



ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře 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 podle § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách v řízení o návrzích na posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platného pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022 účinného od 11. prosince 2020 ve znění změny č. 1 účinné od 8. března 2021, změny č. 2 účinné od 7. května 2021, změny č. 3 účinné od 15. srpna 2021, změny č. 4 účinné od 18. října 2021 a změny č. 5 účinné od 1. prosince 2021, vydaného Správou železnic, státní organizací pod č. j. 80929/2020-SŽ-GŘ-O5, se zákonem o dráhách, a to v rozsahu kapitoly 5.7 a přílohy „K“ části C, (dále jen Prohlášení 2022, Příloha „K“), podaného žadatelkami o kapacitu, společnostmi

- **CityRail, a.s., IČO 24199010**, se sídlem Magistrů 202/16, 140 00 Praha 4,
- **Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s. IČO 05663041**, se sídlem U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava
- **Cargo Motion s.r.o., IČO 28270304**, se sídlem Vinařického 116/15, 702 00 Ostrava
- **Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., IČO 01569236**, se sídlem Žerotínova 1132/34, 130 00 Praha 3
- **EP Cargo a.s., IČO 24721166**, se sídlem náměstí Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4
- **Retrack Czech s.r.o., IČO 06229026**, se sídlem Matyášová 2215, 560 02, Česká Třebová
- **IDS CARGO a.s., IČO 27820017**, se sídlem Albertova 229/21, 779 00 Olomouc,
- **LOKORAIL, a.s., IČO 36564443**, se sídlem Horárska 12, 821 09 Bratislava
- **ČD Cargo a.s., IČO 28196678**, se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7
- **METRANS Rail s.r.o., IČO 26361485**, se sídlem Podleská 926, 104 00 Praha 10

jehož další účastníci podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen správní řád) jsou

- **Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234**, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
- **PDV RAILWAY a.s., IČO 22792597**, se sídlem Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem
- **PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., IČO 47675977**, se sídlem Betonárská 580/14, Muglinov, 712 00 Ostrava

takto:

1.

Kapitola 5.7 Sankční systém je neuvedením:

- a) principů přiřazení příčin narušení provozování dráhy na jednotlivé strany
- b) subjektu zajišťujícího funkci nestranného mimosoudního řešení sporů
- c) pravidel postupu při hlášení závady z diagnostiky

v rozporu s § 23 odst. 4 ve spojení s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

2.

Kapitola 5.7.2.3 v rozsahu textu: „*vlaky ve zbytkové kapacitě*“ je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

3.

Kapitola 5.7.2.3 v rozsahu textu: „*Do sankčního režimu jsou zahrnuty:*

- *vlaky osobní dopravy vyjma soupravových (Sv), které dojedou do posledního dopravního bodu na síti Správy železnic zpožděny více než 15 min. Pokud je vlak veden v části trasy jako soupravový (Sv) a v části s přepravou cestujících, jsou do sankčního systému zahrnuty jen části trasy s přepravou cestujících.*
- *expresní nákladní vlaky (Nex) a průběžné nákladní vlaky (Pn), které dojedou do posledního dopravního bodu na síti Správy železnic zpožděny více než 60 min. Pokud jsou tyto vlaky vedeny jako Nex nebo Pn pouze v části trasy, je do sankčního systému zahrnuta pouze tato část trasy.“*

je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

4.

Kapitola 5.7.4.3 v rozsahu textu: „*Pokud se dopravce v této lhůtě k příčinám zpoždění nevyjádří, jsou přiřazené kódy příčin zpoždění považovány za dopravcem odsouhlasené.*“ je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

5.

Úřad z hlediska uplatněných námitek neshledal rozpor Přílohy „K“ *Vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy části C Vzorový návrh ujednání na dráze celostátní a regionálních dráhách provozovaných Správou železnic* se zákonem o dráhách.

6.

Kapitoly 5.7.1.1 a 5.7.1.2 v rozsahu textu: „*Zavedení systému odměňování výkonu je podmíněno závazkem dopravce, že na uvedený systém přistoupí.*“ jsou v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) ve spojení § 23 odst. 4 zákona o dráhách.

7.

Kapitoly 5.7.2.1 a 5.7.2.2 v rozsahu textu: „*Nebude-li mezi provozovatelem příslušné dráhy a příslušného dopravce dohodnuto něco jiného, sleduje provozovatel i dopravce pro svoji potřebu příslušné výkony samostatně.*“ jsou v rozporu s § 33 odst. 7 zákona o dráhách.

Úřad stanovuje Správě železnic lhůtu **90 dnů** ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze texty **týkající se vybraných osobních a nákladních vlaků zahrnutých do sankčního systému kapitoly 5.7.2.3, o nichž bylo rozhodnuto ve výroku č. 3, v Prohlášení 2022, ve znění pozdějších změn, použít.**

Úřad stanovuje Správě železnic lhůtu **30 dnů** ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze **ostatní části kapitoly 5.7, o nichž bylo rozhodnuto ve výrocích č. 1, 2, 4, 6 a 7 v Prohlášení 2022, ve znění pozdějších změn, použít.**

Odůvodnění

I. Průběh řízení

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen Úřad), příslušný k posouzení souladu prohlášení o dráze se zákonem podle § 34e zákon o drahách, obdržel dne 24. 12. 2021 podání společnosti CityRail, a.s. označené *Návrh na vydání rozhodnutí ve věci rozporu Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platné pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022 účinné od*

11. prosince 2020, č. j. 80929/2020-SŽ-GR-O5, ve znění pozdějších změn, (dále jen návrh CityRail) vydaného Správou železnic, státní organizací (dále jen Správa železnic), se zákonem o dráhách.

Úřad dopisem č. j. UPDI-4430/21/GP, ze dne 27. 12. 2021 vyzval navrhovatelku CityRail k úhradě správního poplatku a současně z důvodu nezaplacení správního poplatku usnesením č. j. UPDI-4434/21/KE, z téhož dne řízení přerušil. Správní poplatek byl uhrazen dne 28. 12. 2021. Řízení tedy bylo přerušeno od 24. do 27. 12. 2021. Úřad dopisem č. j. UPDI-4457/21/PB, ze dne 30. 12. 2021 oznámil zahájení a pokračování v řízení a dopisem č. j. UPDI-4458/21/PB, ze dne 30. 12. 2021 vyzval příslušné účastníky, aby se k návrhu vyjádřili.

Úřad dopisem č. j. UPDI-0030/22/ZA ze dne 3. 1. 2022 vyzval provozovatelky drah PDV RAILWAY a.s. (dále jen PDV) a PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. (dále jen PKPCI) aby sdělily dopravce působící na jimi provozovaných dráhách odlišné od dopravců působících na síti provozované Správou železnic. PDV se vyjádřila dopisem č. j. 001/2022/PDVR/300/Va, ze dne 3. 1. 2022 (dále jen vyjádření PDV) a dopisem č. j. 002/2022/PDVR/300/Va, ze dne 5. 1. 2022 sdělila informace k dopravcům. Správa železnic dopisem zn. 1932/2022-SŽ-GR-O5, ze dne 4. 1. 2022 požádala o prodloužení lhůty k vyjádření, čemuž Úřad nevyhověl z důvodu bezpředmětnosti, a vyjádřila se dopisem č. j. 3396/2022-SŽ-GR-O5, ze dne 7. 1. 2022 (dále jen vyjádření Správy železnic). PKPCI se vyjádřila dopisem bez č. j. ze dne 7. 1. 2022 a dalším dopisem bez č. j. též ze dne 7. 1. 2022 sdělila informace k dopravcům. Dopisem ze dne 18. 1. 2022 se vyjádřila společnost METRANS Rail s.r.o., IČO 263 61 485, se sídlem Podleská 926/5, 104 00, Praha 10 (dále jen METRANS) a dopisem ze dne 20. 1. 2022 společnost ČD Cargo, a.s., IČO 28196678, se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, č. j. 0009-2022-O25, ze dne 20. 1. 2022 (dále jen ČD Cargo). Obě tyto společnosti uvedly, že se připojují k argumentaci, skutečnostem a důkazům, uvedeným navrhovatelkou CityRail, přičemž ji tímto svým podáním doplňují a rozvádí. Obě tyto společnosti též požádaly o vydání předběžného opatření obsahově stejně jako navrhovatelka CityRail.

Dále podaly návrh společnosti:

- **Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.** IČO 05663041, se sídlem U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava, podáním ze dne 18. 1. 2022, č. j. O-5/22-PK, a to ve stejném obsahu jako návrh CityRail
- **Cargo Motion s.r.o.**, IČO 28270304, se sídlem Vinařického 116/15, 702 00 Ostrava, podáním ze dne 18. 1. 2022, bez č. j., a to ve stejném obsahu jako návrh CityRail
- **Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o.**, IČO 01569236, se sídlem Žerotínova 1132/34, 130 00 Praha 3, podáním ze dne 17. 1. 2022, č. j. O-2022/022, a to ve stejném obsahu jako návrh CityRail s doplněním k bodu 12 (dále jen RCC)
- **EP Cargo a.s.**, IČO 24721166, se sídlem náměstí Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4, podáním ze dne 20. 1. 2022, č. j. 1/2022, a to ve zkráceném obsahu v porovnání s návrhem CityRail
- **Retrack Czech s.r.o.**, IČO 06229026, se sídlem Matyášová 2215, 560 02, Česká Třebová, podáním ze dne 20. 1. 2022, bez č. j., a to ve stejném obsahu jako návrh CityRail
- **IDS CARGO a.s.**, IČO 27820017, se sídlem Albertova 229/21, 779 00 Olomouc, podáním ze dne 20. 1. 2022, č. j. 006/IDSCÚ2022/Fr, a to ve stejném obsahu jako návrh CityRail s doplněním k bodu 4 (dále jen IDS CARGO)
- **LOKORAIL, a.s.**, IČO 36564443, se sídlem Horárska 12, 821 09 Bratislava, Slovenská republika, podáním bez č. j. ze dne 27. 1. 2022, a to v obsahově podobném rozsahu jako návrh CityRail. Tato společnost nepožadovala nařízení předběžného opatření (dále jen LOKORAIL).

(dále jen navrhovatelky, společný návrh).

Tyto společnosti podaly stejný návrh, nebo uvedly, že se s ním ztotožňují a v některých bodech jej dále rozvedly. Úřad vzal veškeré podané námítky v úvahu, v rámci odůvodnění se s nimi vypořádal a zohlednil je při rozhodování.

Návrh též podala společnost CER Slovakia a.s., odštěpný závod, IČO 06920381 se sídlem Záměstní 1155/27, 71000 Ostrava, Česká republika podáním bez č. j. ze dne 24. 1. 2022, a to ve stejném rozsahu jako návrh CityRail. Návrh učinila jménem společnosti CER Slovakia a.s., IČO 44616791, se sídlem Mýtna 15, 811 07 Bratislava, Slovenská republika, avšak nedoložila k takovému jednání zmocnění. Proto jí Úřad vyzval dopisem č. j. UPDI-0375/22/ML, ze dne 31. 1. 2022 k jeho doložení. Společnost na to již nereagovala, a proto ji Úřad nezahrnul mezi účastníky řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu.

Úřad dopisem č. j. UPDI-0279/22/ZA ze dne 21. 1. 2022 vyzval Správu železnic, aby se vyjádřila k nově doručeným podáním navrhovatelek. Ta se vyjádřila dopisem č. j. 8609/2022-SŽ-GŘ-O5, ze dne 28. 1. 2022.

Úřad rozhodnutími č. j. UPDI-0085/22/ZA, ze dne 6. 1. 2022 a č. j. UPDI-0498/22/ZA, ze dne 9. 2. 2022 zamítl žádost navrhovatelky CityRail a následující žádosti ostatních navrhovatelek o vydání předběžného opatření. Rozhodnutí ze dne 6. 1. 2022 nabylo právní moci dne 8. 2. 2022.

Úřad dopisem č. j. UPDI-0519/22/ZA, ze dne 9. 2. 2022 oznámil ukončení dokazování a vyzval účastnice, aby vyjádřily k podkladům pro vydání rozhodnutí. Tohoto práva žádá z účastnic nevyužila.

II. Účastníci řízení

Úřad určil jako účastníka řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu Správu železnic, ostatní provozovatelky drah a dále navrhovatelky, resp. žadatelky o předběžné opatření.

Dalšími účastníky řízení jsou podle § 27 odst. 2 správního řádu všichni dopravci, kteří mají s provozovatelkami drah uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy. Ti jsou uvedeni na internetových stránkách Správy železnic. Jako dalšího dopravce uvedla PDV společnost VIALTE s.r.o., IČO 46334629, se sídlem Kopčianska 1, 851 01 Bratislava, Slovensko, která provozovala drážní dopravu naposledy 9. 4. 2017. Úřad zjistil na internetových stránkách Evropské agentury pro železnice, že platnost licence tohoto dopravce byla pozastavena rozhodnutím ze dne 14. 12. 2018. Podle informací provozovatelů drah jiní dopravci na síti nepůsobí.

Při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze celostátní, regionální nebo na veřejně přístupné vlečce se podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách od obsahu prohlášení o dráze nelze odchýlit. Změna prohlášení o dráze se tak dotýká i všech dopravců, kteří mají s provozovatelem dané dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy. Proto jsou tito dopravci účastníky řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu. V případě, kdy Úřad rozhodne, že prohlášení o dráze je v rozporu se zákonem, vzniká na základě § 34e odst. 3 zákona o dráhách přidělcí povinnost prohlášení o dráze změnit. Touto změnou dojde i ke změně obsahu smluv o provozování drážní dopravy mezi dopravci a provozovatelem dráhy. Smluvní strany tak jsou dotčenými osobami. Úřad dopravcům doručuje veřejnou vyhláškou, neboť se jedná o řízení s velkým počtem účastníků podle § 144 správního řádu. S ohledem na § 69 odst. 2 správního řádu Úřad uvádí jejich seznam.

Seznam dopravců jako účastníků řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu

- ARRIVA vlaky s.r.o., Křižíkova 148/34, 18600 Praha 8, IČO 28955196
- AŽD Praha s.r.o., Žirovnická 3146/2, 10600 Praha 10, IČO 48029483
- BF Logistics s.r.o., U Elektry 203/8, Hloubětín, 198 00 Praha 9, IČO 27406911
- BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., Železničná 1, 07643 Čierna nad Tisou, SR, IČO 36774278

- CER Slovakia a. s., Mýtna 15, 81107 Bratislava, SR, IČO 44616791
- CZ Logistics, s.r.o., Semanínská 580, 56002 Česká Třebová, IČO 62957937
- ČESKÁ ZÁPADNÍ DRAHA s. r. o., Nezvěstice 175, 332 04 Nezvěstice, IČO 03944948
- České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO 70994226
- DB Cargo Czechia s.r.o., Hlubinská 1378/36, 70200 Ostrava, IČO 25785419
- DBV-ITL, s.r.o., Polepská 867, 28002 Kolín IV, IČO 25786768
- Die Länderbahn CZ s.r.o., U Studánky 39/1, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem, IČO 08342849
- Die Länderbahn GmbH DLB, org. složka, Oldřichovská 696, 46334 Hrádek nad Nisou, IČO 29018889
- DRAKEM, s.r.o., náměstí SNP 1140/32, 61300 Brno, IČO 27678989
- E-Railconstruct s.r.o., Novovysočanská 2746/1, 13000 Praha 3, IČO 08678600
- EDIKT a.s., Rudolfovska tř. 461/95, 37001 České Budějovice, IČO 25172328
- Elektrizace železnic Praha a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 14000 Praha 4, IČO 47115921
- EUROVIA CS, a.s., U Michelského lesa 1581/2, Michle, 140 00 Praha 4 IČO 45274924
- Express Group, a. s., Plynárenská 7/B, 82109 Bratislava 2, SR, IČO 35795123
- FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., Mlýnská 388/68, 60200 Brno, IČO 25317628
- Gepard Express, SE, Jezuitská 6/1, 60200 Brno, IČO 08071888
- Gerhát Train s.r.o., č.p. 126, 533 41 Černá u Bohdanče, IČO 08617503
- GJW Praha spol. s r.o., Mezitrat'ová 137/46, 19800 Praha 9, IČO 41192869
- GW Cargo s.r.o., Pekárenská 255/77, 37004 České Budějovice, IČO 08942005
- GW Train Regio a.s., U Stanice 827/9, 40003 Ústí nad Labem, IČO 28664116
- Hans Wendel spol. s r.o.& Co., k.s., Sazečská 3270/2a, 10000 Praha 10, IČO 25064461
- HROCHOSTROJ a.s., K Vápence 2677, Zelené Předměstí, 530 02 Pardubice, IČO 03012191
- Hroší stavby Morava a.s., Průmyslová 955/4, 77900 Olomouc, IČO 28597460
- HSL - Logistik, s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO 24218367
- Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 41201 Litoměřice, IČO 62743881
- Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s., Průmyslová 941, 58001 Havlíčkův Brod, IČO 60932171
- Chládek a Tintěra, Pardubice a.s., K Vápence 2677, 53002 Pardubice, IČO 25253361
- I.G. Rail, s.r.o., Mostová 2, 811 02 Bratislava, SR, IČO 43894330
- IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO 25869523
- INTER CARGO SPÓLKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA, Ul. Ceglana 4, 40-514, Katowice Polsko, IČO 8971772442
- JARO Česká Skalice, s.r.o., Havlíčkova 610, 55203 Česká Skalice, IČO 25934473
- Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., Nádražní 203, 37701 Jindřichův Hradec, IČO 62509870
- KK - provoz a opravy lok. s.r.o., 75353 Býškovice 108, IČO 25834282
- KDS - Kladenská dopravní a strojní s.r.o., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO 08391211
- Kladenská dopravní a strojní s.r.o., Wolkerova 2766, 27201 Kladno-Kročehlavy, IČO 28170679
- Komplex Rail Kft., Madarász Viktor u. 47-49, 1138, Maďarsko
- KPT rail s.r.o., Primátorská 296/38, 18000 Praha 8, IČO 07876513
- KŽC Doprava, s.r.o., Meinlinova 336/1a, 19016 Praha 9, IČO 27423069
- Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO 06661572
- Leo Express Global a.s., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO 29016002
- Leo Express Tenders s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO 24848131
- Lokálka Group, spolek, Plzeňská 334, 33701 Rokycany, IČO 47695609
- LOKO TRANS s.r.o., Tetčická 887/2a, 664 47 Střelice, IČO 60731796

- LokoTrain s.r.o., Školní 353, 56002 Česká Třebová, IČO 28903811
- LOKOTRANS SERVIS s.r.o., Drážní 1152/11, 62700 Brno, IČO 26931443
- „LOTOS KOLEJ“ SPÓLKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA, Ul. Michałki 25, 80-716, Polsko
- LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o., Drážďanská 506/8, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem IČO 27208028
- LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o., Kopčianska 1, 85101 Bratislava, SR, IČO 35845961
- MBM rail s.r.o., Žižkova 595, 55101 Jaroměř, IČO 25277171
- METRANS, a.s., Podleská 926/5, 10400 Praha 10, IČO 40763811
- MS – Railway s.r.o., Jilemnického 5/51, Nedvězí, 779 00 Olomouc, IČO 07097611
- N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o., Nerudova 2215, 41201 Litoměřice, IČO 44564287
- NOR a.s., Lípová 509, 54101 Trutnov, IČO 13585312
- OHLA ŽS, a.s., Tuřanka 1554/115b, 62700 Brno-Slatina, IČO 46342796
- OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o., U panelárny 538/1, 77900 Olomouc, IČO 27778479
- ORLEN Unipetrol Doprava, s.r.o., Litvínov - Růžodol č.p. 4, 436 70 Litvínov, IČO 64049701
- Ostravská dopravní společnost, a.s., U Tiskárny 616/9, 70200 Ostrava, IČO 60793171
- PEDASTA dopravní stavby, s.r.o., 8. května 19/5, 41002 Lovosice, IČO 01717243
- Petrolsped Slovakia s.r.o., Mlynská ulica 6/B, 934 01 Levice, SR, IČO 46247211
- Pirell s.r.o., Husova 690, 56002 Česká Třebová, IČO 05938406
- PKP CARGO S. A., ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, Polsko, IČO 0000027702
- Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť, Pri Habánskom mlyne 30, 81104 Bratislava, SR, IČO 35858664
- PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG KOLEJOWYCH KOLPREM SPÓLKA Z OGRANICZONA 41-308 Dąbrowa Górnicza, Al. J. Piłsudskiego 92, Polsko
- Puš s.r.o., Bezručova 1665, 54401 Dvůr Králové nad Labem, IČO 48154547
- Rabbit Rail s.r.o., Za dráhou 824, 28151 Velký Osek, IČO 08784493
- Rail system s.r.o., 78901 Lukavice 21, IČO 29381614
- Railtrans International a.s., Kukučínova 989/22, 83103 Bratislava, SR, IČO 46384740
- Railway Capital a.s., Plzeňská 157/98, 15000 Praha 5, IČO 24158071
- RegioJet a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO 28333187
- RegioJet ÚK a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO 07544014
- REKOP s.r.o., Průmyslová 1895/1, 56802 Svitavy, IČO 27499499
- RENDEZ Rail CZ s.r.o., Nová Ves 1341/1, Střekov, 400 03 Ústí nad Labem, IČO 04563433
- Retrack Slovakia s. r. o., Seberíniho 1, 82103 Bratislava, SR, IČO 45866040
- RETROLOK s.r.o., Nádražní 279/1, 15000 Praha 5, IČO 24830275
- ReViRail CZ s.r.o., Sokolovská 87/95, 186 00 Praha 8, IČO 08979847
- RM LINES, a.s., Jednoty 1931/, 35601 Sokolov, IČO 27274489
- RTS Rail Transport Service GmbH, Puchstraße 184/b, 8055 Graz, Rakousko, IČO 252571D
- RUTR, spol. s r.o., Chodovská 1106/7, 14100 Praha 4, IČO 49244515
- SART-stavby a rekonstrukce a.s., Uničovská 2944/1b, 78701 Šumperk, IČO 25898671
- SD - Kolejová doprava, a.s., Tušimice 7, 43201 Kadaň, IČO 25438107
- SEŽEV-REKO, a.s., Jarní 1116/50, 61400 Brno, IČO 46904859
- Skanska a.s., Křižíkova 682/34a, 18600 Praha 8, IČO 26271303
- Slezské zemské dráhy, o.p.s., č.p. 298, 793 82 Třemešná IČO 26819856
- SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s., Poděbradova 3360/113, 70200 Ostrava, IČO 47676965
- SOFISTIK SERVIS s.r.o., Bratří Sedláčků 238/35, 72100 Ostrava, IČO 28598466

- Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Staré náměstí 69, 35601 Sokolov, IČO 26348349
- STRABAG Rail a.s., Železničářská 1385/29, 40003 Ústí nad Labem, IČO 25429949
- SUAZ Transportation s.r.o., Staré náměstí 69, 356 01 Sokolov, IČO 09783041
- SUAZ Transportation Service s.r.o., Staré náměstí 69, 356 01 Sokolov, IČO 09782737
- S u b t e r r a a.s., Koželužská 2246/5, 18000 Praha 8, IČO 45309612
- Swietelsky Rail CZ s.r.o., Pražská tř. 495/58, 37004 České Budějovice, IČO 28332202
- Tessta s.r.o., Lišovská 86, 37372 Zvíkov, IČO 28293886
- TOMI - REMONT a.s., Přemyslovka 2514/4, 79601 Prostějov, IČO 25508571
- TORAMOS, s.r.o., Tovární 1001/129, 73701 Český Těšín, IČO 61944327
- TRAMO RAIL, a.s., Železniční 547/4a, 77900 Olomouc, IČO 25369610
- Traťová strojní společnost, a.s., Musílkova 257/48, Košíře, 150 00 Praha 5 IČO 04946685
- TSS Cargo a.s., Musílkova 257/48, Košíře, 150 00 Praha 5 IČO 29393736
- TSS GRADE, a.s. pobočka Česká republika, Pražákova 1008/69, 63900 Brno, IČO 02765055
- Valenta Rail s.r.o., Radlická 2343/48, 15000 Praha 5, IČO 08072795
- VIAMONT Servis a. s., Mařákova 3079/2, 40001 Ústí nad Labem, IČO 25021851
- VÍTKOVICKÁ DOPRAVA a.s., 1. máje 3302/102a, 70300 Ostrava, IČO 25909339
- Východočeská dráha s.r.o., Hýblova 546, 56002 Česká Třebová, IČO 07342136
- Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Novodvorská 1698/138b, 14200 Praha 4, IČO 27257258
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, Purkytgasse 1B, 1230 Wien, Rakousko
- WTT s.r.o., Brloh 56, 39701 Drhove, IČO 02732858
- WYNX Pool s.r.o., Olivova 2096/4, 110 00 Praha 1, IČO 07995911
- ZABABA, s.r.o., Noutonická 512/39, 15200 Praha 5, IČO 27148548
- Železnice Peštál s.r.o., Družstevní 1229/51, 67401 Třebíč, IČO 07711115
- Železničné stavby, a.s. Košice, Južná trieda 66, 04001 Košice, SR, IČO 31714421

Ostatní účastníci řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu

Dalšími účastníky řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu jsou i žadatelé o přidělení kapacity dráhy, kteří jsou oprávněni podat návrh na zahájení řízení podle § 34e odst. 1 zákona o dráhách. Žadatelé jsou podle čl. 3 odst. 19 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen směrnice 2012/34/EU) definováni jako „*železniční podnik nebo mezinárodní seskupení železničních podniků nebo jiné osoby nebo právní subjekty, jako například příslušné orgány ve smyslu nařízení (ES) č. 1370/2007 a zasilatelé, dopravci a provozovatelé kombinované dopravy se zájmem v oblasti veřejné služby nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury*“. Ti nejsou Úřadu známi. Úřad osobám, které nejsou známy, doručuje veřejnou vyhláškou v souladu s § 25 odst. 1 správního řádu. V souladu s § 32 odst. 3 správního řádu těmto účastníkům Úřad neustanovuje opatrovníka.

III. Posouzení sankčního systému Úřadem

Pojmy použité v národních a evropských předpisech

Úřad poukazuje na odlišnou terminologii v různých předpisech. V ustanovení § 23b a 23c zákona o dráhách se používá termín *omezení provozování dráhy*. Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.), používá v § 21a a § 22 pojem *vyluka*. Pro účely tohoto řízení lze považovat oba výrazy za obsahově totožné. Článek 27 směrnice 2012/34/EU používá termín *zpráva o síti*, zatímco v jeho transpozici do zákona o dráhách (§ 33) se používá termín *prohlášení o dráze*. Směrnice 2012/34/EU používá termíny *železniční podnik* a *provozovatel infrastruktury*, zatímco zákon o dráhách *dopravce* a *provozovatel dráhy*. Článek 48 směrnice 2012/34/EU používá termín *příděl kapacity ad hoc*, zatímco v jeho transpozici do zákona

o dráhách (§ 34b) se používá termín *přidělení zbývajících kapacit na žádost po nabytí platnosti jízdního řádu*. Článek 48 směrnice 2012/34/EU používá termín *systém odměňování výkonu*, § 23 odst. 4 a § 33 odst. 3 zákona o dráhách hovoří o *sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy zapříčiněné provozovatelem dráhy nebo dopravcem*. Účastníci řízení i Správa železnic v různých dokumentech používají se stejným významem jak pojmy evropské legislativy, tak pojmy národní úpravy. Stejně tak postupoval i Úřad zejména s ohledem na citace příslušných textů.

Nediskriminační přístup

Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách obsahuje prohlášení o dráze nediskriminační pravidla pro přístup na dráhu a její užití. Úřad připouští, že pokud pravidla znevýhodňují dopravce vůči provozovateli dráhy bez rozdílu, jsou nejednoznačná, dávají provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení, jsou v rozporu s některými právními předpisy, jsou obsažena pouze v předpisech provozovatele dráhy anebo chybí úplně, nemusí jít nezbytně o diskriminační jednání dle jazykového výkladu.

Nicméně požadavky na pravidla přístupu jsou uvedeny například v čl. 10 směrnice 2012/34/EU, podle kterého se železničním podnikům udělí za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek právo na přístup k železniční infrastruktuře. Dále jsou uvedeny v čl. 28 směrnice 2012/34/EU, podle kterého podmínky ve smlouvách uzavřených mezi železničním podnikem s provozovatelem železniční infrastruktury (smlouvy o provozování drážní dopravy podle § 23 odst. 4 zákona o dráhách) musí být v souladu s touto směrnicí nediskriminační a transparentní. Jelikož se tyto smlouvy podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách nesmějí odchýlit od prohlášení o dráze, je možno tyto požadavky vztáhnout i na prohlášení o dráze.

Stejně tak podle čl. 56. odst. 1 směrnice 2012/34/EU má žadatel právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen, a zejména může podat žádost o přezkum rozhodnutí přijatých provozovatelem infrastruktury, která se týkají mimo jiné systému zpoplatnění, jež je součástí zprávy o síti. Regulační subjekt posuzuje všechny stížnosti, rozhoduje o nich a případně přijímá opatření k nápravě. Z uvedeného vyplývá, že pojem nediskriminační pravidla uvedený v § 33 odst. 1 zákona o dráhách, je nutno vykládat v souladu se směrnicí podstatně šířeji než by naznačoval samotný jazykový výklad.

Neúplné informace o systému

Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách zpracuje přidělcem prohlášení o dráze, ve kterém vymezi nediskriminační pravidla pro přístup na dráhu a její užití. Ustanovení § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách uvádí, že prohlášení o dráze obsahuje alespoň vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy, včetně nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů týkajících se narušení provozování drážní dopravy. Obsah tohoto ujednání pak podrobněji rozvíjí § 23 odst. 4 zákona o dráhách. Podle něj smlouva o provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální musí obsahovat ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy, způsobu vykazování vzniku, příčin a doby trvání narušení provozování drážní dopravy mezi stranami smlouvy, a nestranném způsobu mimosoudního řešení sporů. Přitom platí, že při uzavírání této smlouvy se podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách nelze odchýlit od obsahu prohlášení o dráze. Obsah prohlášení o dráze tedy musí splňovat i požadavky na obsah smlouvy o provozování drážní dopravy podle § 23 odst. 4 zákona o dráhách.

Podle směrnice 2012/34/EU, přílohy IV oddílu 5 obsahuje zpráva o síti uvedená v článku 27 mimo jiné informace o postupech pro přezkum rozhodnutí vztahujících se k systému odměňování výkonu podle článku 35.

Z uvedeného vyplývá, že součástí prohlášení o dráze musí být veškeré informace stanovující postupy pro přezkum rozhodnutí vztahujících se k systému odměňování výkonu, jelikož se jedná o povinnou část prohlášení o dráze. Pokud jsou některé informace o postupech pro přezkum

rozhodnutí uvedeny toliko ve vnitřním předpise provozovatele dráhy, nebo dokonce nejsou uvedeny v žádném dokumentu, nýbrž ponechány na libovůli provozovatele dráhy, je kapitola 5.7 Sankční systém v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) ve spojení s § 23 odst. 4 zákona o dráhách.

Umožnění vyjmutí informací o postupech pro přezkum rozhodnutí z prohlášení o dráze by zásadně narušilo právní postavení žadatelů o přidělení kapacity dráhy, kteří by tak *de facto* přišli o možnost tyto postupy napadat pro rozpor se zákonem o dráhách podle § 34e zákona o dráhách a byla by rovněž znemožněna účinná kontrola jejich souladu s tímto zákonem ze strany Úřadu. Z těchto důvodů vyjmutí informací o postupech pro přezkum rozhodnutí nelze připustit.

Zjištěné nesoulady se zákonem

Při posuzování souladu Prohlášení 2022 se zákonem o dráhách dospěl Úřad k závěru, že některé informace jsou uvedeny nejednoznačně a mohou vést k nesprávné interpretaci, která může vyústit v diskriminaci.

Úřad dále shledal, že není možné ze sankčního systému vyjmout některé vlaky, a také, že není možné podmínit zavedení systému odměňování výkonu závazkem dopravce, že na uvedený systém přistoupí. Úřad dále zjistil, že v Prohlášení 2022 se vyskytují kapitoly, které nereflektují zákaz odchylek ve smlouvě o provozování drážní dopravy od prohlášení o dráze stanovený v § 33 odst. 7 zákona o dráhách. Úřad dále dospěl k závěru, že v prohlášení o dráze není možné použít instituty právní domněnky či právní fikce. Detailní odůvodnění k jednotlivým závěrům posouzení je uvedeno v rámci vypořádání námitek.

Odůvodnění odchylek od předchozích rozhodnutí

Úřad nerozporuje tvrzení Správy železnic, že o sankčním systému vedl správní řízení sp. zn. UPDI-RPD004/18, vydal rozhodnutí č. j. UPDI-3416/18-OPDI-SPR/ŠA, ze dne 19. 12. 2018, ve kterém neshledal rozpor se zákonem o dráhách. Při tehdejší rozhodování Úřad především vycházel ze skutečnosti, že aplikací koeficientů pro jednotlivé sankce B a C ve výši 0 Kč nemůže dojít k omezení práv ani k diskriminaci žádné ze zúčastněných stran. Z toho důvodu tehdy Úřad neshledal, že by sankční systém plateb byl v rozporu se zákonem o dráhách. Tyto skutečnosti byly v tehdejší rozhodnutí uvedeny.

V tehdejší řízení se Úřad soustředil na námítky vznesené účastníkem řízení České dráhy, a.s., na jejichž základě rozpor se zákonem o dráhách neshledal. Naopak žádná ze současných navrhovatelek tehdy námítka nevznesla. Již v té době Úřad upozorňoval na nejednoznačnosti textu prohlášení o dráze, které během řízení Správa železnic postupně dovysvětlovala. Úřad v rozhodnutí uvedl, že je nutno při případné změně prohlášení o dráze upravit text prohlášení tak, aby byl srozumitelný a jeho výklad jednoznačně odpovídal tomu, jak Správa železnic vysvětlila ve svých vyjádřeních. Úřad nejednoznačný text toleroval s ohledem na nulové hodnoty koeficientů.

Posouzení souladu Přílohy „K“

Úřad se dále z hlediska uplatněných námitek zabýval i posouzením souladu Přílohy „K“ části C se zákonem o dráhách. Veškeré námítka byly vzneseny do kapitoly 5.7, žádná z navrhovatelek k samotné Příloze „K“ námítka nevznesla. Tato část Prohlášení 2022 obsahuje návrh smluvních ujednání, která odkazují na prohlášení o dráze. Žádná z uplatněných námitek, ve kterých Úřad shledal rozpor se zákonem o dráhách, nebude vyžadovat zásahy do Přílohy „K“. Na základě výše uvedeného Úřad neshledal v předmětné části žádná ustanovení, která by byla v rozporu se zákonem o dráhách. Proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 5.

Sankční systém PDV a PKPCI

Podle kapitol 5.7.1.1 a 5.7.1.2 Prohlášení 2022 je zavedení systémů odměňování výkonu společností PDV a PKPCI podmíněno závazkem dopravce, že na uvedený systém přistoupí. Podle kapitol 5.7.2.1 a 5.7.2.2 nebude-li mezi provozovatelem příslušné dráhy a příslušného dopravce

dohodnuto něco jiného, sleduje provozovatel i dopravce pro svoji potřebu příslušné výkony samostatně. Podle § 33 odst. 3 písm. k) ve spojení § 23 odst. 4 zákona o dráhách je zavedení sankčního systému obligatorní. Nelze ponechat na uvážení dopravce, zda k takovému systému přistoupí. Úřad proto dospěl k názoru, že kapitoly 5.7.1.1 a 5.7.1.2 jsou v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) ve spojení § 23 odst. 4 zákona o dráhách a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 6.

Podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách se při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy nelze odchýlit od obsahu prohlášení o dráze. Tento zákaz však kapitoly 5.7.2.1 a 5.7.2.2 nereflektují. Proto Úřad dospěl k názoru, že kapitoly 5.7.2.1 a 5.7.2.2 jsou v rozporu s § 33 odst. 7 zákona o dráhách a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 7.

IV. Námitky a jejich vypořádání

Jednostranné nastavení sankčního systému

Námitky navrhovatele

Podle společností METRANS a ČD Cargo nastavení sankčního systému proběhlo ze strany Správy železnic jednostranně, a nikoliv na základě dohody, jak předpokládá odst. 2 písm. a) přílohy VI směrnice 2012/34/EU. V tom METRANS shledává rozpor § 33 odst. 1 a § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic ve svém podání uvedla, že sankční systém byl zaveden v návaznosti na rozhodování Úřadu v souvislosti s přezkumem Prohlášení o dráze Správy železnic pro celostátní dráhu a regionální dráhy platného pro jízdní řád 2019 (dále jen Prohlášení o dráze 2019) vedeným Úřadem pod sp. zn. UPDI-RPD003/18. V rozhodnutí (č. j. UPDI-1441/19/ZA, ze dne 13. 6. 2019) Úřad konstatoval, že v té době používaný sankční systém Správy železnic není v souladu s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách, jelikož sankční platby uvedené v původním sankčním systému Správy železnic nebyly sankčními platbami za narušení provozování drážní dopravy (dále jen narušení), tedy za skutečně vzniklá zpoždění.

Na základě tohoto řízení vydala Správa železnic 2. změnu Prohlášení o dráze 2019 účinnou od 1. 9. 2018, kterou byl zaveden od platnosti jízdního řádu 2019 stávající sankční systém pod názvem Vyhodnocení příčin narušení provozování drážní dopravy VPNDP (dále jen sankční systém), ve stejné podobě byl součástí všech následujících prohlášení o dráze do roku 2023. Správa železnic zohlednila stanoviska Úřadu, která prezentoval v rámci správních řízení vedených pod sp. zn. UPDI-RPD003/18 a UPDI-RPD004/18. Sankční systém od té doby doznal pouze drobných změn (došlo k prodloužení lhůty pro vyjádření se dopravce ke kódu narušení, bylo zavedeno kontinuální předávání sporných případů osobou provádějící nestranné mimosoudní řešení sporů, byl vytvořen IT nástroj pro komunikaci mezi zúčastněnými, došlo k vyjmutí některých druhů vlaků ze sankčního systému). Sankční systém byl dopravcům od svého zavedení pravidelně představován v rámci každoročních setkání Správy železnic s dopravci. Informaci o plánovaném stanovení nenulových sazeb v sankčním systému Správa železnic zaslala dopravcům samostatným dopisem č. j. 60928/2020-SŽ-GŘ-O5, ze dne 14. 9. 2020.

Při představení IT nástroje pro sankční systém byli představeni i zástupci Institutu Jana Pernera, o.p.s., který pro Správu železnic vykonává funkci osoby provádějící nestranné mimosoudní řešení sporů.

Správa železnic vyzvala 21. 2. 2020 dopisem č. j. 12213/2020-SŽDC-GŘ-O5 dopravce k aktivnímu zapojení do sankčního systému a testování webové aplikace za účelem seznámení se s funkcionalitami aplikace sankčního systému před spuštěním finančních toků, avšak bez větší odezvy.

V průběhu roku 2021 Správa železnic zaslala dopravcům dva dopisy, ve kterých je informovala o teoretických výších sankcí za zpoždění jejich vlaků. Pro výpočet těchto sankcí byly tehdy použity sazby vyhlášené v Prohlášení 2022.

Správa železnic projednávala systém dne 15. 11. 2021 se zástupci Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD CZ, z.s. Na něm jeho zástupci dle Správy železnic nevznesli proti aplikaci sankčního systému zásadní námitky. Nestihli se však personálně připravit na obsluhu systému, namítají nadměrný rozsah omezení provozování dráhy (dále jen výluk), vidí v systému další finanční zátěž s ohledem na nové náklady na ETCS a navýšení cen energií. Členové ŽESNAD proti sankčnímu systému nic nemají, chtějí však i nadále uplatňovat nulové sazby.

Ve věci dohodnutí sankčního systému Správa železnic uvádí, že opakovaně vyzývala dopravce k účasti na nastavení sankčního systému a opakovaně jej s dopravci diskutovala. Jelikož její veškeré snažení o zapojení dopravců bylo ze strany dopravců ignorováno, nelze její postup považovat za jednostranný. Správa železnic dále podotýká, že METRANS podmínky systému podepsal v rámci smlouvy o provozování drážní dopravy.

Vypořádání námitek

Podle názoru Úřadu Správa železnic zavedla sankční systém s dostatečným předstihem s nulovými hodnotami. Tento systém byl posuzován v rámci řízení sp. zn. UPDI-RPD004/18 a žádná z navrhovatelek nevznesla námitky. Úřad připouští, že zavedení nenulových hodnot sankcí poměry účastníků výrazně změnilo. Samotné koeficienty sankcí však žádná z navrhovatelek nenapadá. Úřad nezastává názor, že by bylo nutno přílohu VI bod 2 písm. a) směrnice 2012/34/EU vykládat tak, že by sankční systém měl být výsledkem shody všech dopravců a provozovatele dráhy, navíc dohoda se týká pouze hlavních parametrů. V tomto případě Správa železnic sankční systém navrhla, umožnila dopravcům se k němu vyjadřovat, jak přímo, tak prostřednictvím Úřadu formou návrhu na posouzení prohlášení o dráze podle § 34e zákona o dráhách. Navrhovatelky měly a mají příležitost proti sankčnímu systému brojit, v neposlední řadě i v rámci tohoto správního řízení. Podle názoru Úřadu námitka navrhovatelek, že sankční systém byl zaveden jednostranně, není důvodná.

Absence pobídek

Námitky navrhovatelek

Navrhovatelky namítají, že ujednání o sankčních platbách podle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách je nutno interpretovat eurokonformně v souladu s čl. 35 odst. 1 směrnice 2012/34/EU tak, aby povzbuzoval železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu. Požadavek na poskytování pobídek k minimalizaci závad a ke zdokonalování výkonnosti sítě je uveden v bodu 50 preambule směrnice 2012/34/EU. Systém může, ale nemusí obsahovat sankce.

Sankční systém podle kap. 5.7. Prohlášení 2022 však není nastaven jako motivační, nýbrž pouze jako sankční instrument. Podle společnosti METRANS by dopravci měli být především povzbuzováni (tj. pozitivně motivováni), a to formou odměňování a poškození by jim měla být kompenzována. Sankce je pouze jedna z eventualit systému odměňování výkonu. Sankční systém v rozporu s čl. 35 odst. 1 směrnice 2012/34/EU dopravce nepovzbuzuje, nýbrž jim pouze hrozí peněžitými sankcemi.

Dopad pravidel sankčního systému má vést k eliminaci nežádoucích jevů zejména zpoždění, nikoliv ke vzniku sankcí ve prospěch Správy železnic v případě, kdy zpoždění nelze předejít. Systém odměňování výkonu tak může být prosazován teprve až po neúspěšné aplikaci jiných legitimních opatření.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic konstatuje, že sankční systém byl zaveden od 1. 9. 2018 a je v souladu s platnou legislativou, i s rozhodnutími Úřadu a dopravci se k němu po celou dobu mohli vyjádřit. Zákon o dráhách výslovně hovoří o sankčních platbách za narušení (§ 23 odst. 4 a 8, § 33 odst. 3), stejně tak směrnice 2012/34/EU uvádí sankce za narušení provozu sítě jako jednu z možných variant systému odměňování výkonu.

Pobídkou je nutno rozumět stimul či povzbuzení a nemusí být pouze vyplacení nějaké částky dopravci. Směrnice 2012/34/EU v příloze VI bodu 2 uvádí, že provozovatel infrastruktury s žadatelem dohodne hlavní parametry systému odměňování výkonu, zejména hodnotu zpoždění a prahové hodnoty, při jejichž dosažení vznikne na základě systému odměňování výkonu povinnost platby, tedy sankce. Sankce za narušení je nutno chápat jako povzbuzující prostředek, který vede jak provozovatele dráhy, tak i dopravce k vyšší snaze o minimalizaci závad. Obě strany jsou motivovány k minimalizaci závad, a tím i k minimalizaci celkové výše sankce.

Správa železnic odkazuje na § 1 písm. k) a § 22 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., které ukládají provozovateli dráhy při organizování drážní dopravy postupovat podle jízdního řádu. Zpoždění pak § 22 odst. 2 téže vyhlášky označuje přímo za mimořádnost a je též narušením provozování drážní dopravy. Vzniká zde tedy povinnost pro obě strany provozovat drážní dopravu podle jízdního řádu.

Správa železnic upozorňuje, že národní legislativa pak implementovala čl. 35 odst. 1 směrnice 2012/34/EU do §23 odst. 4 písm. b) a d), § 32 odst. 4 a §33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách tak, že určila povinnost zavést sankční platby za narušení provozování drážní dopravy. Naopak směrnice 2012/34/EU nepožaduje nastavení systému odměňování výkonu tak, aby byli dopravci především odměňováni. Správa železnic nesouhlasí s názorem, že by měla bez dalšího pouze vyplácet odměny dopravcům. Sankční systém kromě sankcí pro dopravce obsahuje i sankce pro Správu železnic ve prospěch dopravců, čímž je nestranný.

Vypořádání námitek

Odstavec 1 článku 35 směrnice 2012/34/EU skutečně uvádí, že systémy zpoplatnění infrastruktury mohou zahrnovat sankce za narušení provozu sítě, kompenzace pro podniky dotčené závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu. Je tedy plně na provozovateli infrastruktury, zda zvolí některou z těchto možností nebo kombinaci dvou či tří z těchto možností. Článek 35 je součástí kapitoly IV týkající se zpoplatnění železniční infrastruktury. Podle jejího čl. 31 odst. 3 se stanoví poplatky za minimální přístupový balík (cena za užití dráhy) ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy. Z uvedeného vyplývá, že sankční systém musí být navenek neutrální. To znamená, že sankce, kompenzace a odměny ve prospěch i neprospěch provozovatele infrastruktury se musí vzájemně kompenzovat. Úřad souhlasí se Správou železnic, že zákon o dráhách vyloženě hovoří o sankčních platbách. Vzhledem k tomu, že směrnice ostatní možnosti dává jako fakultativní, nelze použít výklad navrhovatelek, že systém musí též obsahovat pobídky, aby byl v souladu se směrnicí. Správa železnic byla nucena respektovat § 23 odst. 4 písm. b) zákona o dráhách a učinit systém sankční. Navíc pokud by systém obsahoval pobídky, musela by je hradit Správa železnic. Systém by přestal být navenek neutrální a Správa železnic by porušila čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34/EU. Pobídky by musela Správa železnic hradit z dotací, jelikož žádný jiný zdroj prostředků nemá. Dotace jsou jí poskytovány prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury při dodržení podmínek zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Podle jeho § 2 odst. 1 finanční prostředky, s nimiž fond hospodaří, lze použít na financování výstavby nebo modernizace drah, údržby nebo provozování celostátních nebo regionálních drah. Nelze je tedy použít na poskytování pobídek dopravcům, aby plnili zákonné povinnosti.

System navržený Správou železnic není čistě sankční, jak tvrdí navrhovatelky. Pokud jsou sankce uplatňovány vůči Správě železnic, existuje příjemce těchto financí z těchto sankcí, kterým je poškozený dopravce. V tomto případě dopravce jako podnik dotčený závadami se stává příjemcem kompenzace. Tvrzení navrhovatelek, že systém je založen pouze na sankcích, se nezakládá na pravdě.

Nemožnost ovlivnění zpoždění ze strany dopravců

Námítky navrhovatelek

Zpoždění na straně dopravce bývá způsobené nakládkou či předávkou na vlečkách, tedy v důsledku jednání třetích osob, které dopravce není schopen ovlivnit (odesílatelé či příjemci zásilek, obecně přepravci). Přesto je sankční systém označuje jako důvod narušení na straně dopravce, což působí demotivačně. V rámci intermodální soutěže flexibilita při realizaci přepravy přináší drážní dopravě kompetitivní výhody oproti jiným dopravním módům.

Doprovce není s to ovlivnit své jednání jinak, než rezignací na pravidelné trasy a volbou tras přidělených po nabytí platnosti jízdního řádu podle § 34b (dále jen trasy ad hoc). Dopravce nemůže předejít vzniku zpoždění, jelikož provozovatelka dráhy pro to nevytvořila podmínky tím, že nezajistila dostatečnou kapacitu dráhy. Navrhovatelky napadají, že zamezení zpoždění nenapomáhá ani § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravního řádu drah v souvislosti s přenosem zpožděním při obrazech. Míra zpoždění vyjádřená v procentech plnění jízdního řádu u vlaků určitých druhů (kategorií osobní/nákladní) je dlouhodobě v čase v podstatě konstantní a zavedený systém ji nemůže zvrátit.

Vyjádření Správy železnic

Cílem sankčního systému je minimalizace narušení jak ze strany provozovatele dráhy, tak dopravce formou minimalizaci výše sankce. K tomu účelu jak evropské (příloha VI směrnice 2012/34/EU), tak i národní (§ 4 vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále též jen jako vyhláška č. 76/2017 Sb.) předpisy definují jednotlivé kategorie narušení a přiřazují k nim odpovědnou stranu (provozovatel dráhy, dopravce nebo vnější příčinu). V systému není možné zohledňovat obchodní vztahy ani dopravců, ani provozovatele dráhy. Je tedy na dopravcích, jakým způsobem si nastaví vztahy se svými obchodními partnery a tím ovlivní jejich chování. Vůči Správě železnic také dopravci neakceptují případná pochybení jejich obchodních partnerů.

Údajná nedostatečná kapacita nemá vliv na jízdu vlaku podle jízdního řádu, jelikož jízdní řády v souladu s předpisy konflikty vylučují. To se nevztahuje na trasy vlaků jedoucích ve zbytkové kapacitě dráhy, které však právě z tohoto důvodu nejsou součástí sankčního systému. Při dodržení jízdního řádu nedochází ke konfliktům a kapacita dráhy je dostatečná. Nedostatečná kapacita je právě důsledkem nedodržování jízdního řádu při jízdách vlaků, tedy důsledkem narušování provozování drážní dopravy.

Tvrzení navrhovatelek, že pro minimalizaci narušení provozování dráhy ze strany dopravce je možné pouze využívání institutu zbytkové kapacity, považuje Správa železnic za zavádějící a nesouhlasí s ním. Pokud by tomu tak bylo, nemohl by se při dodržení legislativního procesu stát institut sankčního systému součástí směrnice 2012/34/EU. K finanční zátěži dojde na obou stranách. Správa železnic již nyní podrobně analyzuje nejčastější důvody závad a snaží se přijímat opatření k jejich minimalizaci. I argument, že míra plnění jízdního řádu byla v minulém období konstantní, dokazuje, že ostatní prostředky nevedou ke kýženému cíli.

Smyslem sankce je motivace jedné nebo druhé strany k tomu, aby se vyvarovala jednání vedoucího k sankci. Jeho zavedení není nutno podmiňovat tím, že nejprve je třeba využít jiná legitimní a jinak efektivní opatření a k systému přistoupit až v případě jejich neúčinnosti. Úřad ve svém rozhodnutí

v rámci správního řízení vedeného pod sp. zn. UPDI-RPD0004/18 uvádí, že zavedení sankčního režimu je obligatorně uloženo zákonem o dráhách. Jeho zavedení je povinné bez ohledu na růst, stagnaci nebo pokles výkonu železničního systému.

Vypořádání námitek

Úřad nesouhlasí s námitkami navrhovatelek, že nejsou schopny ovlivnit zpoždění způsobené nakládkou či předávkou na vlečkách. Dopravci v osobní dopravě též nemohou opožděvat své vlaky na odjezdu, pokud se některému cestujícímu nepodaří dostavit dostatečně včas. Pokud jsou drážní vozidla v nákladní dopravě využívána k nějakým přepravám, při kterých dochází k nepravděpodobnostem, je třeba zajistit prostor k odstranění těchto nepravděpodobností. Odjezd vlaku po nakládce je nutno plánovat tak, aby i při nepravděpodobnostech při nakládce bylo možné zajistit dodržení jízdního řádu. Přistavení vozidel pro nakládku je nutno upravit tak, aby byla pro tuto nakládku vozidla přistavena i přes nepravděpodobnosti v dopravě. Zařazení zpoždění při překročení doby nakládky je obligatorně stanoveno v § 4 odst. 2 písm. a) bod 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb., jako příčina na straně dopravce.

Úřad souhlasí se Správou železnic, že provozovatel dráhy nemůže zodpovídat za vztahy obchodních partnerů dopravců. Zpoždění některých vlaků může způsobit i zpoždění dalších vlaků, takže zpoždění se může přenášet na další dopravce.

Úřad nesouhlasí s námitkami navrhovatelek, že Správa železnic nezajistila dostatečnou kapacitu. Nedostatek kapacity by mohl vzniknout při přetížení dráhy postupem podle § 34a odst. 5 zákona o dráhách. Správa železnic zatím dráhu za přetíženou nevyhlásila. Úřad připouští, že na některých částech dráhy je její vytížení vysoké. Souhlasí však se Správou železnic, že při dodržování jízdního řádu lze dosáhnout vyššího výkonu sítě, jak požaduje čl. 35 směrnice 2012/34/EU.

Úřad souhlasí se Správou železnic, že § 1 písm. k) a § 22 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. ukládají provozovateli dráhy při organizování drážní dopravy postupovat podle jízdního řádu. Z tohoto ustanovení, a stejně tak z § 23 odst. 4 a 8, § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách, nedovolují právní předpisy udělit výjimky. Ty nelze udělit ani přesto, že trh v nákladní dopravě jízdu v režimu ad hoc vyžaduje. Proto nelze nedodržování jízdního řádu použít jako konkurenční benefit ve srovnání s ostatními módy dopravy.

Pokud dopravci zajišťující neplánované přepravy, mohou žádat o kapacitu po nabytí platnosti jízdního řádu a použít produkt *trasy ve zbytkové kapacitě dráhy s vyřešením konfliktů v rámci operativního řízení provozu*, jelikož Správa železnic takovouto možnost nabízí. Úřad souhlasí se Správou železnic, že výběr nabízeného produktu je plně v kompetenci dopravce.

Úřad neshledává námitky dopravců, že nemohou dodržování jízdního řádu zajistit, za důvodné.

Nepřiměřeně rozsáhlá vyluková činnost

Námítka navrhovatelek

Provozování drážní dopravy je na dráhách Správy železnic omezeno rozsáhlými vylukami, takže zavedení sankčního systému nemůže splnit svůj účel. K zavedení sankčního systému nejsou vytvořeny podmínky, protože k omezení provozování dráhy dochází ve značném rozsahu a omezení jsou zahajována operativním způsobem. Z takového stavu nemohou vznikat žádné právní nároky pro provozovatele dráhy. Správa železnic svým jednáním výkonnost sítě omezuje, omezení mají dopady na pravidelnost dopravy. Předpokladem zakotvení systému odměňování výkonu je vytvoření materiálních (faktických, technických) podmínek ze strany Správy železnic.

Vyjádření Správy železnic

Podle Správy železnic veškerá narušení, která vzniknou z důvodu plánované nebo mimořádné vyluky, závady na koleji nebo jiné příčiny, jsou narušením z důvodů na straně provozovatele dráhy.

Sankce motivují provozovatele dráhy eliminovat dopad výlukové činnosti, argumentace navrhovatelky není důvodná. Správa železnic realizuje výluky v souladu s platnou legislativou a nemůže plnit své funkce, aniž by k nim docházelo.

Správa železnic nemůže žádné další materiální podmínky pro dopravce vytvářet, platná legislativa zavedení sankčního systému nepodmiňuje vytvořením dalších materiálních podmínek. Správa železnic nad rámec svých povinností připravila pro dopravce i IT nástroje komunikace pro zlepšení organizace provozu na dráze, poskytla zdarma webové rozhraní pro sankční systém.

Existence velkého množství výluk, klade vyšší nároky na jízdu vlaků podle jízdního řádu, která zajistí plynulejší průjezd místy s omezenou kapacitou. Z tohoto pohledu je nutno konstatovat, že právě minimalizace narušení provozování drážní dopravy, a tím větší včasnost jízdy jednotlivých vlaků povede ke zvýšení výkonosti celé železniční sítě.

Vypořádání námitek

Úřad souhlasí se Správou železnic, že sankce za výluky jde k její tíži. Stejně tak s ní souhlasí, že při dodržování jízdního řádu bude plynulejší průjezd místy s omezenou kapacitou. Zajišťování údržby a modernizace, stejně jako zavedení sankčního systému, jsou povinnosti vycházející ze zákona o dráhách. Úřad dospěl k názoru, že navrhovatelkami proklamovaný vysoký počet výluk nemůže být důvodem k nezavedení sankčního systému.

Pravidla pro zařazení do sankčního systému

Námítky navrhovatelek

Sankční systém zařadí vlak mezi sankcionované vlaky podle velikosti zpoždění v cílové stanici, avšak výši sankce stanoví systém podle výchozí stanice. Systém tedy vůbec nereflektuje situaci, kdy vlak významně zkrátí zpoždění v řádu stovek minut, výše sankce je pak v zásadě konstantní podle výchozí stanice a snížení zpoždění, např. z důvodu na straně dopravce (třeba zrušení plánované manipulace vlaku), stejně jako délka reálně projeté trasy, na sankci nemá žádný vliv.

Vyjádření Správy železnic

O tom, zda je vlak posuzován v rámci sankčního systému či nikoliv, rozhoduje prahová hodnota zpoždění v cílovém bodě na síti Správy železnic. Následně jsou vyhodnocovány přírůstky zpoždění v rámci celé trasy vlaku (tedy i ve výchozí stanici), ty jsou podle důvodů narušení přiřazeny k odpovědnosti provozovatele dráhy, dopravce nebo vnějším vlivům. Krácení zpoždění se skutečně v sankčním systému nezohledňuje, jelikož ani národní ani evropská legislativa s takovou možností nepočítá. Ostatně u většiny případů nelze vlastně ani jednoznačně určit, kdo snížení zpoždění vlastně způsobil.

Správou železnic zveřejňované průměrné roční úrovni výkonu dostupné na Portále provozování dráhy <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=1947855> je patrné, že jsou evidována i narušení ze strany Správy železnic a z kategorie ostatní.

Tvrzení dopravců, že zkrácení zpoždění se v sankčním systému nijak neprojeví, není plně pravdivé. Pro označení vlaku jako sankčního, není rozhodující zpoždění ve výchozím dopravním bodě, ale naopak zpoždění v posledním. Zkrácení zpoždění může způsobit, že vlak již nebude splňovat podmínky pro zařazení do sankčního systému.

Správa železnic sleduje každé zpoždění vlaku bez ohledu na sankční systém a informace o jejich výši, místě a důvodech předává dopravcům. Těm se zobrazí v aplikaci ISOŘ narušení GVD včetně informace o zařazení do sankčního systému, podle které je možno údaje filtrovat.

Pokud vlak během jízdy bude mít zpoždění, ale do cílové stanice přijede včas, bude zpoždění v řídicích systémech i v aplikaci ISOŘ narušení GVD a bude jej možné rozporovat. Do sankčního

systemu vyhodnocení jednotlivých jízd dopravce (sankce B) vlak nebude započítán a ani v něm nebude evidován.

Vypořádání námitek

Jak vyplývá z vyjádření Správy železnic, pokud vlak během jízdy bude mít zpoždění, ale do cílové stanice přijede včas, nebude započítán do sankčního systému vyhodnocení jednotlivých jízd dopravce a ani v něm nebude evidován. Úřad nepovažuje námitku navrhovatelek za důvodnou.

Nezahrnutí výluk do sankcí

Námítka navrhovatelek

Sankční systém povzbuzuje k minimalizaci závad a zvyšování výkonu sítě jen dopravce, protože sankcionuje právě jen je. Provozovatel dráhy je z toho vyloučen tím, že povolené rozsáhlé výluky nejsou do sankcí zahrnuty. Proto je systém v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách nastaven diskriminačně.

Vyjádření Správy železnic

Tvrzení, že systém postihuje jen dopravce, není pravdivé. Každý přírůstek zpoždění v rámci celé trasy vlaku je vyhodnocován a přiřazen k příslušnému původci, v případě výluk Správě železnic.

Vypořádání námitek

Jak vyplývá z části tohoto rozhodnutí *Neúplné informace o systému*, obsahem prohlášení o dráze musí být všechny povinné informace o postupech řešení sporů. Mezi tyto informace patří i principy přiřazení příčin narušení provozování dráhy na jednotlivé strany. V kapitole 5.7.2.3 Prohlášení 2022 je určen pouze odkaz na vnitřní předpis provozovatele dráhy, na jehož základě se přiřazují kódy k jednotlivým narušením. Principy přiřazení příčin narušení provozování dráhy na jednotlivé strany v samotné kapitole 5.7.2.3 uvedeny nejsou. Úřad tedy dospěl k názoru, že z důvodů neuvedení veškerých povinných informací o postupech řešení sporů je kapitola 5.7 Prohlášení 2022 v rozporu s § 23 odst. 4 ve spojení s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1 písm. a).

Podle přílohy 2 předpisu D7 je za zpoždění způsobené výlukami zodpovědný provozovatel dráhy, takže hradí sankce za zpoždění způsobená výlukami ve prospěch dopravce. Takový postup je v souladu s § 4 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Námitka navrhovatelek tedy není důvodná, nicméně tato informace chybí v samotném Prohlášení 2022.

Zpoždění při obratech

Námítka navrhovatelek

Podle kapitoly 5.7.3.3 odst. 1 písm. a), resp. odst. 2 písm. a) čl. 16 smlouvy o provozování drážní dopravy a podle Přílohy „K“ části C Prohlášení 2022 se každý vlak daného dopravce zahrnutý do sankčního režimu vyhodnocuje samostatně. To v praxi mj. znamená, že zpoždění obrátové soupravy vyvolané plánovaným omezením provozování dráhy není v systému zohledněna, ale naopak jde k tíži dopravce. Takovýto postup je vůči dopravcům diskriminační.

System odměňování výkonu tak zpoždění vlaku při odjezdu z výchozí stanice následkem pozdního příjezdu obrátové soupravy či přechodu náležitostí (vč. personálu) způsobeným jakoukoli závadou na straně provozovatele dráhy, zejména však omezením provozování dráhy, vykazuje jako příčinu narušení na straně dopravce, ačkoliv se fakticky jedná o příčinu na straně provozovatele.

Námítka společnosti METRANS Diskriminace nákladní dopravy z obrátů a přípojů

METRANS dále k obrátům uvádí, že sankční systém upravuje Předpis pro operativní řízení provozu SŽDC D7, č. j. 50218/2014-011, účinný od 14. 12. 2014, ve znění pozdějších změn (dále jen

předpis D7), přičemž konkrétní způsob používání kódů narušení jízdního řádu při zdůvodnění zpoždění vlaku definovaných předpisem SŽDC D7 stanoví Metodický pokyn náměstka generálního ředitele pro řízení provozu k použití kódů narušení jízdního řádu při zdůvodnění zpoždění vlaku SŽ D7/MP1, č. j. 164358/2021-SŽ-GR-011, schválený dne 30. 11. 2021 (dále jen metodický pokyn).

METRANS a ČD Cargo napadají postup podle předpisu D7 a metodického pokynu. Podle jeho čl. 1 odst. 2 se kódy O3 a O9 (čekání na přípoj v rámci čekacích dob a obrat soupravy, hnacího vozidla, doprovodu vlaku) používají pro přípoje resp. pravidelné obraty pouze mezi vlaky osobní dopravy. Plánovat obraty hnacích vozidel a souprav vozů, nebo zajistit přípoje, musí nejen dopravci osobní, ale též nákladní. Stejně tak je nesporné, že též železniční nákladní doprava může mít přípoje. Nastavení sankčního systému je tedy jednak diskriminační vůči dopravcům provozujícím nákladní dopravu a jejím cílem je přinést úspory Správě železnic. Tím je sankční systém i v rozporu s vyhláškou č. 76/2017 Sb., § 33 odst. 1, resp. s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách i směrnicí 2012/34/EU.

RCC namítá, že odmítáním uznání zpoždění z omezení provozování dráhy pro následný vlak v případech, kdy dochází k přechodu vlakových náležitostí a zátěže ze zpožděného vlaku do další trasy, je porušen i § 23b odst. 2 písm. b) zákona o dráhách.

Vyjádření Správy železnic

V případě narušení při obratu soupravy v cílové (konečné) stanici, jde o narušení s odpovědností ze skupiny ostatní. Za obrat v konečné stanici však nelze považovat účelově přečíslované vlaky, kdy je uměle jeden vlak v nácestné stanici ukončen a zahájena jízda jiného vlaku jedoucího často ve stejné trase, což by výsledky systému mohlo zkreslit.

Plánované obraty se navíc uskutečňují především v osobní dopravě, neboť v nákladní dopravě v cílové stanici dochází k přechodu hnacího vozidla z jednoho vlaku na druhý, a to ještě většinou neplánovaně. Pro vyloučení zneužití je však možno zohlednit pouze obraty v cílové stanici zapracované v rámci sestavy jízdního řádu, nikoliv náhodně plánované přechody hnacích vozidel a personálu mezi jednotlivými vlaky podle aktuální provozní situace, nebo čekání na zpožděné spoje plánované ad hoc podle provozní situace.

Omezení použití kódu O3 a O9 v metodickém pokynu jen pro osobní dopravu je dáno skutečností, že aktuálně má stanovené, v jízdním řádu a pomůckách zapracované čekací doby a pevné obraty v konečných stanicích pouze osobní doprava. Pevné obraty v koncových stanicích ani čekací doby mezi vlaky nákladní dopravy doposud ze strany nákladních dopravců požadovány nebyly, tedy ani zapracovány. Tuto informaci pak Správa železnic později doplnila, že při podávání žádostí o kapacitu lze do žádostí uvést požadavek na plánované obraty hnacích vozidel a souprav vozů a přípoje v nákladní dopravě a běžně to i někteří dopravci provádí. Pro dopravce je závazný vnitřní předpis D7, který žádné takové omezení neobsahuje. Takové obraty, popř. přípoje je však nutno zapracovat do jízdního řádu včetně technologie stanice, aby bylo jasné, že jsou realizovatelné z hlediska kapacity dostupné infrastruktury. Čekání může způsobovat blokování staničních kolejí a tím snižovat propustnost železniční sítě. Z tohoto důvodu jsou i čekací doby uplatňovány v rádech maximálně nižších desítek minut. Při využití tohoto postupu se Správa železnic nijak nebrání úpravě metodického pokynu tak, aby odpovídal aktuálnímu stavu, což mělo být odstraněno během zkušebního provozu. Při tomto postupu nemůže dojít k účelové změně čísla vlaku, k tomu dochází pouze v režimu ad hoc „pod 3 dny“.

K námitce RCC ohledně porušení § 23b zákona o dráhách Správa železnic uvádí, že mezi tímto ustanovením a pravidly sankčního systému není souvislost. Narušení z důvodu zpožděného obratu je třeba zohlednit již při tvorbě jízdního řádu.

Princip změn čísel a tras

Správa železnic ke změnám tras uvádí, že v průběhu jízdního řádu jsou dopravcům přidělovány jednotlivé dostupné díly kapacity ve formě vlakových tras. Dopravce pak může trasy odříkat, zkracovat, popřípadě spojovat podle svých momentálních potřeb. Skládání tras je složení několika dříve přidělených tras do jedné nové trasy, přičemž dochází k zániku původních datových jízdních řádů a vzniku nového jízdního řádu. Skládáním tras nedochází ke změně časové polohy, geografické polohy ani původních čísel tras. Důsledkem skládání tras je vytvoření tabelárního jízdního řádu ad hoc vlaku pro složenou trasu.

Oproti tomu napojení tras je změna vazby mezi identifikátorem vlaku a identifikátorem datového jízdního řádu. Napojením nedochází k zániku původního datového jízdního řádu ani ke vzniku nového datového jízdního řádu, ke změně časové ani geografické polohy. Nedojde též k vytvoření nového tabelárního jízdního řádu.

Pokud však dopravce takto napojí trasy, může v místě napojení tras dojít ke skokovému časovému posunu, což má za následek vznik skokového zpoždění. Toto zpoždění je následně připsáno na vrub dopravce, jelikož si sám takto trasy poskládal.

Vypořádání námitek

Metodický pokyn obsahuje skutečnosti, na základě kterých jsou dopravcům udělovány sankce. Svým obsahem jde o informace o postupech řešení sporů. Metodický pokyn obsahuje i principy přiřazení příčin narušení provozování dráhy na jednotlivé strany, které v kapitole 5.7 Prohlášení 2022 uvedeny nejsou. Ty spočívají v zákazu použití kódů O3 a O9 v nákladní dopravě. Jak vyplývá z části tohoto rozhodnutí nadepsané *Neúplné informace o systému*, obsahem prohlášení o dráze musí být všechny povinné informace o postupech řešení sporů. V kapitole 5.7 Prohlášení 2022 ani není uveden odkaz na metodický pokyn jako vnitřní předpis provozovatele dráhy, na jehož základě se přiřazují kódy k jednotlivým narušením. Podle názoru Úřadu není podstatné, zdali je pro dopravce metodický pokyn závazný či nikoliv. Úřad tedy dospěl k názoru, že z důvodů neuvedení veškerých povinných informací o postupech řešení sporů je kapitola 5.7 Prohlášení 2022 v rozporu s § 4 odst. 3 písm. h) vyhlášky č. 76/2017 Sb., a dále s § 23 odst. 4 ve spojení s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1 písm. a).

Úřad se též vyjadřuje k obsahu metodického pokynu. Podle jeho názoru je zavedení odlišných pravidel pro osobní a nákladní dopravu diskriminační, tedy v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Vyhláška č. 76/2017 Sb., stejně jako příloha VI bod 2 stanovují, která ze stran zodpovídá za která zpoždění. Za zpoždění zapříčiněné vlakovým přípojem, respektive obratem v konečné stanici neodpovídá žádná ze stran bez ohledu na to, zda jde o dopravu osobní, či nákladní.

Úřad souhlasí se Správou železnic, že takovéto obraty a přípoje není možno realizovat náhodně, ale je nutno je zapracovat do požadavku na přidělení kapacity. Dopředu zapracované obraty je pak nutno zařadit jako vlakové přípoje resp. obraty v konečné stanici, za které neodpovídá žádná ze stran. Ostatní obraty za předem plánované považovat nelze a zpoždění pak bude muset být přiřazeno dopravci. V kapitole 5.7 musí být jasně a jednoznačně uvedeno, za jakých podmínek nebude zpoždění z obratů a přípojů přiřazeno dopravci, a to s ohledem na objednanou kapacitu, a nikoliv na druh dopravy.

K námitce CityRail, že dochází k přenášení zpoždění způsobené výlukami při obratu soupravy na následný vlak, Úřad uvádí, že je částečně důvodná. Podle § 4 odst. 3 písm. h) vyhlášky č. 76/2017 Sb., má být zpožděný obrat v konečné stanici jinou příčinou narušení provozování drážní dopravy, tedy zpoždění nejde na vrub ani dopravce ani provozovatele dráhy. Úřad připouští, že takováto informace přímo v kapitole 5.7 Prohlášení 2022 uvedena není. V dané kapitole je pouze uvedeno, že kódy jsou definovány v příloze 2 předpisu D7. K zákonnosti takovéto formy stanovení pravidel se Úřad vyjádřil v části *Nezahrnutí výluk do sankcí* tohoto rozhodnutí.

Ve skutečnosti se v nákladní dopravě postupuje podle pravidel uvedených v metodickém pokynu, na který se Prohlášení 2022 ani neodkazuje. O souladu postupu v něm stanoveném se zákonem o dráhách se Úřad vyjádřil v předchozích odstavcích.

Podle názoru Úřadu sankce za zpoždění při přechodu vlakových náležitostí a zátěže ze zpožděného vlaku do další trasy, nelze kvalifikovat jako porušení §23b odst. 2 písm. b) zákona o dráhách, jelikož podmínky pro omezení provozování dráhy se sankčním systémem přímo nesouvisejí.

Přiřazení příčin zpoždění z důvodů čekání na postrkovou službu

Námítky navrhovatelky IDS CARGO

IDS CARGO déle namítá, že sankční systém je demotivační a těžko ovlivnitelný. Z důvodu výluk byla zavedena veřejná postrková služba (dále jen VPS). Při jejím využití je dopravce v „Přehledu neodsouhlasených zdůvodnění narušení GVD“ zatím jen upozorňován na zpoždění způsobené přivěšením i odvěšením VPS. Z důvodu neschválení lokomotiv 240, 242, 365 k jejich použití v kombinaci s moderními lokomotivami je nutno využít obě lokomotivy VPS, vlaky čekají na VPS i několik hodin, což má za následek i nedodržení obrátů. Sankce pak budou mít negativní finanční dopad na dopravce. Zpoždění vznikne z důvodů na straně provozovatele dráhy, který neumožňuje kombinovaný provoz plně schválených typů lokomotiv elektrické trakce.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic ke zpoždění vzniklé IDS CARGO čekáním na VPS podotýká, že podle § 36 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., je povinností dopravce zajistit sestavení vlaku tak, aby jeho sestava neohrožovala bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy. Není možné sankcionovat provozovatele dráhy za to, že dopravce není s to dostát svým povinnostem a požaduje poskytnutí hnacích vozidel. Správa železnic umožňuje zdarma pomoc ve formě poskytnutí hnacích vozidel pro dosažení potřebného výkonu, poskytnutí však není časově garantováno. Rozhodnutí o použití VPS je v kompetenci dopravce. Ve věci schvalování některých kombinací hnacích vozidel Správa železnic uvádí, že žádné schvalování neprovádí a schválení si může dopravce zařídit sám. Povinnost schválení vyplývá z právních předpisů.

Vypořádání námitek

Úřad souhlasí s názorem Správy železnic, že podle § 36 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., je povinností dopravce zajistit sestavení vlaku tak, aby jeho sestava neohrožovala bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy. Poskytování postrkové služby je nad rámec povinností provozovatele dráhy a nelze efektivně provádět tak, aby ke zpoždění nedocházelo. Úřad neshledává v principech přiřazení příčin zpoždění za čekání na VPS na vrub dopravce porušení zákona o dráhách.

Konkrétní příklady vyhodnocení zpoždění

Příklady uvedené RCC

RCC uvedla několik příkladů nesprávného postupu Správy železnic u zpoždění vzniklého omezením provozování dráhy, kdy došlo k přechodu náležitostí a zátěže do další trasy.

1a) Vlak byl z důvodu omezení provozování dráhy provozované Správou železnic převzat již na území Polské republiky jako trasa ad hoc, a v ŽST Petrovice u Karviné se změnilo jeho číslo vlaku z důvodu výlukových opatření z čísla trasy ad hoc na vlak z ročního jízdního řádu. Ten byl považován za výchozí, zpoždění je však plně započítáno k tíži dopravce.

1b) Vlak byl převzat z infrastruktury DB Netz pod číslem 41399 opožděn, v ŽST Děčín hl. n. nákladové nádraží přešel do vlaku číslo 41357. Dopravci bylo přiznáno celé zpoždění včetně dalšího čekání na odjezd.

- 2) Zpoždění vzniklo k tíži dopravce následkem zastavení vlaku z důvodů hlášení diagnostiky závad (ASDEK), přičemž prohlídkou vozidel nebyla zjištěna závada.
- 3) Zpoždění vzniklo při zastavení vlaků před cílovou stanicí z důvodu obsazení koleje cizím dopravcem. Zpoždění je vykazováno neutrálně, bez zavinění Správou železnic.
- 4) Vlak dopravce byl v rozporu se zněním §22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ovlivněn jízdou osobního vlaku. Zpoždění je vykazováno neutrálně, bez zavinění Správou železnic.
- 5) V dalších případech jde zpoždění z důvodu obratu soupravy kód O9 u nákladního vlaku nesprávně k tíži dopravce.

Vyjádření Správy železnic

Ad 1a) Trasa vlaku 45263 je v jízdním řádu vedena jako trasa Zebrydowice - Bohumín Vrbice. Dne 13. 12. 2021 však dopravce datově předhlásil, že toho dne bude trasa 45263 výchozí ze ŽST Petrovice u Karviné. Dopravce v tomto případě nemůže argumentovat výlukovým opatřením, neboť v příslušném Rozkaze o výluce žádná opatření k vlaku 45263 uvedena nejsou. To znamená, že v rámci výluky toto opatření nebylo předem projednáno, dopravcem nebylo zpracováno a do Rozkazu o výluce tím pádem nebylo ani zapracováno. Pro Správu železnic tak dne 13. 12. 2021 šlo o výchozí vlak ze ŽST Petrovice u Karviné. Zpoždění ve výchozím dopravním bodě jde k tíži dopravce, jelikož dopravce nebyl připraven k odjezdu podle jízdního řádu. Výlučka v Polsku je z hlediska sankčního systému bezpředmětná, jelikož nejde o infrastrukturu Správy železnic. Zmiňovaná trasa 42231 je trasa končící v ŽST Petrovice u Karviné, byla vedena ve zbytkové kapacitě, a tudíž je ze sankčního systému vyjmuta. Uvedený přechod zátěže mezi vlaky 42231 a 45263 nebyl do jízdního řádu zapracován, což je logické, protože oba vlaky jsou podle jízdního řádu výchozí ze ŽST Zebrydowice a tedy přechod zátěže mezi vlaky v ŽST Petrovice u Karviné postrádá smysl. Navíc v době zpracování jízdního řádu pro vlak 45263 nebyla žádná informace o jízdě vlaku 42231 dne 13. 12. 2021. Z hlediska sankčního systému se jedná o dva samostatné vlaky. Pokud by byla trasa 45263 vedena dne 13. 12. 2021 v souladu s jízdním řádem ze ŽST Zebrydowice, bylo by zpoždění na příjezdu v ŽST Petrovice u Karviné evidováno na ostatní příčiny jako zpoždění předchozím provozovatelem dráhy.

Ad 1b) Vlak 41399 není v sankčním systému evidován, protože je ve zbytkové kapacitě. Trasa 41357 je vedena jako výchozí ze ŽST Děčín hl. n. nákl. n. - Lanžhot (- Štúrovo). Zpoždění ve výchozím dopravním bodě v případě, že dopravce nebyl připraven k odjezdu, jde k tíži dopravce. Čekání na přípoj vlaku 41399 nebylo do jízdního řádu vlaku 41357 zapracováno, protože v době konstrukce jízdního řádu vlaku 41357 nebyla známa žádná informace o jízdě vlaku 41399 dne 5. 1. 2022.

Ad 2) Diagnostická zařízení pro jedoucí vozidla tzv. ASDEK jsou schopna detekovat poruchy na pojezdu vozidel, které nejsou pouhým okem zjistitelné, ale mohou mít významný vliv na bezpečnost nebo na stav a kvalitu železničního svršku. Dodavatel zařízení ASDEK ručí za správnost vyhodnocených dat, tudíž podle výkladu k používání zařízení je závada zjištěná zařízením ASDEK vedena vždy k tíži dopravce a v rámci sankčního systému bude vzniklé zpoždění evidováno vždy na vrub dopravce. Ten je povinen závadu na vozidle (vlaku) následně odstranit. Správa železnic uvádí seznam závad, které může ASDEK vyhodnotit. Ne všechny z nich je možno odhalit pouhým pohledem. Při vyhodnocení jako nebezpečné pro provoz Správa železnic vlak zastaví a informuje dopravce o odhalené technické závadě. Další postup je v kompetenci strojvedoucího. Z pohledu Správy železnic je technickým zařízením garantováno, že se technická závada na vozidle vyskytuje.

Ad 3) Dopravce případ rozporoval v aplikaci ISOŘ Narušení GVD, tedy v rámci sankčního systému. Správa železnic rozpor analyzovala a uvedla, že příčinou zpoždění byl sled vlaků kód O8, což dopravce nerozporoval. Pokud by tak učinil, dostal by se případ k posouzení k arbitrovi. Dopravce však tuto možnost nevyužil.

Ad 4) Správa železnic se s ohledem na nečitelné podklady předpokládá, že se jednalo o zpoždění vlaku Nex 42510 ze dne 5. 1. 2022 ve stanici Břeclav přednádraží. Ten byl opožděn ve stanici Břeclav přednádraží o 42 minut z důvodu V1 - sestava vlaku dopravcem. Správa železnic označila nejprve jako příčinu zpoždění kód O8 - sled vlaků (ostatních důvody), jelikož před tímto vlakem v časovém rozmezí 7:05 - 7:45 projížděla skupina osobních vlaků. Dopravce to rozporoval a požadoval kód D3 – chybné řízení provozu s odpovědností na straně provozovatele dráhy. Správa železnic po důkladném šetření zjistila, že dopravce uvedl nepravdivou informaci o své připravenosti k odjezdu. Ohlásil přípravu k odjezdu na čas 6:48, namísto toho však vlak zastavil ve stanici Břeclav přednádraží v 6:52 a střídal lokomotivní četou. Strojvedoucí výpravčímu ohlásil 8:06 s pohotovost k odjezdu, a v 8:07 odjel. Případ překlasifikován na V1 - sestava vlaku dopravcem, protože důvodem pozdního odjezdu vlaku byla nepřipravenost dopravce k odjezdu v uvedený čas. Případ nebyl v době vyjádření uzavřen, dopravce jej může předat k posouzení arbitrovi.

Ad 5) Správa železnic k příkladům pod číslem 5 uvádí, že obrat v konečné stanici znamená, že vlak přijede do cílové stanice a ta samá souprava plánovaně odjíždí zpět. Tímto obratem nejsou účelově přečíslovávané vlaky, kdy je jeden vlak ad hoc v nácestné stanici ukončen a zahájena jízda jiného vlaku jedoucího často ve stejné trase. Navíc první vlak přijede podle jízdního řádu až několik hodin po odjezdu druhého vlaku a dopravce následně požaduje celé zpoždění druhého vlaku odůvodnit obratem v konečné stanici. Obrat soupravy lze užít pouze na plánované předem deklarované obraty v konečné stanici v rámci konstrukce jízdního řádu.

Vypořádání námitek

Předmětem tohoto řízení není posouzení, zda došlo v jednotlivých případech k poškození některé ze stran. Uvedené příklady posloužily k osvětlení problematiky a Úřad je využil při vypořádání jednotlivých námitek.

Výše sankce s ohledem na odřeknutí kapacity

Námítky navrhovatele

Vzhledem k výši sankce podle Přílohy „C“ části D čl. IV Prohlášení 2022 za nevyužitou a odřeknutou kapacitu dráhy 0,60 Kč/vlkm je pro dopravce ekonomicky výhodnější odřící přidělenou kapacitu dráhy a žádat o nové přidělení ad hoc, než čelit sankcím. To je však důsledek nesprávně nastaveného systému, který neplní svoji funkci.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic nabízí dopravcům různé produkty přidělení kapacity dráhy, rozhodnutí je tak na dopravci a jeho obchodních zájmech.

Rozhodnutí o tom, který produkt Správy železnic dopravce využije, je čistě obchodním rozhodnutím dopravce. Pokud dopravce dopředu již plánuje využití dráhy v rozporu s přiděleným dílem její kapacity, a přesto si o ni požádá, a znemožní její využití ostatním, mělo by jeho jednání podléhat sankci. Navrhovatelka si v zásadě stěžuje na možnost sankce udělené za to, že nebude jednat v souladu s platnou legislativou.

Vypořádání námitek

Podle názoru Úřadu není sankce nepřiměřeně vysoká, navíc je čtyřnásobně vyšší v neprospěch Správy železnic. Pokud je pro dopravce výhodnější odřící kapacitu, může využít tuto možnost. Úřad neshledal ve výši sankcí rozpor se zákonem o dráhách.

Vyloučení některých vlaků ze systému

Námítky navrhovatele

Trasy ad hoc nelze ani teoreticky zařadit do sankčního systému, protože jde o trasy pro přidělení ve zbytkové kapacitě. Tyto trasy nejsou po dopravní stránce rovnocenné trasám řádného přidělu kapacity do ročního jízdního řádu, jelikož s těmito trasami nikdy nepočítají výlukové jízdní řády provozovatele dráhy.

Vyloučení tras v režimu ad hoc ze sankčního systému tyto trasy zvýhodňuje oproti řádným žádostem do ročního jízdního řádu, což je v rozporu s § 34 odst. 1 a § 34a odst. 1 zákona o dráhách a znevýhodňuje tím dopravce v nákladní dopravě. Vzniká zde nezákonná diskriminace dopravců využívajících kapacitu přidělenou do jízdního řádu oproti dopravcům využívajícím čistě zbytkovou kapacitu. K narušení však může bezpochyby dojít k odpovědnosti a z důvodu na straně dopravce u kteréhokoliv vlaku, jak podle jízdního řádu, tak ve zbytkové kapacitě.

Vyloučení některých vlaků ze sankčního systému (soupravových, manipulačních, lokomotivních, služebních) s přidělenou roční kapacitou je diskriminací žadatelů o přidělení kapacity, neboť vznikají rozdíly mezi dopravci, provozujícími odlišné druhy vlaků. V tom vzniká podle navrhovatele rozpor s § 33 odst. 1, § 34 odst. 1 a § 34a odst. 1 zákona o dráhách.

ČD Cargo dále namítá, že nezahrnutím vlaků využívajících zbytkovou kapacitu dráhy v režimu ad hoc je porušen čl. 29 odst. 3) směrnice 2012/34/EU požadující rovnocenné a nediskriminační zpoplatnění. Cílem pravidel by mělo být prosazování pravidelného předvídatelného plánování, a nikoliv k motivaci pro využití zbývající dostupné kapacity dráhy. Sankční systém zřejmě směřuje proti spravedlivé hospodářské soutěži i ke znevýhodnění samotné Správy železnic.

Vyjádření Správy železnic

Rozhodnutí o podání žádosti o kapacitu do jízdního řádu, nebo využití přidělu ad hoc, případně ad hoc pod 3 dny je plně v kompetenci dopravce. Ve lhůtě pod 3 dny není možno zajistit trasu s vyřešením všech konfliktů, proto takové vlaky mají nejnižší prioritu a není u nich reálně garantovat dodržení jízdního řádu. Proto nemohou být v sankčním systému. Správa železnic tento produkt nabízí nad rámec svých zákonných povinností na přání dopravců.

Vyjmutí produktu žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“ je patrné z ustanovení kapitoly 4.5.3 Prohlášení 2022, kde je uvedeno, že konflikty u trasy ve zbytkové kapacitě se řeší v rámci operativního řízení a tedy není možné garantovat přidělený jízdní řád. Je nutno rozlišovat ad hoc žádosti a žádosti ve zbytkové kapacitě dráhy. Ad hoc žádosti (které nejsou ve zbytkové kapacitě dráhy) ze sankčního systému vyjmuty nejsou.

Správa železnic také nesouhlasí s tvrzením ČD Cargo, že sankční systém je nastaven vůči části nákladních dopravců diskriminačně a nespravedlivě. Výběr různých způsobů přidělení kapacity není možné chápat jako diskriminaci, neboť všem dopravcům jsou přístupné všechny produkty za stejných dopředu známých podmínek.

Správa železnic nesouhlasí s názorem navrhovatele, že vyloučení některých druhů vlaků ze sankčního systému je v rozporu s platnou legislativou. Správa železnic vycházela ze zkušeností z okolních států, kde je patrná tendence pojmout do sankčních systémů jen takové vlaky, u kterých je největší zájem na dodržování jízdního řádu.

Vlaky soupravové, manipulační, lokomotivní, služební a vlečkové jsou ze sankčního systému vyjmuty, jelikož se jedná většinou o jízdy vlaků neobchodního charakteru. Jejich prioritou jízdy je z hlediska řízení provozu, až za vlaky osobní dopravy a nákladními expresními vlaky či průběžnými nákladními vlaky. O vyjmutí těchto druhů vlaků ze sankčního systému bylo rozhodnuto již v roce 2019 a dopravci byli o tomto kroku na setkání s dopravci opakovaně informováni a doposud nevznesli námitky.

Správa železnic nesouhlasí s názorem, že by ekonomicky motivovala ke krátkodobé a nahodilé rezervaci kapacity dráhy namísto dlouhodobého plánování. Sankční systém finančně motivuje dopravce k dlouhodobému plánování. Sankční systém nepodporuje zájmy dopravců využívat svůj přidělený díl kapacity nahodile v průběhu dne podle momentálních potřeb, jelikož to by vedlo proti zajištění spravedlivé hospodářské soutěže na železnici a snahám o zvýšení výkonu železniční sítě.

Vypořádání námitek

Vlaky Ad hoc

Podle čl. 48 odst. 1 směrnice 2012/34/EU provozovatel infrastruktury odpoví na žádosti ad hoc o individuální trasy vlaků co nejdříve, nejpozději však do pěti pracovních dnů. Na něj navazuje bod 2 písm. b) přílohy VI směrnice 2012/34/EU provozovatel infrastruktury sdělí železničním podnikům jízdní řád sítě, na jehož základě budou vypočítávána zpoždění, nejméně pět dní před jízdou vlaku. Vnitrostátní úprava provedená v § 34b odst. 1 zákona o dráhách pouze požaduje potvrzení přijetí žádosti do 5 pracovních dnů od jejího doručení. Z uvedeného vyplývá, že ani směrnice 2012/34/EU, ani zákon o dráhách nepředpokládají přidělení kapacity v kratší době než v pětidenní lhůtě. Podle kapitoly 4.5.3 Ad hoc žádosti Prohlášení 2022 nabízí Správa železnic produkt: *„žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“, kdy doba od přijetí žádosti do prvního požadovaného dne odjezdu vlaku je kratší jak tři pracovní dny (včetně dne podání žádosti).“* Tento nabízený produkt je nad rámec povinností uložených jak směrnici, tak zákonem o dráhách. Za těchto podmínek ani nelze po Správě železnic požadovat, aby pro tyto vlaky zpracovala jízdní řád. Tato skutečnost je uvedena v posledním odstavci kapitoly 4.5.3: *„pro žádosti „pod 3 dny“ je na rozhodnutí provozovatele dráhy, zda přidělí ad hoc trasy s vyřešením konfliktů (např. přidělí nabídkové trasy ve zkonstruované poloze), nebo přidělí trasy ve zbytkové kapacitě dráhy s vyřešením konfliktů v rámci operativního řízení provozu.“* Jelikož pro tyto vlaky jízdní řád zpracován není, nelze je ani zařadit do sankčního systému. Na základě těchto úvah dospěl Úřad k závěru, že nezařazení vlaků *ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“ ve zbytkové kapacitě dráhy s vyřešením konfliktů v rámci operativního řízení provozu* není v rozporu se zákonem o dráhách.

Podle § 34b odst. 1 zákona o dráhách přiděluje přidělcem po nabytí platnosti jízdního řádu **zbývající dostupnou kapacitu dráhy** na základě žádostí doručených po dni nabytí platnosti jízdního řádu. Podle kapitoly 5.7.2 Sledování výkonu Prohlášení 2022 nejsou do sankčního systému zahrnuty vlaky ve zbytkové kapacitě. Z použitých termínů není jasné, zda pod pojmem *vlaky ve zbytkové kapacitě* jsou zahrnuty pouze vlaky *ve zbytkové kapacitě dráhy s vyřešením konfliktů v rámci operativního řízení provozu*, nebo vlaky, jimž byla přidělena *zbývající dostupná kapacita dráhy* ve smyslu § 34b odst. 1 zákona o dráhách. Přidělování trasy obecně podle § 34b zákona o dráhách zahrnuje mnohem širší skupinu tras, než přidělení trasy *ve zbytkové kapacitě dráhy s vyřešením konfliktů v rámci operativního řízení provozu*. Použitá terminologie je nejasná a dává provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení, který by mohl vést k diskriminaci žadatelů ve smyslu čl. 56 odst. 2 směrnice 2012/34/EU. Na základě výše uvedeného dospěl Úřad k závěru, že kapitola 5.7.2 použitím nejasného výrazu nespĺňuje podmínku nediskriminačního pravidla, proto je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 2.

Ostatní vlaky nezahrnuté do systému

Jak namítají navrhovatelky, podle kapitoly 5.7.2 Sledování výkonu Prohlášení 2022 nejsou do sankčního systému zahrnuty soupravové, manipulační, lokomotivní, služební vlaky. Podle Úřadu čl. 35 příloha VI směrnice 2012/34/EU ani § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách nedovolují vyloučení některých vlaků. Podle čl. 35 odst. 1 směrnice 2012/34/EU systémy zpoplatnění infrastruktury povzbuzují železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Cílem systému odměňování výkonu podle bodu 2 písm. a) přílohy VI směrnice 2012/34/EU je, aby bylo dosaženo dohodnuté úrovně výkonu. Z uvedeného vyplývá, že cíl se zaměřuje na úroveň sítě, a nikoliv pouze na výsledky kvality dopravců ve vztahu k jejich zákazníkům. Úřad nemůže souhlasit s názorem Správy železnic, že ze sankčního systému lze vyloučit jízdy vlaků neobchodního charakteru. Podle názoru Úřadu tyto vlaky mohou, stejně jako vlaky ostatní, negativně ovlivňovat úroveň výkonů sítě. Jelikož sankční systém zahrnuje pouze vlaky osobní dopravy, expresní a průběžné nákladní vlaky je kapitola 5.7.2.3 Prohlášení 2022 diskriminační pro dopravce provozující pouze některé druhy vlaků. Z tohoto důvodu Úřad shledal rozpor kapitoly 5.7.2.3 s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 3.

Podle čl. 3 bodu 2c směrnice 2012/34/EU jsou údržbou železniční infrastruktury práce, jejichž účelem je zachovávat stav a provozuschopnost stávající infrastruktury. Účelem služebních vlaků je provádění činností spojených se zajištěním provozuschopnosti infrastruktury. Z hlediska směrnice 2012/34/EU tyto vlaky čerpají kapacitu určenou pro údržbu infrastruktury. Z tohoto důvodu nepovažuje Úřad za nutné tyto vlaky do sankčního systému zařadit.

Předpokládané sankce

Námítky navrhovatelek

Sankční systém je nastaven s předvídaným výnosem, což dokládá zápis ze setkání Správy železnic s dopravci ze dne 1. 12. 2021, strana 9, bod 2. Správa železnic nepředpokládá, že by dopravci fakticky mohli modifikovat své jednání tak, aby negativním dopadům předešli. Správa železnic presumuje výslednou sankci ve svůj prospěch. Navíc zde hrozí křížové financování dopravců osobní dopravy ze strany dopravců nákladní dopravy s přidělenou kapacitou do ročního jízdního řádu. K tomu ještě LOKORAIL dodává, že dopravce postižený výlukou kromě postižení sankčním systémem může být pokutován i přepravcem za nesplnění závazku v rámci smluvních vztahů.

Vyjádření Správy železnic

Podle Správy železnic je sankční systém nastaven tak, aby byl finančně neutrální na úrovni provozovatele dráhy a dopravců. To bylo prezentováno již při jednání s dopravci a dokládají to i rozdílné sazby pro Správu železnic a pro dopravce. Nastavení systému bylo provedeno tak, aby systém byl finančně neutrální. Proto Správa železnic nastavila vyšší sazby pro jí způsobená narušení.

Celkový objem finančních prostředků v rámci sankčního systému, tedy součet plateb všech stran, se předpokládá ve výši 20 mil. Kč ročně. Navrhovatelkami tvrzený finanční zisk Správy železnic je nepochopením a nezakládá se na pravdě.

Správa železnic aktivně sleduje důvody a příčiny jí způsobených narušení provozování drážní dopravy, ze strany dopravců takový postup zatím nevnímá. To samozřejmě začíná negativně dopadat do finanční vyrovnanosti systému, kdy narušení provozování drážní dopravy ze strany Správy železnic klesá, zatímco u dopravců má opačný trend. Zachovávání finanční neutrality vede ke zvyšující se sankci z té strany, která se snaží se o minimalizaci narušení, zvýhodňování těch, kteří tento záměr ignorují.

Správa železnic k námitce údajného křížového financování osobní a nákladní dopravy uvádí, že jde o zkreslení skutečností a nepochopení smyslu sankčního systému. Sankcionován ten, kdo způsobuje taková narušení, která vedou ke zpoždění. V žádném případě se tak nejedná o křížové financování osobní dopravy dopravou nákladní. Při stejném narušení provozování osobní i nákladní dopravy budou oba hradit stejnou výši sankce. Rozdíl je tedy jen v rozsahu narušení provozování drážní dopravy jednotlivými dopravci.

Vypořádání námitek

K námitce navrhovatelek, že sankční systém je nastaven s předvídaným výnosem, Úřad uvádí, že takovýto stav nepovažuje za nezákonný. Jak bylo odůvodněno v části nadepsané *Absence pobídek* tohoto rozhodnutí, sankční systém musí být navenek neutrální. Aby toho bylo dosaženo, stanovila Správa železnic sankce ve svůj neprospěch v poměru 4:1 ve prospěch dopravců.

Fikce souhlasu dopravce

Námítka navrhovatelek

Navrhovatelky napadají podmínky uvedené v odstavci kap. 5.7.4.3. Prohlášení 2022, podle kterých se považuje absence vyjádření ze strany dopravce ve stanovené lhůtě za jeho souhlas. Takové jednání je podle nich nástroj konstrukce domněnek, kterého může být použito s ohledem na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 4. 3. 2020, sp. zn. 32 Cdo 1287/2018 toliko v obecně závazném právním předpisu. Přenášením důkazního břemene na dopravce je ze strany Správy železnic diskriminačním jednáním. Nadto dopravce zpravidla nedisponuje dostatečnými důkazními prostředky pro svá tvrzení, přičemž jejich pořizování může být časově a finančně náročné. Dopravce by tedy byl fakticky nucen na proces případného přezkoumání důvodů sankce rezignovat.

Vypořádání námitek

V kapitole 5.7.4.3 Prohlášení 2022 je uvedena věta: „**Pokud se dopravce v této lhůtě k příčinám zpoždění nevyjádří, jsou přiřazené kódy příčin zpoždění považovány za dopravcem odsouhlasené.**“ Fráze „považuje se za“ v citované větě je fikcí souhlasu. Použití právních domněnek a fikcí je podle judikatury Nejvyššího soudu vyhrazeno zákonodárci.

V navrhovatelkami zmíněném rozsudku Nejvyššího soudu sp. zn. 32 Cdo 1287/2018 se uvádí: „*Již v rozsudku ze dne 3. 12. 2008, sp. zn. 32 Cdo 2536/2007 (jenž je, stejně jako ostatní rozhodnutí Nejvyššího soudu zde citovaná, dostupný na jeho webových stránkách), Nejvyšší soud uzavřel, že právní domněnka je konstrukce, která může být založena pouze zákonem a jejímž důsledkem je za podmínek zákonem stanovených nutnost bezpodmínečně nebo podmíněčně předpokládat existenci něčeho, o čem není jisté, že je, nebo dokonce je jisté, že není. V rozsudku ze dne 18. 3. 2010, sp. zn. 23 Cdo 5508/2007, pak shodně dovedl, že zákonem stanovená právní domněnka a fikce zavazuje soud, aby buď bezpodmínečně nebo podmíněčně pokládal za dané něco, o čemž není jisté, že je, nebo dokonce je jisté, že není, a navázal úvahou, že konstrukce domněnek, jejich charakteru i následků, které jsou s nimi spojeny, přísluší toliko právu. Vysvětlil, že v procesním právu se neuplatňuje zásada „vše je dovoleno, co není zakázáno“; působí zde naopak zásada opačná, připouštějící možnost odchylných dohod jenom tam, kde to procesní právo umožňuje. Ujednání stran modifikující důkazní břemeno, tj. institut veřejnoprávního civilního práva procesního, by proto bylo možné pouze tehdy, pokud by takovou možnost občanský soudní řád připouštěl. S ohledem na to, že zákonná úprava předpokládající dohody o důkazním břemenu neexistuje, nelze takovou dohodu uzavřít.*“

Nejvyšší soud v citovaném rozsudku dále uvedl: „*Odvolací soud v projednávané věci tyto judikatorní závěry nerespektoval a posouzení, kdy bylo dílo řádně ukončeno a kdy bylo předáno, založil právě na ujednání ve smlouvě o dílo, jehož obsah posoudil jako fikci. Lze pro pořádek poznamenat, že výrazem „má se za to“ se v zákoně vyjadřuje vyvratitelná právní domněnka,*

zatímco pro fikci se užívají výrazy „považuje se za“ nebo „hledí se na“, ve zde souzené věci však jde (mělo by jít) o výsledek výkladu smlouvy, tedy o poznatek, jaká vůle smluvních stran byla projevena. Citované judikatorní závěry se ostatně vztahují též na možnost sjednat vyvratitelnou právní domněnku.“

Z citovaného rozsudku Nejvyššího soudu vyplývá, že nelze uzavřít dohodu, která by obsahovala použití fikce souhlasu či právní domněnku. I když se dopravce žádným způsobem nevyjádřil, považuje se jeho reakce za souhlas. Text může maximálně časově omezit právo rozporovat přiřazení příčiny zpoždění Správou železnic, s tím, že k námitkám uplatněným po uplynutí 10denní lhůty se nepřihlíží. Proto je výše zmíněný postup rozporný se zákonem a tím pádem diskriminační vůči dopravcům. Na základě výše uvedeného dospěl Úřad k závěru, že kapitola 5.7.4.3 je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 4.

Nepoměr lhůt

Námítky navrhovatele

Navrhovatelky napadají diskriminační nepoměr lhůt. Dopravce je povinen reagovat na stanovisko Správy železnic ve lhůtě 10 pracovních dní, zatímco Správa železnic má povinnost projednat a posoudit sporný případ ve lhůtě 45 dní. Dopravci jsou tímto nepoměrem diskriminováni, navíc Správa železnic, na rozdíl od dopravců, disponuje odborným personálem školeným právě pro výkon těchto činností. Dopravci nemohou plnohodnotně provádět kontrolu příčin narušení zadávaných Správou železnic, jelikož jim jsou poskytovány pouze údaje o vlacích daného dopravce, ze kterých však nelze dovodit celkový obraz železniční sítě. To může vést některé dopravce až k rezignaci na zevrubné vyhodnocování příčin zpoždění a k akceptaci sankční příčiny určené Správou železnic.

Vyjádření Správy železnic

Provozovatel dráhy povinen umožnit dopravci vyjádřit se k příčinám vzniklého zpoždění. Zákon sice výslovně neuvádí lhůtu, ta nemůže být bezbřehá. Proto je tato lhůta nastavena na 10 pracovních dní, po jejím uplynutí se má za to, že s určením příčiny souhlasí. Původně nastavená lhůta 5 pracovních dní byla přezkoumána ze strany Úřadu a shledána jako přiměřená, Správa železnic ji však sama prodloužila. Úřad v řízení sp. zn. UPDI-RPD0004/18 a Úřad shledal lhůtu 10 kalendářních dní za přiměřenou.

Správa železnic vyvinula aplikaci, kterou zdarma zpřístupnila dopravcům, kde se veškeré narušení jízdního řádu dopravcům prezentuje a dopravce tak jednoznačně vidí, jakou příčinou je vzniklé zpoždění zdůvodněno. Zároveň má možnost ihned se k danému vyjádřit. Pokud dopravce nemá potřebu se ke kódům zpoždění vyjadřovat, systém všechna zpoždění po uplynutí lhůty automaticky uzavře s kódem, který byl v systému pořízen zaměstnancem Správy železnic. To je běžná praxe v podobných obchodních vztazích. Jinak by nebylo možné ani vyhodnocení jízdy uzavřít. Například v Německu se přiřazené kódy zpoždění při nesouhlasu dopravce s provozovatelem konzultují telefonicky, a pokud s tím dopravce přesto nesouhlasí, musí vyplnit webový formulář s odůvodněním a odeslat jej na příslušnou adresu provozovateli.

Nepoměr lhůty pro vyjádření dopravce a následné vyjádření Správy železnic v délce 45 dní vychází z toho, že zatímco ze strany dopravce je lhůta 10 pracovních dní určena pro pouhé vyjádření nesouhlasu s návrhem uvedeného kódu bez nutnosti doložení jakýchkoliv důkazů, je lhůta pro Správu železnic určena k přezkoumání nesouhlasu dopravce a k obstarání důkazů pro potvrzení či vyvrácení jeho nesouhlasu. Důkazní břemeno je v tomto případě zcela na straně Správy železnic.

V této lhůtě musí provozovatel sporný případ prošetřit a zjistit si všechny potřebné technické podklady od odborných složek a výslechy účastníků k posouzení případného sporu. Rozdílné lhůty k vyjádření jsou v sankčním systému od začátku a dopravci o nich byli od začátku pravidelně informováni. Správa železnic dále popisuje skutečnosti týkající se nestranného mimosoudního

řešení sporu uvedené v rozhodnutí č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ, ze dne 15. 6. 2018 v řízení sp. zn. UPDI- RDP0004/17.

Správa železnic nesouhlasí s názorem, že je na dopravce přenášeno důkazní břemeno. Podle ní je naopak důkazní břemeno na její straně. Dopravce vyjadřuje toliko nesouhlas s navrženým zdůvodněním narušení a uvádí důvod narušení, který podle jeho názoru odpovídá realitě. To pak Správa železnic prověří, takže důkazní břemeno nese ona. Správa železnic disponuje většinou potřebných podkladů, (dopravní dokumentace, záznamy zabezpečovacích zařízení, hovory ze záznamových zařízení apod.), ze kterých lze většinu sporných záležitostí rozklíčovat a přiřadit odpovídající kód narušení.

Vypořádání námitek

Jak vyplývá z vyjádření Správy železnic, důkazní břemeno je tak v tomto případě zcela na straně Správy železnic. Zatímco ze strany dopravce je lhůta 10 pracovních dní určena pro vyjádření pouhého nesouhlasu s návrhem, je lhůta pro Správu železnic určena k přezkoumání nesouhlasu dopravce a k obstarání důkazů pro potvrzení či vyvrácení nesouhlasu dopravce. Navíc Úřad v řízení sp. zn. UPDI-RPD0004/18 shledal lhůtu 10 kalendářních dní za přiměřenou. Nepoměr lhůt vychází z rozdílných činností, které je nutno v uvedených lhůtách vykonat. Rozsah činnosti, kterou musela Správa železnic vykonat, je i patrná z jejího vyjádření ke konkrétním případům, která uvedla navrhovatelka RCC. Těmto případům je věnována část nadepsaná *Konkrétní příklady vyhodnocení zpoždění* tohoto rozhodnutí. S ohledem na rozdílný rozsah činností, které je nutné ve lhůtách vykonat, neshledává Úřad nepoměr lhůt za diskriminační.

Netransparentní postavení arbitra

Námítky navrhovatelek

Navrhovatelky dále namítají, že v Prohlášení 2022 není uvedeno, kdo vykonává funkci nestranného arbitra, jaká mají být pravidla pro jeho určení, na základě jakých předpisů a podkladů má arbitr rozhodovat, a možnost dopravce na určení arbitra participovat. Dopravce též nemá možnost předložení věci arbitrovi nikterak zabránit.

ČD Cargo dále napadá případ, kdy arbitr nerozhodne o odpovědnosti žádné ze stran. Sankční systém pak neplní svoji funkci, přináší pouze umělé navýšení nákladů dopravců a vzniká zde prostor pro zneužití systému. Řízení před arbitrem je v Prohlášení 2022 nastaveno zcela netransparentně nikoliv nestranně, tedy v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) zákona dráhách.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic uvádí, že nestranné mimosoudní řešení sporů v rámci sankčního systému zajišťuje Institut Jana Pernera, o.p.s. (http://www.perner.cz/index_IJP.html). Jeho zástupci byli dopravcům osobně představeni, informace o institutu je oznámena na portále provozování dráhy <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=1943220>.

Správa železnic s ním má uzavřenou smlouvu, která stanoví způsob předávání podkladů k posouzení sporných případů, lhůty za vyřízení sporných případů a sankce za jejich nedodržení. Rozhodnutí arbitra jsou transparentní a vždy odborně i legislativně odůvodněná.

Ve věci rozhodnutí arbitra bez určení odpovědnosti Správa železnic uvádí, že smyslem jeho rozhodování je nalezení správného stavu věci. Může však dojít i k situaci, kdy ani jedna ze stran nemusí mít pravdu, což je nutno v podmínkách ošetřit. Správa železnic nesouhlasí s názorem, že sankční systém je v rozporu s přílohou VI odst. 2 písm. g) směrnice 2012/34/EU nebo s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

Správa železnic považuje za bezdůvodnou snahu společnosti METRANS zabránit rozhodování sporu arbitrem, zejména pokud je dopravce přesvědčen o své pravdě. Takovéto jednání je nejen proti smyslu sankčního systému, ale i proti národní i evropské legislativě.

Vypořádání námitek

Podle směrnice 2012/34/EU, přílohy IV oddílu 5 obsahuje zpráva o síti informace o postupech řešení sporů a systému odměňování výkonu. Mezi takové informace bezpochyby patří údaj o tom, který subjekt zajišťuje funkci nestranného mimosoudního řešení sporů, jež Správa železnic označuje jako arbitr. Absence této informace omezuje žadatele na jejich právech například napadat jeho nestrannost. Nezákonost absence povinných údajů byla podrobně zdůvodněna v části nazvané *Neúplné informace o systému* tohoto rozhodnutí. Úřad dospěl k názoru, že z důvodu neuvedení arbitra v kapitole 5.7 Prohlášení 2022 je tato kapitola diskriminační vůči dopravcům a tím v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1 písm. b).

Úřad souhlasí se Správou železnic, že povinnost nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů vychází z § 23 odst. 4 a § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Pokud se dopravci nejeví rozhodování sporu efektivní, nemusí se k příčinám zpoždění stanoveným Správou železnic vyjadřovat. V takovém případě k postoupení arbitrovi nedojde. Navrhovatelky nepředložily žádné důkazy dokládající porušení nestrannosti a zneužívání tohoto institutu. Jediným zákonným požadavkem na mimosoudní řešení sporů je nestrannost, z toho důvodu je výběr arbitra v kompetenci Správy železnic.

Pokud existují ustanovení předpisů jiných než právních, jež jsou zásadní pro rozhodování arbitra, pak musí být příslušná ustanovení součástí prohlášení o dráze, a v případě předpisů vydaných podle § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách, je třeba na ně v prohlášení o dráze alespoň odkázat. Arbitr totiž může posuzovat případ podle těchto provozovatelem jednostranně vydaných předpisů, čímž může být narušena jeho nestrannost. Skutečnost, že takové předpisy existují, vyplývá z příkladu přiřazení příčin zpoždění, který uvedla navrhovatelka RCC, a je popsán v části *Konkrétní případy vyhodnocení zpoždění* pod bodem 2). V tomto případě vzniklo zpoždění následkem zastavení vlaku z důvodů hlášení diagnostiky závad (ASDEK), přičemž prohlídkou vozidel nebyla zjištěna závada. Přesto Správa železnic toto zpoždění přiřadila k tíži dopravce, což odůvodnila následujícím: „*Dodavatel zařízení ASDEK ručí za správnost vyhodnocených dat, tudíž dle výkladu k používání zařízení je závada zjištěná zařízením ASDEK vedena vždy k tíži dopravce a v rámci sankčního systému bude vzniklé zpoždění evidováno vždy na vrub dopravce.*“ Z uvedeného vyjádření vyplývá, že při rozhodování příčin zpoždění při hlášení závady z diagnostiky dochází automaticky k přiřazení příčiny zpoždění k dopravci. Informace o takovém postupu však v Prohlášení 2022 uvedena není.

Pravidla postupu při hlášení závady z diagnostiky jsou povinnou informací o postupech řešení sporů a systému odměňování výkonu, a tedy povinnou součástí prohlášení o dráze. Její absence omezuje žadatele na jejich právech například napadat jejich diskriminační účinek. Nezákonost absence povinných údajů byla podrobně zdůvodněna v části nazvané *Neúplné informace o systému* tohoto rozhodnutí. Úřad dospěl k názoru, že z důvodu neuvedení pravidel postupu při hlášení závady z diagnostiky v Prohlášení 2022 je kapitola 5.7 diskriminační vůči dopravcům a tudíž v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1 písm. c).

Vyjádření PDV

Společnost PDV uvádí, že je provozovatelkou drah Trutnov hlavní nádraží - Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice, a že nemá s dopravcem CityRail, a.s., uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy na žádné z těchto drah. V případě uplatnění systému odměňování výkonu (sankční systém PDV) by nejdříve provozovatel dráhy musel postupovat podle článku 5.7.1.1. Ten zavedení sankčního systému PDV podmiňuje závazkem dopravce na uvedený systém přistoupit.

PDV informuje všechny smluvní dopravce o omezení provozování dráhy a s každým dopravcem pak přizpůsobuje individuální přístup při výlukách využitím jízd v nočním provozním sedle. V případě vzniku by tento problém byl řešen na úrovni odpovědných zaměstnanců společnosti PDV

a dopravce a postupovalo by se podle uzavřené smlouvy. PDV se k sankčnímu systému Správy železnic uvedeném v kapitolách 5.7.3.3, 5.7.4.3 a v příloze „K“ části C nemůže vyjadřovat. PDV postupuje podle kapitoly 5.7.4.1 a podle Přílohy „K“, části B. Zde je stanoven arbitr včetně kontaktu, pro případ mimosoudního řešení sporu.

Na závěr odpovědi PDV uvádí, že navrhovatelky rozporují ustanovení v Prohlášení 2022 pouze v částech, které se přímo týkají provozovatele dráhy Správy železnic.

Vypořádání námitek

Podle § 33 odst. 3 písm. k) ve spojení § 23 odst. 4 zákona o dráhách je zavedení sankčního systému obligatorní. Nelze ho ponechat na uvážení dopravce, zda k takovému systému přistoupí. Podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách se při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy nelze odchýlit od obsahu prohlášení o dráze. Pokud PDV v případě výluk upravuje se souhlasem dopravců jízdní řád tak, aby bylo možno zajistit provoz i v těchto případech, neshledává v jejím postupu Úřad rozpor se zákonem o dráhách. V dalším Úřad odkazuje na část *Sankční systém PDV a PKPCI* tohoto rozhodnutí.

Podle § 34e zákona o dráhách může posouzení souladu prohlášení o dráze navrhnout žadatel. Jeho definice zahrnuje mnohem širší okruh, než pojem provozovatel dráhy. Zde Úřad odkazuje na část *II. Účastníci řízení* tohoto rozhodnutí. Návrh navrhovatelky CityRail je legitimní.

V. Závěr

Námítky navrhovatele

S ohledem na veškeré výše uvedené skutečnosti navrhovatelky konstatují, že sankční systém, jakož i vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy podle přílohy „K“ části C Prohlášení 2022, jsou v rozporu se zákonem o dráhách, a Úřad by tak měl podaným návrhům vyhovět a rozhodnout o nesouladu napadených částí se zákonem o dráhách.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic ve svém závěrečném shrnutí uvedla, že sankční systém je provozován již čtvrtým rokem, byl opakovaně představen dopravcům, kteří se mohli zapojit do jeho nastavování. Sankční systém vychází z platné legislativy, byl vytvořen na základě rozhodnutí Úřadu a prošel jeho přezkumem. Je nastaven motivačně pro Správu železnic i dopravce, kteří by se měli snažit o minimalizaci narušení provozování drážní dopravy a tím přispět k minimalizaci zpoždění. Žádný z účastníků ve svém podání neuvedl žádný relevantní argument, který by dokazoval rozpor sankčního systému s ustanovením nebo i jen cíli platné legislativy. Navrhovatelky nepřinesly žádný důkaz o tom, že by sankční systém vykazoval nějaké rozpory se zákonem o dráhách a že by jeho zavedení mohlo přivodit fatální důsledky.

Vypořádání námitek

Úřad prověřil veškeré návrhy v celém rozsahu. Dospěl přitom k závěru, že sankční systém není v Prohlášení 2022 specifikován dostatečně komplexně, určitě a jednoznačně. Některé informace jsou uvedeny pouze ve vnitřních předpisech Správy železnic, některé zcela chybí. Dále Úřad shledal dílčí rozpory se zákonem o dráhách spočívající v nedovolené fikci souhlasu dopravce, nezahrnutí všech vlaků a všech dopravců do systému a nereflektování zákazu odchylky smlouvy o provozování drážní dopravy od prohlášení o dráze. Na základě výše uvedeného Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrokové části.

Zdůvodnění lhůt stanovených Úřadem

Úřad se též zabýval stanovením lhůty, po jejímž uplynutí nelze použít předmětné části Prohlášení 2022, u nichž shledal Úřad rozpor se zákonem o dráhách. Přestože samotné texty týkající se

vybraných osobních a nákladních vlaků zahrnutých do sankčního systému kapitoly 5.7.2.3, o nichž bylo rozhodnuto ve výroku č. 3, lze upravit pouhým administrativním zásahem, k rozšíření sankčního systému na ostatní vlaky bude navíc nutno upravit příslušný elektronický systém. Kromě toho dopravci musí být o rozšíření kategorií zahrnutých vlaků dopředu dostatečně informováni. Na základě výše uvedeného Úřad stanovil lhůtu 90 dnů jako přiměřenou s ohledem na předmět, rozsah a obsah těchto změn.

Ostatní texty kapitoly 5.7 Prohlášení 2022 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 i obsah těchto změn.

Úřad dále uvádí, že podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách po uplynutí stanovených lhůt již nelze příslušné části kapitoly 5.7 Prohlášení 2022, v uvedeném rozsahu použít.

Poučení

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

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

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

Vyvěšeno dne: 8. 3. 2022

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 8. 3. 2022 do 23. 3. 2022

Rozdělovník

- Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1
- PDV RAILWAY a.s., IČO 22792597, Blahoslavova 937/62, 40001 Ústí nad Labem
- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., IČO 47675977, Betonářská 580/14, 712 00 Ostrava
- CityRail, a.s., IČO 24199010, Magistrů 202/16, 14000 Praha 4
- Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s. IČO 05663041, U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava
- Cargo Motion s.r.o., IČO 28270304, Vinařického 116/15, 702 00 Ostrava
- Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., IČO 01569236, Žerotínova 1132/34, 130 00 Praha 3
- EP Cargo a.s., IČO 24721166, náměstí Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4
- Retrack Czech s.r.o., IČO 06229026, Matyášová 2215, 560 02, Česká Třebová
- IDS CARGO a.s., IČO 27820017, Albertova 229/21, 779 00 Olomouc, ze dne 20. 1. 2022
- LOKORAIL, a.s., IČO 36564443, Horárska 12, 821 09 Bratislava
- ČD Cargo a.s., IČO 28196678, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7
- METRANS Rail s.r.o., IČO 26361485, Podleská 926, 104 00 Praha 10

Ostatním účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou.

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