



Obvodní soud pro Prahu 1
Ovocný trh 587/14
112 94 Praha 1

Ke sp. zn. 27 C 188/2020

Vyjádření Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ke druhé ze spojených žalob (původně pod sp. zn. 35 C 82/2020)

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře se v tomto společném řízení vyjádřil k žalobě Českých drah, a. s., vedené pod sp. zn. 27 C 188/2020, dopisem ze dne 7. května 2021, č. j. UPDI-1519/21/KE (dále jen původní vyjádření).

Správa železnic (žalobkyně) podala u Obvodního soudu pro Prahu 1 (pod sp. zn. 35 C 82/2020) žalobu podle části páté o. s. ř., jíž se domáhá nahrazení týchž rozhodnutí jako České dráhy tj. rozhodnutí Úřadu ze dne 4. března 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, a rozhodnutí předsedy Úřadu ze dne 19. června 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP.

Vzhledem ke spojení obou žalob ke společnému řízení Úřad svoje stanovisko doplňuje o vyjádření k žalobě podané státní organizací Správa železnic ze dne 12. srpna 2020, zn.: 53259/2020-SŽ-GR-O25 (dále jen žalobkyně, žaloba).

Jak Úřad uvedl dříve, je přesvědčen, že o obou žalobách jsou příslušné rozhodovat správní soudy. Pokud však soud dospěje k závěru, že je příslušný obecný soud, předkládá Úřad své vyjádření. Úřad v něm odkazuje na svá předchozí vyjádření a tímto je doplňuje.

I. Účastníci řízení a příslušnost soudu.

K účastníkům řízení a příslušnosti soudu Úřad odkazuje na svoje původní vyjádření.

II. Popis předmětu sporu

Terminologie v předpisech České republiky a Evropské unie

Článek 27 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen směrnice 2012/34) používá termín zpráva o síti, zatímco v transponovaných ustanoveních zákona o dráhách (§ 33) se používá termín prohlášení o dráze.

Směrnice 2012/34 používá termíny železniční podnik a provozovatel infrastruktury, zatímco zákon o dráhách dopravce a provozovatel dráhy resp. přídělce (žalobkyně plní pro tento případ obě dvě funkce, takže není třeba je zde rozlišovat). Úřad vykonává funkce regulačního subjektu ve smyslu čl. 56 směrnice 2012/34.

Rozdělení železničních stanic

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 vyhlášky 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.

Správa železnic zařadila v souladu s platnými předpisy a judikaturou přístupové komunikace pro cestující ve vlaku osobní dopravy (dále jen přístupové komunikace) do první 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. prosince 2018, vydaného státní organizací Správa železniční dopravní cesty (dále jen Původní prohlášení 2020) je poprvé zpoplatnila (do té doby nebyly zpoplatňovány).

III. Rozhodování ve správním řízení

Úřad pro informaci uvádí, že před řízením, které je předmětem tohoto sporu, již 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. Úřad v pravomocném rozhodnutí ze dne 6. dubna 2019, č. j. UPDI- 0985/19/ZA, ve spojení s rozhodnutím ze dne 18. července 2019, č. j. UPDI-1999/19/KP, a shledal rozpor se zákonem o dráhách. Žalobkyně poté na toto 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-GR-O5 (dále jen Změna prohlášení 2020), která je předmětem tohoto řízení, kterou ceny z Původního prohlášení 2020 navýšila o dalších 11 %. Úřad v řízení sp. zn. RPD005/19 shledal rozpor ve zpoplatnění přístupových komunikací se zákonem o dráhách z následujících důvodů:

- 1) pozdní zveřejnění změny cen za užití komunikací,
- 2) nedostatku informací o rozsahu přístupových komunikací,
- 3) chybějících informací o stanicích ve vlastnictví Českých drah, a. s.

Úřad se dále podrobněji věnuje jednotlivým důvodům.

1) Pozdní zveřejnění změny cen za užití komunikací

Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách 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 tedy známy ceny pro jízdní řád, pro který si bude žádat o přidělení kapacity, již rok dopředu. Z uvedeného Úřad dovodil, že cenu za užití dráhy po dobu jeho účinnosti nelze měnit, pokud tato změna není oznámena podle písmene n).

Úřad vycházel z bodů 44 a 52 preambule směrnice 2012/34, v němž se uvádí (dopravce je současně žadatelem o kapacitu):

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.

Dále Úřad vycházel z článku 30 odst. 2 směrnice 2012/34, který ukládá členskému státu uzavřít s provozovatelem infrastruktury pětileté smluvní ujednání, které obsahuje informace o finančních prostředcích poskytnutých provozovateli infrastruktury. Tato povinnost je transponovaná do § 3 odst. 3 zákona č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury. Z uvedeného Úřad dovodil, že 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. Tato smlouva byla uzavřena mezi Státním fondem dopravní infrastruktury a žalobkyní.

Neprovádění změn cen v průběhu účinnosti o prohlášení o dráze předpokládá cenový předpis, podle kterého se na základě § 23 odst. 1 písm. c) a d) zákona o dráhách stanovují ceny za užití dráhy. Jedním z těchto předpisů je zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, na něj pak 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/>. V našem případě jsou relevantní Výměr MF č. 01/2019 a Výměr MF č. 01/2020. V jejich části II položce 3 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 řádu a zveřejňuje se v Prohlášení o dráze. Z uvedeného textu vyplývá, že zákonodárce předpokládal, že cena bude vykalkulována a zveřejněna v prohlášení o dráze dvanáct měsíců před začátkem jízdního řádu na dobu trvání platnosti celého jízdního řádu.*

Naproti tomu žalobkyně argumentovala možností provádění změn zakotvenou v § 33 odst. 5 zákona o dráhách a možností aktualizovat prohlášení o dráze podle článku 27 odst. 3. Podle názoru Úřadu zmíněný odstavec 5 zákona o dráhách dovoluje do prohlášení uvést změnu pouze v případě, že dojde ke změně údajů, které mají být v prohlášení obsažené. Takovouto změnu cen však zmíněné výměry nedovolují. Pokud bychom dovolili neomezeně měnit ceny uvedené v prohlášení o dráze, bylo by to v rozporu s cíli směrnice 2012/34 uvedenými v bodech 44 a 52 její preambule.

Stanovisko generálního advokáta

Uvedenou problematikou se 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 Úřadu zamítl, vydal generální advokát Manuel Campos Sánchez-Bordona (dále jen generální advokát) k žádosti dne 16. prosince 2021 své stanovisko.

Úřad pro dokreslení uvádí, že podle článku 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 Soudního dvora Evropské unie 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.

Z toho vyplývá, že generální advokáti nejsou advokáty v obecném smyslu slova, neobhajují totiž 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. Stanoviska generálního advokáta se zveřejňují, zmíněné stanovisko je možné nalézt např. zde:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A62020CC0453&qid=1660112366708>.

V bodech 71 - 84 stanoviska se generální advokát odůvodňuje své právní názory k předběžné otázce, položené Úřadem 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, 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 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 (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 přezkoumán mimo jiné v souladu s nejlepší mezinárodní praxí*.

Dále pak 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“. 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.*

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.*

Aplikace stanoviska generálního advokáta na tento případ

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. Podle názoru Úřadu, bez ohledu na skutečnosti uvedené ve stanovisku generálního advokáta nebyla žalobkyně s ohledem na výměry MF oprávněna ceny za užití dráhy vydáním Změny prohlášení 2020 navýšovat.

Pokud by však soud dospěl k závěru, že výměry MF nebylo možno zamezit navýšení cen, posoudil Úřad, zda by mohlo stanovisko generálního advokáta být důvodem k novému rozhodování ve věci cen za přístupové komunikace soudem.

V Původním prohlášení 2020 ani ve Změně prohlášení 2020 především nebyl uveden rozsah přístupových cest. Zde Úřad odkazuje na bod 2) tohoto vyjádření k žalobě.

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. listopadu 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.

Podle § 33 odst. 3 písm. c) zákona o dráhách 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.*

Kromě vlastních jednotkových sazeb žádná z těchto informací v Původním prohlášení 2020 ani ve Změně prohlášení 2020 uvedena není. Nebylo tedy zajištěno, že železniční podniky mají k dispozici „předvídatelné systémy zpoplatňování a přiměřená očekávání ohledně vývoje poplatků za infrastrukturu“. Informace 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 se omezila na konstatování, že se i případné další úpravy cen nevylučují, pokud dojde k neplánovanému zvýšení ekonomicky oprávněných nákladů nebo změně výše dotace. Jelikož změna poplatků je závislá na tom, co je s předstihem uvedeno ve zprávě o síti, ke změně dotace nedošlo, 11% zvýšení oprávněných nákladů žalobkyně nedoložila, nebylo možné ceny navýšit.

Jediným důvodem by mohla být změna, kterou nebylo možno předvídat, jako např. krize covid-19. Jednak se žalobkyně o takovéto změně nezmínila, natož aby ji zdůvodnila. Nebylo možné posoudit, zda skutečně informace o změnách poplatků mohla mít k dispozici.

Jelikož žalobkyně ani v Původním prohlášení 2020 ani ve Změně prohlášení 2020 neuvedla rámec a pravidla zpoplatnění v rozsahu uvedeném v bodu 2 přílohy IV. směrnice 2012/34, nemohla být ani změna poplatků odůvodněna změnou základních činitelů, na jejichž základě lze stanovit přímé náklady. Žalobkyně ani nespecifikovala, které prostory a která zařízení přístupové komunikace zahrnují (může jít i o výtahy, eskalátory, plošiny pro invalidy). Jelikož provozovatel infrastruktury určité věcné, procesní a časové požadavky nesplnil, nebyl oprávněn navýšit cenu vydáním Změny prohlášení 2020.

V tomto případě se jednalo o zavedení nového poplatku, který doposud nebyl nikdy uplatňován. 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. července 2017.* Úřad vyzval žalobkyni dopisem UPDI-756/17-OPDI-MM ze dne 7. srpna 2017, a ta zaslala příslušný materiál dopisem 33723/2017-SŽDC-GŘ-O2 ze dne 17. srpna 2017. Uvedený materiál žádné informace ani zaváděcí plán zpoplatnění přístupových komunikací neobsahuje. Uvedené zpoplatnění bylo zavedeno v rozporu s článkem 9 nařízení Komise (EU) 9015/909 a systém zpoplatnění není předvídatelný.

Žalobkyně 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 %. Byla tedy povinna provést novou kalkulaci a navýšení ceny zdůvodnit. K tomu však nedošlo. **Přestože generální advokát pod bodem 84 svého stanoviska změny cen nevyloučil, 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), Původní

prohlášení 2020 ani Změna prohlášení 2020 neobsahovala pravidla pro výpočet ceny v rozporu § 23 odst. 3 písm. c) zákona o dráhách.

2. Nedostatek informací o rozsahu přístupových komunikací

Podle názoru Úřadu by dopravce měl vědět, které části stanic přístupové komunikace zahrnují. Musí tedy mít k dispozici určené podmínky ve smyslu § 13 odst. 1 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách. Pokud za použití těchto komunikací hradí poplatky, musí nepochybně vědět, co přesně je zpoplatněno. V některých stanicích je více způsobů přístupů pro cestující (např. Praha hl. n. přístup přes odbavovací halu nebo přímo z Wilsonovy ulice). V některých stanicích je pro cestující umožněn přístup do budovy, u některých nikoliv. Takový popis není k dispozici, mohlo by dojít k situaci, že dojde k opětovnému navýšení cen novým zahrnutím některých prostor stanice, které doposud v ceně zahrnuty nebyly. Neexistence takového popisu fakticky znemožňuje provádět cenovou kontrolu. Některé náklady mohou být kryty komerčním nájmem, jelikož společné prostory užívají jak cestující tak zákazníci nájemců. 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. Úřad dále uvádí, že z tohoto důvodu v řízení sp. zn. RPD001/19 rozhodl o nesouladu Původního prohlášení 2020 se zákonem o dráhách, a Změnou prohlášení 2020 nebyla tato závada odstraněna. Podle názoru Úřadu je tato skutečnost též sama o sobě důvodem pro to, aby soud žalobu zamítl.

3. Chybějících informací o stanicích ve vlastnictví ČD

Dalším důvodem nezákonnosti Změny prohlášení 2020 byla absence informací o tom, že některé stanice (jejich části) jsou ve vlastnictví společnosti České dráhy, a.s. Tyto stanice jsou v tabulce C přílohy B Změny prohlášení 2020 uvedeny, jako kdyby je vlastnila žalobkyně. Při neexistenci informací o rozsahu přístupových komunikací by mohlo docházet k tomu, že poplatky za tyto přístupové komunikace budou účtovány oběma společnostmi. I z tohoto důvodu podle názoru Úřadu měla být žaloba zamítnuta.

IV. Vyjádření k jednotlivým bodům žaloby

K bodu IV. žaloby

Námítka žalobkyně

Žalobkyně napadá, že Úřad tím, že označil pouze některé články za závadné, vnesl do řízení vnitřní rozpor a sám popřel, co v rámci rozhodnutí uvedl.

Vyjádření Úřadu

Úřad poukazuje na body 1) až 3) tohoto vyjádření, dle kterých uvedl jako důvody nezákonnosti cen za přístupové komunikace období a okolnosti jejich zveřejnění, absenci informací o rozsahu přístupových komunikací a neuvedení informací o stanicích vlastněných Českými drahami, a. s. Rozhodnutí bylo formulováno tak, aby zabránilo z těchto důvodů vybírání poplatků za přístupové komunikace.

K bodu V, části žaloby nadepsané ad 1), ad 3) a ad 6)

Námítka žalobkyně

Žalobkyně napadá, že Úřad zrušil pouze odstavce IV. 1 a IV. 2 přílohy „C“, které neupravují a nevymezují údaje požadované v § 33 odst. 3 písm. a) a c) zákona o dráhách. Dále namítá, že rozsah služeb je poměrně detailně normován zákonem o dráhách i prováděcími předpisy. Popis železniční

sítě včetně jejích provozně technických vlastností je obsažen v prohlášení o dráze. Ustanovení § 23 odst. 1 písmeno f) zákona o dráhách nestanoví požadavky na popis a formu definice přístupových komunikací pro cestující.

Konkretizace v rámci textu prohlášení o dráze pak je možná jen omezeně, nelze uvést veškeré detaily. Popis zajišťuje tabulka C přílohy B, která dělí jednotlivé železniční stanice do kategorií v závislosti na přístupových komunikacích, a kterou Úřad nezohlednil.

Vyjádření Úřadu

Úřad především odkazuje na bod 2) tohoto vyjádření. Změna prohlášení 2020 zavedla nové poplatky, pro jejichž vybírání musí být dopravci poskytnuto více informací - popis rozsahu přístupových komunikací. Přestože samotné informace mohou být v prohlášení o dráze uvedeny kdekoliv, jejich absence způsobuje nezákonnost vyžadování poplatků. Z toho důvodu Úřad zakázal použití bodů, které nezákonně vyžadování poplatků umožňují. Z právních předpisů, na které žalobkyně odkazuje, nelze určit skutečné konkrétní rozdělení prostor železničních stanic mezi přístupové komunikace, zařízení služeb a komerční prostory. Z těchto předpisů však vyplývá, že rozsah údajů musí být takový, aby bylo dopravci znám obsah služby, která je zpoplatněna. Podle Úřadu není nutné provádět popis po jednotlivých stanicích, postačuje popis principů tohoto rozdělení s případnými upřesněními v případě odchylek v jednotlivých stanicích (údaje o vstupu do vestibulu, rozsah prostor v budovách, informace o vlastnictví Českých drah, a.s., použití eskalátorů a zdvihacích zařízení apod.). Podle názoru Úřadu údaje poskytnuté v tabulce C přílohy B popisují charakter přístupových velmi stručně, takže nejsou dostatečné.

K bodu V, části žaloby nadepsané Ad 2) – možnost provádění změny prohlášení o dráze

Námítky žalobkyně

Žalobkyně napadá, že Úřad nezohlednil podmínku, že provozovatel dráhy musí mít údaje o změnách cen k dispozici, a že cenu je možno měnit jen jednou za pět let, což není reálné. Dále napadá, že nelze přímo aplikovat texty preambule směrnice 2012/34, v tomto případě 44 a 52. Úřad odepřel žalobkyni právo na změnu prohlášení zakotvené v článku 27 odst. 3 směrnice 2012/34 a v § 33 odst. 5 zákona o dráhách. Existenci tohoto práva uznal i Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 ze dne 7. května 2014, čj. 1 As 28/2014 – 62. Úřad nesprávně dovodil, že žalobkyně měla informace o plánovaném vývoji k dispozici. Úřad nemůže aplikovat zákon o cenách, jelikož je oprávněn posoudit zákonnost prohlášení o dráze pouze ve vazbě na zákon o dráhách.

Vyjádření Úřadu

Úřad především odkazuje na bod 1) tohoto vyjádření a na odpověď na otázku číslo 2 v závěru stanoviska generálního advokáta. Tvrzení žalobkyně, že Úřad požaduje měnit ceny po dobu pěti let, se nezakládá na pravdě. Úřad pouze požadoval zachování cen v průběhu platnosti prohlášení o dráze. Úřad aplikaci bodu 44 a 52 směrnice 2012/34 nepožadoval, použil jí k výkladu rozporu mezi požadavkem na zveřejnění prohlášení s dvanáctiměsíčním předstihem a možností jej libovolně měnit.

Podle Úřadu je nicméně třeba vztah § 33 odst. 1 a 5 zákona o dráhách vykládat eurokonformně tak, aby byl naplněn účel směrnice. Jedná se pak o tzv. *nepřímý účinek směrnice*. 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.“

Úřad proto uplatnil možný právní výklad § 33 zákona o dráhách tak, aby bylo dosaženo cílů pod body 44 a 52 směrnice.

Tvrzení žalobkyně, že Nejvyšší správní soud potvrdil možnost měnit prohlášení o dráze, není přesné. Nejvyšší správní soud rozhodoval o kasační stížnosti proti usnesení Městského soudu v Praze ze dne 10. února 2014, č. j. 5 A 6/2014 – 45, kterým byla žaloba odmítnuta, a žalobkyně byla poučena o možnosti podat žalobu k civilnímu soudu. Pokud jde o možnost změny prohlášení o dráze, Nejvyšší správní soud se této problematiky dotkl pouze okrajově v bodu 28 při citování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci, a poté 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, ale zákon o dráhách takový postup nepředpokládá. Nejvyšší správní soud se ovšem vůbec nezabýval tím, kdy a za jakých podmínek jsou změny možné. Nejvyšší správní soud v bodu 29 rozsudku k tomuto tématu konstatoval, že: „Tyto rozdíly nicméně nejsou pro posouzení předložené otázky věcné příslušnosti soudu podstatné.“

V tomto směru tedy rozsudek Nejvyššího správního soudu v žádném případě nepotvrzuje správnost postupů žalobkyně.

Žalobkyně potřebu změny cen ničím nezdůvodnila, nenastala žádná neočekávaná událost. Nebyl tedy důvod, aby informace o potřebě změn cen neměla k dispozici. Ustanovení § 23 odst. 1 zákona o dráhách požaduje dodržení cenových předpisů tedy i zákona o cenách.

K bodu V, části žaloby nadepsané - Ad 4) průměr článku 32 odst. 6

Námítky žalobkyně

Žalobkyně napadá Úřadem použité odůvodnění s odkazem na čl. 32 odst. 6 směrnice 2012/34, kterým je zavedena ochrana změn přírážek k ceně prostřednictvím lhůty nejméně 3 měsíce před zveřejnění prohlášení o dráze. Úřad neuvedl, že se týká pouze změn podstatných.

Toto ustanovení aplikovat nelze, jelikož se netýká ceny samotné, ale přírážek k ceně, které česká právní úprava nezná, a slevou žalobkyně získal dopravce benefit, na který není právní nárok.

Vyjádření Úřadu

Podle názoru Úřadu se v tomto případě jednalo o podstatné změny cen. Jednak došlo k jejich navýšení o 11 %, fakticky ale došlo k jejich prvnímu zavedení. Úřad v řízení sp. zn. RPD001/19 rozhodl o zákazu použití cen v Původním prohlášení 2020. Šlo tedy o nové zavedení poplatků, což je daleko podstatnější zásah, než změny poplatků způsobené změnou nákladů. Ceny byly zavedeny, aniž byly obsaženy v zaváděcím plánu. Navíc jak žalobkyně uvádí, Úřad odkaz na tento článek použil pouze jako příměr pro zveřejňování změn v principech zpoplatnění a vlastní rozhodnutí provedl na základě jiných důkazů.

K bodu V, části žaloby nadepsané - Ad 5)

Námítky žalobkyně

Žalobkyně zdůvodňuje, že neexistuje rozpor mezi odstavci 3a 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. Dále uvádí, že Úřad neprávne odkázal na rozsudek Soudního dvora EU ze dne 19. listopadu 2009 Sturgeon a další, věc C-402/07, jelikož je v něm řešena aplikace nařízení, tedy přímo účinného předpisu EU. Úřad nesprávně aplikoval postupy dle rozsudku tak, že právo soukromého subjektu, vycházející z článku 27 odst. 3 směrnic a transponované do § 33 odst. 5 zákona o dráhách podřadil aplikaci odstavců 44 a 52 preambule směrnice.

Úřad přehlíží, že 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, přičemž žalobkyně odkazuje na § 1752 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

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 nařídit a v průběhu platnosti prohlášení o dráze ji může kdykoliv zrušit.

Vyjádření Úřadu

Úřad především odkazuje na vyjádření k části žaloby nadepsané Ad 2). Úřad trvá na názoru vyjádřeném ve zmíněném rozsudku SDEU, že u všech předpisů (nařízení i směrnice) je nutno vzít při výkladu v úvahu nejen jejich znění, ale rovněž jejich kontext a cíle sledované právní úpravou. Jak je uvedeno výše, stejně tak je národní právo (§ 33 odst. 5 zákona o dráhách) nutno vykládat v kontextu s právem evropským. Úřad neposuzoval, zda zákon o cenách žalobkyni nařizuje účtovat ceny za užití dráhy v maximální hodnotě. Taková povinnost jí však 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 zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Tyto 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 článcích 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.

Článek 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.

Článek 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.

Takovouto dotaci formou slevy je nutno notifikovat u Evropské komise. Úřad nezjistil, že by takováto sleva byla notifikována. Přestože žalobkyně poskytla dopravcům slevu (bez ohledu na její soulad s právními předpisy) a rozhodla se přestat tuto slevu dále poskytovat, je povinna dodržet postup, který předjímá bod 18 preambule nařízení Komise (EU) 2015/909 a na který odkazuje generální advokát: *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. Zaváděcí plán však takovéto informace neobsahoval. V dalším Úřad odkazuje na bod 1) tohoto vyjádření. Úřad pro informaci uvádí, že ve věci C-453/20 řešené SDEU šlo o stejný případ, kdy žalobkyně službu nezaplatila a vyhradila si právo jí kdykoliv zpoplatnit. Stanovisko generálního advokáta bylo tedy vypracováno i s ohledem na tuto skutečnost. V takovémto světle požadavku na předvídatelné systémy zpoplatňování by měl být vykládán i výše zmíněný odstavec 13 výměrů MF. Úřad navíc není přesvědčen, že systém slev, které může provozovatel dráhy neomezeně měnit, je benefitem pro dopravce v tržním a vzájemně konkurenčním prostředí, a to i v nákladní dopravě. Řada zakázek je postavena na principu vypsání soutěží. Nenadálé neočekávané zrušení slevy může vést k bankrotu dopravce, neočekávané zavedení slev může vést k tomu, že se o nich některý soutěžící včas nedozví a nebude je moci promítnout do obchodních podmínek. Takovéto slevy jsou projevem netransparentního prostředí. Promítnutí cen za užití dráhy do smluv se zasilateli povede k odlivu přeprav do dopravy silniční, kde dopravci nejsou tlakem takovýchto zásahů. Tolerování naprosto neřízených změn cen podporuje některé dopravce, je tedy diskriminační, a je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.*

Pokud jde o odkaz žalobkyně na občanský zákoník, Úřad uvádí, že obecně samozřejmě žalobkyně podle něho může postupovat, vždy je však povinna dodržet veřejnoprávní úpravu obsaženou v zákoně o dráhách, výměrech MF a dalších předpisech. Žalobkyně není klasickým podnikatelským subjektem, navíc zaujímá monopolní postavení a nesmí tohoto postavení zneužívat. I v případě slev tedy nemůže žalobkyně postupovat libovolně a její postup musí mít vždy oporu v právních předpisech.

K bodu VI. žaloby

Námítky žalobkyně

Žalobkyně namítá, že úkolem Úřadu je dohled nad dodržováním pravidel přístupu ke dráze a není možné přihlížet na problémy dopravců, které jim navýšení cen způsobí. Problémy při financování smluv o provozování drážní dopravy jako veřejné služby v přepravě cestujících nemohou být důvodem k tomu, aby bylo zabráněno žalobkyni ceny navyšovat.

Vyjádření Úřadu

Úřad odkazuje na část bod 1) tohoto vyjádření. Úřad samozřejmě souhlasí s názorem, že samotné potíže vzniklé dopravcům a objednavatelům veřejné služby nemusí být důvodem k tomu, že není možné cenu navyšovat. Aby k těmto výkyvům nedocházelo, byl vložen do výměru MF odstavec 13, který požaduje zachování cen po dobu účinnosti prohlášení o dráze. Ochrana dopravců pak vychází i z dalších předpisů jak je uvedeno pod bodem 1 tohoto vyjádření.

K bodu VII. žaloby

Námítky žalobkyně

Ke stanicím provozovaným společností České dráhy, a. s., žalobkyně uvádí, že není jejich provozovatelem a informace o těchto dráhách jí provozovatelka neposkytla. Žalobkyně nemá povinnost informace o dráhách, na které se prohlášení nevztahuje do prohlášení vkládat. České dráhy, a. s., navíc tyto stanice zařadily jako zařízení služeb.

Vyjádření Úřadu

Úřad odkazuje na část bod 3) tohoto vyjádření. Úřad pro informaci uvádí, že o zařazení přístupových cest do kategorie infrastruktura rozhodoval SDEU ve věci C-210/18, ze dne 10. července 2019. V době vedení předmětného řízení České dráhy, a.s., na tento nový rozsudek zjevně nezareagovaly. Jak vyplývá z tabulky C přílohy B, žalobkyně v těchto stanicích poplatky vybírá ve stejné výši jako ve stanicích, které jsou v jejím vlastnictví, přestože zde vzniká povinnost tyto poplatky současně uhradit jejich vlastníkov. Takový stav nepovažuje Úřad za zákonný.

K bodu IX. žaloby

Námítky žalobkyně

Žalobkyně uvádí, že Úřad v tomto řízení vydal předběžné opatření, kterým zakázal část prohlášení o dráze aplikovat, k čemuž podle žalobkyně nebyl s ohledem na § 34e odst. 3 zákona o dráhách oprávněn. Lhůta podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách byla tedy nulová, což Úřad považuje za nezákonné.

Žalobkyně dále namítá, že Úřad nedodržel lhůtu 40 dní požadovanou § 34e odst. 4 zákona o dráhách. Úřad zahajuje řízení opožděně, čímž škodí všem dotčeným subjektům. Dále namítá, že Úřad neoprávněně vyšel z názoru Ministerstva dopravy, že při vydání Změny prohlášení 2020 nebyl dodržen predepsaný procesní režim dle § 33 odst. 1 zákona o dráhách, jelikož toto ustanovení se při změnách prohlášení nepoužije. Dále žalobkyně namítá, že Úřad trivializuje závěry Nejvyššího správního soudu v rozsudku 1 As 28/2014 z dne 7. května 2014, který jednoznačně poukázal na právo vycházející ze směrnice. Úřad potlačuje práva přídělce a provozovatele dráhy ve prospěch dopravce.

Dále namítá, že Úřad neuznal tvrzení, že žalobkyně neměla údaje o změně cen k dispozici, což nebylo prokázáno. Neexistence nějakých údajů prokázána být nemůže.

Vyjádření Úřadu

Rozhodnutí o předběžném opatření není předmětem tohoto řízení. Jelikož bylo rozhodnuto, že předmětné texty Změny prohlášení 2020 nelze použít, stanovením nenulové lhůty by bylo povoleno

jejich užití po dobu této lhůty. Jelikož Úřad dospěl k závěru, že jsou v rozporu se zákonem, nemohl jejich užití připustit. Postup podle § 61 správního řádu není zákonem o dráhách vyloučen. Nedodržení 40denní lhůty není důvodem neplatnosti rozhodnutí. Podle článku 56 odst. 9 směrnice 2012/34 Úřad rozhoduje do 6 týdnů ode dne obdržení veškerých relevantních informací. Řízení bylo zahájeno 11. prosince 2019, o předběžném opatření bylo rozhodnuto 13. prosince 2019. V řízení se doručuje veřejnou vyhláškou, takže 40denní lhůtu splnit nelze. Žalobkyně na jednu stranu napadá Úřad, že nerozhodováním ve 40denní lhůtě snižuje právní jistoty účastníků. Na druhou stranu sama nerespektovala pravomocné rozhodnutí z řízení sp. zn. RPD001/19, zavedla ceny znovu, aniž by odstranila důvody ke zrušení těchto cen uvedené v tomto řízení. Navíc zavádí naprosto neřízený systém slev, který může být pro některé dopravce diskriminační nebo dokonce likvidační.

Úřad své tvrzení neopíral o vyjádření Ministerstva dopravy v tom smyslu, že při vydání Změny prohlášení 2020 nebyl dodržen předepsaný procesní režim dle § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Přesto dle názoru Úřadu by žalobkyně s ohledem na článek 27 odst. 1 směrnice 2012/34 byla povinna návrh Změny prohlášení 2020 projednat. Neprojednání ale Úřad nepovažoval za důvod její neplatnosti. Ve věci rozsudku Nejvyššího správního soudu Úřad odkazuje na bod označený Ad 2) tohoto vyjádření. Úřad je přesvědčen, že omezení práv žalobkyně vycházelo ze zákona. Vzhledem k tomu, že kalkulace cen musela být provedena ještě před vydáním Původního prohlášení 2020, musela znát žalobkyně výši přímo vynaložených nákladů. Jelikož nenastaly důvody pro navýšení cen uvedené v kapitole 6.6 Původního prohlášení 2020, žalobkyně alespoň nikde takové důvody nezmínila, nemohla ceny navýšit. Za nepředvídatelné důvody lze pouze považovat důvody takového rázu, které nastínil generální advokát.

Na základě výše uvedeného Úřad navrhuje žalobu zamítnout. Pokud soud dospěje k názoru, že nejsou důvody k zamítnutí žaloby, navrhuje Úřad nahradit napadené rozhodnutí rozhodnutím novým, do kterého by byly zapracovány nové skutečnosti vycházející ze stanoviska generálního advokáta. Pokud soud stanovisko generálního advokáta nepovažuje za dostatečné vodítko, Úřad navrhuje podat žádost o rozhodnutí o předběžné otázce SDEU ohledně možnosti změny cen prohlášení o dráze v době jeho platnosti.

Ing. Pavel Kodým
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

Přílohy

1. Stanovisko generálního advokáta
2. Výzva Úřadu ze dne 7. srpna 2017, č. j. UPDI-756/17-OPDI-MM
3. + 4. Metoda výpočtu ze dne 17. srpna 2017, zn. 33723/2017-SŽDC-GŘ-O2 s vlastní přílohou