



ROZHODNUTÍ

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

v řízení o rozkladu, který podal přidělec kapacity dráhy, společnost Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, přezkoumal rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 29. 8. 2019, č. j. UPDI-2377/19/ZA, sp. zn. UPDI-RPD003/19, a rozhodl

takto:

Podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, se rozklad zamítá a rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 29. 8. 2019, č. j. UPDI-2377/19/ZA, sp. zn. UPDI-RPD003/19, se potvrzuje.

Odůvodnění

I. Správní řízení v prvním stupni

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) oznámil veřejnou vyhláškou ze dne 28. 6. 2019, č. j. UPDI-1740/19/ZA zahájení správního řízení z moci úřední ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, ve znění změny č. 1 účinné od 1. 4. 2019, a to v rozsahu přílohy „C“ části C – Ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jízdou vlaku a podmínky jejich uplatnění (dále jen „Prohlášení 2020“, „Příloha „C““), článku III. 3 ve znění „Pro výpočet výsledných cen za použití dráhy jízdou vlaku je rozhodující skutečná vlakem projetá trasa a v případě vlaku osobní dopravy i počet jeho zastavení v místech nástupu a výstupu cestujících.“ se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“).

Úřad výzvou ze dne 2. 7. 2019, č. j. UPDI-1773/19/ZA vyzval v souladu s § 54 odst. 1 zákona o dráhách Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město (dále jen „SŽDC“), aby se podle § 50 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, (dále jen „správní řád“), ve lhůtě do 9. 7. 2019 vyjádřila k otázce, zda jsou účtovány dopravcům vícenáklady k ceně za užití dráhy při jízdě vlaku odklonem v případech, kdy k odklonu dochází z důvodů na straně SŽDC, na kterou SŽDC reagovala dopisem ze dne 9. 7. 2019 č. j. 40444/2019-SŽDC-GŘ-O5.

Úřad následně dne 8. 8. 2019 oznámil ukončení dokazování, č. j. UPDI-2251/19/ZA. V oznámení o ukončení dokazování Úřad poskytl účastníkům řízení lhůtu k vyjádření, přičemž možnosti vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí nikdo nevyužil.

Napadené rozhodnutí

Dne 30. 8. 2019 Úřad vydal napadené rozhodnutí, ve kterém shledal rozpor v příloze „C“ části C – Ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jízdou vlaku a podmínky jejich uplatnění, článku III. 3 s § 23 odst. 1 písm. d), tím i s § 33 odst. 1 a § 33 odst. 3 písm. c) zákona o dráhách.

II. Rozklad

SŽDC jako účastník řízení podala proti napadenému rozhodnutí v zákonné lhůtě rozklad č. j. 55295/2019-SŽDC-GR-O5, ze dne 12. 9. 2019, (dále jen „rozklad SŽDC“). Úřad vyrozuměl dopisem č. j. UPDI-2722/19/ZA ze dne 1. 10. 2019 účastníky řízení o podaném rozkladu SŽDC a vyzval je, aby se k němu vyjádřili. Této možnosti nevyužil žádný z účastníků řízení.

III. Přehled podaných námitek

1. SŽDC namítá, že předchozí rozhodnutí soudu ji opravňuje účtovat vícenáklady za odklonové trasy.
2. SŽDC namítá, že k omezení provozování dráhy dochází v souladu se zákonem a volba použití odklonu je na dopravci. SŽDC dále namítá, že účtováním odklonu podle plánované trasy by porušila § 23 odst. 1 písm. c) a d) zákona o dráhách.
3. SŽDC namítá, že při jízdě odklonem vznikají vícenáklady způsobené změnou organizace provozu a tyto dopravci neúčtuje. Dle SŽDC Úřad zaměňuje ekonomické kategorie „ceny“ a „náklady“, neřešil odklony s nižší cenou odklonové trasy. Dle SŽDC jednotkové ceny za užití dráhy je nutno určit z nákladů a skutečných výkonů včetně odklonů. Ze skutečných výkonů je též nutno rozpočítat náklady na trakční energii.

SŽDC v závěru napadá 30 denní lhůtu ke změně textu Prohlášení 2020 jako nepřiměřeně krátkou a žádá Úřad, aby vzal na vědomí všechny skutečnosti uvedené v rozkladu SŽDC a napadené rozhodnutí zrušil.

IV. Námitky do rozkladu SŽDC a jejich vypořádání

1. Vady rozhodnutí Úřadu obecně právního charakteru

Námitky SŽDC

SŽDC namítá, že v rámci řízení o účtování vícenákladů za použití dopravní cesty argumentovala rozsudky soudů, které potvrdily stanovisko SŽDC, že je oprávněna vícenáklady účtovat. Tato soudní rozhodnutí jsou věcně stejná a aplikovatelná na předmětné řízení.

SŽDC nesouhlasí s názorem Úřadu, že soudní rozhodnutí jsou neslučitelná s předmětem vlastního správního řízení, jelikož se v něm přezkoumává text Prohlášení 2020. Rozhodnutí soudu, podle kterého SŽDC náleží úhrada ceny za použití odklonové trasy ve výši odpovídající délce odklonové trasy, nelze jednoduše obejít tím, že Úřad v řízení nesprávně uvedl, že soud sice finanční částku SŽDC přiznal, ale ta není oprávněna ji požadovat. SŽDC považuje postup Úřadu za rozporný s § 159a odst. 3 a 4 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, podle kterého je výrok pravomocného rozsudku v plném rozsahu závazný a věc nemůže být projednávána znovu.

SŽDC dále poukazuje na nesprávně uvedená data zveřejnění napadeného rozhodnutí, kdy v textu rozhodnutí je uvedeno datum zveřejnění 29. 8. 2019, na stránkách Úřadu je 30. 8. 2019, což může ovlivnit lhůtu pro podání rozkladu.

Stanovisko odvolacího orgánu

Ve věci námitky nerespektování rozhodnutí soudu odvolací orgán uvádí, že rozhodl odchýlně zejména proto, že dnem 1. 8. 2015 vstoupilo v účinnost Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/909 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy (dále jen „Nařízení (EU) 2015/909“), které v čl. 5 odst. 4 uvedenou problematiku řeší. Zmíněná soudní rozhodnutí se týkají období 2008-2011, kdy Nařízení

(EU) 2015/909 ani jiný předpis účtovat vícenáklady při odklonech nezakazoval. Odvolací orgán nesouhlasí s názorem SŽDC, že soudní rozhodnutí jsou věcně stejná a aplikovatelná na předmětné řízení. Jak bylo uvedeno v napadeném rozhodnutí, soud tehdy posuzoval soulad postupu SŽDC se smlouvou o provozování drážní dopravy. V tomto případě Úřad posuzoval soulad prohlášení o dráze, tedy i soulad smlouvy o provozování drážní dopravy uzavřené mezi dopravcem a provozovatelem dráhy, se zákonem o dráhách a shledal rozpor. Postup Úřadu není dle názoru odvolacího orgánu v rozporu s občanským soudním řádem. Jelikož článek III. 3 Přílohy „C“ je v rozporu s čl. 5 odst. 4 Nařízení (EU) 2015/909, které v době posuzované v soudních rozhodnutích neexistovalo, souhlasí odvolací orgán se závěry uvedenými v napadeném rozhodnutí a potvrzuje jej.

Ve věci rozdílně uvedených dat zveřejnění na úřední desce odvolací orgán uvádí, že tato data nejsou součástí výroku ani odůvodnění. Na úřední desku bylo rozhodnutí skutečně vyvěšeno 30. 8. 2019, resp. sejmuto a doručeno 14. 9. 2019. Lhůta pro podání rozkladu končí v neděli 29. 9. 2019, posledním dnem jeho podání je pondělí 30. 9. 2019. Žádný další z účastníků rozklad ani ve lhůtě, ani po jejím uplynutí, nepodal. Posunutí data vzhledem k rozložení kalendářních dnů navíc nemělo vliv na poslední den pro podání rozkladu. Rozdílně uvedené lhůty nezakládají takovou vadu řízení, která by byla důvodem ke zrušení nebo změně rozhodnutí.

2. Vady rozhodnutí, týkající se vymezení věcného a příčinného rámce použití dráhy pro jízdu vlaků odklonem

Námítky SŽDC

Omezení provozování dráhy je podle účinné právní úpravy možné za zákonem stanovených podmínek, které liberují provozovatele dráhy a přidělce z odpovědnosti za umožnění využití přidělené kapacity.

O využití odklonové trasy, pokud se nechce kapacity zříct, rozhoduje sám dopravce s vědomím, že jízda vlaku se nadále řídí všemi platnými předpisy a normami, včetně Prohlášení 2020 a jeho ustanovením o způsobu výpočtu ceny za použití dráhy jízdou vlaku.

Vzhledem k zákonnosti postupu SŽDC a souhlasu dopravce s jízdou odklonem nelze vyžadovat, aby SŽDC účtovala dopravci cenu za použití původního úseku. Při neúčtování vícenákladů by SŽDC porušila § 23 odst. 1 písm. c), d) zákona o dráhách a vznikl by rozpor se způsobem určení nákladů a způsobem jejich přiřazení podle § 23 odst. 1 písm. g) zákona o dráhách. SŽDC by totiž dopravci účtovala cenu předmětu plnění, který nevyužil.

SŽDC dále napadá nestrannost Úřadu, když omezil zákaz účtování vícenákladů pouze na odklony z důvodů na straně SŽDC. Konstrukci odklonové trasy a její nabídku vždy předkládá SŽDC. Reálně tedy nemůže existovat možnost konstrukce a následného využití odklonové trasy bez participace SŽDC.

Stanovisko odvolacího orgánu

Odvolací orgán souhlasí se SŽDC, že předmětem řízení je účtování vícenákladů za odklonové trasy při omezeních provozování dráhy v souladu se zákonem o dráhách. Podle článku 5 odst. 4 Nařízení (EU) 2015/909 „*Dodatečné náklady vzniklé **plánovaným nebo jiným odkloněním vlaků z podnětu provozovatele infrastruktury** nesmí být zahrnuty do přímých nákladů vynaložených na provoz této železniční dopravy.*“ Plánování omezení provozování dráhy nařizuje příloha 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. Nařízení (EU) 2015/909 řeší problematiku nezahrnutí vícenákladů do ceny i při plánovaném omezení provozování dráhy. Z toho lze dovodit, že Nařízení (EU) 2015/909 nedovoluje účtovat vícenáklady ani za odklony způsobené následkem omezení provozování dráhy, které proběhlo v souladu s předpisy. Proto odvolací orgán souhlasí se závěry uvedenými v napadeném rozhodnutí a potvrzuje jej.

Nařízení (EU) 2015/909 dále řeší pouze případy odklonů z *podnětu provozovatele infrastruktury*. Dle názoru odvolacího orgánu tento výraz vyjadřuje subjekt, z jehož podnětu došlo k příslušnému omezení provozování dráhy, následkem kterého je nutno realizovat odklon. Proto Úřad v napadeném rozhodnutí uvedl *pouze na odklony z důvodů na straně SŽDC*. Nešlo tedy o porušení nestrannosti.

Provozovatel dráhy je povinen podle § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách umožnit dopravci provozovat drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Nařízení (EU) 2015/909 je bezpochyby cenovým předpisem, na který se citované ustanovení též odkazuje. Pokud bude SŽDC postupovat tak, jak Úřad uvedl v napadeném rozhodnutí, bude postupovat plně v souladu i s § 23 zákona o dráhách.

3. Nákladové a cenové aspekty jízdy odklonem, podmínky výpočtu ceny za použití dráhy jízdou vlaku a vstup parametrů trasy do výpočtu cen

Námítky SŽDC

SŽDC doplňuje své vyjádření o informace, že dopravcům nepředepisuje k úhradě žádné další vícenáklady, jako náklady za úkony spojené s přidělením náhradní kapacity dráhy, provedením instradačních opatření, pořízením dopravní dokumentace a poskytnutí informací o podmínkách jízdy konkrétního vlaku po odklonové trati. SŽDC tyto náklady nezahrnuje ani do kalkulace ceny.

SŽDC dále napadá, že Úřad zaměňuje ekonomické kategorie „ceny“ a „náklady“, vyloučil z předmětu řešení případy, kdy je fakturovaná cena odklonové trasy nižší než cena původní trasy, neřešil právo dopravce ovlivnit rozhodnutí přidělece a provozovatele dráhy, kterým se má jízda vlaku uskutečnit po jiné, než původně přidělené trase.

SŽDC napadá, že Úřad v rámci tohoto řízení nezkoumal, zda SŽDC v základní ceně kalkuluje jen přímo vynaložené náklady spojené s použitím dráhy jízdou vlaku, ale zda do kalkulace nevstupují náklady podléhající restrikci podle prováděcího Nařízení (EU) 2015/909. SŽDC potvrzuje, že do kalkulace ceny za použití dráhy jízdou vlaku zahrnuje pouze přímé náklady vzniklé jízdou vlaku.

SŽDC souhlasí s výkladem, že požadavek Nařízení (EU) 2015/909 neúčtovat dopravci dodatečné náklady vzniklé odklonem se týká konkrétní dopravy, tedy konkrétního vlaku, a nikoliv jednotkových cen kalkulovaných podle výměru MF a zveřejněných v Prohlášení 2020.

Předmětné ustanovení se vztahuje k požadavku SŽDC na úhradu vícenákladů. Ta však dopravcům žádnou úhradu vícenákladů nepředepisuje a ustanovení Nařízení (EU) 2015/909 tedy neporušuje.

SŽDC nesouhlasí s názorem Úřadu, že rozdíl cen za použití dráhy jízdou vlaku na základě skutečně ujeté vzdálenosti a po původně plánované trase je vícenákladem, který nelze dopravci účtovat.

SŽDC dopravcům vypočítává a fakturuje výslednou cenu za použití dráhy jízdou odklonového vlaku za podmínek zcela identických s podmínkami pro výpočet ceny všech ostatních vlaků, výše uvedené vícenáklady spojené s organizací provozu po odklonových trasách v ceně zahrnuté nejsou. Uloženou restrikci tedy SŽDC neporušuje.

SŽDC konstatuje, že náklady sítě vznikají provozem všech vlaků včetně odklonů. Vyloučení odklonů z kalkulace není právně podloženo a je navíc administrativně komplikované. Proto je nutné zpoplatnit vlaky všech dopravců cenou vypočtenou ze skutečných nákladů a skutečných výkonů včetně odklonů, která vyjadřuje podíl vlaku na uznatelné části celosíťových nákladů. Touto cenou budou zpoplatněni všichni dopravci bez ohledu na to, zda využili odklonu či nikoliv.

SŽDC konstatuje, že vyloučením přímých nákladů za jízdu vlaků odklonem z kalkulace jednotlivé ceny by došlo k neoprávněnému navýšení výsledných jednotkových cen za užití dráhy. Proto nelze u odklonových vlaků odstoupit od zahrnutí celé skutečně ujeté délky tratě do výpočtu aktuálních výsledných cen. SŽDC připomíná, že stávající metoda výpočtu výsledné ceny za použití dráhy jízdou vlaku není v rozporu s žádným platným předpisem.

Platná právní úprava neumožňuje, aby provozovatel dráhy požadoval po dopravci uhrazení ceny za použití dráhy, kterou nevyužil. Při odklonu se liší délka ujeté vzdálenosti, kategorie tratí, druh trakce a spotřeba energie. V některých případech dochází i k rozdělení zátěže do více samostatných vlaků. Pokud by došlo v informačních systémech pro sledování výkonů vytvářejících soubory vstupních dat pro výpočet cen za použití dráhy jízdou vlaku k eliminaci jízd odklonem, zkrátily by se údaje pro rozpočítávání podílu spotřebované trakční energie, která se rozpočítává podle zjištěných hrubých tunových kilometrů.

Stanovisko odvolacího orgánu

Odvolací orgán uvádí, že podle čl. 5 odst. 4 Nařízení (EU) 2015/909 mezi dodatečné náklady vzniklé plánovaným nebo jiným odkloněním vlaků zahrnuje veškeré náklady, které provozovateli dráhy vzniknou. Jak uvedla SŽDC, jde jednak o náklady spojené s organizací a řízením provozu. Ty vznikají tím, že jde o složitější organizaci, než kdyby k odklonu nemuselo dojít. Vznikají i další náklady, kdy dojde, nebo může dojít, k vyššímu opotřebení dráhy způsobené tím, že vlak projede delší trasu. SŽDC uvedla, že vícenáklady spojené se řízením provozu dopravci neúčtuje. Náklady spojené s projetím delší trasy s následkem vyššího opotřebení dráhy však dopravci účtuje, protože účtuje cenu za skutečně projetou trasu. To však Nařízení (EU) 2015/909 nedovoluje. Proto odvolací orgán souhlasí se závěry uvedenými v napadeném rozhodnutí a potvrzuje jej. Odvolací orgán se neztotožňuje s výkladem SŽDC, že její vícenáklady jsou pouze spojené s vyššími požadavky na řízení provozu. Stejně tak se neztotožňuje s názorem, že SŽDC žádný předpis při účtování odklonů neporušuje.

K námitce SŽDC, že Úřad zaměňuje ekonomické kategorie ceny a náklady odvolací orgán konstatuje, že cena za užití dráhy zahrnuje pouze přímé náklady. Nařízení (EU) 2015/909 nedovoluje zahrnovat do ceny dodatečné náklady, vzniklé plánovaným nebo jiným odkloněním vlaků. Pokud vzniknou dodatečné přímé náklady, způsobené delší projetou odklonovou trasou, jsou tyto náklady zahrnuty do ceny za skutečně projetou trasu. Tuto cenu pak SŽDC nesprávně účtuje dopravci. Hodnota přímých nákladů pak odpovídá ceně, k zaúčtování vícenákladů pak dochází při výpočtu ceny za skutečně projetou trasu. Jiné náklady než přímé, nelze do ceny zahrnout a nejsou ani předmětem sporu.

Úřad v napadeném rozhodnutí uvedl, že *pokud jsou náklady na užití infrastruktury jízdou vlaku při odklonění vlaku nižší, než náklady při použití původní trasy, Nařízení (EU) 2015/909 takovýto případ neřeší*. Dle názoru odvolacího orgánu v případě nižší ceny za užití dráhy při odklonu při účtování skutečně projeté trasy nedochází k porušování platných předpisů, proto Úřad tento případ neřešil. Navíc prohlášení o dráze takovéto případy nepopisuje, takže ani proto zde Úřad nemohl takový případ souladu se zákonem o dráhách posoudit.

Ve věci kalkulace jednotkových cen z celosíťových nákladů odvolací orgán uvádí, že souhlasí se SŽDC v tom, že do těchto nákladů je nutno promítnout náklady vycházející ze skutečně projeté trasy. Jednotkové náklady na provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti dráhy je při jejich výpočtu nutno vzít jako podíl celkových přímých nákladů a skutečných výkonů včetně odklonů. Stejně tak je třeba postupovat v případě kalkulace souvisejících nákladů, jako např. trakční energie. Pro splnění požadavků Nařízení (EU) 2015/909 je tedy nutno sledovat jak skutečné výkony, tak účtovatelné výkony odpovídající původně přidělené trase. Skutečné výkony se využijí pro stanovení jednotkových cen, výkony odpovídající původně přidělené trase se využijí pro účtování ceny za použití dráhy tak, aby dopravci nebyly účtovány žádné vícenáklady za odklon.

Odvolací orgán nesouhlasí se SŽDC, že by sledování obou dvou případů nebylo možné. Například v Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2017 a pro jízdní řád 2017, účinné od 1. 12. 2015 se v Příloze „C“, části C v bodě III. 3 uvádí: *„Pro výpočet základních cen za použití dráhy pro jízdu vlaku je rozhodující skutečná vlakem projetá trasa s výjimkou případů, kdy je vlak veden odklonem z důvodu výluky. Při vedení vlaku odklonem se pro výpočet ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku použije původně přidělená trasa.“* Z toho vyplývá, že SŽDC již v minulosti tímto způsobem postupovala a výše naznačené problémy měla vyřešené.

Odvolací orgán nesouhlasí s názorem SŽDC, že platná právní úprava neumožňuje, aby provozovatel dráhy požadoval po dopravci uhrazení ceny za použití dráhy, kterou nevyužil. Právě restrikce uvedená v čl. 5 odst. 4 Nařízení (EU) 2015/909 neúčtování vícenákladů za odklony požaduje. Proto odvolací orgán rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku.

4. Úhrada nákladů řízení

Námítky SŽDC

SŽDC nesouhlasí s povinností uhradit náklady řízení ve výši 1.000,- Kč, jelikož Úřad doposud takovou povinnost neukládal. SŽDC požaduje, aby Úřad takovou změnu postupu odůvodnil. SŽDC v postupu Úřadu shledává porušení nestrannosti.

Stanovisko odvolacího orgánu

Odvolací orgán nesouhlasí s názorem SŽDC, že Úřad doposud úhradu nákladů řízení neukládal. Úřad tak činil vždy v případech, kdy bylo řízení zahájeno z moci úřední. Pokud bylo řízení zahájeno na žádost, Úřad náklady řízení neukládal. V případě posouzení souladu prohlášení o dráze se zákonem je možné řízení zahájit oběma způsoby. S ohledem na skutečnost, že toto řízení bylo zahájeno z moci úřední, Úřad účastníkovi úhradu nákladů uložil plně v souladu se zavedenou praxí. Proto odvolací orgán rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku.

Závěr rozkladu SŽDC

SŽDC nesouhlasí s napadeným rozhodnutím z důvodů:

- tvrzeného nesouladu Přílohy „C“, části C Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách
- zmatečnosti způsobené zaměňováním pojmů z oblasti nákladů a cen
- výroku o neoprávněnosti účtování nákladů a s tím souvisejícími povinnostmi změny textu prohlášení o dráze, zavedení oddělené evidence odklonových jízd, změn účtování dalších parametrů vlaku, včetně spotřeby trakční elektrické energie
- uložení nepřiměřené lhůty pro provedení požadované změny v textu Prohlášení 2020, kterou není možné provést prostým způsobem bez požadavku časově a věcně náročných opatření přidělce.

SŽDC dále nesouhlasí s uvedením věty: *„Navíc jsou dopravci podle názoru Úřadu zproštěni povinnosti platit vícenáklady již na základě samotné účinnosti Nařízení (EU) 2015/909“*. Tato věta sice sama o sobě neobsahuje žádná nepravdivá tvrzení, avšak hrozí, že dopravci budou odmítat platit vícenáklady. Ceny za použití dráhy jízdou vlaku jsou fakturovány měsíčně bez rozlišení, jaký podíl ceny připadá na vlaky jedoucí odklonem a jednání Úřadu má retroaktivní rozměr.

SŽDC navrhuje, aby Úřad napadené rozhodnutí zrušil.

Stanovisko odvolacího orgánu

Odvolací orgán se k jednotlivým námitkám vyjádřil výše. Ve věci lhůty odvolací orgán uvádí, že požadovaným způsobem SŽDC již v minulosti postupovala, takže navození dříve zaběhnutého stavu nepovažuje za nereálné v časově vymezené lhůtě. Navíc to nevyžaduje nové přijímání časově a věcně náročných opatření přidělce.

Dle názoru odvolacího orgánu se jedná o nezákonný stav, který je nutno odstranit bez zbytečného odkladu. Třicetidenní lhůtu Úřad toleroval pouze s ohledem na to, že požadované opatření se začne v praxi uplatňovat až se začátkem jízdního řádu 2020, tj. od 15. 12. 2019, kdy Úřad předpokládal její uplynutí. K námitce ve věci odkazu na vznik samotného zproštění povinnosti platit vícenáklady odvolací orgán uvádí, že jde o prostý výklad Nařízení (EU) 2015/909 v kontextu jeho účinnosti od 1. 8. 2015.

V. Závěr

- 1) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 29. 10. 2019 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit.
- 2) Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že ohledně posouzení Přílohy „C“ části C – Ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jízdou vlaku a podmínky jejich uplatnění, článku III. 3 Prohlášení 2020 postupoval Úřad v souladu se zákony, výměrem MF, předpisy EU a správním řádem, dospěl předseda Úřadu k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení či změnu napadeného rozhodnutí z důvodů uváděných v rozkladu.
- 3) Vzhledem k výše uvedenému předseda Úřadu rozhodl tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodym
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

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

Vyvěšeno dne: 31. 10. 2019
Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 31. 10. 2019 do 15. 11. 2019

Sejmuto dne:

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

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

Ostatní účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou

Dotčený orgán:

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