonem o dráhách prostým způsobem (prakticky úpravou textace bez požadavku časově a věcně náročných souvisejících jednání a přijímání opatření přidělce). Proto Úřad stanovil lhůtu 30 dnů jako přiměřenou na předmět, rozsah, obsah změn.

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

## **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 k předsedovi 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 umožňující dálkový přístup, přičemž takto se doručuje účastníkům řízení uvedených v § 27 odst. 2 správního řádu.

Vyvěšeno dne: 24. 5. 2019

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 24. 5. 2019 do 8. 6. 2019

**Rozdělovník:**

**Účastníci řízení:**

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
- České dráhy, a. s., IČO: 70994226, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

**Ostatním účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou**

**Dotčený orgán:**

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