



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Obvodní soud pro Prahu 1 rozhodl samosoudkyně Mgr. Petrou Lukáškovou ve věci

žalobkyně: **České dráhy, a.s.**, IČO 70994226
sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1

za účasti účastníků řízení:

1. **Správa železnic, státní organizace**, IČO 70994234, (dříve Správa železniční dopravní cesty, státní organizace) sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
2. **ARRIVA vlaky s.r.o.**, IČO: 28955196, Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8
3. **KŽC Doprava, s.r.o.**, IČO 27423069, sídlem Meinlova 336, 190 16 Praha 9,

o žalobě proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. RPD005/19 (žaloba podle části V. o. s. ř.)

t a k t o :

- I. Výrok 5. rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. RPD005/19, se podle § 152 odst. 6 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, mění tak, že zní celý nově takto:

„Změna Prohlášení 2020, příloha „C“ část C bod IV – nové znění bodu - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavec IV. 5 je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře stanovuje Správě železnic, že Změnu Prohlášení 2020, přílohu „C“ část C bod IV – nové znění bodu - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV. 5, v uvedeném rozsahu nelze použít.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře neshledal rozpor přílohy „C“ část C bod IV - nové znění bodu - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV.3, IV.4 a IV.6 Změny Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.

V ostatních částech se podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 4. března 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. RPD005/19 potvrzuje a rozklady proti němu se zamítají.

- II. 1. Nebyl shledán rozpor přílohy „C“ část C bod IV – nové znění bodu – Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV.1 a IV.2 Změny č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, č. j. 70522/2019-SŽDC-GR-O5 účinné ode dne 1. 12. 2019 se zákonem o dráhách.
2. Tento rozsudek nahrazuje rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře č. j. UPDI-2424/20/KP, sp. zn. UPDI-RPD005/19 ze dne 19. 6. 2020 a výrok 4. rozhodnutí UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. UPDI-RPD005/19 ze dne 4. 3. 2020.

- III. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů tohoto řízení

O d ů v o d n ě n í :

1. Žalobou došlou zdejšímu soudu dne 12. 8. 2020 se žalobkyně, České dráhy a. s. (dále jen „ČD“), domáhala změny rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (UPDI) ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. RPD005/19, kterým UPDI rozhodl o tom, že neshledal rozpor přílohy „C“ části C bod IV - nové znění bodu – Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV. 3 až IV. 6 Změny prohlášení 2020 se zákonem o dráhách. Žalobou napadla citované rozhodnutí podle § 244a zák. č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu, v platném znění (dále jen „o.s.ř.“), když jde o žalobu podle části V. o.s.ř. proti rozhodnutí ÚPDI podle § 34e zák. č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen „ZoD“). ČD navhly, aby soud nahradil výrok rozhodnutí č. j. UPDI-2424/20/KP svým rozhodnutím tak, že výrok 5. rozhodnutí UPDI ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. RPD005/19 se podle § 152 odst. 6 písm. a) zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „SprŘ“), mění tak, že zní celý nově takto: „Změna Prohlášení 2020, příloha „C“ část C bod IV – nové znění bodu - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV. 5 je v rozporu s § 33 odst. 1 ZoD. UPDI stanovuje Správě železnic, státnímu podniku (dále jen „SŽ“), že Změnu Prohlášení 2020, přílohu „C“ část C bod IV - nové znění bodu - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV. 5, v uvedeném rozsahu nelze použít. UPDI neshledal rozpor přílohy „C“ část C bod IV – nové znění bodu - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV.3, IV.4 a IV.6 Změny Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách. V ostatních částech se podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 SprŘ, rozhodnutí ÚPDI ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. RPD005/19 potvrzuje a rozklady proti němu se zamítají.“ Žalobkyně, ČD, podala žalobu s odůvodněním, že byla rozhodnutími UPDI

jako orgánu veřejné moci dotčena na svých právech jednak výrokem č. 5 rozhodnutí UPDI ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. RPD005/19 (dále jen „rozhodnutí č. j. UPDI-0797/20/ZA“), který zní: „Úřad neshledal rozpor přílohy „C“ části C bod IV - nové znění bodu - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV.3 až IV.6 Změny prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.“, jakož i odůvodněním uvedeného výroku, jednak b) rozhodnutím předsedy UPDI ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP, sp. zn. RPD005/19 (dále jen „rozhodnutí č. j. UPDI-2424/20/KP“ nebo „rozhodnutí o rozkladu“) v rozsahu, v jakém výrok č. 5 rozhodnutí UPDI-0797/20/ZA potvrdil a rozklad ČD proti němu zamítl. (Rozhodnutí č.j. UPDI-0797/20/ZA a rozhodnutí o rozkladu dále jen „napadená rozhodnutí“) UPDI v dané věci rozhodoval podle § 34e ZoD o souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách.

2. Pokud jde o věcnou a místní příslušnost zdejšího soudu ve věci samé, vycházel soud z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 5. 2014, č. j. 1 As 28/2014 – 62, že prohlášení o dráze je jednostranným soukromoprávním jednáním a k žalobě proti rozhodnutí příslušného správního orgánu o prohlášení o dráze jsou příslušné soudy podle části V. o.s.ř. Příslušnost civilních soudů k soudnímu přezkumu posuzování rozhodnutí správních orgánů o souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách podle části V. o.s.ř. konstatoval i zvláštní senát podle zák. č. 131/2002 Sb., o rozhodování některých kompetenčních sporů, v usnesení ze dne 20. 10. 2015, č. j. Konf 3/2015-13. Místně příslušným je Obvodní soud pro Prahu 1, podle § 250 odst. 1 písm. c) o.s.ř., protože se nepoužije písm. a), ani b) téhož odstavce a řízení před UPDI zahájil sám UPDI ex offio, sídlící v obvodu zdejšího soudu stejně jako žalobkyně, ČD.
3. Účastníky řízení podle § 250a o. s. ř. krom Českých drah a.s. jako žalobce jsou další účastníci správního řízení před UPDI předcházejícího vydání rozhodnutí ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP, sp. zn. RPD005/19, tj. Správa železnic, státní organizace, dopravci, kterým bylo doručováno do vlastních rukou, společnost ARRIVA vlaky s.r.o., IČO: 28955196, společnost KŽC Doprava, s.r.o., IČO 27423069, a všichni ostatní dopravci oprávnění provozovat drážní dopravu na dráze celostátní a dráhách regionálních provozovaných Správou železnic, jejichž seznam žalobkyně předložila.
4. Pokud šlo o včasnost podání žaloby, vyšel soud z kopie příchozí zprávy datové schránky rozhodnutí ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP, sp. zn. RPD005/19, že rozhodnutí UPDI ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP, sp. zn. RPD005/19, bylo Českým drahám a. s. doručeno datovou schránkou dne 19. 6. 2020. Dvouměsíční lhůta k podání žaloby podle § 247 odst. 1 o. s. ř. byla dodržena, když žalobkyně, společnost České dráhy, a.s., podala dne 12. 8. 2020 zdejšímu soudu podle části V. o.s.ř. žalobu č. j. 1932/2020-O25 ze dne 11. 8. 2020 proti uvedeným částem rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále též jen „UPDI“), č.j. UPDI-0797/20/ZA, ze dne 4. 3. 2020, a č. j. UPDI-2424/20/KP, ze dne 19. 6. 2020.
5. Účastnice řízení č. 2, ARRIVA vlaky s.r.o. ve vyjádření k žalobě uvedla, že se plně ztotožňuje s vyjádřeními a argumentací v napadených rozhodnutích UPDI, stejně tak jako ve vyjádřeních UPDI k podané žalobě pro soud a současně k předmětu soudního řízení, kterým je zpoplatnění prostor zařazených jako součást dráhy, z hlediska směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU se jedná o součást infrastruktury, přičemž v této části je směrnice transponovaná do přílohy vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem

zařízení služeb. Ostatní skupiny prostor, jako jsou ostatní prostory železniční stanice, zařazené jako zařízení služeb ve smyslu přílohy II bodu 2 písmena a) směrnice 2012/34/EU, respektive jako provozní součásti železničních stanic ve smyslu § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb., a všechny ostatní prostory, které nepodléhají regulaci z hlediska zákona o dráhách (např. komerční pronájmy pro obchody, restaurace, byty apod.) předmětem řízení nejsou. Ceny za užití infrastruktury a zařízení služeb jsou regulovány a ceny za užití ostatních prostor regulovány nejsou. SŽ zařadila v souladu s platnými předpisy a judikaturou přístupové komunikace pro cestující ve vlaku osobní dopravy do skupiny jako součást infrastruktury (součást dráhy), a vydáním Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a jízdní řád 2020, účinného od 14. 12. 2018, vydaného státní organizací Správa železniční dopravní cesty (dále jen Původní prohlášení 2020) je poprvé zpoplatnila (do té doby nebyly zpoplatňovány).

6. Ve vyjádření účastníka řízení č. 3, KŽC Doprava, s.r.o., k žalobě ČD zaznělo, že se účastník č. 3, KŽCD zcela ztotožnil s podanou žalobou a jejím doplněním ze dne 1. 9. 2020 včetně důvodů uvedených ČD.
7. Soud k návrhu UPDI řízení přerušil do vydání rozhodnutí SDEU o předběžných otázkách, když v řízení ve věci samé a v řízeních vedených zdejší soudem pod sp. zn. 19 C 99/2018, 41 C 259/2018, 41 C 116/2020, resp. sp. zn. SDEU – C – 221/21 a C 222/21, když v uvedených řízeních se SŽ či ČD domáhaly podle části V. o.s.ř. nahrazení rozhodnutí UPDI o nezákonnosti prohlášení o dráze. Soudci SDEU položily předběžnou otázku z důvodu, zda je opětovné projednávání zákonnosti prohlášení o dráze před obecnými soudy podle části V. o.s.ř. v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. 11. 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, a zda by místo toho nemělo docházet k soudnímu přezkumu podle soudního řádu správního.
8. Jak soud zjistil z dokumentu SŽ, č. j. 70522/2019-SŽDC-GŘ-O5 Změna č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 ze dne 1. 12. 2019, SŽ zveřejnila pod č. j. 70522/2019-SŽDC-GŘ-O5 Změnu č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 ze dne 1. 12. 2019, viz. https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/50158882/prohlaseni-o-draze-2020-2.zmena_ozn%C3%A1men%C3%AD.pdf/b8405623-6b37-4680-b031-22f6fabdcd26 (dále jen „Změna č. 2“).
9. Jak soud zjistil z rozhodnutí UPDI ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. RPD005/19, výrokem č. 5 rozhodnutí UPDI ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. RPD005/19, UPDI prohlásil, že neshledal rozpor přílohy „C“ části C bod IV - nové znění bodu - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV.3 až IV.6 Změny prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.“
10. Jak soud zjistil z rozhodnutím předsedy UPDI ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP, sp. zn. RPD005/19, předseda UPDI výrok č. 5 rozhodnutí UPDI-0797/20/ZA potvrdil a rozklad ČD proti němu zamítl. UPDI ve shora uvedených rozhodnutích postupoval podle § 34e ZoD o souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách.

11. Jak soud zjistil ze Změny č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 ze dne 1. 12. 2019, č. j. 70522/2019-SŽDC-GR-O5, Novelizační bod 43. Změny č. 2 na str. 44 obsahuje čl. IV. 2, který stanoví: „IV.2 Cena za přístupové komunikace se pro každý konkrétní vlak vypočítá podle následujícího kalkulačního vzorce: $Cpk = \Sigma(Znprk \times mpk \times Nzn15n = 11)$, kde: Cpk = cena za přístupové komunikace v železničních stanicích a zastávkách v celé trase vlaku [Kč] $Znprk$ = základní cena za jedno plánované zastavení vlaku osobní dopravy pro nástup a/nebo výstup cestujících v železničních stanicích a zastávkách kategorie „n“ [Kč/zastavení*t] mpk = hmotnost vlaku pro výpočet ceny za přístupové komunikace [t] (viz článek IV.5) Nzn = plánovaný počet zastavení vlaku osobní dopravy pro nástup a/nebo výstup cestujících v železničních stanicích a zastávkách kategorie „n,, (viz článek IV.2) 6. Proměnnou mpk – hmotnost vlaku pro výpočet ceny za přístupové komunikace definuje čl. IV.5, obsažený v novelizačním bodě 43. Změny č. 2 na str. 45, který praví: „IV.5 Hmotnost vlaku pro výpočet ceny za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy mpk [t] je celková hmotnost vlaku (viz článek II.6.1) snížená o hmotnost činných hnacích vozidel bez možnosti přepravy cestujících podle REVOZ a zaokrouhlená na celé tuny nahoru. Zdrojem informací o vozidlech zařazených ve vlaku jsou data, pořízená dopravcem v IS CompoST v souladu s pravidly uvedenými v předpise SŽDC Is 10. Hmotnost vlaku slouží jako srovnávací měřítko pro diferenciaci zpoplatnění každého plánovaného zastavení vlaku osobní dopravy podle jeho obsaditelnosti.“
12. Jak soud zjistil z rozkladu žalobkyně, ČD, ze dne 18. 3. 2020, č. j. 641/2020-O25 (včetně přílohy) proti rozhodnutí UPDI č. j. UPDI-0797/20/ZA, existovaly výrazné rozdíly mezi hmotnostmi různých řad (typů) drážních vozidel se stejnou obsaditelností (množstvím míst k sezení). Dopravce s těžším vozidlem zaplatí vyšší cenu za komunikace podle čl. IV v novelizačním bodě 43. Změny č. 2 než dopravce s lehčím vozidlem, ačkoliv by každý z nich nasadil vozidlo se stejnou obsaditelností jako ten druhý, takže každý z nich by mohl přivést stejné množství cestujících, kteří by přístupové komunikace znečistili stejně, a tak generovali stejné náklady provozovatele na údržbu těchto komunikací. V případě stejné obsaditelnosti vozidel by dopravce s lehčím vozidlem i dopravce s těžším vozidlem generovali stejné náklady na údržbu komunikací, avšak dopravce s těžším vozidlem by platil více, tudíž by se na umoření těchto nákladů v jejich celkovém rozsahu podílel ve větším rozsahu než dopravce s lehčím vozidlem. Z uvedených důvodů je konstrukce ceny za užití komunikací podle čl. IV.2 ve vazbě na čl. IV.5 novelizačního bodu 43 Změny č. 2 diskriminační, tj. v rozporu s § 33 odst. 1 ZoD, neboť různé dopravce, kteří by generovali stejné náklady, zpoplatní nedůvodně rozdílnou výslednou cenou. Koeficient podle čl. IV.5 by má zohlednit obsaditelnost vlaku, tj. součin počtu sedadel ve vlaku a koeficientu předpokládajícího průměrnou hmotnost cestujícího 80 kg. Uvedený koeficient se používal při tvorbě zprávy o brždění, která měla stanovit, zda plně obsazený vlak s vozidly o určité hmotnosti při daných sklonových poměrech na trati a účinnosti brzd bezpečně zastaví, když se jedná o hodnotu běžně v železničním provozu používanou.
13. Po právní stránce soud vycházel ze zákonných ustanovení zákona o drahách. Podle § 33 ZoD je přidělcce kapacity dráhy celostátní nebo dráhy regionální povinen zveřejnit podmínky užívání takové dráhy v prohlášení o dráze podle § 33 ZoD.
14. Podle § 34e ZoD dopravci jsou oprávněni podat UPDI návrh, aby rozhodl, zda je PoD v souladu se zákonem o drahách.

15. Podle § 32 odst. 3 ZoD je přidělcem provozovatel dráhy, u dráhy vlastněné státem jako v tomto případě, SŽ, která zveřejnila pod čj. 70522/2019-SŽDC-GŘ-O5 Změnu č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 ze dne 1. 12. 2019 - viz https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/50158882/prohlaseni-o-draze-2020-2.zmena_ozn%C3%A1men%C3%AD.pdf/b8405623-6b37-4680-b031-22f6fabdcd26).
16. Právní úprava prohlášení o dráze v zákoně o dráhách představuje transpozici úpravy zprávy o síti ze směrnice EP a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Přístupové komunikace pro cestující podle odrážky šesté Přílohy I. směrnice 2012/34/EU resp. podle odst. 1 bodu 6 přílohy vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, představují součást železniční infrastruktury - dráhy, ačkoliv z hlediska stavebního práva mohou představovat např. součást budov železničních stanic nebo přilehlých pozemků, na nichž se stavba, těleso dráhy vůbec nenachází. Náklady na provozování přístupových komunikací pro cestující, zejména jejich úklid, jsou přímo ovlivněny množstvím cestujících, kteří tyto komunikace užívají.
17. Soud žalobě žalobkyně ČD vyhověl tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku, množství cestujících, které do stanice vlaky přivezou nebo z ní odvezou, je ovlivňován obsaditelností vlaků, tj. množstvím míst k sezení, nikoliv hmotností prázdného vlaku obecně, jak uvádí čl. IV.5. novelizačního bodu 43. Změny č. 2. Ve svém rozkladu č.j. 641/2020-O25 z 18. 3. 2020 (včetně přílohy) proti žalovanému rozhodnutí č.j.: UPDI-0797/20/ZA, přiloženém k žalobě č. j. 1932/2020-O25 ČD prokázaly výrazné rozdíly mezi hmotnostmi různých řad (typů) drážních vozidel se stejnou obsaditelností (množstvím míst k sezení). Z rozkladu č.j. 641/2020-O25 a jeho přílohy plyne, že dopravce s těžším vozidlem zaplatí vyšší cenu za komunikace podle čl. IV v novelizačním bodě 43. Změny č. 2 než dopravce s lehčím vozidlem, ačkoliv by každý z nich nasadil vozidlo se stejnou obsaditelností jako ten druhý, takže každý z nich by mohl přivést stejné množství cestujících, kteří by přístupové komunikace znečistili stejně, a tak generovali stejné náklady provozovatele na údržbu těchto komunikací. V případě stejné obsaditelnosti vozidel by dopravce s lehčím vozidlem i dopravce s těžším vozidlem tak generovali stejné náklady na údržbu komunikací, ale dopravce s těžším vozidlem by platil vyšší cenu, a tedy by se na umoření těchto nákladů v jejich celkovém rozsahu podílel ve větším rozsahu než dopravce s lehčím vozidlem. Z uvedených důvodů je konstrukce ceny za užití komunikací podle čl. IV.2 ve vazbě na čl. IV.5 novelizačního bodu 43 Změny č. 2 diskriminační, a tedy v rozporu s § 33 odst. 1 ZoD, neboť různé dopravce, kteří by generovali stejné náklady, zpoplatní nedůvodně rozdílnou výslednou cenou. Koeficient podle čl. IV.5 by tedy neměl zohledňovat ani tak skutečnou hmotnost prázdného vlaku, ale skutečně spíše obsaditelnost, tedy součin počtu sedadel ve vlaku a koeficientu předpokládajícího průměrnou hmotnost cestujícího 80 kg. (Takový koeficient se např. běžně používal při tvorbě zprávy o brzdění, která měla stanovit, zda plně obsazený vlak s vozidly o určité hmotnosti při daných sklonových poměrech na trati a účinnosti brzd bezpečně zastaví. Jedná se tedy o hodnotu tradičně běžně v železničním provozu používanou.)
18. Podle § 250b odst. 1 o.s.ř. s žalobou jsou spojeny ke společnému řízení další žaloby, které byly podány ve věci, o níž správní orgán rozhodl stejným rozhodnutím dříve, než o ní soud prvního stupně rozhodl. Podle odst. 2 cit. ust. v průběhu řízení před soudem nesmí

být změněn okruh účastníků, jaký tu byl v době rozhodnutí správního orgánu; to neplatí, došlo-li za řízení před soudem k procesnímu nástupnictví (§ 107 a 107a). Podle odst. 3 cit. ust. návrh, o němž rozhodl správní orgán, nesmí být v průběhu řízení před soudem měněn.

19. Žalobou došlou soudu dne 12. 8. 2020 se SŽ jako žalobkyně, domáhala na soudu rozhodnutí podle části V. o.s.ř. s odůvodněním, že SŽ jako žalobkyně je nezákonně dotčena rozhodnutím UPDI ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/P, sp. zn. UPDI-RPD005/19 a výrokem 4. rozhodnutí ze dne 4. 3. 2020, UPDI č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. UPDI-RPD005/19, že výrokem č. 4 rozhodnutí orgánu I. stupně, jakož i výrokem rozhodnutí, kterými bylo rozhodnuto o potvrzení výroku 4. rozhodnutí orgánu I. stupně byla podle § 246 odst. 1 o.s.ř. nezákonně dotčena SŽ na svých právech, tudíž navrhla, aby soud namísto rozhodnutí vydaných v rozporu s právními předpisy vydal rozsudek ve znění: „I. Nebyl shledán rozpor přílohy „C“ část C bod IV – nové znění bodu – Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV.1 a IV.2 Změny č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, č. j. 70522/2019-SŽDC-GŘ-O5 účinné ode dne 1. 12. 2019 se zákonem o drahách. II. Tento rozsudek nahrazuje rozhodnutí UPDI ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP, sp. zn. UPDI-RPD005/19 a výrok 4. rozhodnutí ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. UPDI RPD005/19.
20. Soud má se zřetelem k § 250b odst. 1 o.s.ř. za spojené věci vedené pod sp. zn. 27 C 188/2020 a 35 C 82/2020, neboť SŽ podala u zdejšího soudu pod sp. zn. 35 C 82/2020 žalobu podle části V. o. s. ř., jíž se domáhá nahrazení týchž rozhodnutí jako ČD, tj. rozhodnutí UPDI ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, a rozhodnutí předsedy UPDI ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP. Shora uvedené spory se týkají týchž rozhodnutí správních orgánů, přičemž v pořadí druhá věc byla podána sic ve stejný den, avšak z časového hlediska později, tudíž ji soud připojil ke své sp. zn. 27 C 188/2020.
21. Jak soud zjistil z vyjádření UPDI k žalobě SŽ podané původně pod sp. zn. 35 C 82/2020, že zpoplatnění bylo zavedeno v rozporu s článkem 9 nařízení Komise (EU) 9015/909 a systém zpoplatnění není předvídatelný. Žalobkyně SŽ byla povinna stanovit ceny podle nařízení Komise (EU) 2015/909 za účelem jejich zveřejnění v Původním prohlášení 2020. Krátce na to zveřejnila Změnu prohlášení 2020 s cenami navýšenými v průměru o 11%. Žalobkyně SŽ byla povinna provést novou kalkulaci a navýšení ceny zdůvodnit, což podle UPDI neprovedla, tudíž s odkazem na stanovisko generálního advokáta SDEU podmínky pro jejich uskutečnění splněny nebyly. Změna nebyla v zaváděcím plánu, nebyla odůvodněna v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/909 a nešlo o reakci na mimořádné okolnosti. Změna byla v rozporu s nařízením Komise (EU) 2015/909, tedy s cenovým předpisem, tedy v rozporu s § 23 odst. 1 písm. c) a d), prohlášení 2020 ani Změna prohlášení 2020 neobsahovala pravidla pro výpočet ceny v rozporu § 23 odst. 3 písm. c) ZoD.
22. Jak soud zjistil ze Stanoviska generálního advokáta ve věci rozhodnutí SDEU C-453/20, ačkoliv v konkrétním případě SDEU žádost o rozhodnutí o předběžných otázkách pro nepřislušnost UPDI zamítl, šlo o stejný případ, kdy žalobkyně službu nezpoplatnila a vyhradila si právo jí kdykoliv zpoplatnit. Generální advokát Manuel Campos Sánchez-Bordona vydal k žádosti dne 16. 12. 2021 své stanovisko, ve kterém odkázal na článek 252 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen SFEU) je úlohou generálních advokátů předkládat veřejně, zcela nestranně a nezávisle odůvodněná stanoviska ve věcech, které

podle statutu SDEU vyžadují jeho účast. Podle článku 253 SFEU jsou soudci a generální advokáti Soudního dvora vybíráni z osob, které poskytují veškeré záruky nezávislosti a které splňují všechny požadavky nezbytné k výkonu nejvyšších soudních funkcí v jejich zemích nebo jsou obecně uznávanými znalci práva. Generální advokáti nejsou advokáty v obecném slova smyslu, neobhajují zájmy stran, ani zájmy členských států EU ani zájmy veřejnosti či samotné Evropské unie. Generální advokát je významnou funkcí zřízenou u SDEU. Důvodem pro zřízení této funkce bylo to, že řízení před Soudním dvorem bylo od počátku jednostupňové bez možnosti podání opravného prostředku. Bylo tedy důležité získat ve věci právní názor odlišný od názoru stran a názoru rozhodujícího soudu. Přidělený generální advokát vydává ve věci své stanovisko, v němž zpravidla analyzuje dosavadní vývoj unijního práva ve vztahu k dotčeným právním otázkám a navrhuje Soudnímu dvoru rozhodnutí ve věci. V bodech 71 - 84 stanoviska generální advokát odůvodňuje své právní názory k předběžné otázce položené UPDI v rámci jednoho správního řízení: zda směrnice 2012/34 umožňuje provozovateli infrastruktury jednostranně změnit v neprospěch dopravců výši poplatků za použití železniční infrastruktury nebo zařízení služeb. Generální advokát v bodech 72 - 75 stanoviska upozorňuje na článek 31 odst. 3 první pododstavec směrnice 2012/34, podle kterého u minimálního přístupového balíku „se poplatky stanoví ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy“. Podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2012/34 musí být ve zprávě o síti, kterou přijímá provozovatel infrastruktury, uveden rámec zpoplatnění a pravidla zpoplatnění. Dále generální advokát pod bodem 78 stanoviska zdůraznil, že do výpočtu uvedených poplatků musí být zahrnuty příslušné prvky uvedené v příloze I a musí být přihlédnuto k ustanovením článku 29 a následujících směrnice 2012/34 a k prováděcímu nařízení (EU) 2015/909 od okamžiku, kdy vstoupilo v platnost. Tento bod pak odkazuje na prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/909 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy (dále jen nařízení (EU) 2015/909). V bodě 79 generální advokát pokračuje: Prováděcí nařízení stanoví metodiku, podle které musí být každá změna poplatků odůvodněna změnou základních činitelů, na jejichž základě lze stanovit přímé náklady. Provozovatel infrastruktury je může na základě tohoto požadavku a v souladu s uvedeným nařízením aktualizovat nebo přezkoumat. První věta tohoto bodu pak v poznámce pod čarou odkazuje na bod 17 preambule nařízení (EU) 2015/909, dle kterého: z různých důvodů, jako je růst produktivity, šíření nových technologií nebo lepší porozumění příčinné souvislosti nákladů, by měl být výpočet přímých nákladů aktualizován nebo pravidelně přezkoumáván mimo jiné v souladu s nejlepší mezinárodní praxí. Pod body 80 – 83 generální advokát připouští, že směrnice 2012/34 nestanoví časové meze pro aktualizaci těchto poplatků a zpráva o síti může být aktualizována podle potřeby. Podle její přílohy IV bodu 2 směrnice 2012/34 musí obsahovat „informace o změnách poplatků, o kterých již bylo rozhodnuto, nebo které se předpokládají“. Změna poplatků je tedy závislá na tom, co je s předstihem uvedeno ve zprávě o síti. Tím je zajištěno, že železniční podniky budou mít k dispozici „předvídatelné systémy zpoplatňování a mít přiměřená očekávání ohledně vývoje poplatků za infrastrukturu“. Zde je odkaz na bod 18 preambule (EU) 2015/909 dle kterého: Vzhledem k tomu, že železniční podniky potřebují předvídatelné systémy zpoplatňování a mají přiměřená očekávání ohledně vývoje poplatků za infrastrukturu, měl by provozovatel infrastruktury poskytnout zaváděcí plán pro železniční podniky, které provozují vlakové služby, u kterých může dojít ke značnému zvýšení jejich poplatků po přezkumu provádění stávajících způsobů výpočtu, pokud takový zaváděcí plán požaduje regulační subjekt. Pod bodem 82 stanoviska pak generální advokát nevyklučuje, že by v důsledku nepředvídatelných okolností bylo nutné změnit poplatky dříve a aktualizovat jejich hodnoty tak, aby odpovídaly těmto okolnostem nebo změnám přímo vynaložených

nákladů. V poznámce pod čarou pak uvádí jako příklad krizi vyvolanou covidem-19 s následkem snížení poptávky po železničních službách. Komise provozovatelům infrastruktury doporučila pobídky jako „prominutí, snížení nebo odložení splatnosti poplatků za přístup k železniční infrastruktuře a její užívání“. Z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429, 2020/2180 a 2021/1061, která byla vydána, se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19, a poskytování slev se dovoluje. V bodě 83 stanoviska se pak považuje vztah mezi stanovením časových období ve zprávě o síti a žádostmi železničních podniků o přístup k infrastruktuře za symbolický. Generální advokát pod bodem 84 stanoviska dospěl k závěru že: provozovatel infrastruktury může, splní-li určité věcné, procesní a časové požadavky, změnit výši poplatků za použití železniční infrastruktury. Generální advokát pak svoje stanovisko uzavřel odpovědí na položené otázky takto: 2) Provozovatel infrastruktury může změnit výši poplatků za použití železniční infrastruktury nebo zařízení služeb, pokud takovou změnu odůvodní v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/909 ze dne 12. června 2015 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy a v souladu s rozhodnutími nebo předpoklady o takové změně obsaženými ve zprávě o síti, ledaže jde o reakci na mimořádné okolnosti. Generální advokát se také zabýval odpovědí na otázku, zda je vůči žalobkyni přímo aplikovatelná směrnice, v případě že není řádně transponována do národních předpisů. Dospěl k závěru, že pro provozovatele infrastruktury kvalifikovaného jako státní subjekt, bez ohledu na jeho právní formu, jsou ustanovení směrnice 2012/34, která mají přímý účinek, závazná. Stanovisko generálního advokáta se v tomto případě aplikuje se zřetelem ke skutečnosti, že SDEU rozhoduje o předběžných otázkách týkajících se výhradně předpisů Evropské unie, nikoliv předpisů národních. V tomto případě je národním předpisem výměr MF, který práva na změnu ceny za užití dráhy upravuje ve prospěch dopravců. Výměry MF nebylo možno zamezit navýšením cen. V Původním prohlášení 2020 ani ve Změně prohlášení 2020 především nebyl uveden rozsah přístupových cest. Pokud by skutečně byly poplatky v Původním prohlášení 2020 stanoveny ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy, musel by existovat důvod, pro který byly navýšeny vydáním Změny č. 2 ze dne 28. 11. 2019. Takový důvod, který generální advokát přirovnává ke krizi způsobené pandemií covid-19 (začala až v březnu 2020) nebyl. V Původním prohlášení 2020 ani ve Změně prohlášení 2020, žalobkyně jej neuvedla ani ve správním řízení sp. zn. RPD005/19. Principy stanovení cen jsou uvedeny v kapitole 6.1 Původního prohlášení 2020. V této kapitole se pouze stroze uvádí, že předmětné ceny jsou cenami za regulované služby rovnocenné a nediskriminační pro všechny žadatele a že podléhají věcnému usměrnění, jehož rozsah je vymezen platným výměrem MF. Soud zjistil ze stanoviska generálního advokáta SDEU, konkrétně bodu 84, že změny cen uvedené shora nevyšloučil.

23. Jak soud zjistil z čl. 27 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. 11. 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, používá termín zpráva o síti, zatímco v transponovaných ustanoveních § 33 ZoD se používá termín prohlášení o dráze. Směrnice 2012/34 používá termíny železniční podnik a provozovatel infrastruktury, zatímco zákon o dráhách dopravce a provozovatel dráhy. SŽ plní jak funkci dopravce, tak provozovatele dráhy. UPDI vykonává funkce regulačního subjektu podle čl. 56 směrnice 2012/34. Z hlediska platné legislativy lze rozdělit prostory v železničních stanicích do třech skupin. První skupinou jsou prostory zařazené jako součást dráhy, z hlediska směrnice 2012/34 se jedná o součást infrastruktury, v této části je směrnice transponovaná do přílohy vyhl. č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb.

Zpoplatnění těchto prostor je předmětem sporu. Druhou skupinou prostor jsou ostatní prostory železniční stanice, zařazené jako zařízení služeb ve smyslu přílohy II bodu 2 písmena a) směrnice 2012/34, respektive jako provozní součásti železničních stanic ve smyslu § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Třetí skupinou prostor jsou všechny ostatní prostory, ty pak nepodléhají regulaci z hlediska zákona o dráhách (např. komerční pronájmy pro obchody, restaurace, byty apod.). Ceny za užití infrastruktury a zařízení služeb jsou regulovány (pro každou skupinu je stanoven odlišný způsob regulace), ceny za užití ostatních prostor regulovány nejsou.

24. Mezi stranami sporu není sporu a vyplývá to i z Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a jízdní řád 2020, účinného od 14. 12. 2018, že SŽ zařadila v souladu s platnými předpisy a judikaturou přístupové komunikace pro cestující ve vlaku osobní dopravy do první skupiny jako součást infrastruktury, a vydáním Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a jízdní řád 2020, účinného od 14. 12. 2018, vydaného SŽ je poprvé zpoplatnila.
25. V roce 2019 vedl ÚPDI řízení o posouzení souladu Původního prohlášení 2020, resp. jeho části - přílohy „C“, části C, bodu IV - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, se zákonem o dráhách pod sp. zn. RPD001/19. ÚPDI v pravomocném rozhodnutí ze dne 6. 4. 2019, č. j. ÚPDI- 0985/19/ZA, ve spojení s rozhodnutím ze dne 18. 7. 2019, č. j. ÚPDI-1999/19/KP, shledal rozpor se zákonem o dráhách. SŽ na uvedené rozhodnutí reagovala Změnou č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, č. j. 70522/2019-SZDC-GR-O5, která je předmětem tohoto řízení, již ceny z Původního prohlášení 2020 navýšila o dalších 11%. ÚPDI v řízení sp. zn. RPD005/19 shledal rozpor ve zpoplatnění přístupových komunikací se zákonem o dráhách z důvodů jednak pozdního zveřejnění změny cen za užití komunikací, jednak nedostatku informací o rozsahu přístupových komunikací, jednak z důvodu chybějících informací o stanicích ve vlastnictví ČD.
26. Podle § 33 odst. 1 ZoD vydává přidělcce prohlášení o dráze 12 měsíců před dnem nabytím platnosti jízdního řádu. Obsahuje údaje o pravidlech přidělování kapacity v dvanácti měsíční době přípravy jízdního řádu a o pravidlech užití dráhy (mezi něž patří i ceny) po dobu dvanácti měsíční platnosti jízdního řádu (prohlášení o dráze je účinné po dobu 24 měsíců). Součástí prohlášení o dráze jsou mimo jiné podle odstavce 3 písm. c) cena za užití dráhy a pravidla pro její výpočet a podle písmene n) údaje o plánovaných změnách ceny za užití dráhy v následujících pěti letech, jsou-li k dispozici. Dopravci jsou známy ceny pro jízdní řád, pro který si bude žádat o přidělení kapacity, již rok dopředu.
27. Podle bodů 44 a 52 preambule směrnice 2012/34, v němž se uvádí (dopravce je současně žadatelem o kapacitu): v bodu 44) Železniční podniky by měly od systémů přidělování kapacit a systémů zpoplatnění obdržet jasné a jednoznačné ekonomické signály vedoucí k racionálnímu rozhodování. 52) Je třeba přihlížet k obchodním požadavkům žadatelů i provozovatelů infrastruktury.
28. Podle čl. 30 odst. 2 směrnice 2012/34, členskému státu se ukládá uzavřít s provozovatelem infrastruktury pětileté smluvní ujednání, které obsahuje informace o finančních prostředcích poskytnutých provozovateli infrastruktury. Uvedená povinnost je transponovaná do § 3 odst. 3 zák. č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, v platném znění. Úkolem systému zpoplatnění je poskytnout dopravci

informaci o vývoji cen, což je bezpochyby jeho obchodním požadavkem. K tomu by měly sloužit ceny, které se nemění v průběhu účinnosti prohlášení o dráze a smlouva státu s provozovatelem infrastruktury, která garantuje výši jeho finanční podpory ze strany státu. Uvedená smlouva byla uzavřena mezi Státním fondem dopravní infrastruktury a SŽ.

29. Podle § 23 odst. 1 písm. c) a d) ZoD se stanovují ceny za užití dráhy.
30. Na zák. č. 526/1990 Sb., o cenách, v platném znění, navazují pravidla pro regulaci cen stanovená v příslušném výměru Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, dostupné zde: <https://www.mfcr.cz/cs/legislativa/cenovy-vestnik/>.
31. Z Výměru MF č. 01/2019 a Výměru MF č. 01/2020, z jejich části II, z položky 3 nazvané Užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah a veřejně přístupných vleček bod 13 se uvádí: S ohledem na povinnosti přidělce uložené mu zvláštním právním předpisem se cena za regulované služby vykalkuluje s platností pro dobu trvání jízdního rádu a zveřejňuje se v Prohlášení o dráze.
32. Jak vyplynulo z rozhodnutí SDEU ve věci C-453/20, uvedenou problematikou se SDEU nezabýval a žádost o rozhodnutí o předběžných otázkách pro nepříslušnost UPDI zamítl.
33. Podle § 33 odst. 3 písm. c) ZoD prohlášení o dráze obsahuje cenu za užití dráhy a pravidla pro její výpočet. Rozsah těchto pravidel je pak popsán v bodu 2 přílohy IV směrnice 2012/34 Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech. Tento oddíl obsahuje odpovídající údaje o systému zpoplatnění, dostatečné informace o poplatcích, jakož i další příslušné informace o přístupu týkající se služeb uvedených v příloze II, které poskytuje pouze jediný dodavatel. Upřesňuje metodiku, pravidla a případně tabulky k provedení článků 31 až 36, pokud jde o náklady i poplatky. Obsahuje informace o změnách poplatků, o kterých již bylo rozhodnuto, nebo které se předpokládají v příštích pěti letech, jsou-li takové informace k dispozici.
34. Pokud šlo o zajištění požadavku, aby železniční podniky měly k dispozici předvídatelné systémy zpoplatňování a přiměřená očekávání ohledně vývoje poplatků za infrastrukturu, v Informaci o plánovaném zvýšení cen podle § 33 odst. 3 písm. n) zákona o dráhách respektive oddílu 2 přílohy IV směrnice 2012/34 v kapitole 6.6 Původního prohlášení 2020 bylo obsaženo prohlášení, že případné další úpravy cen nevyklučují, pokud dojde k neplánovanému zvýšení ekonomicky oprávněných nákladů nebo změně výše dotace. Změna poplatků je závislá na tom, co je s předstihem uvedeno ve zprávě o síti.
35. Podle článku 9 nařízení Komise (EU) 909/2015 provozovatel infrastruktury musí regulačnímu subjektu předložit svou metodu výpočtu přímých nákladů a v příslušných případech zaváděcí plán nejpozději 3. 7. 2017.
36. Ve věci je nesporné, že UPDI vyzval žalobkyni, SŽ, dopisem UPDI-756/17-OPDI-MM ze dne 7. 8. 2017, a SŽ zaslala příslušný materiál dopisem 33723/2017-SŽDC-GŘ-O2 ze dne 17. 8. 2017.

37. Podle § 13 odst. 1 zák. č. 526/1990 Sb., o cenách, v platném znění, má dopravce vědět, které části stanic přístupové komunikace zahrnují. Ceny musí být vztaženy k určeným podmínkám.
38. Jak soud zjistil z článku 27 odst. 3 směrnice 2012/34 a v § 33 odst. 5 ZoD a z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 5. 2014, č. j. 1 As 28/2014-62, z uvedených dokumentů plyne, že jimi je právo na změnu prohlášení zakotvené. Nejvyšší správní soud rozhodoval o kasační stížnosti proti usnesení Městského soudu v Praze ze dne 10. 2. 2014, č. j. 5 A 6/2014 – 45, kterým byla žaloba odmítnuta, a žalobkyně byla poučena o možnosti podat žalobu k civilnímu soudu. Pokud šlo v dané věci o možnost změny prohlášení o dráze, NSS se uvedené problematice dotkl v bodu 28 při citování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. 2. 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci, a v odstavci 29 při zjištění, že česká právní úprava institutu prohlášení o dráze není zcela vydařenou transpozicí zprávy o síti. Nejvyšší správní soud pouze uvedl, že směrnice předpokládá aktualizaci a změnu zprávy o síti.
39. Podle § 23 odst. 1 ZoD je třeba dodržet cenové předpisy včetně zákona o cenách.
40. K povinnosti aplikovat eurokonformní výklad viz například rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 15. července 2016, č. j. 9 Azs 95/2016 – 29: „[24] Princip nepřímého účinku byl poprvé Soudním dvorem formulován ve věci Von Colson a Kaman (C-14/83). Toto rozhodnutí se stalo základem doktríny nepřímého účinku a následně bylo nesčetněkrát citováno a rozšiřováno (např. C-106/89 ve věci Marleasing, C- 80/86 ve věci Kolpinghuis, C-334/92 ve věci Wagner Merit). Ta ukládá správním i soudním orgánům vykládat a uplatňovat právní předpisy přijaté za účelem provádění směrnice v souladu s požadavky práva Společenství v celém rozsahu, v němž jim vnitrostátní právo poskytuje určitý prostor pro uvážení. Pro užití nepřímého účinku musí být dodržena podmínka, že vnitrostátní předpis je takového výkladu schopen. [25] Umožňují-li vnitrostátní interpretační techniky vyložit dané vnitrostátní ustanovení několika způsoby, má správní orgán, jakož i soud povinnost použít ten výklad, který je nejbližší smyslu a cíli odpovídajícího unijního ustanovení. Pokud je tedy ustanovení zákona nejasné, neurčité nebo není definováno, nelze ani určit, zda je se směrnicí v rozporu. Ze svého principu nemůže být nepřímý účinek nikdy contra legem. Jak bylo uvedeno výše, může však jít i v neprospěch jednotlivce. [26] Povinnost vykládat národní právo v souladu se směrnicí je tedy podmíněno a priori tím, že existuje vnitrostátní předpis, který je nejednoznačný, resp. umožňuje několik výkladů a alespoň jeden z možných výkladů práva je v souladu se směrnicí. Z uvedeného vyplývá, že čím větší mají dané vnitrostátní orgány možnost své právo vykládat, tím větší povinnost mají toto právo vykládat eurokonformně. [27] Zásada eurokonformního výkladu vyžaduje, aby vnitrostátní soudy učinily vše, co spadá do jejich pravomoci, tím, že vezmou v úvahu veškeré vnitrostátní právo a použijí metody výkladu jím uznané, taky aby zajistily plnou účinnost dotčené směrnice a došly k výsledku, který by byl v souladu s cílem stanoveným směrnicí (srov. rozsudek Soudního dvora Pfeiffer C-397/01). Pokud žádná z metod výkladu nevede k výsledku, nepřímý účinek vyzní naprázdno a souladný výklad není možný. Současně však soudy dle judikatury Soudního dvora musí vycházet z předpokladu, že účelem a smyslem předpisu, jehož měl v úmyslu zákonodárce dosáhnout, je plná implementace směrnice.“ Tvrzení žalobkyně, že Nejvyšší správní soud potvrdil možnost měnit prohlášení o dráze, není přesné.

41. Pokud šlo o článek 32 odst. 6 směrnice 2012/34, kterým je zavedena ochrana změn přírážek k ceně prostřednictvím lhůty nejméně 3 měsíce před zveřejnění prohlášení o dráze, týká se podstatných změn. Uvedené ustanovení nelze aplikovat, neboť se netýká ceny samotné, nýbrž přírážek k ceně, které česká právní úprava nezná. Slevou poskytnutou žalobkyní, SŽ, získal dopravce benefit, na který není právní nárok. Nejednalo se o podstatnou změnu cen, neboť šlo o navýšení o 11%. Úřad v řízení sp. zn. RPD001/19 rozhodl o zákazu použití cen v Původním prohlášení 2020.
42. Soud má za to, že neexistuje rozpor mezi odstavci 3 a 4 článku 27 směrnice 2012/34, jelikož odstavec 4 stanoví obecně povinnost publikace prohlášení o dráze, které pak dle článku 27 odst. 3 může být za dobu jeho účinnosti měněno.
43. Podle § 1752 odst. 1 zák. č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, v platném znění (dále jen „o. z.“) uzavírá-li strana v běžném obchodním styku s větším počtem osob smlouvy zavazující dlouhodobě k opěťovným plněním stejného druhu s odkazem na obchodní podmínky a vyplývá-li z povahy závazku již při jednání o uzavření smlouvy rozumná potřeba jejich pozdější změny, lze si ujednat, že strana může obchodní podmínky v přiměřeném rozsahu změnit. Ujednání je platné, pokud bylo předem alespoň ujednáno, jak se změna druhé straně oznámí a pokud se této straně založí právo změny odmítnout a závazek z tohoto důvodu vypovědět ve výpovědní době dostatečné k obstarání obdobných plnění od jiného dodavatele; nepřihlíží se však k ujednání, které s takovou výpovědí spojuje zvláštní povinnost zatěžující vypovídající stranu. Podle odst. 2 cit. ust. nebyl-li ujednan rozsah změn obchodních podmínek, nepřihlíží se ke změnám vyvolaným takovou změnou okolností, kterou již při uzavření smlouvy strana odkazující na obchodní podmínky musela předpokládat, ani ke změnám vyvolaným změnou jejich osobních nebo majetkových poměrů.
44. SŽ jako žalobkyně má ze zákona oprávnění účtovat za užití dopravní cesty cenu v maximální výši přípustné regulací - kdy a zda se rozhodne tuto účtovat je na její vůli. Jednostranná změna smluvních podmínek je obecně za určitých okolností možná, jak uvedeno shora v § 1752 o. z. Cena za užití dopravní cesty je regulována právními předpisy a to poměrně robustní regulací, jakékoli rozpětí ceny se tak může realizovat jen v poměrně úzké oblasti od 0 až do maximální výše úplaty dle regulace. K zásadním nárůstům ceny tak dojít reálně nemůže. Při neuplatnění maximální ceny žalobkyně reálně poskytuje slevu a nikdo se jejího trvání nemůže dovolávat, správní orgán ji nemůže nařídít a v průběhu platnosti prohlášení o dráze ji může kdykoliv zrušit. Zákon o cenách žalobkyni nařizuje účtovat ceny za užití dráhy v maximální hodnotě, jak vyplývá z článku 31 odst. 3 směrnice 2012/34, možnost poskytování slev omezuje článek 33 uvedené směrnice. Tento článek slevy na ceny za použití přístupových komunikací nedovoluje. Poskytování slev je hrazeno z dotací, které jsou žalobkyni poskytovány podle § 2 a 3 zák. č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury (Dále jen „SFEU“). Uvedené prostředky jsou určeny pouze k opravě, údržbě a provozování dráhy. Poskytnutí takovéto slevy je však dotací (podporou) z veřejných zdrojů, kterou je možno realizovat pouze za podmínek stanovených SFEU, a to zejména v člancích 93, 96 a 108. Článek 93 SFEU se Smlouvami jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby. Podle článku 96 odst. 1 SFEU, v dopravě uvnitř Unie je zakázáno uplatňovat takové ceny a podmínky uložené členským státem, které jakýmkoli způsobem podporují nebo chrání jeden nebo několik určitých podniků nebo průmyslových odvětví, ledaže k tomu dá svolení Komise. Podle článku 108 odst. 3 SFEU Komise musí být včas informována o

záměrech poskytnout nebo upravit podpory, aby mohla podat svá vyjádření. Má-li za to, že takový záměr není s ohledem na článek 107 slučitelný s vnitřním trhem, zahájí neprodleně řízení podle odstavce 2. Dotyčný členský stát neprovede zamýšlená opatření, dokud Komise v tomto řízení nepřijme konečné rozhodnutí. Dotaci formou slevy je nutno notifikovat u Evropské komise.

45. Jak soud zjistil ze Stanoviska generálního advokáta, z Výzvy UPDI ze dne 7. 8. 2017, č. j. UPDI-756/17-OPDI-MM, z Metody výpočtu ze dne 17. 8. 2017, zn. 33723/2017-SŽDC-GR-O2 s vlastní přílohou, že SŽ je podle § 250a odst. 1 o.s.ř. účastníkem řízení vedeného nadepsaným soudem pod sp. zn. 27 C 188/2020, kde se jedná o žalobě společnosti ČD proti rozhodnutí UPDI, když byla účastníkem předchozího správního řízení vedeného UPDI, ve kterém UPDI vydal předběžné opatření, kterým zakázal část prohlášení o dráze aplikovat, k čemuž podle § 34e odst. 3 ZoD nebyl oprávněn, neboť lhůta v citovaném ustanovení byla nulová. UPDI nedodržel lhůtu 40 dní požadovanou § 34e odst. 4 ZoD. Ze závěrů rozsudku Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 7. 5. 2014, sp. zn. 1 As 28/2014, který jednoznačně poukázal na právo vycházející ze směrnice. Postup podle § 61 SprŘ není zákonem o dráhách vyloučen. Nedodržení 40denní lhůty není důvodem neplatnosti rozhodnutí. Podle článku 56 odst. 9 směrnice 2012/34 ÚPDI rozhoduje do 6 týdnů ode dne obdržení veškerých relevantních informací. Řízení bylo zahájeno 11. 12. 2019, o předběžném opatření bylo rozhodnuto 13. 12. 2019. V řízení se doručuje veřejnou vyhláškou, takže 40denní lhůtu splnit nelze. Ve věci rozsudku Nejvyššího správního soudu omezení práv žalobkyně vycházelo ze zákona.
46. Podle § 250a a ustanovení § 250c odst. 2 o.s.ř. UPDI není účastníkem řízení podle části V. o.s.ř., není ani vedlejším účastníkem řízení a nemůže v rámci řízení vystupovat a předkládat návrhy a jednat, jako by účastníkem byl, jak vyplynulo z usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 4. 2021, sp. zn. 32 Cdo 641/2021, kde Nejvyšší soud ČR uvedl, citujeme: „UPDI je jedním z ústředních orgánů státní správy (srov. § 2 zák. č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, v platném znění). Není tedy právnickou osobou, nýbrž organizační složkou státu, a nemá tudíž právní osobnost. Zákon tomuto úřadu nepřiznává způsobilost být účastníkem řízení, UPDI tedy takovou způsobilost nemá.... Absence způsobilosti být účastníkem řízení je neodstranitelným nedostatkem podmínky řízení, Nejvyšší soud proto dovolací řízení podle § 104 odst. 1 věty první ve spojení s § 243b o.s.ř. zastavil.“ Současně, rozsah přípustné ingerence UPDI do tohoto soudního řízení (obecně do jakéhokoli, kde je rozhodováno o přezkumu správního rozhodnutí UPDI postupem dle části V. o.s.ř.) je taxativně vymezen ustanovením § 250c odst. 2 o.s.ř. tak, že UPDI se může vyjádřit k žalobě. Pokud ÚPDI vykonává v soudním řízení dle části V. o.s.ř. více práv, než těch uvedených v rámci ustanovení § 250c odst. 2 o.s.ř. a staví-li se na roveň účastníka a jednají prakticky jako účastník řízení aniž by soud uvedené jakkoli korigoval a takové jednání neúčastníka reálně akceptuje, jde zjevně o stav v rozporu s právní úpravou; je otázkou, zda pak takové řízení (kde zjevně subjekt, který nemá způsobilost být účastníkem řízení, vykonává reálně a prakticky práva účastníka) není stíženo zmatečností vadou, když zjevně v řízení vystupuje jako účastník řízení ten, kdo nemá způsobilost být účastníkem řízení (UPDI). Za zásadní, když uvedené je stěžejním podkladem rozhodovací praxe UPDI, považujeme otázku přípustnosti přímé aplikace směrnic práva EU, jako by šlo o národní právo, kdy UPDI na uvedené přímé aplikaci směrnic EU reálně dlouhodobě zakládá svou rozhodovací praxi k tíži SŽ.

47. Soud má za to, že není akceptovatelný postup UPDI, kdy tento na základě textů směrnic EU (za využití UPDI tvrzeného možného přímého účinku směrnic), dovozuje povinnosti, jejichž splnění po adresátech veřejné moci, mimo jiné i po SŽ, požaduje. Uvedený postup je v případě aplikace směrnic EU k tíži SŽ a ze strany UPDI zcela běžný, je neakceptovatelný a nepřipustný, kdy lze plně citovat odbornou literaturu, kdy např. Whelanová k uvedenému předkládá: „V této souvislosti je přitom třeba doplnit, že v žádném případě nelze uplatnit tzv. obrácený přímý účinek směrnic, tedy to, aby se stát dovolával vůči jednotlivci směrnice, kterou netransponoval řádně či včas. To koneckonců již logicky vyplývá z výše uvedeného principu odpovědnosti členského státu za nesplnění jeho povinností. Výslovně byl uvedený závěr uveden v další judikatuře Soudního dvora, například v rozsudku 8/81 Becker, v rozsudku 14/86 Prétore di Salò či v rozsudku C-168/95 Arcaro.“ Pokud by nebyl akceptován závěr Whelanové, došlo by tím k reálnému absolutnímu podřízení národního práva právu EU, pak by i soud v tomto řízení musel reálně na místo právní úpravy ČR, tj. na místo a zákona o dráhách, věc posuzovat primárně pohledem směrnice č. 2012/34/EU a národní úprava by tak reálně ztratila, minimálně ve vazbě na SŽ, smysl, což je nemožné.
48. Podle § 33 odst. 5 ZoD dojde-li ke změně údajů obsažených v prohlášení o dráze, přidělce v něm změnu bezodkladně zaznamená a prohlášení o dráze opětovně zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup a vyznačí v něm provedené změny. Odstavec 1 věty třetí a čtvrtá se použijí obdobně.“
49. Podle článku 27 odst. 3 směrnice č. 2012/34/EU zní: „Zpráva o síti se aktualizuje a mění podle potřeby.“
50. Na neexistenci zakotvení práva na změnu prohlášení o dráze za dobu jeho účinnosti v národní úpravě a tím i jeho existenci a garanci na úrovni práva EU přitom poukazyval v roce 2014 i Nejvyšší správní soud ČR v rozsudku sp. zn. 1 As 28/2014, když v bodě 28 odůvodnění toto právo, jako směrnicí EU (tehdy šlo o směrnici č. 2001/14/ES) garantované zmínil. Pokud šlo o odkaz na Výměry MF č. 01/2019 a 01/2020, jde o podzákonné předpisy, kterými nelze zrušit či zneplatnit výkon práva přiznaného zákonem citovaným shora.
51. Podle Cenového věstníku č. 16/2019 ze dne 17. 12. 2019, kterým se vydal Výměr MF č. 01/2020 v části II položce 3, bod 13 uvádí: „S ohledem na povinnosti přidělce uložené mu zvláštním právním předpisem se cena za regulované služby vykalkuluje s platností pro dobu trvání jízdního řádu a zveřejňuje se v Prohlášení o dráze. V průběhu platnosti Prohlášení o dráze nemá přidělce ani provozovatel dráhy povinnost upravovat vyhlášenou cenu podle měnící se výše nákladových vstupů, ze kterých se cena kalkuluje. Stejně tak přidělce ani provozovatel dráhy nemá po zveřejnění Prohlášení o dráze povinnost upravovat již vyhlášenou cenu při změnách pravidel cenové regulace provedených po zveřejnění tohoto Prohlášení o dráze.“ Výměr MF nezakazuje změnu cen v průběhu platnosti prohlášení o dráze, když hovoří o kalkulaci s platností na určité období a možnost změn nezakazuje a následně hovoří o neexistenci povinnosti ceny měnit, dojde-li ke změně cenových předpisů. Výměr MF tedy stanoví, že ceny není nutno měnit, možnost a tedy právo na změnu ceny v průběhu období však Výměr MF na žádném místě nezakazuje a neupírá (ani by tak učinit s ohledem na ustanovení § 33 odst. 5 ZoD nemohl).

52. Uvádí-li pak UPDI v textu vyjádření následně, že dle jeho názoru lze, dle čl. 27 odst. 5 směrnice č. 2012/34/EU a § 33 odst. 5 ZoD, prohlášení o dráze změnit pouze v případě, že dojde ke změně údajů, které mají být v prohlášení o dráze obsažené. SŽ reálně UPDI uznal možnost změny ceny v prohlášení o dráze v době jeho platnosti, když cena za užití dráhy a přístupových komunikací je dle ustanovení § 33 odst. 3 písmeno c) ZoD údajem, který je nutně v prohlášení o dráze obsažen a dojde-li k její změně, tato musí být uvedena a změněna, přesně jak nyní nově tvrdí UPDI, rozhodl však jinak. Přípustnost změny prohlášení o dráze v době jeho platnosti připustil UPDI již dříve a v rámci původního správního řízení, když v rámci odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí UPDI-2424/20/KP ze dne 19. 6. 2020 na straně 6 ÚPDI uvedl, citujeme: „SŽ byla povinna Změnu prohlášení 2020 vydat do 31. 10. 2019. SŽ nerespektovala rozhodnutí UPDI ani v termínu vydání Změny prohlášení 2020, ani v jeho obsahu.“, čímž jednoznačně připustila možnost vydání změny prohlášení o dráze i v době jeho účinnosti, minimálně v době, kdy již žádosti o přidělení kapacity dráhy na rok 2020 byly u SŽ podány, i v případě změny prohlášení o dráze, kterou UPDI nově v rámci odůvodnění výslovně povoluje, by tak došlo ke změně podmínek užití dráhy poté, co o kapacitu dráhy bylo dopravci zažádáno, což je situace, kterou jinak UPDI argumentuje proti možnosti změny prohlášení o dráze. Argumentace UPDI je nekonzistentní, vnitřně rozporná. UPDI sám možnost změny prohlášení o dráze v oblasti cenotvorby připouští a i v rámci odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí, není důvod pro to, aby rozhodl jinak, zvláště, je-li právo garantováno výslovně zákonem, směrnicí a uznáno rozhodovací praxí vrcholného orgánu soudní soustavy, jehož výklad by ze zákona měl správní orgán respektovat bez diskuzí, když je jím vázán.
53. Pokud šlo o zvýšení ceny o 11%, jde o hodnotu proměnnou, neznamenající, že by všude na všech místech došlo ke zvýšení ceny v uvedeném rozsahu. Uvedená hodnota platí pouze ve vazbě na jednu složku celkové ceny. SŽ v doplnění rozkladu proti správnímu rozhodnutí dne 23. 4. 2020 uvedla: „Shodně tvrzená hodnota navýšení o 11% se neváže k celkové částce za využití základního přístupového balíčku, ale pouze k hodnotě za užití přístupových komunikací cestujícími, reálně tedy ani tato procentuální hodnota není tak dramatická, když nutně záleží na tom, ke které hodnotě je procentuální sazba zvažována. SŽ předpokládala příjem z ceny za užití dopravní cesty v roce 2020, bez zohlednění položky za užití přístupových komunikací cca 3,67 mld. Kč. Po zahrnutí ceny za užití přístupových komunikací v podobě do změny č. 2 POD 2020 se měl předpokládaný příjem pohybovat kolem cca 3,798 mld. Kč a při zohlednění změn ceny za užití přístupových komunikací založených změnou č. 2 POD 2020 byl předpokládaný výběr ceny za rok 2020 v úhrnu cca 3,868 mld. Kč. Z přehledu je více než zřejmé, že o žádné 11% procentní navýšení ceny nejde, současně, vzhledem k úhrnným částkám, nelze navýšení označovat jako výrazné, jde-li o pouhých 5% z celkové částky. Závěry UPDI v uvedeném ohledu jsou neopodstatněné a nepravdivé.“ UPDI je oprávněn kontrolovat způsob stanovení ceny, tedy zda je cena stanovena v souladu s legislativou, nikoliv její výši nebo zvýšení. Zakazovat přidělci úpravy ceny nad UPDI stanovenou mez, tedy mez svévolně stanovenou správním úřadem (když zákonná regulace cen není stanovena stropem ceny z důvodu dřívějšího rozhodnutí SDEU), reálně nutně znamená, že UPDI zakazuje přidělci zahrnout do ceny oprávněné náklady v plné výši. Zejména v současné době, kdy dochází k výraznému nárůstu energií lze jen těžko požadovat po přidělci, aby takové navýšení nemohl zahrnout do stanovení ceny, pokud to legislativa umožňuje. (To by musel ERÚ zakázat stejným způsobem nárůst cen energií což považujeme za absurdní.) Hodnota 11% není hodnotou nárůstu celkové ceny za užití dílu dráhy, leč jde o nárůst pouze ve vztahu k jedné položce/složce celkové ceny. Postup UPDI, kdy

rozděluje cenu pro osobní a nákladní dopravce, je nezákonný a diskriminační, když cenu nelze konstruovat odlišně pro osobní a nákladní dopravce, když všichni dopravci mohou, mají-li odpovídající licence, provozovat oba druhy dopravy. V rozhodné době byla vydána správní rozhodnutí UPDI, kterými bylo zasahováno do konstrukce ceny za užití dráhy a provozovatel dráhy a přidělců byl nucen na tato rozhodnutí UPDI reagovat a nově nastavovat systémy tak, aby tyto byly jak pro něj, tak pro dopravce ufinancovatelné a reálně aplikovatelné. I generální advokát zcela zjevně možnost změny ceny za užití dráhy a obecně možnost změny prohlášení o dráze nevyločil způsobem, jak dovedl zjevně nezákonně UPDI.

54. Jak soud zjistil ze stanoviska SŽ v řízení vedeném Soudním dvorem EU pod sp. zn. C-453/20 ze dne 9. 3. 2021 a ze strany 1 a 2 prohlášení o dráze DB Netz AG na rok 2022, že dle názoru jiných regulačních úřadů přístupu k dráze v rámci EU je přípustné text prohlášení o dráze měnit a to i v průběhu jeho účinnosti, jak vyplynulo např. z aktuálního prohlášení o dráze na rok 2022, vydaného společností DB Netz AG, dostupným na webové stránce uvedené viz. dole <https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/5814074/b6883ddc41f785dfc65386a3273152b3/NBN-2022-English-data.pdf>, které na straně 2 textu prohlášení o dráze DB Netz AG na rok 2022 v příloze uvádí výčet 14 změn textu prohlášení o dráze DB Netz AG na rok 2022, když strana 2 shora obsahuje výčet s uvedením data změny a obsahu, který byl změnou dotčen a změněn. Z uvedeného vyplývá, že u upřením práva na změnu prohlášení o dráze by byla SŽ diskriminována proti jiným provozovatelům dráhy v jiných členských zemích EU, čímž dojde ke znevýhodnění též uživatelů dopravní cesty ve správě SŽ oproti jiným dopravcům v jiných členských zemích. Navíc změny prohlášení o dráze nerealizují v době jeho účinnosti pouze subjekty mimo českou republiku, ale rovněž i provozovatelé drah a přidělci v ČR např. ČD viz. webové stránky http://www.ceskedrahy.cz/assets/nase-cinnost/ostatnicinnosti-aservis/provozovani_drahy/prohlaseni_o_draze_2021_2022_uprava_cervenec_2022.pdf.
55. Soud má za to, že výklad § 33 odst. 3 písmeno c) ZoD a jeho „dotvoření“ cestou bodu 2 přílohy IV směrnice č. 2012/34/EU a dovozování konkrétních obsahových požadavků, resp. povinností, z textu směrnice, jak ÚPDI předkládá na straně 6 vyjádření ze dne 12. 8. 2022 je nepřipustnou aplikací směrnice k tíži adresáta veřejné moci. Pokud stát (ČR) chtěl uložit povinnost, měl tuto zakomponovat do systému národních předpisů. Směrnice EU neprovádí národní úpravu; směrnice jistě může sloužit jako výkladová pomůcka pro určení cíle národní úpravy, nelze však a to za žádných okolností, cestou úpravy směrnice EU dovozovat nové povinnosti, které mají být podle UPDI plněny, ač nejsou v národní úpravě. Uvedené by vedlo k diskriminačnímu a účelovému výkladu a aplikace práva, kdy reálně nikdo není schopen poznat, co aktuálně platí
56. Jak vyplynulo z textu Prohlášení o dráze 2020, oddíl 6, strana 68 a násl., dále pak příloha C., prohlášení o dráze, v terminologii práva EU „zpráva o síti“, je předmětem hluboké harmonizace v rámci dotčených provozovatelů infrastruktury v rámci EU zapojených do mezinárodní organizace RailNetEurope, která úzce spolupracuje s Evropskou komisí a je z části financována prostředky Evropské unie a příslušných fondů. V rámci této společné celoevropské platformy provozovatelů drah a přidělců (přehled členů zde: <https://rne.eu/organisation/rne-network-members/>) byly vytvořeny společné zásady a požadavky vymezující na úrovni Unie společnou strukturu prohlášení o dráze/ zprávy o síti tak, aby uživatelé drážní infrastruktury, dopravci, byli schopni opatřit nezbytné informace pro užití sítě co nejsnazším způsobem. Uvedené postupy jsou z pohledu SŽ

realizací povinnosti dle ustanovení § 32 odst. 4 ZoD, dle kterého přidělci vzájemně spolupracují za účelem koordinace přidělování kapacity dráhy pro trasy vlaků, které překračují dráhu provozovanou jedním z nich, společného zveřejňování informací souvisejících s přidělováním kapacity dráhy, zejména prohlášení o dráze, a koordinace sjednávání a výpočtu ceny a výběru platby za užití dráhy a použití sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy. Tyto koordinační činnosti pak přidělci realizují v rámci zmíněné platformy RNE za součinnosti orgánů Unie. Aktuálně aplikované postupy a výklady UPDI pak reálně znemožňují přidělci (SŽ) naplňovat ustanovení § 32 odst. 4 ZoD, jelikož bez koordinace s ostatními regulačními úřady UPDI nastavuje podmínky přístupu k infrastruktuře v ČR odchylně od dohodnutých harmonizovaných podmínek (viz třeba místa nakládky) a to vše v situaci, kdy UPDI nad to odchylky od evropsky harmonizovaných pravidel UPDI zdůvodňuje eurokonformním výkladem práva. Hluboká koordinace přístupů a výkladu požadavků stanovených harmonizovanými předpisy práva EU v oblasti požadavků na obsah prohlášení o dráze/ zprávy o síti, mezi reálně všemi dotčenými provozovateli drah a přidělci práva EU, vytvořená v koordinaci s orgány Unie, kterou SŽ zohledňuje a její prohlášení o dráze jsou zpracována v souladu se stanovenou společnou strukturou, reálně vylučuje závěry naznačené UPDI, že by obsah prohlášení o dráze nezohledňoval požadavky vymezené směrnicí i pokud by povinnosti ze směrnice bylo možno po SŽ přímo vymáhat, jak činí UPDI, což je vyloučeno. V opačném případě, měl-li by pravdu UPDI, by to znamenalo, že všichni provozovatelé drah a přidělci v rámci EU zapojení do RNE, včetně orgánů EU, vykládají předpisy práva EU vadně, když v celé EU systém správně pochopil a vyhodnotil pouze UPDI, což se jeví vzhledem k rozhodovací praxi UPDI absurdním.

57. Soud vyšel z nesporných skutkových tvrzení, že SŽ nevybírá za užití dráhy poplatky, tedy veřejnoprávní platby, nýbrž za užití dráhy je hrazena soukromoprávní cena, když vztahy mezi provozovatelem dráhy a dopravcem jsou soukromoprávní. V tomto spočívá zásadní rozdíl mezi úhradami za užití dráhy a platbami za užití pozemních komunikací. Ve vazbě na ze strany UPDI zmiňované postupy v roce 2017, které mají založit nemožnost změny ceny za užití dráhy v roce 2020, doplňujeme, že ani UPDI v roce 2017 neuvedl, jak bude rozhodovat ve věci nastavených cen za užití dráhy, tedy jen obtížně bylo možno požadovat po SŽ, aby v roce 2017 avizovala všechny budoucí změny v procesu stanovení cen. SŽ teprve v červnu 2016 nabyla do práva hospodařit a majetku ČR většinu nádražních budov na území ČR, což je všeobecně známo; tehdy účinné, či zpracovávané prohlášení o dráze, tj. na rok 2016, 2017 a 2018, tak nemohly část ceny za užití dráhy ve vazbě na přístupové komunikace obsahovat, když nešlo o majetek organizace a nutné kalkulace nebylo možno zpracovat. Rozsah v roce 2016 nabytého majetku, tj. většina nádražních budov v ČR, byl obrovský, tudíž nebylo by tedy ani v lidských silách požadavek dle Nařízení Komise (EU) 909/2015 k červenci 2017 splnit doložení tzv. „zaváděcího plánu“ ze strany SŽ v roce 2017. Nařízení Komise (EU) 909/2015 hovoří o zaváděcím plánu pouze v rámci bodu 18 preambule, kde nad to neukládá jednoznačnou povinnost zpracovat zaváděcí plán, hovoří o tom, že by provozovatel infrastruktury měl zaváděcí plán zpracovat, nikoli musel; nad to pouze v případě značného zvýšení ceny a pouze, bude-li to regulátor vyžadovat. Nařízení komise (EU) 909/2015 ani nestanoví podrobnosti zaváděcího plánu a nestanoví ani, že by v budoucnu nemohlo dojít ke změně ceny, aniž by tato byla v zaváděcím plánu obsažena. Textace bodu 18 preambule Nařízení Komise (EU) 909/2015, které zní: „měl by provozovatel infrastruktury poskytnout zaváděcí plán... . . ., pokud takový zaváděcí plán požaduje regulační subjekt.“,

58. Se zřetelem ke shora uvedeném se jeví jako zcela absurdní, když UPDI dovedl, že SŽ byla povinna v roce 2017 uvést všechny v budoucnu i zvažované možné změny výpočtu ceny za užití dráhy, jinak nebude s to, již nikdy, cenu a její výpočet, změnit, když bod 18 preambule a ani čl. 9 Nařízení Komise (EU) 909/2015 reálně nestanoví výslovnou povinnost předložit zaváděcí plán, leč pouze hovoří o tom, že by takový postup měl být proveden.
59. Jak soud zjistil z dopisu UPDI ze dne 7. 8. 2017, č. j. UPDI-756/17-OPDI-MM, UPDI požádal o předložení zaváděcího plánu a jeho zpracování po SŽ, nešlo o pravdivé tvrzení. V uvedeném dopisu UPDI pouze upozorňuje na čl. 9 prováděcího nařízení Komise (EU) 909/2015 a uvádí jeho doslovnou citaci a vyzývá, citujeme: „K předložení dokladů požadovaných v citovaném předpise“. Nařízení Komise (EU) 909/2015 ale nestanoví povinnost zaváděcí plán zpracovat, když o jeho zpracování a předložení k rukám regulačního orgánu může případně rozhodnout regulační orgán. Dopis ze dne 7. 8. 2017 neobsahuje výslovný požadavek UPDI (rozhodnutí) na zpracování a předložení zaváděcího plánu ve smyslu bodu 18 preambule Nařízení Komise (EU) 909/2015. Pokud ÚPDI požadoval v roce 2017 doložit zaváděcí plán ve smyslu bodu 18 preambule Nařízení Komise (EU) 909/2015, měl jeho zpracování a předložení SŽ odůvodněně uložit, jak předpokládá text předpisu. To neučinil a nyní tak UPDI nemůže tvrdit, že SŽ něco nepředložila, když to v roce 2017 sám UPDI výslovně nechtěl. Ostatně, pokud by UPDI žádal předložení zaváděcího plánu, jistě by, pokud jej neobdržel, jeho dodání urgoval, avšak ani to neučinil. Uvedený výklad ÚPDI je nad to v přímém rozporu s čl. 27 odst. 3 směrnice č. 2012/34/EU, který připouští změnu prohlášení o dráze a ceny nevyjímá a je ostatně v rozporu též s výkladem generálního advokáta Borbony ze dne 16. 12. 2021 ve věci řešené SDEU pod sp. zn. C-453/20, na který odkazuje i UPDI a který změnu ceny obecně připustil a nepodmínil ji oznámením v roce 2017. Pokud by totiž regulační orgán státu (UPDI) zakázal změnu ceny, tj. cenu by fixoval a stropem reguloval, musel by pak takový orgán nést náklady, které zabránil inkasovat, tj. rozdíl, mezi jím stanoveným stropem a oprávněnými náklady určenými postupem dle Nařízení Komise (EU) 909/2015; v souvislosti s uvedeným doplňujeme, že UPDI není orgánem regulace cen a tyto tak nemůže regulovat (nestanoví pravidla regulace). Pokusy ÚPDI o dodatečnou (sekundární a předpisům neznámou) cenovou regulaci nemají oporu v cenových předpisech, které nic takového, jednoznačně a výslovně nestanoví.
60. Jak soud zjistil z bodu IV. podání ze dne 12. 8. 2022 předkládá UPDI to, co jediné je oprávněn v rámci řízení k rukám soudu sdělit v souladu s ustanovením § 250c odst. 2 o.s.ř., když správní orgán je oprávněn toliko, aby se k žalobě písemně vyjádřil. Vyjádřit se má k žalobě a jejímu obsahu a k ničemu jinému, když není účastníkem tohoto řízení. Vyjádření správního orgánu dle ustanovení § 250c odst. 2 o.s.ř. nemá sloužit ani k dodatečnému odůvodnění žalobou napadeného správního rozhodnutí a ani k případnému doplnění odůvodnění správního rozhodnutí v místech, kde snad správní orgán dodatečně shledal mezery ve své argumentaci – což je reálně obsahem vyjádření ÚPDI ze dne 12. 8. 2022, jako by ani správní řízení neskončilo. Jaký charakter tak má prvních 6 stran podání ÚPDI ze dne 12. 8. 2022 a zda je jejich zohlednění v rámci řízení vůbec přípustné, si nejsme jisti, když jednoduše UPDI není účastníkem tohoto řízení. UPDI se k žalobě SŽ ze dne 12. 8. 2020 vyjádřil přesně až po 2 letech ode dne, kdy byla žaloba k rukám soudu podána, a to v situaci, kdy projednání věci je pro žalobce a všechny drážní dopravce, mimo jiné i pro UPDI v případě, že bude žalobě vyhověno a to s ohledem na právní úpravu zák. č. 82/1998 Sb., velmi akutní a zásadní, když výstup řízení ovlivňuje cenotvorbu za užití dráhy na železnici v ČR. UPDI o soudním řízení o žalobě SŽ ze dne

12. 8. 2020 ÚPDI věděl minimálně od 3. 6. 2021, kdy soudu k sp. zn. 35 C 82/2020 adresoval podání a nepochybně se tak mohl k žalobě ve smyslu ustanovení § 250c odst. 2 o.s.ř. vyjádřit dříve, než po 2 letech od podání žaloby.

61. SŽ měla u všech nádraží na síti vymezit popis rozsahu přístupových komunikací, tedy uvést a vymezit, které přístupové koridory v rámci železničních stanic, které nejsou unifikované, a každá železniční stanice vypadá jinak, mohou cestující využít a jsou tak zpoplatněny v rámci základního přístupového balíčku s tím, že UPDI povinnost předpokládala splnit obecným popisem s uvedením výjimek, avšak každá železniční stanice je jiná a vymezení výjimek by znamenalo totéž, jako popis přístupových komunikací v jednotlivých železničních stanicích, přičemž uplatněný požadavek UPDI, nemající oporu v právním řádu, je tak reálně nesplnitelný a nemožný. Síť je v rámci prohlášení o dráze na rok 2020 popsána v čl. 3.3 na straně 32, uvedený popis pak, jde-li o infrastrukturu základního přístupového balíčku, obsahuje i přístupové komunikace. Prohlášení o dráze SŽ pak v souvislosti s popisem sítě a jeho náležitostmi plně respektuje požadavky vymezené a stanovené v této oblasti Agenturou EU pro železnice, přičemž došlo-li by ze strany SŽ k pochybením v rámci vymezení sítě, jistě by věc byla ze strany Agentury řešena, což se nestalo. Způsobem jak požaduje UPDI, tj. detailně, nejsou v rámci prohlášení o dráze vymezena ani zařízení a součásti dráhy, které dopravce v rámci užití dopravní cesty využije, když popis zařízení způsobem, jak požaduje UPDI, by znamenal detailní vymezení všech součástí železniční sítě (výhybky, hradla, IT systémy a jejich komponenty, krakorce, atd.) dalece nad rámec vymezený čl. 3.3, uplatněný požadavek zjevně nemá ani logické opodstatnění. UPDI požadovaný velmi detailní popis není vyžadován a obvyklý ani v rámci civilního práva při kontraktačním procesu. Prostory železničních stanic nemají z povahy věci jednoznačné vymezení prostor, které jsou poskytovány v rámci minimálního přístupového balíčku, které slouží k poskytování služeb v rámci zařízení služeb a které jsou obchodními prostory mimo drážní regulaci – jakékoli bližší vymezení zpracované na delší dobu by tak bylo přesným vymezením nepřesných a nejednoznačných údajů. SŽ se pokusila vymezit maximum pro bližší vymezení přístupových cest nad rámec popis sítě v bodu 3.3 a to bodem 29 změny č. 2 prohlášení o dráze 2020, kde stanice kategorizovala s ohledem na kvalitu přístupových komunikací v jednotlivých stanicích. K uvedenému postupu UPDI uvedl, že je příliš stručný, aniž by však pro takový závěr doložil jakékoli právní opodstatnění.
62. Podle názoru soudu jde o zneužití správního uvážení ze strany UPDI. „Není-li právními předpisy stanoven nutný rozsah vymezení, nemůže být vymezení provedené žalobcem považováno za nedostačující, neb není, jak by měl žalobce poznat potřebnou míru konkrétnosti a je-li po něm požadováno, aby plnil něco v konkrétní podobě, která není předpisy určena a tuto podobu dovodil až správní orgán, reálně je po žalobci požadováno splnění nemožného, co nemohl dopředu vědět a znát.“
63. SŽ v rámci prohlášení o dráze 2020 uvedla obecnou informaci, že změny cen nevyklučuje, současně pak uživatelům dráhy, kdy toto bylo již opakovaně tvrzeno, muselo být z konstrukce ceny užití dráhy zřejmé, užití jakých součástí tato pokrývá, nad to, zohlednění přístupových komunikací v rámci tvorby ceny bylo široce diskutováno a to i s vědomím UPDI, žádnou z těchto okolností pak UPDI nezohlednil a to ani v nejmenším. Nad to pak, jak již bylo v rámci předešlého řízení tvrzeno, dopravci byli informováni o ceně za přístupové cesty na setkání SŽ s dopravci dne 4. 12. 2018, což správní orgán vůbec nereflektoval.

64. Soud vzal za prokázané, že změna konstrukce ceny byla notifikována a nad to i diskutována. Navíc ve věci cenotvorby v řešeném období ÚPDI opakovaně rozhodoval a zavdal příčinu ke změnám v oblasti tvorby cen za užití dráhy svými zcela neočekávanými a často neodůvodněnými správními rozhodnutími, když řada z nich je napadena u soudu, závěry a tvrzení ÚPDI co do nedůvodnosti a neexistence neočekávaných situací, tak zjevně neodpovídají realitě. ÚPDI nevěnoval podstatnějšímu odůvodnění závěru, proč považuje nárůst ceny za užití dráhy (provedený plně v souladu s cenovými předpisy) ve výši 5% za zcela zásadní, jak vyžadují předpisy EU (Nařízení Komise (EU) 909/2015, kdy teprve zásadním změnám má být „bráněno a předcházeno“ popsány procesy.
65. Jak vyplývá z článku 31 odst. 3 směrnice 2012/34, zákon o cenách SŽ nařizuje účtovat ceny za užití dráhy v maximální hodnotě. Možnost poskytování slev omezuje článek 33 uvedené směrnice. Z uvedeného plyne nepřipustnost přímého vymáhání povinností ze směrnic práva EU po adresátech veřejné moci. Nelze po SŽ ani po jiném subjektu požadovat, aby plnil povinnosti uvedené ve směrnících. Nad uvedené, článek 31. odst. 3 směrnice č. 012/34/EU zní: „Aniž jsou dotčeny odstavce 4 nebo 5 tohoto článku nebo článek 32, stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy.“; proveden je Nařízením Komise (EU) 909/2015 – ani čl. 31 odst. 3 směrnice č. 2012/34/EU a ani Nařízením Komise (EU) 909/2015 však na žádném místě nestanoví, že by bylo nutno vybírat právě uvedeným postupem stanovenou cenu, předpisy stanoví, což je zjevné též z národní právní úpravy zákona o dráhách a zákona o cenách, maximální možnou hodnotu (respektive způsob jejího určení) a to pro to, že cena je regulována. Pokud by byla stanovena regulací konkrétní cena, šlo by o jiný druh regulace, než který je v případě ceny za užití dráhy právními předpisy nastaven. ÚPDI naznačuje, že je možné požadovat výhradně absolutní (maximální) cenu za užití dráhy určenou dle zohlednitelných nákladů, pokud by bylo takto postupováno a byl-li by výklad ÚPDI v praxi aplikován, dopady na drážní dopravce, jakož i na objednatele, by byly v pravdě drakonické, až likvidační. Odkaz na čl. 33 směrnice č. 2012/34/EU pak nelze akceptovat, když ten hovoří a upravuje nikoli způsob konstrukce ceny, leč slevy z ceny jako takové, tj. z ceny již určené a v rámci správního řízení byl řešen a přezkoumáván postup cenotvorby, nikoli teprve následná aplikace ceny a případných slev. Čl. 33 odst. 3 směrnice č. 2012/34/EU slevy provozovatele dráhy za určitých podmínek připouští
66. ÚPDI má zajistit rovné a nediskriminační podmínky a ochranu práv všem zainteresovaným - dopravcům, včetně ochrany zákonných práv přidělce a provozovatele dráhy.
67. Pokud jde o vypořádávání finančních prostředků SŽ a ČD, které nesouvisí s úplatou za užití dopravní cesty, tyto jsou soukromoprávní věcí stran.
68. SŽ nic nevlastní, není nadána vlastnickým právem k jí spravovanému majetku podle zák. č. 77/2002 Sb., a č. 77/1997 Sb.
69. ÚPDI před řízením, které je předmětem tohoto sporu, již v roce 2019 vedl řízení o posouzení souladu Původního prohlášení 2020, resp. jeho části - přílohy „C“, části C, bodu IV - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, se zákonem o dráhách pod sp. zn. RPD001/19. ÚPDI v pravomocném rozhodnutí ze dne 6. 4. 2019, č. j. ÚPDI- 0985/19/ZA, ve spojení s rozhodnutím ze dne

18. 7. 2019, č. j. UPDI-1999/19/KP, a shledal rozpor se zákonem o dráhách. Žalobkyně poté na tato rozhodnutí reagovala Změnou č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 č. j. 70522/2019-SŽDC-GŘ-O5 (dále jen Změna prohlášení 2020), která je předmětem tohoto řízení, kterou ceny z Původního prohlášení 2020 navýšila o dalších 11%. UPDI v řízení sp. zn. RPD005/19 shledal rozpor ve zpoplatnění přístupových komunikací se zákonem o dráhách ze třech důvodů, se kterými se Arriva plně ztotožňuje a které spočívají v pozdním zveřejnění změny cen za užití komunikací, v nedostatku informací o rozsahu přístupových komunikací, v chybějících informací o stanicích ve vlastnictví Českých drah, a. s. Argumentovala § 33 odst. 1 ZoD, podle kterého vydává přidělcce prohlášení o dráze 12 měsíců před dnem nabytí platnosti jízdního řádu. Obsahuje údaje o pravidlech přidělování kapacity ve dvanácti měsíční době přípravy jízdního řádu a o pravidlech užití dráhy (mezi něž patří i ceny) po dobu dvanácti měsíční platnosti jízdního řádu (prohlášení o dráze je účinné po dobu 24 měsíců). Součástí prohlášení o dráze jsou mimo jiné podle § 33 odst. 3 písm. c) ZoD cena za užití dráhy a pravidla pro její výpočet a podle § 33 odst. 3 písm. n) ZoD údaje o plánovaných změnách ceny za užití dráhy v následujících pěti letech, jsou-li k dispozici. Dopravci jsou tedy známy ceny pro jízdní řád, pro který si bude žádat o přidělení kapacity, již rok dopředu. Arriva je tedy přesvědčena, že cenu za užití dráhy po dobu jeho účinnosti nelze měnit, pokud tato změna není oznámena podle § 33 odst. 3 písm. n) ZoD. Odkázala na skutečnost, že uvedenou problematikou se také zabýval Soudní dvůr Evropské unie (dále jen SDEU) ve věci C-453/20. Přestože v uvedeném případě SDEU žádost o rozhodnutí o předběžných otázkách pro nepříslušnost UPDI zamítl, vydal generální advokát Manuel Campos Sánchez-Bordona (dále jen generální advokát) k žádosti dne 16. 12. 2021 své stanovisko. V bodech 71 - 84 stanoviska se generální advokát odůvodňuje své právní názory k předběžné otázce, položené v rámci jednoho správního řízení: zda směrnice 2012/34 umožňuje provozovateli infrastruktury jednostranně změnit v neprospěch dopravců výši poplatků za použití železniční infrastruktury nebo zařízení služeb. Generální advokát v bodech 72 - 75 stanoviska upozorňuje na článek 31 odst. 3 první pododstavec směrnice 2012/34/EU, dle kterého u minimálního přístupového balíku „se poplatky [...] [stanoví] ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy“. Podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2012/34/EU musí být ve zprávě o síti, kterou přijímá provozovatel infrastruktury, uveden rámec zpoplatnění a pravidla zpoplatnění. Ten se odkazuje na bod 2 přílohy IV směrnice 2012/34/EU (v tomto případě se nejedná o zařízení služeb). Dále generální advokát pod bodem 78 stanoviska zdůrazňuje, že do výpočtu těchto poplatků musí být zahrnuty příslušné prvky uvedené v příloze I a musí být přihlédnuto k ustanovením článku 29 a následujících směrnice 2012/34 a k prováděcímu nařízení (EU) 2015/909 od okamžiku, kdy vstoupilo v platnost. Tento bod pak odkazuje na prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/909 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy (dále jen nařízení (EU) 2015/909). V bodě 79 generální advokát pokračuje: Prováděcí nařízení stanoví metodiku, podle které musí být každá změna poplatků odůvodněna změnou základních činitelů, na jejichž základě lze stanovit přímé náklady. Provozovatel infrastruktury je může na základě tohoto požadavku a v souladu s uvedeným nařízením aktualizovat nebo přezkoumat. První věta tohoto bodu pak v poznámce pod čarou odkazuje na bod 17 preambule nařízení (EU) 2015/909, dle kterého z různých důvodů, jako je růst produktivity, šíření nových technologií nebo lepší porozumění příčinné souvislosti nákladů, by měl být výpočet přímých nákladů aktualizován nebo pravidelně přezkoumáván mimo jiné v souladu s nejlepší mezinárodní praxí. Dále pak pod body 80 - 83 generální advokát připouští, že směrnice 2012/34/EU nestanoví časové meze pro aktualizaci těchto poplatků a zpráva o síti může být

aktualizována podle potřeby. Podle její přílohy IV bodu 2 směrnice 2012/34/EU musí obsahovat „informace o změnách poplatků, o kterých již bylo rozhodnuto, nebo které se předpokládají“. Změna poplatků je tedy závislá na tom, co je s předstihem uvedeno ve zprávě o síti. Tím je zajištěno, že železniční podniky budou mít k dispozici „předvídatelné systémy zpoplatňování a mít přiměřená očekávání ohledně vývoje poplatků za infrastrukturu“. Zde je odkaz na bod 18 preambule (EU) 2015/909 dle kterého: Vzhledem k tomu, že železniční podniky potřebují předvídatelné systémy zpoplatňování a mají přiměřená očekávání ohledně vývoje poplatků za infrastrukturu, měl by provozovatel infrastruktury poskytnout zaváděcí plán pro železniční podniky, které provozují vlakové služby, u kterých může dojít ke značnému zvýšení jejich poplatků po přezkumu provádění stávajících způsobů výpočtu, pokud takový zaváděcí plán požaduje regulační subjekt. Pod bodem 82 stanoviska pak generální advokát nevyklučuje, že by v důsledku nepředvídatelných okolností bylo nutné změnit poplatky dříve a aktualizovat jejich hodnoty tak, aby odpovídaly těmto okolnostem nebo změnám přímo vynaložených nákladů. V poznámce pod čarou pak uvádí jako příklad krizi vyvolanou covidem-19 s následkem snížení poptávky po železničních službách. Komise provozovatelům infrastruktury doporučila pobídky jako „prominutí, snížení nebo odložení splatnosti poplatků za přístup k železniční infrastruktuře a její užívání“. K tomu Úřad poznamenává, že v této souvislosti byla vydána v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429, 2020/2180 a 2021/1061, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19, a poskytování slev se dovoluje. V bodě 83 stanoviska se pak považuje vztah mezi stanovením časových období ve zprávě o síti a žádostmi železničních podniků o přístup k infrastruktuře za symbolický. Generální advokát pod bodem 84 stanoviska dospěl k závěru že: provozovatel infrastruktury může, splní-li určité věcné, procesní a časové požadavky, změnit výši poplatků za použití železniční infrastruktury.

70. Generální advokát pak svoje stanovisko uzavřel odpovědí na položené otázky takto:
71. 2) Provozovatel infrastruktury může změnit výši poplatků za použití železniční infrastruktury nebo zařízení služeb, pokud takovou změnu odůvodní v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/909 ze dne 12. června 2015 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy a v souladu s rozhodnutími nebo předpoklady o takové změně obsaženými ve zprávě o síti, ledaže jde o reakci na mimořádné okolnosti.
72. Generální advokát se také zabýval odpovědí na otázku, zda je vůči žalobkyni přímo aplikovatelná směrnice, v případě že není řádně transponována do národních předpisů. Dospěl k závěru, že pro provozovatele infrastruktury kvalifikovaného jako státní subjekt, bez ohledu na jeho právní formu, jsou ustanovení směrnice 2012/34/EU, která mají přímý účinek, závazná.
73. Soud má za to, že možnost provádění změn v prohlášení o dráze je zakotvena v § 33 odst. 5 ZoD a aktualizovat prohlášení o dráze lze podle článku 27 odst. 3 směrnice 2012/34/EU.
74. Soud má za to, že § 33 odst. 5 ZoD dovoluje do prohlášení uvést změnu pouze v případě, že dojde ke změně údajů, které mají být v prohlášení obsažené. Takovou změnou je objektivní, deklaratorní změna údajů, kterou je nutno promítnout do prohlášení o dráze, nikoliv změna konstitutivní, tzn. změna měnící nebo zakládající nové povinnosti pro dopravce.

75. Principy stanovení cen jsou uvedeny v kapitole 6.1 Původního prohlášení 2020. V této kapitole se pouze stroze uvádí, že předmětné ceny jsou cenami za regulované služby rovnocenné a nediskriminační pro všechny žadatele a že podléhají věcnému usměrnění, jehož rozsah je vymezen platným výměrem MF.
76. Podle § 33 odst. 3 písm. c) ZoD prohlášení o dráze obsahuje cenu za užití dráhy a pravidla pro její výpočet. Rozsah těchto pravidel je pak popsán v bodu 2 přílohy IV směrnice 2012/34/EU Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech. Tento oddíl obsahuje odpovídající údaje o systému zpoplatnění, dostatečné informace o poplatcích, jakož i další příslušné informace o přístupu týkající se služeb uvedených v příloze II, které poskytuje pouze jediný dodavatel. Obsahuje informace o změnách poplatků, o kterých již bylo rozhodnuto, nebo které se předpokládají v příštích pěti letech, jsou-li takové informace k dispozici. Informace o plánovaném zvýšení cen podle § 33 odst. 3 písm. n) ZoD resp. oddílu 2 přílohy IV směrnice 2012/34 v kapitole 6.6 Původního prohlášení 2020 uvádí, že se i případné další úpravy cen nevylučují, pokud dojde k neplánovanému zvýšení ekonomicky oprávněných nákladů nebo změně výše dotace.
77. Povinnost zveřejnit tento rozsah je stanovena v § 33 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách a bodu 2 přílohy IV směrnice 2012/34. Dále povinnost vychází z § 13 odst. 1 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, podle kterého musí být ceny vztaženy k určeným podmínkám.
78. Soud vzal za prokázaný skutkový stav věci, jenž vyplynul ze spisu vedeného UPDI pod sp. zn. RPD005/19, konkrétně z rozhodnutí UPDI ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA a z rozhodnutí předsedy UPDI ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP, že ČD je dopravcem provozujícím drážní dopravu na dráhách provozovaných SŽ, a účastník řízení před UPDI předcházejícího vydání níže citovaných rozhodnutí, konkrétně výrokem č. 5 rozhodnutí UPDI ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, sp. zn. RPD005/19, který zní: „Úřad neshledal rozpor přílohy „C“ části C bod IV - nové znění bodu – Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV. 3 až IV. 6 Změny prohlášení 2020 se zákonem o dráhách.“, jakož i odůvodněním tohoto výroku a b) rozhodnutím předsedy UPDI ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP, sp. zn. RPD005/19 v rozsahu, v jakém výrok č. 5 rozhodnutí UPDI-0797/20/ZA potvrdil a rozklad ČD proti němu zamítl.
79. Jak soud zjistil z kopie příchozí zprávy datové schránky rozhodnutí ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP, sp. zn. RPD005/19, UPDI v dané věci rozhodoval podle § 34e ZoD o souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 5. 2014, č. j. 1 As 28/2014 – 62, dovedl, že prohlášení o dráze je jednostranným soukromoprávním jednáním a k žalobě proti rozhodnutí příslušného správního orgánu o prohlášení o dráze jsou příslušné soudy podle části páté o.s.ř. Rozhodnutí UPDI ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP, sp. zn. RPD005/19, bylo ČD doručeno datovou schránkou téhož dne 19. 6. 2020. Dvouměsíční lhůta k podání žaloby podle § 247 odst. 1 o.s.ř. byla dodržena. ČD podala u zdejšího soudu podle části V. o.s.ř. žalobu č. j. 1932/2020-O25 ze dne 11. 8. 2020 proti částem rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, č. j. UPDI-0797/20/ZA, ze dne 4. 3. 2020, a č. j. UPDI-2424/20/KP, ze dne 19. 6. 2020.
80. Přídělcem kapacity dráhy celostátní nebo dráhy regionální je povinen zveřejnit podmínky užívání takové dráhy v prohlášení o dráze (dále též jen „PoD“) podle § 33 ZoD.

81. Dopravci jsou oprávněni podle § 34e ZoD podat UPDI návrh, aby rozhodl, zda je PoD v souladu se zákonem o dráhách.
82. Podle § 32 odst. 3 ZoD je přidělcem provozovatel dráhy, u dráhy vlastněné státem jako v tomto případě, je SŽ, která zveřejnila pod č. j. 70522/2019-SŽDC-GŘ-O5 Změnu č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 ze dne 1. 12. 2019 - viz https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/50158882/prohlaseni-o-draze-2020-2.zmena_ozn%C3%A1men%C3%AD.pdf/b8405623-6b37-4680-b031-22f6fabdcd26 (dále též jen „Změna č. 2“). Novelizační bod 43. Změny č. 2 na str. 44 obsahuje čl. IV. 2, jenž stanoví: „IV.2 Cena za přístupové komunikace se pro každý konkrétní vlak vypočítá podle následujícího kalkulačního vzorce: $Cpk = \Sigma(Zn_{pk} \times mpk \times Nzn_{15n=11})$, kde: Cpk = cena za přístupové komunikace v železničních stanicích a zastávkách v celé trase vlaku [Kč]; Zn_{pk} = základní cena za jedno plánované zastavení vlaku osobní dopravy pro nástup a/nebo výstup cestujících v železničních stanicích a zastávkách kategorie „n“ [Kč/zastavení*t]; mpk = hmotnost vlaku pro výpočet ceny za přístupové komunikace [t] (viz článek IV.5); Nzn = plánovaný počet zastavení vlaku osobní dopravy pro nástup a/nebo výstup cestujících v železničních stanicích a zastávkách kategorie „n“, (viz článek IV.2); Proměnnou mpk – hmotnost vlaku pro výpočet ceny za přístupové komunikace definuje čl. IV.5, obsažený v novelizačním bodě 43. Změny č. 2 na str. 45, který praví: „IV.5 Hmotnost vlaku pro výpočet ceny za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy mpk [t] je celková hmotnost vlaku (viz článek II.6.1) snižená o hmotnost činných hnacích vozidel bez možnosti přepravy cestujících podle REVOZ a zaokrouhlená na celé tuny nahoru. Zdrojem informací o vozidlech zařazených ve vlaku jsou data, pořízená dopravcem v IS ComposT v souladu s pravidly uvedenými v předpise SŽDC Is 10. Hmotnost vlaku slouží jako srovnávací měřítko pro diferenciaci zpoplatnění každého plánovaného zastavení vlaku osobní dopravy podle jeho obsaditelnosti.“
83. Soud hodnotil shora citovanou rovnici pro výpočet ceny za přístupovou komunikaci s proměnnou hmotností vlaku jako diskriminační a protiprávně zasahující do práv ČD jakožto dopravce v rozporu s § 33 odst. 1 ZoD, a to se zřetelem ke skutečnosti, že právní úprava prohlášení o dráze v zákoně o dráhách představuje transpozici úpravy zprávy o síti ze směrnice EP a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Přístupové komunikace pro cestující podle odrážky šesté Přílohy I. směrnice 2012/34/EU resp. podle odst. 1 bodu 6 přílohy vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, představují součást železniční infrastruktury - dráhy, ačkoliv z hlediska stavebního práva mohou představovat např. součást budov železničních stanic nebo přílehlých pozemků, na nichž se stavba, těleso dráhy vůbec nenachází.
84. Soud vyšel ze zcela logické úvahy, že náklady na provozování přístupových komunikací pro cestující, zejména jejich úklid, jsou přímo ovlivněny množstvím cestujících, kteří tyto komunikace užívají. Množství cestujících, které do stanice vlaky přivezou nebo z ní odvezou, je ovlivňován obsaditelností vlaků, tedy množstvím míst k sezení, nikoliv hmotností prázdného vlaku obecně, jak uvádí čl. IV.5. novelizačního bodu 43. Změny č. 2.
85. Jak soud zjistil z rozkladu č. j. 641/2020-O25 z 18. března 2020 (včetně přílohy) proti žalovanému rozhodnutí č. j.: UPDI-0797/20/ZA, přiloženém k žalobě č. j. 1932/2020-

O25, ČD prokázaly výrazné rozdíly mezi hmotnostmi různých řad (typů) drážních vozidel se stejnou obsaditelností (množstvím míst k sezení).

86. Jak soud zjistil z rozkladu č. j. 641/2020-O25 a jeho přílohy, že dopravce s těžším vozidlem zaplatí vyšší cenu za komunikace podle čl. IV v novelizačním bodě 43. Změny č. 2 než dopravce s lehčím vozidlem, ačkoliv by každý z nich nasadil vozidlo se stejnou obsaditelností jako ten druhý, takže každý z nich by mohl přivést stejné množství cestujících, kteří by přístupové komunikace znečistili stejně, a tak generovali stejné náklady provozovatele na údržbu těchto komunikací. V případě stejné obsaditelnosti vozidel by dopravce s lehčím vozidlem i dopravce s těžším vozidlem generovali stejné náklady na údržbu komunikací, ale dopravce s těžším vozidlem by platil vyšší cenu, a tedy by se na umožnění těchto nákladů v jejich celkovém rozsahu podílel ve větším rozsahu než dopravce s lehčím vozidlem.
87. Soud má za to, že z uvedených důvodů je konstrukce ceny za užití komunikací podle čl. IV.2 ve vazbě na čl. IV.5 novelizačního bodu 43 Změny č. 2 diskriminační, tj. v rozporu s § 33 odst. 1 ZoD, neboť různé dopravce, kteří by generovali stejné náklady, zpoplatní nedůvodně rozdílnou výslednou cenou.
88. Koeficient podle čl. IV.5 nemá zohledňovat ani tak skutečnou hmotnost prázdného vlaku, nýbrž obsaditelnost, tj. součin počtu sedadel ve vlaku a koeficientu předpokládajícího průměrnou hmotnost cestujícího 80 kg, který se běžně používal při tvorbě zprávy o brzdění, která měla stanovit, zda plně obsazený vlak s vozidly o určité hmotnosti při daných sklonových poměrech na trati a účinnosti brzd bezpečně zastaví, když se jedná o hodnotu tradičně běžně v železničním provozu používanou.)
89. Soud vzal za prokázané, že předmětem sporu bylo posoudit, zda a za jakých okolností lze během platnosti prohlášení měnit ceny za užití dráhy v něm uvedené, pokud informace o těchto změnách není avizována předem. Jak vyplynulo z provedeného dokazování, výměr MF ukládá vykalkulovat cenu s platností na dobu jízdního řádu a zveřejnit ji v prohlášení o dráze. Nedovoluje ji vykalkulovat na dobu přípravy jízdního řádu, a ještě ji před započítáním platnosti jízdního řádu znovu zvýšit. Naopak provozovatel dráhy a přidělců je osvobozen od povinnosti ceny měnit, pokud by došlo ke změnám vstupních údajů pro kalkulaci. Pokud šlo o stanovisko generálního advokáta Borbony ze dne 16. 12. 2021 ve věci řešené SDEU pod sp. zn. C-453/20, jeho úloha je u Soudního dvora velmi důležitá, když se podílí na procesu rozhodování Soudního dvora. Jak vyplývá z praxe, názor generálního advokáta na věc výrazně ovlivňuje výsledek celého řízení. UPDI vylučuje změnu cen v situaci, kdy ceny energií prožívají zcela turbulentní vývoj, což může mít až likvidační následky. Ceny za užití dráhy trakční energií neobsahují (ta je součástí služeb), v řešeném případě v roce 2020 ještě k žádným změnám vstupních cen nedocházelo. Při zveřejnění metodiky k provedení článků 31 – 36 dle bodu 2 přílohy IV. směrnice 2012/34 by žadatel (doprovce) mohl případné změny cen předvídat. UPDI ve dvou řízeních rozhodl, že ceny a způsob jejich aplikace jsou v rozporu se zák. č. 266/1994 Sb., o dráhách, čímž poškozují dopravce. Žalobkyně musela své nedostatky odstranit, což ji finančně zatížilo, tudíž ceny navýšila za účelem kompenzace nárůstu svých nákladů způsobených tím, že již nadále nemohla uplatňovat nezákonné ceny poškozující dopravce. Naopak dopravcům se náklady snížily, takže nebylo třeba nic nastavovat tak, aby to bylo pro dopravce „ufinancovatelné“. Nezákonné stanovení některých složek cen nemůže být důvodem pro další zvyšování jejich ostatních složek za

účelem kompenzace finanční zátěže žalobkyně. Konkrétně se jednalo o řízení sp. zn. RPD003/19, ve kterém rozhodnutí č. j. UPDI-2377/19/ZA ze dne 29. 8. 2019 a č. j.: UPDI-2949/19/GP ze dne 31. 10. 2019 Úřad rozhodl, že článek III. 3 přílohy C Prohlášení 2020 (též prohlášení), který stanovil pravidla pro výpočet výsledné ceny za užití dráhy, je v rozporu se zákonem o dráhách. Příklad je řešen Obvodním soudem pro Prahu 1 pod sp. zn. 16 C 30/2019, zmíněná rozhodnutí jsou k dispozici na internetových stránkách Úřadu. Druhým případem bylo řízení sp. zn. RPD004/19, v němž rozhodnutím č. j.: UPDI-0470/20/GP ze dne 6. 2. 2020 a rozhodnutím o rozkladu č. j.: UPDI-2060/20/KP ze dne 21. 5. 2020 Úřad rozhodl o rozporu některých složek cen Prohlášení 2020 (též prohlášení) se zákonem o dráhách. Další zvýšení cen bylo reakcí na mimořádné okolnosti ve smyslu návrhu odpovědi na otázku č. 2. v závěrech stanoviska Generálního advokáta k případu C-453/20 (bod 96). Ve správním řízení sp. zn. RPD005/18, rozhodnutí č. j. UPDI-2946/19/DV ze dne 31. 10. 2019 a č. j. UPDI-0317/20 /GP ze dne 29. 1. 2020 rozhodl UPDI, že Prohlášení 2019 je neuvedením pravidel pro výpočet ceny za užití dráhy, tedy metodiky k provedení článků 31 – 36, v rozporu se zákonem o dráhách. Příklad byl řešen Obvodním soudem pro Prahu 1 pod sp. zn. 27 C 72/2020 a soud žalobu pravomocně zamítl. Ve správním řízení sp. zn. RPD004/19 UPDI rozhodl, že Prohlášení 2020 (též prohlášení), je rovněž neuvedením pravidel pro výpočet ceny za užití dráhy, tj. metodiky k provedení článků 31 - 36, v rozporu se zákonem o dráhách a stanovil 90denní lhůtu pro uvedení Prohlášení 2020 do souladu se zákonem o dráhách doplněním těchto pravidel. Tato lhůta uplynula 3. 9. 2020, žalobkyně uloženou povinnost nesplnila. Příklad je řešen Obvodním soudem pro Prahu 1 pod sp. zn. 13 C 91/2020. Prohlášení o dráze má podle § 33 odst. 3 písm. a) ZoD obsahovat cenu za užití dráhy a pravidla pro její výpočet v rozsahu, jaký požaduje metodika k provedení článků 31 – 36 dle bodu 2 přílohy IV. směrnice 2012/34. Generální advokát ve věci C-453/20 pod bodem 81 uvedl, že změna poplatků je tedy závislá na tom, co je s předstihem uvedeno ve zprávě o síti. Tím je zajištěno, že železniční podniky budou mít k dispozici „předvídatelné systémy zpoplatňování a mít přiměřená očekávání ohledně vývoje poplatků za infrastrukturu“. I pokud by změna poplatků nebyla předvídatelná, prohlášení o dráze musí obsahovat řádně zpracovanou metodiku, která zajišťuje předvídatelné systémy zpoplatňování. Povinnost popis vložit do prohlášení o dráze vyplývá i z bodu 2 přílohy IV, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. 11. 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen směrnice 2012/34/EU). Jinak by nebylo možno sestavit metodiky k provedení článků 31 - 36. Ve vyjádření Evropské komise sj.a(2021)2277207 ze dne 24. 3. 2021, podané podle čl. 23 odst. 2 Protokolu o statutu Soudního dvora Evropské unie, se Komise vyjadřuje k následující otázce Úřadu v případě C 453/20: 2) Je v souladu se směrnicí 2012/34, že provozovatel infrastruktury může kdykoliv změnit v neprospěch dopravců výši cen za použití železniční infrastruktury nebo zařízení služeb? Stanovisko Komise zní: S ohledem na tyto okolnosti, čl. 27 odst. 3 směrnice 2012/34 nelze vykládat v tom smyslu, že by opravňoval provozovatele infrastruktury k tomu, aby kdykoliv jednostranně změnil podmínky přístupu k železniční infrastruktuře zveřejněné podle čl. 27 odst. 4. Uvedené ustanovení ukládá provozovateli infrastruktury pouze povinnost zprávu o síti podle potřeby aktualizovat a měnit, například v případě vyřazení infrastruktury z provozu v důsledku nehody. Stejně tak čl. 27 odst. 3 směrnice 2012/34 neopravňuje provozovatele zařízení služeb k tomu, aby kdykoliv jednostranně změnil podmínky zpoplatnění. Podmínky, za nichž takové změny mohou být provedeny, by se měly řídit smlouvou uzavřenou mezi železničním podnikem a provozovatelem zařízení služeb či poskytovatelem daných služeb. Obecně závazná pravidla týkající se přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou jsou stanovena v prováděcím

nařízení 2017/2177. Komise Soudnímu dvoru navrhuje, aby na druhou předběžnou otázku odpověděl následovně: „Směrnici 2012/34 a zejména její čl. 27 odst. 3 nelze vykládat v tom smyslu, že by opravňovala v závislosti na konkrétním případě buď provozovatele infrastruktury nebo provozovatele zařízení služeb kdykoliv jednostranně změnit poplatky za využití železniční infrastruktury nebo zařízení služeb.“ I ze stanoviska Komise vyplývá, že uvedené ceny nebylo možno změnit tak, jak to provedla žalobkyně.

90. Soud žalobě žalobkyně ČD vyhověl jako důvodné výrokem I. tohoto rozsudku, když vyšel z provedení dokazování ve spojení s právním posouzením, jak je již uvedeno shora.
91. Soud žalobě žalobkyně SŽ vyhověl jako důvodné výrokem II. tohoto rozsudku, když vyšel z provedení dokazování ve spojení s právním posouzením. Soud vycházel ze skutečnosti, že se přístupová komunikace v rozsahu transponované úpravy směrnice 2012/34 řídí stejným režimem jako železniční infrastruktura. § 23 odst. 1 písm. d) ZoD stanoví SŽ povinnost umožnit dopravci, jenž splňuje podmínky pro provozování drážní dopravy podle zákona o drahách, provozovat drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou dle cenových předpisů. Podle § 13 odst. 1 zák. č. 526/1990 Sb., o cenách, v platném znění, je prodávající povinen, pokud nejde o prodej zboží spotřebitelům, předložit kupujícímu na jeho žádost nabídkový ceník obsahující ceny nabízeného zboží ve vztahu k určeným podmínkám. Soud má za to, že žalobkyně uvedené splňuje, když v prohlášení o dráze uvádí e-mailovou adresu, kde o informaci stran určených podmínek možno požádat. Cena za přístupové komunikace pro cestující představuje součást ceny za užití dráhy podle § 33 odst. 3 písm. c) ZoD, přičemž podmínky představují údaj o provozně technických vlastnostech dráhy, které se v prohlášení o dráze zveřejňují podle § 33 odst. 3 písm. a) ZoD. Tudíž cena za užití přístupových komunikací a určené podmínky se zveřejňují v prohlášení o dráze automaticky předem, tudíž o ně dopravce nemusí zvláště žádat, jako jiní kupující v jiných případech podle § 13 odst. 1 zákona o cenách. Užití zařízení služeb podléhá jiným zásadám cenotvorby i jinému právnímu režimu než užití železniční infrastruktury. Podle čl. 4 odst. 2 písm. c) a d) prováděcího nařízení Komise 2017/2177 plyne, že technické vlastnosti železniční stanice jakož zařízení služeb musí být SŽ jako provozovatelem stanice náležitě popsány a rovněž tak služby, které jsou ve stanici poskytovány. Podle § 23 odst. 1 písm. f) ZoD, na které odkazuje § 33 odst. 3 písm. a) ZoD, ukládá SŽ jako provozovateli dráhy povinnost vést seznam jím provozovaných drah a jejich součástí; seznam obsahuje alespoň technický a provozní popis dráhy a jejich součástí, údaje o technickém a provozním stavu dráhy a jejich součástí, údaje o probíhající rekonstrukci dráhy a jejich součástí a výši finančních prostředků na rekonstrukci vynaložených. Žalobkyně potřebnými dostatečně přesnými popisy přístupových komunikací disponuje, nejsou však připojeny k prohlášení o dráze, když postačí odkaz na webové stránky žalobkyně s uvedenými popisy. Ustanovení § 33 odst. 3 písm. n) ZoD transponující poslední větu odst. 2 přílohy IV. směrnice 2012/34, stanoví, že prohlášení o dráze obsahuje alespoň údaje o plánovaných změnách ceny za užití dráhy a ceny za přidělení kapacity dráhy v následujících pěti letech, jsou-li takové údaje k dispozici. Žalobkyně disponovala uvedenými údaji, tudíž měla podklady k předmětné skokové změně zpoplatnění. Podle § 33 odst. 5 věty první transponující čl. 27 odst. 3 směrnice 2012/34 dojde-li ke změně údajů obsažených v prohlášení o dráze, přidělcem v něm změnu bezodkladně zaznamená a prohlášení o dráze opětovně zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup a vyznačí v něm provedené změny. Ze směrnice 2012/34 v čl. 27 odst. 3: „Zpráva o síti se aktualizuje a mění podle potřeby.“ Zprávu o síti, resp. prohlášení o dráze nelze změnit kdykoliv, avšak jen pokud to vyžaduje objektivní potřeba. Vůle žalobkyně

prohlášení o dráze změnit tedy sama o sobě nepostačuje. I ust. čl. 27 odst. 3 směrnice 2012/34 je třeba současně interpretovat zásadami uvedenými v bodu 44 a 52 preambule téže směrnice, tzv. výkladovou pomůckou. Podle bodu 44 preambule směrnice 2012/34 železniční podniky by měly od systémů přidělování kapacit a systémů zpoplatnění obdržet jasné a jednoznačné ekonomické signály vedoucí k racionálnímu rozhodování. Podle bodu 52 preambule směrnice 2012/34 je třeba přihlížet k obchodním požadavkům žadatelů i provozovatelů infrastruktury. Soud má za to, že v konkrétním případě nastala objektivní potřeba nenadále změny ceny za užití komunikací pro cestující, kterou předpokládá čl. 27 odst. 3 směrnice 2012/34. Soud vycházel z vyjádření Evropské komise ze dne 30. 8. 2021 ve spojených věcech C-221/21, Správa železnic, státní organizace a C-222/21, České dráhy, a.s., že článek 56 odst. 10 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. 11. 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru musí být vykládán ve smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, podle níž některá rozhodnutí regulačního subjektu zřízeného podle čl. 55 odst. 1 uvedené směrnice spadající do působnosti jejího čl. 56 odst. 1 podléhají novému projednání občanskoprávními soudy podle části páté českého občanského soudního řádu, které nahrazují rozhodnutí regulačního subjektu svým vlastním rozhodnutím. Pokud šlo o provedení změn v prohlášení o dráze podle § 33 odst. 5 ZoD, které nejsou limitovány 12 měsíčním předstihem, ustanovení odst. 5 hovoří o přiměřené aplikaci podle nezávazné preambule směrnice č. 2012/34/EU a s odkazem na čl. 30 odst. 2 směrnice č. 2012/34/EU, který ukládá povinnost členskému státu, nikoliv SŽ. Z citace § 33 odst. 5 ZoD jasně plyne, že dojde-li ke změně údajů obsažených v prohlášení o dráze, přidělcce v něm změnu bezodkladně zaznamená a prohlášení o dráze opětovně zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup a vyznačí v něm provedené změny. Odstavec 1 věty třetí a čtvrtá se použijí obdobně. Z čl. 27 odst. 3 směrnice č. 2012/34/EU vyplývá, že zpráva o síti se aktualizuje a mění podle potřeby. Podle cenového věstníku 16/2019 ze dne 17. 12. 2019, kterým byl vydán Výměr MF č. 01/2020 v části II položce 3, bod 13, s ohledem na povinnosti přidělce uložené mu zvláštním právním předpisem se cena regulované služby vykalkuluje s platností pro dobu trvání jízdního řádu a zveřejňuje se v Prohlášení o dráze. V průběhu platnosti Prohlášení o dráze nemá přidělcce ani provozovatel dráhy povinnost upravovat vyhlášenou cenu podle měnící se výše nákladových vstupů, ze kterých se cena kalkuluje. Stejně tak přidělcce ani provozovatel dráhy nemá po zveřejnění Prohlášení o dráze povinnost upravovat již vyhlášenou cenu při změnách pravidel cenové regulace provedených po zveřejnění uvedeného Prohlášení o dráze. Výměr MF tudíž nezakazuje změnu cen v průběhu platnosti prohlášení o dráze, když hovoří o kalkulaci s platností na určité období a možnost změn nezakazuje a následně hovoří o neexistenci povinnosti ceny měnit, dojde-li ke změně cenových předpisů. Možnost a právo na změnu ceny Výměr MF nezakazuje a neupírá. Sám UPDI v textu svého vyjádření uznal možnost změny ceny v prohlášení o dráze v době jeho platnosti, když cena za užití dráhy a přístupových komunikací je podle § 33 odst. 3 písm. c) ZoD údajem, který je nutně v prohlášení o dráze obsažen a dojde-li k její změně, tato musí být uvedena a změněna. Navíc UPDI v rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí UPDI-2424/20/KP ze dne 19. 6. 2020 na straně 6 UPDI uvedl, že SŽ nerespektovala rozhodnutí UPDI ani v termínu vydání Změny prohlášení 2020, ani v jeho obsahu, čímž jednoznačně UPDI připustil možnost vydání změny prohlášení o dráze i v době jeho účinnosti, minimálně v době, kdy již žádosti o přidělení kapacity dráhy na rok 2020 byly u SŽ podány i v případě změny prohlášení o dráze, kterou UPDI v rámci odůvodnění výslovně povoluje, by tak došlo ke změně podmínek užití dráhy po té, co o kapacitu dráhy bylo dopravci zažádáno, což je situace, kterou jinak UPDI argumentuje proti možnosti změny prohlášení o dráze. UPDI

sám možnost změny prohlášení o dráze v oblasti cenotvorby připouští v rámci odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí. Pokud šlo o zvýšení o 11%, uvedená hodnota platí pouze ve vazbě na jednu složku celkové ceny a váže se na hodnotu za užití přístupových komunikací cestujícími. Jde o zcela oprávněné náklady. Sám generální advokát Borbona ve svém stanovisku ze dne 16. 12. 2021 v čl. 80 ve spojení s čl. 82 stanoviska v zásadě změnu cen v prohlášení o dráze v průběhu jeho platnosti připouští s tím, že jsou-li o zvažované změně dopředu informace, mají být tyto notifikovány, neuvádí však, že nebyly-li informace k dispozici, nelze změnu provést. Čl. 27 odst. 3 směrnice 2012/34 dovoluje aktualizování a změnu zprávy o síti podle potřeby. Podle přílohy IV bodu 2 směrnice 2012/34 musí zpráva o síti obsahovat informace o změnách poplatků, o kterých již bylo rozhodnuto, nebo které se předpokládají a nelze ovšem vyloučit, že v důsledku nepředvídatelných okolností bude nutné změnit poplatky dříve a aktualizovat jejich hodnoty tak, aby odpovídaly těmto okolnostem nebo změnám přímo vynaložených nákladů. Uvedené plyne i ze stanoviska SŽ v řízení vedeném Soudním dvorem EU pod sp. zn. C-453/20 ze dne 9. 3. 2021 a strany 1 a 2 prohlášení o dráze DB Netz AG na rok 2022. Navíc je nutno vzít na zřetel, že prohlášení o dráze, či zpráva o síti, je předmětem zásadní harmonizace v rámci dotčených provozovatelů infrastruktury v rámci EU zapojených do mezinárodní organizace RailNetEurope, která úzce souvisí s Evropskou komisí a je i financována částečně z EU, přičemž v rámci uvedené společné celoevropské platformy provozovatelů drah a přiděľů byly vytvořeny společné zásady a požadavky vymezující na úrovni Unie společnou strukturu prohlášení o dráze, zprávy o síti tak, aby uživatelé drážní infrastruktury, tj. dopravci, byli schopni opatřit nezbytné informace pro užití sítě co nejsnazším způsobem. Uvedené postupy jsou realizací povinnosti podle § 32 odst. 4 ZoD, podle kterého přidělci vzájemně spolupracují za účelem koordinace přidělování kapacity dráhy pro trasy vlaků, které překračují dráhu provozovanou jedním z nich, společného zveřejňování informací souvisejících s přidělováním kapacity dráhy, zejména prohlášení o dráze a koordinace sjednávání a výpočtu ceny a výběru platby za užití dráhy a použití sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy. SŽ nevybírá za užití dráhy poplatky jako veřejnoprávní platby, nýbrž za užití dráhy je hrazena soukromoprávní cena, neboť vztahy mezi provozovatelem dráhy a dopravcem jsou soukromoprávní. Uvedené má význam z hlediska skutečnosti, že SŽ teprve v červnu 2016 nabyla do práva hospodařit a majetku ČR většinu nádražních budov na území ČR, tj. tehdy účinné či zpracovávané prohlášení o dráze na rok 2016, 2017, 2018 nemohly část ceny za užití dráhy ve vazbě na přístupové komunikace obsahovat, když nešlo o majetek organizace a nutné kalkulace nebylo možno zpracovat, a to zejména s nezvykle obrovským rozsahem nabytého majetku v roce 2016, kdy nebylo možné požadavek podle nařízení Komise (EU) 909/2015 k červenci 2017 splnit. Citované nařízení komise hovoří pouze v rámci bodu 18 preambule o zaváděcím plánu, tudíž neukládá jednoznačnou povinnost zpracovat zaváděcí plán, pouze hovoří o tom, že by provozovatel infrastruktury měl zaváděcí plán zpracovat, nikoliv povinnost, a to navíc pouze za situace značného zvýšení ceny a pouze, bude-li to regulátor vyžadovat. Nařízení komise (EU) 909/2015 ani nestanoví podrobnosti zaváděcího plánu a nestanoví ani, že by v budoucnu nemohlo dojít ke změně ceny, aniž by tato byla v zaváděcím plánu obsažena. Z dopisu UPDI ze dne 7. 8. 2017 adresovaného SŽ nevyplývá, že dopisem č. j. UPDI-756/17-OPDI-MM ze dne 7. 8. 2017 požádal UPDI o předložení zaváděcího plánu a jeho zpracování SŽ, pouze UPDI v něm upozorňuje na čl. 9 prováděcího nařízení Komise (EU) 909/2015 a vyzývá k předložení dokladů požadovaných v citovaném předpisu. Dopis ze dne 7. 8. 2017 neobsahuje výslovný požadavek UPDI na zpracování a předložení zaváděcího plánu podle bodu 18 preambule Nařízení komise (EU) 909/2015. Pokud UPDI požadoval v roce 2017 doložit zaváděcí

plán, měl jeho zpracování a předložení SŽ odůvodněně uložit, což neučinil, proto nyní UPDI nemůže tvrdit, že SŽ nepředložila zaváděcí plán. Pokud jde o železniční síť, tato je v rámci prohlášení o dráze na rok 2020 popsána v čl. 3.3 na straně 32, uvedený popis, jde-li o infrastrukturu základního přístupového balíčku, obsahuje i přístupové komunikace. Prohlášení o dráze SŽ v souvislosti s popisem sítě a jeho náležitostmi plně respektuje požadavky vymezené a stanovené v této oblasti Agenturou EU pro železnice. Požadavek UPDI na vymezení popisu přístupových komunikací nemá oporu v právním řádu a je nesplnitelný, resp. nemožný. Prostory železničních stanic nemají z povahy věci jednoznačné vymezení prostor, které jsou poskytovány v rámci minimálního přístupového balíčku, které slouží k poskytování služeb v rámci zařízení služeb a které jsou obchodními prostory mimo drážní regulaci, tudíž jakékoliv bližší vymezení zpracované na delší dobu by bylo přesným vymezením nepřesných a nejednoznačných údajů. SŽ vymežila maximum pro bližší vymezení přístupových cest nad rámec popis sítě v bodu 3.3 a to bodem 29 změny č. 2 prohlášení o dráze 2020, kde stanice kategorizovala s ohledem na kvalitu přístupových komunikací v jednotlivých stanicích, k uvedenému však UPDI uvedl, že je příliš stručný, bez bližšího vysvětlení, tudíž jde o nepřezkoumatelné rozhodnutí UPDI a zneužití správního uvážení. SŽ v rámci prohlášení o dráze 2020 uvedla obecnou informaci, že změny cen nevylučuje, tudíž z konstrukce ceny užití dráhy muselo být zřejmé, užití jakých součástí tato pokrývá. Zohlednění přístupových komunikací v rámci tvorby ceny bylo široce diskutováno, a to i s vědomím UPDI. Dopravci byli informováni o ceně za přístupové cesty na setkání SŽ s dopravci dne 4. 12. 2018, tudíž změna konstrukce ceny byla notifikována a diskutována. UPDI ve věci cenotvorby v řešeném období opakovaně rozhodoval a zavdal sám podnět ke změnám v oblasti tvorby cen za užití dráhy svými správními rozhodnutími. UPDI nevěnoval pozornost odůvodnění, proč nárůst ceny za užití dráhy ve výši 5% považuje za zcela zásadní, jak vyžadují předpisy EU (nařízení Komise (EU) 909/2015, kdy teprve zásadním změnám má být bráněno a předcházeno popsány procesy. SŽ vyplývá povinnost účtovat ceny za užití dráhy v maximální hodnotě podle čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34, přičemž možnost poskytování slev omezuje článek 33 směrnice. Podle čl. 31 odst. 3 směrnice č. 012/34/EU říká, že aniž jsou dotčeny odst. 4 nebo 5 tohoto článku nebo čl. 32, stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k infrastruktuře napojení k zařízení služeb ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy. Přičemž je proveden nařízením komise (EU)909/2015. Ani čl. 31 odst. 3 směrnice č. 2012/34/EU a ani nařízení Komise (EU)909/2015 na žádném místě nestanoví, že by bylo nutno vybírat právě uvedeným postupem stanovenou cenu, předpisy stanoví maximální možnou hodnotu, rozumějme zákon o drahách a zákon o cenách.

92. Soud se zřetelem k provedenému dokazování rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrocích I. a II. tohoto rozsudku.
93. O nákladech řízení rozhodl soud tak, jak je uvedeno ve výroku III. tohoto rozsudku, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů tohoto řízení, když jim náklady řízení nevznikly, neboť nebyli zastoupeni právními zástupci s plnou mocí.

P o u č e n í :

Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání do 15 dnů ode dne doručení jeho písemného vyhotovení, a to k Městskému soudu Praha, prostřednictvím Obvodního soudu pro Prahu 1. Odvolání je třeba podat ve dvojím vyhotovení.

Shodu s originálem potvrzuje Miroslava Beranová, DiS.

Nesplní-li žalovaný povinnosti uložené mu tímto rozsudkem v uvedených lhůtách, může se žalobkyně domáhat po jeho právní moci výkonu rozhodnutí u soudu.

Praha 8. listopadu 2022

Mgr. Petra Lukášková, v.r.
samosoudkyně