



Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
Myslíkova 171/31
110 00 Praha 1
www.updi.cz

sp. zn.: UPDI-RPD0003/18
Oprávněná úřední osoba: Mgr. Andrea Zemanská

č. j.: UPDI-2186/18-OPDI-SPR/ZA
V Praze dne 18. 07. 2018

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „ÚPDI“) jako orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), **rozhodl takto:**

A.

Podle § 66 odst. 1 písm. g) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) se správní řízení ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinného od 1. 12. 2017 (dále jen „Prohlášení 2019“) vydaného Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen „SŽDC“) se zákonem o dráhách v části posouzení kapitoly 5.5.4 *Zajištění prodeje jízdních dokladů v osobních stanicích*

zastavuje.

B.

Podle § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách takto:

I.

Příloha „D“ *Systém odměňování výkonu* v části C Prohlášení 2019 body 1 – 5 a 7 jsou uvedením sankčních plateb, které nejsou sankčními platbami za narušení provozování drážní dopravy, v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze body 1 – 5 a 7 přílohy „D“ *Systém odměňování výkonu* část C Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinné od 1. 12. 2017 ve znění pozdějších změn, (dále jen „Aktuální prohlášení 2019“) použít.

II.

Příloha „D“ *Systém odměňování výkonu v části C, bodu 6 Prohlášení 2019 je:*

- 1. uvedením liberačního důvodu, v podobě zavedení základní doby trvání pomalé jízdy, po kterou se neuplatňuje sankční platba za narušení provozování drážní dopravy, v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.**
- 2. uvedením liberačního důvodu pod odstavcem druhým písm. b), aniž by tento byl omezen na nezbytně nutné případy, v rozporu s § 33 odst. 1 a § 23b odst. 2 zákona o dráhách.**

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze bod 6 přílohy „D“ *Systém odměňování výkonu v části C Aktuálního prohlášení 2019* použít.

III.

Čtvrtý odstavec bodu 8 přílohy „D“ *Systém odměňování výkonu části C, Prohlášení 2019* ve znění „*V případech, kdy překročení plánovaného času ukončení výluky je delší než 24 hod. a provoz na trati je z tohoto důvodu zcela zastaven, je dále pro účely systému odměňování výkonu tato výluka posuzována jako předem neprojednaná výluka. SŽDC uhradí v tomto případě dopravci sankci dle bodu 7 tohoto systému odměňování výkonu, a to za každý další započatý kalendářní den překročení plánovaného času ukončení výluky*“ je uvedením sankčních plateb, které nejsou sankčními platbami za narušení provozování drážní dopravy, v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze čtvrtý odstavec bodu 8 přílohy „D“ *Systém odměňování výkonu části C Aktuálního prohlášení 2019* použít.

Účastníci řízení:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- České dráhy, a.s., IČ: 70994226, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
- Advanced World Transport a.s., IČ: 47675977, Hornopolská 3314/38, 702 62, Ostrava - Moravská Ostrava
- PDV Railway a.s., IČ: 22792597, Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem KŽC Doprava, s.r.o., IČ 27423069, Meinlinova 336, 190 16 Praha 9 – Koloděje

Odůvodnění:

ÚPDI obdržel dva návrhy ve věci posouzení souladu Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách. Návrh právnické osoby České dráhy a.s., IČ: 70994226, se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, č.j. 1028/2017-O11, (dále jen „ČD“) byl doručen dne 22. 12. 2017.

Tím bylo zahájeno řízení vedené pod sp. zn. UPDI-RPD0004/17. Návrh společnosti KŽC Doprava, s.r.o., IČ: 27423069, se sídlem Meinlinova 336, 190 16 Praha 9 – Koloděje (dále jen „KŽC“) byl doručen dne 8. 1. 2018. Tím bylo zahájeno řízení vedené pod sp. zn. UPDI-RPD0001/18.

Vzhledem k tomu, že podání ČD neobsahovalo všechny náležitosti požadované § 34e odst. 2 zákona o drahách, vyzval ÚPDI pod č. j. UPDI-2029/17-OPDI-SPR/AZ, ČD k doplnění návrhu. ČD požadované informace doplnily v podání č. j. 034/2018-O11/1068/2017 ze dne 4. 1. 2018.

Protože se oba návrhy vztahují k Prohlášení 2019, byly naplněny důvody pro spojení řízení podle § 140 správního řádu, rozhodl ÚPDI usnesením ze dne 12. 1. 2018, č. j. UPDI-0131/18-OPDI-SPR/AZ, o spojení obou řízení.

Společné řízení ve věci posouzení souladu Prohlášení 2019 se zákonem o drahách je vedeno pod sp. zn. UPDI-RPD0004/17 a to v rozsahu:

1. **Kapitoly 1.3 Právní rámec** - doplnění právního rámce týkajícího se ochrany osobních údajů z důvodu absence uvedení právní povinnosti, na základě které SŽDC vyžaduje osobní údaje v rámci zpráv o vlaku či při zřizování přístupových práv do svých systémů (např. pro žádosti na přiděl kapacity) a tyto osobní údaje následně zpracovává
2. **Kapitoly 2.2.2 Kdo může provozovat drážní dopravu** první odst. písm. f), druhý odstavec písm. e) a dále kapitoly **2.2.5 Pokrytí provozních rizik** pod písmeno b) – neoprávněné stanovení minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč.
3. **Kapitoly 2.4.1 Vnitřní předpisy** první a druhý odstavec – neexistence institutu povinného projednávání změn vnitřních předpisů provozovatele dráhy s dopravci
4. **Kapitoly 2.8 Podmínky pro personál zajišťující provoz**, šestý odstavec ve znění *„Dopravce umožní pověřeným zaměstnancům provozovatele dráhy jízdu na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla dopravce za účelem kontroly dráhy a za účelem nutného umožnění plnění povinností provozovatele dráhy.“* – neoprávněný požadavek provozovatele dráhy
5. **Kapitoly 3.3.2.1 Průjezdny průřez**, šestý odstavec ve znění *„V obloucích o poloměru menším než 250 m se zvětšují šířkové rozměry základních průjezdných prořezů včetně postranních volných prostorů průjezdných průřezů podle vnitřních předpisů SŽDC“* - nejasné určení provozně technických vlastností dráhy
6. **Kapitoly 3.4 Omezení provozu**, první odstavec poslední věta *„při indikování závady na vlaku dopravce diagnostickým zařízením“* – absence omezení na případy, kdy byla závada potvrzena
7. **Kapitoly 3.4 Omezení provozu**, čtvrtý odstavec poslední věta ve znění *„SŽDC při tom postupuje podle příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy“* absence textu *„a platné legislativy“*.
8. **Kapitoly 3.5.2 Omezení provozování dráhy**, čtvrtý odstavec ve znění *„Překročili-li doba omezení provozování dráhy nebo její části 24 hodin a omezení naruší sjednaný rozsah a četnost drážní dopravy, je provozovatel dráhy povinen neprodleně vyrozumět o důvodech a době předpokládaného omezení Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, vlastníka dráhy a dopravce, kteří provozují dopravu na dráze, jejíž provozování je omezeno“* – nesoulad s § 23c zákona o drahách
9. **Kapitoly 3.5.3 Personální omezení dostupnosti infrastruktury** ve znění: *„Výlukou dopravní služby však není dotčeno přidělování kapacity v době této výluky na základě žádostí do ročního jízdního řádu nebo jeho změny či kapacity pro realizaci opatření“*

- dopraců v souvislosti s plánovaným omezením provozování dráhy.*“ – neumožnění přidělu kapacity mimo přidělu do nového jízdního řádu a jeho pravidelných změn.
10. **Kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu**, druhý odstavec ve znění *„V železniční stanici nemusí být vždy provozovány všechny výše uvedené provozní součásti“*. – nesoulad s § 23d zákona o dráhách
 11. **Kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu**, třetí odstavec ve znění *‘Délka nástupišť je odvozena od maximální délky osobních vlaků pravidelně provozovaných na příslušné trati. Viz příloha „B“ ‘* – požadavek k doplnění postupu na prodlužování nástupišť
 12. **Kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu 3.6.1**, pátý odstavec – neuvedení internetové adresy Celostátního informačního systému o jízdních řádech
 13. **Kapitoly 3.6.5 Střediska pro opravy a údržbu** - nesprávné začlenění popisu myčky železničních vozů namísto do kapitoly 3.6.6
 14. **Kapitoly 3.6.6 Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění**, třetí odstavec ve znění *„Na základě výše uvedeného si SŽDC vyhrazuje právo na zastavení vlaku, na kterém byla diagnostickým zařízením indikována závada, a právo postihu v případě, že dopravce použije opakovaně k jízdě drážní vozidlo, u kterého byla diagnostickým zařízením indikována závada způsobující poškození kolejnic (příznak INJ)“*. - viz námitka k 3.4, první odstavec
 15. **Kapitoly 4.2.1.2 Žádost o přidělení kapacity dráhy ad hoc** první odstavec – (ne)umožnění podání žádosti o přidělení kapacity alternativním způsobem, např. při výpadech systémů
 16. **Kapitoly 4.3.2 Ad hoc přidělení kapacity dráhy**, první odstavec – neexistence rozdělení odstavce s ohledem na důvody a účely podání žádosti
 17. **Kapitoly 4.3.2 Ad hoc přidělení kapacity dráhy**, poslední odstavec – neexistence dovětky, který by garantoval řešení konfliktů bez následků zpoždění u vlaků osobní dopravy
 18. **Kapitoly 4.3.2.3 Akceptace návrhu trasy**, poslední odstavec ve znění: *„V případě žádosti o ad hoc kapacitu na tratích s výlukou dopravní služby (viz kapitola 3.5.3) je žadatel povinen požádat o kapacitu nejméně 3 pracovní dny před plánovanou jízdou, požaduje-li úpravu rozsahu výluky dopravní služby. Provozovatel dráhy posoudí možnost úpravy rozsahu výluky dopravní služby a vyrozumí žadatele“* z důvodů neexistence výjimky pro případy omezení provozování dráhy.
 19. **Kapitoly 4.4.2 Proces vyřešení sporů**, první odstavec ve znění *„Nesouhlasí-li žadatel s provedenou koordinací řádných žádostí, sdělí svůj nesouhlas společně s odůvodněním, příp. návrhem alternativního řešení koordinace řádných žádostí, písemně do 3 dnů ode dne doručení návrhu na přidělení kapacity dráhy SŽDC. SŽDC vyřídí nesouhlas nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne doručení nesouhlasu žadatele.“* - diskriminační nastavení termínů v neprospěch dopravců
 20. **Kapitoly 4.4.3 Vyčerpaná kapacita dráhy**, třetí odstavec poslední věta *„Uvedené oprávnění odebrat kapacitu dráhy se nevztahuje na případy, kdy k nečerpání kapacity dráhy dojde z důvodů na straně provozovatele dráhy“*. - zohlednění § 4, odst. 3 vyhlášky 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“),
 21. **Kapitoly 5.5.4 Zajištění prodeje jízdních dokladů v osobních stanicích** - absence uvedení podmínek a ceny, za kterých se „pomocná služba“ prodej jízdních dokladů uskutečňuje.
 22. **Kapitoly 6.6 Změny cen ve znění** *„SŽDC si vyhrazuje právo na změny cen uvedených v kapitole 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4 a 6.3.5. Změny těchto cen oznamuje SŽDC formou změny*

Prohlášení o dráze a upozorněním na Portálu provozování dráhy, ostatní provozovatelé drah (viz kapitola 1.1.3) informují o změnách cen samostatně." – neoprávněná možnost změn cen.

23. **Přílohy „C“, část C Ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jízdou vlaku a podmínky jejich uplatnění** - systém výpočtu pro stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku.
24. **Přílohy „D“ Systém odměňování výkonu**, část C, bod 4, - absence možnosti dopravce při opakované závadě na diagnostickém zařízení požadovat ověření jeho správné funkčnosti.
25. **Přílohy „D“ Systém odměňování výkonu**, část C, bod 6, písm. b) úprava znění: *„bezpečnost zaměstnanců při provádění prací na dráze“*, - absence omezení pro zavedení pomalé jízdy na dobu delší než nezbytně nutnou
26. **Přílohy „D“ Systém odměňování výkonu**, část C, bod 6, čtvrtý odstavec, první odsek ve znění *„uvedenou pro každý konkrétní případ v příloze „G“ tohoto Prohlášení o dráze, ledaže by doba uvedená v příloze „G“ zcela zjevně přesahovala dobu nezbytně nutnou“* – nejasnost pojmu *„zjevně přesahuje dobu nezbytně nutnou“*
27. **Přílohy „D“ Systém odměňování výkonu** část C, bod 8, čtvrtý odstavec ve znění *„V případech, kdy překročení plánovaného času ukončení výluky je delší než 24 hod. a provoz na trati je z tohoto důvodu zcela zastaven, je dále pro účely systému odměňování výkonu tato výluka posuzována jako předem neprojednaná výluka. SŽDC uhradí v tomto případě dopravci sankci dle bodu 7 tohoto systému odměňování výkonu, a to za každý další započatý kalendářní den překročení plánovaného času ukončení výluky“*. – absence upřesnění podmínek, kdy se považuje výluka za předem neprojednanou a postupu v případě opakovaného překročení.
28. **Přílohy „L“ Vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy** části A odst. 3, části B třetí odrážky, části C čl. 16 odst. 3 – řešení sporů nestranným subjektem;

Návrhy uvedené v bodech 1., 3. - 8., 10. - 21., 4, 24. - 28. byly podány žadatelem ČD a návrhy uvedené v bodech 2., 4., 9., 22. - 23. podal žadatel KŽC.

ÚPDI vyzval SŽDC dopisem č. j. UPDI-0175/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 17. 1. 2018, aby se podle § 50 odst. 2 správního řádu vyjádřila k návrhům ČD a KŽC a doložila následující informace k projednávání následujících kapitol:

1. Kapitoly 2.4.1. Vnitřní předpisy: Vzniká SŽDC povinnost projednávat předpisy na základě jejího vnitřního předpisu? Pokud ano, je tento předpis veřejně přístupný? Pokud ano, uveďte odkaz, kde jej lze nalézt.
2. Kapitoly 3.3.2.1 Průjezdny průřez: Které vnitřní předpisy SŽDC stanovují šířkové rozměry základních průjezdných průřezů včetně postranních volných prostorů průjezdných průřezů v obloucích o poloměrech menších než 250 m. Jsou tyto předpisy veřejně přístupné? Pokud ano, uveďte odkaz, kde je lze nalézt.
3. Kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu pátý odstavec: Internetovou adresu Celostátního informačního systému o jízdách, kde jsou předmětné informace k dispozici.

SŽDC se k otázkám vyjádřila dopisem č. j. 11762/2018-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 30. 1. 2018, kde doplnila veškeré údaje požadované ve výzvách.

Dále ÚPDI vyzval společnosti Advanced World Transport a.s., IČ: 47675977, Hornopolní 3314/38, 702 62, Ostrava - Moravská Ostrava (dále jen „AWT“) a PDV Railway a.s., IČ: 22792597, Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem (dále jen „PDV“) výzvou č.j. UPDI-0183/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 17. 1. 2018, aby se vyjádřily k předloženým návrhům vzorového ujednání mezi dopravcem a provozovatelem dráhy uvedeným v příloze „L“ Prohlášení 2019.

Společnost PDV se vyjádřila dopisem č.j. 164/2018/PDVR/300/Va ze dne 25. 1. 2018, společnost AWT se vyjádřila dopisem č. j. C00/37/18 ze dne 24. 1. 2018.

Společnost KŽC byla vyzvána pod č. j. UPDI- 0184/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 17. 1. 2018, aby ve lhůtě do 24. 1. 2018 podala vysvětlení, v čem je spatřován rozpor použití specifického faktoru S1 pro výpočet ceny za použití dráhy se zákonem o dráhách. KŽC se vyjádřila dopisem č. j. 29/2018/HH ze dne 11. května 2018.

Dopisem č.j. UPDI-0873/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 28. 3. 2018 ÚPDI požádal Drážní úřad o poskytnutí kopií rozhodnutí č. j. DUCR-12392/13/Kj, DUCR-15435/14/Kj a MD85/2013-130-SPR/5, které obdržel dne 29. 3. 2018.

Dále ÚPDI vyzval SŽDC, aby podle § 50 odst. 2 správního řádu ve lhůtě do 10. 5. 2018 doložila následující:

- V 65/1 Předpis pro provozování diagnostiky závad jedoucích vozidel ve znění: PPD č. 4/2017 (účinnost od 15. 3. 2017)
- Informaci o tom, ke kterému datu ukončí SŽDC prodej jízdních dokladů na základě dříve uzavřených smluv.

SŽDC uvedené informace doložila dopisem č. j. 28999/2018-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 14. 5. 2018, kde poskytla požadované informace a zaslala předpis.

ÚPDI požádal pod č.j. UPDI-1411/18-OPDI-SPR/ZA Drážní úřad o poskytnutí Pokynu provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 4/2017.

Drážní úřad tento pokyn poskytl ÚPDI pod č. j. DUCR-29628/18/Bv dne 24. 5. 2018.

ÚPDI usnesením ze dne 24. 5 2018, č. j. UPDI-1435/18-OPDI-SPR/ZA rozhodl, že podle § 140 odst. 3 správního řádu vyloučí ze společného řízení posouzení následujících kapitol:

21. **Kapitoly 5.5.4 Zajištění prodeje jízdních dokladů v osobních stanicích** - absence uvedení podmínek a ceny, za kterých se „pomocná služba“ prodej jízdních dokladů uskutečňuje.
24. **Přílohy „D“ Systém odměňování výkonu**, část C, bod 4, - absence možnosti dopravce při opakované závadě na diagnostickém zařízení požadovat ověření jeho správné funkčnosti.

25. **Přílohy „D“ Systém odměňování výkonu**, část C, bod 6, písm. b) úprava znění: „*bezpečnost zaměstnanců při provádění prací na dráze*“, - absence omezení pro zavedení pomalé jízdy na dobu delší než nezbytně nutnou
26. **Přílohy „D“ Systém odměňování výkonu**, část C, bod 6, čtvrtý odstavec, první odsek ve znění „*uvedenou pro každý konkrétní případ v příloze „G” tohoto Prohlášení o dráze, ledaže by doba uvedená v příloze „G” zcela zjevně přesahovala dobu nezbytně nutnou*“ – nejasnost pojmu „*zjevně přesahuje dobu nezbytně nutnou*“
27. **Přílohy „D“ Systém odměňování výkonu** část C, bod 8, čtvrtý odstavec ve znění „*V případech, kdy překročení plánovaného času ukončení výluky je delší než 24 hod. a provoz na trati je z tohoto důvodu zcela zastaven, je dále pro účely systému odměňování výkonu tato výluka posuzována jako předem neprojednaná výluka. SŽDC uhradí v tomto případě dopravci sankci dle bodu 7 tohoto systému odměňování výkonu, a to za každý další započatý kalendářní den překročení plánovaného času ukončení výluky*“. – absence upřesnění podmínek, kdy se považuje výluka za předem neprojednanou a postupu v případě opakovaného překročení.

a rozhodne o nich samostatně. ÚPDI dopisem č. j. UPDI-1436/18-OPDI-SPR/ZA ze dne 24. května 2018 sdělil účastníkům informaci o vyloučení řízení.

Dne 28. 5. 2018 ÚPDI dopisem č. j. UPDI-1480/18-OPDI-SPR/ZA zahájil řízení z moci úřední ve věci posouzení souladu Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách, a to v rozsahu přílohy „D“ Systém odměňování výkonu části C Systém odměňování výkonu na dráze celostátní a regionálních dráhách provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací. Toto řízení je vedeno pod sp. zn. UPDI-RPD0003/18. Jedná se o následující body:

1. Soulad sankční platby (dále jen „sankce“) pro dopravce za neuvedení správných údajů do systému SPIS se zákonem o dráhách
2. Soulad sankce pro dopravce za neprodlené neohlášení úniku nebezpečné látky ve smyslu směrnice SŽDC č. 103 ze svých či jím přepravovaných drážních vozidel nebo z přepravovaného nákladu se zákonem o dráhách
3. Soulad sankce za zařazení drážního vozidla do vlaku, jehož nejvyšší dovolená rychlost je nižší, než je stanovená rychlost vlaku se zákonem o dráhách
5. Soulad sankce pro SŽDC za neoprávněně vyfakturovanou cenu za žádost o přidělení kapacity dráhy se zákonem o dráhách
6. Soulad celého obsahu tohoto bodu se zákonem o dráhách s výjimkou písm. b) ve znění: „*bezpečnost zaměstnanců při provádění prací na dráze*“ a s výjimkou čtvrtého odstavce, prvního odseku ve znění „*uvedenou pro každý konkrétní případ v příloze „G” tohoto Prohlášení o dráze, ledaže by doba uvedená v příloze „G” zcela zjevně přesahovala dobu nezbytně nutnou*“ se zákonem o dráhách.
7. Soulad sankcí pro SŽDC za výluky odřeknuté, neprojednané a se změněným termínem konání se zákonem o dráhách.
8. Souladu celého obsahu tohoto bodu se zákonem o dráhách s výjimkou čtvrtého odstavce ve znění „*V případech, kdy překročení plánovaného času ukončení výluky je delší než 24 hod. a provoz na trati je z tohoto důvodu zcela zastaven, je dále pro účely systému odměňování výkonu tato výluka posuzována jako předem neprojednaná výluka. SŽDC uhradí v tomto případě dopravci sankci dle bodu 7 tohoto systému odměňování výkonu,*

a to za každý další započatý kalendářní den překročení plánovaného času ukončení výluky“ se zákonem o dráhách.

ÚPDI dne 28. 5. 2018 vyzval SŽDC dopisem č. j. UPDI-1481/18-OPDI-SPR/ZA, aby se vyjádřila ve lhůtě do 10. 6. 2018 k otázkám souvisejících s body výše. SŽDC odpověděla dopisem č. j. 32841/2018-SŽDC-GŘ-O5 ze dne 6. 6. 2018.

ÚPDI rozhodl usnesením ze dne 4. 6. 2018, č. j. UPDI-1568/18-OPDI-SPR/ŠA o spojení řízení vedeného pod sp. zn.: UPDI-RPD0003/18 s kapitolami vyloučenými z řízení vedeného pod sp. zn.: UPDI-RPD0004/17 do společného řízení pod sp. zn.: UPDI-RPD0003/18.

Odůvodnění k výroku A:

Kapitola 5.5.4 Zajištění prodeje jízdních dokladů v osobních stanicích - absence uvedení podmínek a ceny, za kterých se „pomocná služba“ prodej jízdních dokladů uskutečňuje.

Stanovisko ÚPDI

SŽDC zveřejnila na svých internetových stránkách Změnu č. 1 prohlášení o dráze celostátní a regionální - 2019 č. j. 29346/2018-SŽDC-GŘ-O12 účinnou od 10. 6. 2018. Touto změnou byla mimo jiné původní kapitola 5.5.4 zrušena a nahrazena novým zněním, které navíc zohledňuje námitku ČD. Správní řízení vedené ve věci přezkoumání původní kapitoly 5.5.4 Prohlášení 2019 se v této části stalo bezpředmětným. Na základě výše uvedeného rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku A.

Odůvodnění k výroku B:

Obecné stanovisko ÚPDI k systému odměňování výkonu

Příloha „D“ část C *Systém odměňování výkonu na dráze celostátní a regionálních dráhách provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací* je do Prohlášení 2019 vložena na základě § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách, podle něhož je povinnou součástí prohlášení o dráze vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy. Zákon o dráhách pak ukládá v § 23 odst. 4 provozovateli dráhy povinnost, že smlouva o provozování drážní dopravy musí obsahovat ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy zapříčiněné provozovatelem dráhy nebo dopravcem.

Kategorie příčin narušení provozování drážní dopravy jsou pak stanoveny na základě zmocnění v odstavci 8 téhož paragrafu v prováděcím předpise, kterým je vyhláška č. 76/2017 Sb.

SŽDC v prohlášení o dráze použila výraz systém odměňování výkonu (dále jen „SOV“). Ten převzala z čl. 35 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“), jejíž transpozicí jsou výše zmíněné § 23 odst. 4 a § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Podle čl. 35 směrnice 2012/34/EU *systémy zpoplatnění infrastruktury povzbuzují železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí*

systemu odměňování výkonu. Tento systém může zahrnovat sankce za narušení provozu sítě, kompenzace pro podniky dotčené závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu. Jeho zásady jsou pak uvedeny v příloze VI. bodu 2 směrnice 2012/34/EU. Ze základní zásady pak jednoznačně lze dovodit, že provozovatel infrastruktury dohodne s dopravci hlavní parametry systému odměňování výkonu, zejména hodnotu zpoždění a prahové hodnoty, při jejichž dosažení vznikne na základě SOV povinnost platby. Tento systém může zahrnovat sankce za **narušení provozu** sítě, kompenzace pro podniky dotčené závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu. Pod písmenem c) zmíněného bodu 2 se pak uvádí, že veškerá zpoždění lze zařadit do jedné z tříd a podtříd zpoždění uvedených pod tímto písmenem. Kalkulaci plateb ze vzniklého zpoždění vyžaduje i ustanovení písmen d) a e) bodu 2 přílohy VI směrnice 2012/34/EU. Ze znění bodu 2 přílohy VI. směrnice 2012/34/EU tedy vyplývá, že závadami jsou jednoznačně vzniklá zpoždění, na jejichž základě se stanoví sankce.

Zákonodárce do zákona o dráhách výslovně inkorporoval pokuty za způsobená zpoždění. I při eurokonformním výkladu pojmu narušení provozování dráhy lze dovodit, že ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy je ujednání o sankčních platbách za skutečně vzniklá zpoždění, jejichž příčiny kategorizuje § 4 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Z termínu narušení vyplývá, že do této kategorie lze zařadit jen případy, kdy ke zpoždění došlo, a nikoliv případy ohrožení, kdy ke zpoždění pouze dojít mohlo.

ÚPDI narušení provozování drážní dopravy pro účely systému odměňování výkonu chápe jako negativní jev, který způsobí újmu jiné straně (jinému dopravci, provozovateli dráhy). K tomu může dojít například při prodloužení jízdní doby s následkem zpoždění dalších vlaků, nedodržení jízdního řádu zejména na zatížených úsecích, které vyvolá mimořádnosti při jízdách ostatních vlaků. ÚPDI nepovažuje za narušení provozování drážní dopravy samotnou jízdu vlaku mimo svoji plánovanou trasu, pokud žádnou újmu žádné ze stran nezpůsobuje, což je zejména případ vlaků s nižším pořadím předností dle § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“).

Zákonodárce však ponechal v tomto ohledu sankcí za narušení omezení provozování drážní dopravy poměrně strohou úpravu a je tak na provozovateli a dopravcích, aby na základě dohody SOV dotvořili. SOV má být systémem motivačním a nikoliv likvidačním a měl by být postaven tak, aby nepřinesl zbytečnou administrativu.

ÚPDI při posouzení souladu přílohy „D“ části C vzal v úvahu, že struktura prohlášení o dráze není stanovena závazným právním předpisem. Pokud jsou do systému odměňování výkonu zahrnuty sankce, které nesouvisejí s narušením provozování drážní dopravy, pak tyto sankce neoprávněně rozšiřují působnost § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Navíc pro SOV všeobecně platí pravidla uvedená v kapitole 6.5 Prohlášení 2019. Pokud by SŽDC do SOV zahrnula i další nesouvisející sankce, bylo by např. narušeno pravidlo neznevýhodňování žádné ze stran zkreslováním výsledků celkových sankcí.

1. **Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 1** Soulad sankce pro dopravce za neuvedení správných údajů do systému SPIS se zákonem o dráhách

Vyjádření SŽDC

SŽDC ve věci zařazení bod 1 do SOV uvádí následující.

Zadání nesprávných údajů dle bodu 1a) může být příčinou narušení provozování drážní dopravy například při uvedení nepřesné délky vlaku. Tím může dojít k chybnému vyhodnocení dopravní situace zaměstnanci řízení provozu, při zastavení ve stanici a neuvolnění vjezdového zhlaví. To

může zkomplikovat předjíždění takového vlaku, nebo jeho křižování s vlakem jedoucím v opačném směru.

Zadání nesprávných údajů dle bodu 1b) může způsobit narušení provozování drážní dopravy například při uvedení neodpovídající (nižší) hmotnosti vlaku, kdy vlak není schopen dodržet plánované jízdní doby nebo reagovat při potřebě jejich krácení. Mimoto tato závada znamená pro SŽDC krácení tržeb.

Stanovisko ÚPDI

Z vyjádření SŽDC jednoznačně vyplývá, že zadání nesprávných údajů může způsobit narušení provozování drážní dopravy, ale také nemusí. Příklady uvedené v Prohlášení o dráze mohou způsobit krácení tržeb, komplikace při provozování drážní dopravy, v případě přepravy nebezpečných věcí i ohrožení provozování drážní dopravy. K případům narušení provozování drážní dopravy však dojít nemusí. Přehled údajů, které je dopravce povinen provozovateli dráhy jako nezbytné minimum předat, je stanoven v Rozhodnutí Komise (2012/757/EU) o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES ve znění Nařízení Komise (EU) 2015/995/EU, a to konkrétně v článku 4.2.2.7.2. Hmotnost vlaku mezi nimi není. ÚPDI uznává, že hmotnost vlaku provozovatel dráhy potřebuje jako podklad pro stanovení ceny za užití dráhy. Sankce za krácení tržeb je bezpochyby oprávněná. Není však součástí SOV, jelikož s narušením provozování drážní dopravy nikterak nesouvisí. Nesprávně uvedená hmotnost vlaku bude mít vliv na drážní dopravu pouze v případě, kdy nebude adheze nebo výkon hnacího vozidla dostatečný a toto nebude schopno dodržet jízdním řádem stanovené jízdní doby. Pak může provozovatel dráhy dát dopravci sankci za skutečně vzniklé zpoždění.

ÚPDI nesouhlasí s námitkou SŽDC o nemožnosti krácení jízdních dob za účelem eliminace zpoždění. Tato povinnost není nikde dopravci uložena, je čistě v jeho zájmu. Zejména v nákladní dopravě může vést i ke zvyšování nákladů na energii, které jdou k tíži dopravce. Eliminace zpoždění může být bonusem v rámci SOV. Neeliminování zpoždění nemůže být sankcionováno.

Nesprávně uvedená délka vlaku bude mít vliv na narušení provozování drážní dopravy pouze v případě, kdy vlak přesáhne délku staničních kolejí, a vzniknou komplikace při řízení provozu.

Vzhledem k tomu, že sankce uvedené v bodu 1 přílohy „D“ části C nejsou sankcemi za narušení provozování drážní dopravy, navíc nevedou k dosažení cíle SOV spočívajícím v minimalizaci závad, rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku B. I.

2. **Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 2** Soulad sankce pro dopravce za neprodlené neohlášení úniku nebezpečné látky ve smyslu směrnice SŽDC č. 103 ze svých či jím přepravovaných drážních vozidel nebo z přepravovaného nákladu se zákonem o dráhách

Vyjádření SŽDC

SŽDC ve věci zařazení bodu 2 do SOV uvádí následující:

Důvodem zařazení úniku nebezpečné látky do kolejiště, jako mimořádné události, do bodu 2 SOV je klasifikace tohoto skutku, jehož šetření a odstraňování následků narušuje provozování drážní dopravy ostatních dopravců. Prodlením při ohlašování úniku reálně hrozí růst rozsahu

ekologických následků a tedy zároveň doby, nutné pro jejich následné odstraňování. Pozdním oznámením úniku nebezpečné látky se tedy zvyšuje jeho dopad do plynulého provozování dráhy a drážní dopravy.

Stanovisko ÚPDI

Únik nebezpečné látky je mimořádnou událostí dle § 49 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách. Povinnost jejího nahlášení Drážní inspekci vychází z § 49 odst. 3 zákona o dráhách, § 7 vyhlášky č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách. Neohlášení mimořádné události Drážní inspekci je porušením § 49 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách a současně přestupkem se správním trestem pokuty podle § 51 odst. 6 písm. a) zákona o dráhách. Ohlašovací povinnost se vztahuje i na provozovatele dráhy. Nezajištění místa mimořádné události a neprovedení dokumentace stavu v době vzniku mimořádné události je porušením § 49 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách a současně přestupkem se správním trestem pokuty podle § 51 odst. 6 písm. b) zákona o dráhách.

Při samotném nenahlášení k žádnému zpoždění nedojde. Nenahlášení tedy není narušení provozování drážní dopravy. Nelze automaticky předpokládat, že by nenahlášením vzniklo automaticky zpoždění, a toto pak přesně vyčíslit. ÚPDI samotnou sankci považuje jako smluvní pokutu v soukromoprávním vztahu, její existenci nepovažuje za nezákonnou. Nelze jí pak zařadit jako součást systému odměňování výkonu. Pokud dojde k ohrožení bezpečnosti, tak za tyto případy může být stanovena smluvní sankce. Současně je třeba vyhodnotit, zda by se též dopravce nedopustil přestupku ve smyslu § 51 odst. 1 písm. e), f) či písm. i) zákona o dráhách. V tomto případě je kompetentním orgánem Drážní úřad.

Vzhledem k tomu, že sankce uvedená v bodu 2 přílohy „D“ části C není sankcí za narušení provozování drážní dopravy, navíc nevede k dosažení cíle SOV spočívajícím v minimalizaci závad, rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku B. I.

3. **Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 3** Soulad sankce za zařazení drážního vozidla do vlaku, jehož nejvyšší dovolená rychlost je nižší, než je stanovená rychlost vlaku se zákonem o dráhách.

Vyjádření SŽDC

K problematice narušení provozování drážní dopravy při zařazení drážního vozidla do vlaku, jehož nejvyšší dovolená rychlost je nižší, než je stanovená rychlost vlaku, SŽDC uvádí následující:

Důvodem zařazení bodu 3 do SOV je nemožnost dodržení jeho stanovené rychlosti, kterou dopravce pro tento vlak požadoval při objednávce trasy, a která je tudíž stanovena jeho jízdním řádem. Nižší rychlost vlaku může mít negativní dopad nejen na jízdu tohoto vlaku, ale i na jízdy vlaků ostatních dopravců (při případném křížování či předjíždění).

Přidělený díl kapacity dráhy je definován jízdním řádem, jehož součástí je i dle § 35 odst. 2 písm. d) vyhlášky č. 173/1995 Sb. stanovená rychlost vlaku. Pokud dle SŽDC vlak není schopen dodržet stanovenou rychlost, může to být považováno za „použití dráhy v rozporu s přidělenou kapacitou“.

SŽDC navíc poukazuje na skutečnost, že zařazením vozidla do vlaku, jehož nejvyšší dovolená rychlost je nižší než stanovená rychlost vlaku, dochází k omezení možnosti eliminovat vzniklá zpoždění. Cílem této sankce je minimalizovat tyto případy.

Jízda vlaku, který není schopen dodržet rychlost stanovenou jeho jízdním řádem, narušuje provozování drážní dopravy, omezuje kapacitu dráhy a komplikuje práci dispečerům při organizování drážní dopravy (dodržování jízdního řádu ostatních vlaků, snižování zpoždění vlaků apod.). Právě tyto skutečnosti jsou předmětem sankce dle bodu č. 3 SOV.

Stanovisko ÚPDI

Samotným zařazením vozidla, jehož maximální rychlost je nižší než stanovená rychlost vlaku, ještě ke zpoždění dojít nemusí. K narušení provozování drážní dopravy dochází až při vzniku zpoždění, pak může za vzniklé zpoždění provozovatel dráhy stanovit sankci. V tom případě již není pro samotnou sankci důležité, z jakých důvodů na straně dopravce samotné zpoždění vzniklo. Pokud ke zpoždění nedojde, nedojde ani k narušení provozování drážní dopravy. Ohledně problematiky eliminace zpoždění platí i v tomto případě zdůvodnění k bodu 1.

Vzhledem k tomu, že sankce uvedená v bodu 3 přílohy „D“ části C není sankcí za narušení provozování drážní dopravy, navíc nevede k dosažení cíle SOV spočívajícím v minimalizaci závad, rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku B. I.

4. **Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 4, - absence možnosti dopravce při opakované závadě na diagnostickém zařízení požadovat ověření jeho správné funkčnosti.**

Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají přílohu „D“, část C, bod 4, a požadují do ní vložit oprávnění dopravce požadovat ověření správné funkčnosti zařízení, jde-li o zjištění stejné závady stejným diagnostickým zařízením.

ČD spatřují rozpor s § 33 odst. 1 zákona o dráhách v tom, že zde dochází k nedovolené diskriminaci mezi provozovatelem dráhy/přídělcem na straně jedné a dopravci jako celou skupinou na straně druhé a ke zneužití dominantního postavení provozovatele přirozeného monopolu.

ČD spatřují diskriminační jednání spočívající v tom, že se nemohou bránit při nesprávné funkčnosti diagnostického zařízení jinak, než cestou mimosoudního a následně soudního řízení. Současně ČD namítají nesprávný postup provozovatele dráhy při mimosoudním řešení sporu podle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Dopravcům by mělo být alespoň poskytnuto právo ověřit správnost fungování diagnostického zařízení provozovatele dráhy.

Dopravci nemohou verifikovat oprávněnost uložení předmětné sankce a musejí akceptovat verdikt provozovatele dráhy a nemají možnost ověřit správnost fungování takového zařízení.

Kromě toho, účelem § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách při použití výkladu bodu 50 preambule směrnice 2012/34/EU je minimalizovat narušení provozování drážní dopravy a zdokonalit výkonnost sítě. K tomu nelze používat vadné diagnostické zařízení, problém však lze vyřešit možností jeho kontroly ze strany dopravců.

Nesprávnou funkcí diagnostického zařízení může dojít k narušení jízdního řádu v rozporu s § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

Vyjádření SŽDC

SŽDC nesouhlasí s tím, aby dopravci bylo umožněno ověření správné funkce diagnostického zařízení jízdy vozidel (dále jen „DZJV“) na základě diagnostikování stejné závady stejným zařízením. Skutečnost, že dochází k opakovaným vyhodnocením stejné závady stejným zařízením DZJV může být dána technologií jízdy strojvedoucího.

Pokud by v rámci dlouhodobého sledování, byla taková lokalita vyhodnocena jako problémová, je možné po důkladné analýze uvažovat o zvýšení limitních hodnot alarmů.

Dále může být způsobeno opakované vyhodnocení závady pouze jedním zařízením DZJV rozsahem provozu tohoto vozidla. Požadavek ČD nevyplývá z žádné právní úpravy a nelze jej uložit a to ani rozhodnutím ÚPDI.

Ve stávajícím znění přílohy „D“, části C, bod 4) se v těchto případech ukládá dopravci a SŽDC poskytnutí součinnosti. SŽDC nabízí poskytování dat dopravcům o stavu jejich vozidel, k čemuž jsou třeba údaje o složení vlaku pro jednoznačné spárování dat z DZJV s konkrétním vozidlem. SŽDC je připravena se účastnit prohlídek vybraných vozů s vyhodnocenou závadou zařízením DZJV.

Stanovisko ÚPDI

ÚPDI ke vzneseným námitkám uvádí, že ve věci samotné problematiky diagnostiky se zabýval v rozhodnutí UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 15. 6. 2018. Jelikož se SŽDC vyjádřila ke všem napadeným kapitolám společně a odůvodnění tohoto rozhodnutí přímo nesouvisí s technickými problémy diagnostických zařízení, ÚPDI z vyjádření SŽDC uvedl pouze související části.

V tomto řízení posuzuje oprávněnost zařazení sankce při opakovaném použití drážního vozidla při označení nekorektnosti jízdy (INJ) do SOV. Další provoz tohoto vozidla může být i v rozporu s § 34 odst. 1 písm. j) vyhlášky č. 173/1995 Sb. Ke zpoždění vlaku dochází v naprosté většině případů, když je vlak zastaven z důvodů jakéhokoliv diagnostikování závady prostřednictvím DZJV. Jde tedy o narušení provozování drážní dopravy z viny dopravce, v případě závady na vozidle, nebo z viny provozovatele dráhy, v případě nesprávné funkce DZJV. Pokud nedojde ke shodě, příčinu je možné řešit postupem podle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

Proto, aby došlo k minimalizaci závad, je nutné každé zastavení vlaku a tím vzniklé zpoždění posuzovat jako narušení provozování drážní dopravy. Pak je nutno zjistit jeho skutečnou příčinu. Nedojde-li ke shodě, je nutno tuto příčinu prokázat nestranným postupem dle podle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Při tomto postupu je možné požadovat i přezkoušení funkce indikátoru. SŽDC navíc ve svém vyjádření nabídla maximální součinnost při provádění prohlídek vozidel a poskytování dat z indikátorů, dopravce má tedy příležitost této nabídky využít. Analyzování všech závad s využitím nestranného způsobu řešení sporu a následným přijetím opatření na základě dlouhodobě získaných výsledků může být dle ÚPDI jedinou cestou k minimalizaci jejich počtu.

Samotné zastavení vlaku pouze při opakované signalizaci DZJV, s pevně stanovenou sankcí bez ohledu na skutečně vzniklá zpoždění, naopak neexistence sankce za zpoždění, pokud o opakovanou signalizaci nejde, k minimalizaci závad nevede.

Vzhledem k tomu, že sankce uvedená v bodu 4 přílohy „D“ části C není sankcí ve vztahu na skutečně vzniklé narušení provozování drážní dopravy, navíc nevede k dosažení cíle SOV spočívajícím v minimalizaci závad, rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku B. I.

5. **Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 5** Soulad sankce pro SŽDC za neoprávněně vyfakturovanou cenu za žádost o přidělení kapacity dráhy se zákonem o dráhách.

Vyjádření SŽDC

SŽDC ve věci zařazení bodu 5 do SOV uvádí, že bod 5 je protívahou bodu 1b) a přispívá k vyváženosti SOV jako celku, v souladu s druhým odstavcem kapitoly 6.5 Prohlášení 2019. V rámci SOV jsou sledovány jednak položky týkající se narušení provozování drážní dopravy a jednak položky týkající se tržeb souvisejících s provozováním drážní dopravy jednotlivými dopravci.

Stanovisko ÚPDI

Poplatky za přidělování kapacity a jejich fakturace není předmětem provozování drážní dopravy a ani s ní nesouvisí. Vzhledem k tomu, že sankce uvedená v bodu 5 přílohy „D“ části C není sankcí za narušení provozování drážní dopravy, navíc nevede k dosažení cíle SOV spočívajícím v minimalizaci závad, rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku B. I.

6. **Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 6** soulad sankce za zpoždění vzniklé pomalou jízdou.

Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají přílohu „D“, část C, bod 6, písm. b) a požadují omezit liberační důvod pouze na dobu nezbytně nutnou, tj. pokud zrovna probíhají práce, nikoliv nepřetržitě.

ČD spatřují rozpor s § 23b odst. 2 písm. b) zákona o dráhách, který provozovateli dráhy ukládá provádět činnosti podle svého odst. 1, tedy ty, při nichž dochází k pracím na dráze, jen po dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu.

Kromě toho, účelem systému dle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách je minimalizovat narušení provozování drážní dopravy, proto každou výjimku omezující provozování dráhy je nutno vykládat maximálně restriktivně.

ČD dále napadají čtvrtý odstavec, první odsek ve znění „*uvedenou pro každý konkrétní případ v příloze „G” tohoto Prohlášení o dráze, ledaže by doba uvedená v příloze „G” zcela zjevně přesahovala dobu nezbytně nutnou*“ a požadují tento pojem upřesnit. Spatřují rozpor s § 23b odst. 2 písm. b) a § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách s tím, že každou výjimku omezující provozování je nutno v této souvislosti vykládat maximálně restriktivně.

Pro objektivní posouzení minimalizace rozsahu omezení provozování je třeba stanovit kritéria definice doby nezbytně nutné. Zákon o dráhách takovou definici z povahy věci neobsahuje,

prohlášení o dráze coby soukromoprávní jednání by takovou konkretizaci s ohledem na právní jistotu, plánování a obchodní zájmy dopravců obsahovat mělo.

Dopravce potřebuje jisté vodítko, jinak může zpochybňovat akce uvedené v příloze „G“ prohlášení o dráze.

Vyjádření SŽDC

K námitce ČD SŽDC uvádí, že zavádí pomalou jízdu (dále též „PJ“) vždy jen na dobu nezbytně nutnou, což se týká i těchto bezpečnostních PJ. Pro bezpečnostní PJ jsou v principu využívány dočasné PJ (PJ s časově vymezenou platností např. 8:00 - 16:00 hod.).

Jsou však případy, kdy by vlivem úpravy značení mohlo dojít k nejasnému vyznačení rychlosti. Navíc jsou případy, kdy je pomalá jízda zavedena nejen z důvodů bezpečnosti, ale současně i z důvodu rozpracovanosti, aniž by o tom byl dopravce informován. SŽDC se nebrání úpravě, ale v případě kumulace důvodů nelze brát za rozhodující důvod uvedený v zavedení PJ a případné spory bude nutno v rámci projednání tohoto typu sankcí řešit individuálně.

SŽDC k vysvětlení doby nezbytně nutné, po kterou se stanovuje základní doby pomalé jízdy, uvádí, že se nejedná se vždy jen o případné vykonávání viditelných činností, ale o vliv více faktorů. V prohlášení o dráze jsou uváděna omezení, provozovateli známá v čase jeho vydání, která vychází z probíhajících přípravných a projektových prací a jejich důvody jsou v jednotlivých případech různé. Proto SŽDC požaduje ponechání stávajícího znění. Pomalé jízdy se pak projednají před jejich zavedení, nikoliv při vydání prohlášení o dráze.

SŽDC upozorňuje, že výše zmíněný citovaný text vložil do Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu ročního jízdního řádu 2015 a pro jízdní řád 2015 Drážní úřad rozhodnutím č. j. DUCR- 60862/14/Kj ze dne 10. 11. 2014.

Na základě výzvy se též SŽDC vyjádřila ve věci oprávněnosti výjimky, že k narušení provozování drážní dopravy dochází až po základní době trvání pomalé jízdy. SŽDC uvedla, že v rámci pravidelné nebo mimořádné prohlídky podle vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, se stává, že bývají zjištěny závady. Pokud to stav dráhy vyžaduje, je v určitém úseku vyznačena pomalá jízda, závada se odstraní až následně.

Pomalá jízda umožňuje zajistit provozování drážní dopravy v situacích, v nichž po určitou dobu není možné zachovat traťovou rychlost. Pokud by vyznačena nebyla, nebylo by zde možné provozovat drážní dopravu vůbec. Jde tedy o určitý kompromis mezi potřebou zajištění provozování drážní dopravy a potřebou zajištění údržby a oprav, popř. modernizace dráhy.

SŽDC nelze postihovat za zajišťování údržby a oprav tratí, což je zákonnou povinností. O postihu lze uvažovat právě až v případě, že doba trvání pomalé jízdy není úměrná náročnosti nutné údržby či opravy. Limitní lhůtu základní doby trvání pomalé jízdy 60 dnů stanovil Drážní úřad rozhodnutím č. j. DUCR-60862/14/Kj ze dne 10. 11. 2014.

V případech předvídaných pomalých jízd s dobou přesahující limitní lhůtu pro odstranění 60 dnů, nařídil Drážní úřad zajistit jejich publikaci, včetně nesankcionované délky jejich trvání, v příloze „G“ prohlášení o dráze. Doba pro odstranění takové pomalé jízdy by měla být dobou nezbytně nutnou k provedení oprav.

Pro pomalou jízdu, jejíž zavedení nemohl provozovatel dráhy předvídat, byla Drážním úřadem s ohledem na požadavky zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších

předpisů, a s ohledem na nutnost zajištění finančního krytí, stanovena základní doba trvání pomalé jízdy 180 dnů. Tato nesankcionovaná doba vychází ze součtu časů potřebných pro realizaci činností, které vedou k odstranění předmětné pomalé jízdy, tj. pohybuje se reálně v časech daných technickými možnostmi, legislativním rámcem (lhůty pro zadání veřejné zakázky) a lhůtami pro projednání a realizování omezení provozování dráhy.

Stanovisko ÚPDI

Při zavedení pomalé jízdy vzniká zpoždění na straně dopravce prakticky vždy. Jeho výše se dá vypočítat vlakovým dynamikem.

Pokud vzniká zpoždění ve spojení s omezením provozování dráhy a jde o případ souladný se zákonem o dráhách, nevzniká dle ÚPDI důvod pro uplatnění sankce. Podle § 23b odst. 1 a 2 zákona o dráhách lze omezit provozování dráhy v nezbytně nutném rozsahu. Splní-li provozovatel dráhy povinnosti omezení dráhy stanovené zákonem, neexistuje zde důvod, aby za to platil dopravcům sankce. Systém odměňování výkonů slouží k minimalizaci závad sítě, provádění údržby či modernizace. Navíc posouzení dodržení podmínek minimalizace rozsahu omezení provozování dráhy je v kompetenci ÚPDI. Ten tedy neshledává obecně rozpor se zákonem o dráhách v druhém odstavci včetně důvodů pod písmeny a), c) až f) bodu 6 části C přílohy „D“.

V případě, kdy dojde k zavedení pomalé jízdy podle písm. b) bodu 6 části C přílohy „D“ Prohlášení 2019 i v době, kdy údržbové práce neprobíhají, je omezení nepochybně v rozporu s § 23b zákona o dráhách. SŽDC ve svém vyjádření konstatuje, že k takovýmto případům dochází zcela výjimečně a to pouze tehdy, kdy pomalou jízdou s ohledem na bezpečnost nelze řádně označit. ÚPDI je toho názoru, že pro případy omezení rychlosti v době, kdy práce neprobíhají, neexistuje liberační důvod a nemělo by být od sankce upuštěno a nejedná se o nezbytně nutný případ omezení provozování dráhy. ÚPDI s ČD souhlasí a shledává takovéto omezení provozování dráhy rozporné s § 23b odst. 2 zákona o dráhách a z hlediska sankcí je jeho zahrnutí do prohlášení o dráze diskriminační vůči dopravcům, tedy rozporné s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Samozřejmě nelze-li pomalou jízdou jednoznačně označit, má bezpečné označení před ostatními důvody přednost a z hlediska omezení provozování dráhy o nezbytně nutný případ jde.

Ke zpoždění však dochází v každém případě, kdy pomalá jízda zavedena je. Podle § 20 odst. 1 a 2 zákona o dráhách je SŽDC jako vlastník dráhy povinna zajistit její údržbu, rozvoj a modernizaci. Podle vyjádření SŽDC při pravidelných kontrolách dochází ke zjištění závad, na základě kterých již nelze nadále dráhu provozovat jinak, než při snížené rychlosti. ÚPDI nesdílí názor, že pravidelnými prohlídkami není možné zajistit údržbu tak, aby nemuselo docházet k omezení rychlosti dříve, než bezprostředně před započítáním opravných prací. Pokud dojde k omezení rychlosti, dojde v takovém případě podle bodu 8 Rozhodnutí komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice 2012/34/EU i k omezení kapacity dráhy. Svým obsahem jde i o omezení provozování dráhy v rozporu s § 23b a § 23c zákona o dráhách. ÚPDI zde neshledává jako zákonné lhůty základní doby trvání pomalé jízdy uvedené pod bodem 6, po které je SŽDC osvobozena od sankcí. Pokud je infrastruktura ve stavu, na kterém ji není možno provozovat traťovou rychlostí, pro kterou byla schválena, jedná se o nezákonný jev a závadu na straně provozovatele dráhy. SŽDC má povinnost tento stav co v nejkratší době odstranit, k čemuž je motivována i sankcí.

Pokud dojde v případě dopravce k poruše vozidla, ten použije vozidlo, které není schopno dosáhnout stanovené rychlosti a způsobí zpoždění, také jej má provozovatel dráhy právo sankcionovat za způsobené zpoždění a neuděluje mu liberační dobu, po kterou může zpoždění

způsobovat. Z tohoto důvodu se jeví liberační důvody jako diskriminační v neprospěch dopravce, tedy rozporné i s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

K tvrzení SŽDC, že je povinna zajistit přípravu odstranění pomalé jízdy ÚPDI uvádí, že u závad vzniklých postupným opotřebením součástí dráhy lze takovouto přípravu provádět ještě v době, kdy k omezení nemuselo dojít. Samozřejmě mohou nastat i případy, kdy se omezení předpokládat nedalo. Takové případy je možno zařadit pod omezení živelní událostí, nebo omezení provozování dráhy v souladu s § 23b a 23c zákona o dráhách, která sankci nepodléhají.

Ve věci předchozích rozhodnutí Drážního úřadu ÚPDI konstatuje, že v době, kdy o této věci rozhodoval Drážní úřad, platila odchylná právní úprava. Proto jeho rozhodnutí nelze nadále aplikovat.

Vzhledem k tomu, že pomalé jízdy, uvedené v bodu 6 přílohy „D“ části C, jsou po dobu jejich základního trvání osvobozeny od sankcí za narušení provozování drážní dopravy, přestože dopravci zpoždění vzniká a jedná se o jev nesouladný se zákonem, navíc nevedou k dosažení cíle SOV spočívajícím v minimalizaci závad, rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku B. II. Námitka ČD ve věci doby nezbytně nutné se tímto stává bezpředmětnou.

7. **Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 7 Soulad sankcí pro SŽDC za výluky odřeknuté, neprojednané a se změněným termínem konání se zákonem o dráhách.**

Vyjádření SŽDC

SŽDC shledává vliv na konkrétní narušení provozování drážní dopravy při odřeknutí, neprojednání a změně termínu konání výluky následujících skutečnostech.

Neprojednání, odřeknutí či změna termínu konání výluky je ze strany SŽDC jako provozovatele dráhy nedodržením ustanovení předpisu SŽDC D7/2 - Organizování výlukových činností. Tyto skutečnosti mají na provozování drážní dopravy dopravce vliv v tom, že dopravce, který s plánovanou výlukou počítá, má zpracováno své dílčí opatření k výluce. Počítá s jejím termínem, na situaci se připravil objednávkou odklonových tras či náhradní autobusové dopravy, přeskupením turnusu lokomotivních čet, úpravami oběhu vozového parku, apod. V případech nedodržení termínů projednání a konání výluky či dokonce odřeknutí výluky pak dopravce není schopen na tyto změny urychleně reagovat.

Stanovisko ÚPDI

Pokud SŽDC koná výluky, které nebyly řádně projednány s dopravcem zákonem stanoveným postupem, jde o stav, který je narušením provozování drážní dopravy a může způsobit dopravci zpoždění. Pokud takové zpoždění vznikne, je třeba stanovit sankci za skutečně vzniklé zpoždění, nikoliv stanovit pouze paušální částku za konání neprojednané výluky. Ze sazby za vzniklá zpoždění mohou být vyjmuty výluky způsobené vyšší mocí, obdobně jako pod bodem 6 přílohy „D“ části C.

ÚPDI souhlasí s názorem, že předchozí ukončení výluky nebo změna termínu výluky přinese dopravci komplikace v organizování drážní dopravy a zajišťování dopravy náhradní. Pokud provozovatel dráhy dohodne za takovýto postup sankci, není to v rozporu se zákonem o dráhách. Dle názoru ÚPDI však nespádají do systému odměňování výkonu.

Vzhledem k tomu, že sankce uvedená v bodu 7 přílohy „D“ části C není sankcí za narušení provozování drážní dopravy, rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku B. I.

8. Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 8 Sankce za překročení času ukončení výluky

Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají přílohu „D“ část C, bod 8, čtvrtý odstavec překročení plánovaného času ukončení výluky je delší než 24 hod., kde požadují omezení použití této sankce pouze na případy předchozího dostatečně včasného oznámení výluky dopravci. Současně navrhují tento postup uplatnit i na opakovaná překročení.

Spatřují rozpor s § 23b odst. 2 písm. b) a § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách, s tím že každou výjimku omezující provozování je nutno v této souvislosti vykládat maximálně restriktivně.

Z § 23b odst. 5 zákona o dráhách dále plyne, že dopady změn provozování dráhy na dopravce musí být přiměřené, což musí platit i při překročení plánovaného omezení provozování dráhy.

Absence úpravy požadované ČD umožňuje obcházení § 23b odst. 2 písm. b) zákona o dráhách a odporuje § 23b odst. 5 a § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

Vyjádření SŽDC

SŽDC k námitce ČD uvádí, že k případům, kdy je doba trvání plánované výluky překročena o více než 24 hodin, dochází minimálně. Překročení doby plánované výluky je již nyní zatíženo sankcí, která s prodlužující se dobou tohoto překročení stále narůstá, což je pro SŽDC dostatečně motivační k tomu, aby k jejímu překračování nedocházelo. Sankce dle bodu 8 systému odměňování výkonů je dle názoru SŽDC stanovena adekvátně, neboť dopravce má již dostatečnou možnost na oznámené překročení doby trvání plánované výluky svými opatřeními reagovat.

Napadené ustanovení neumožňuje provozovateli dráhy konání výluk v rozporu se zákonem, což SŽDC ani nečiní. SŽDC má též povinnost zajistit maximální využití kapacity dráhy, péči a rozvoj infrastruktury.

Ve věci přímého vlivu překračování plánovaného času na ukončení výluky na skutečný rozsah narušení provozování drážní dopravy, jak je uvedeno v bodě 8 přílohy „D“ části C Prohlášení 2019, SŽDC uvádí, že spočívá dle SŽDC v dopadech na vlaky dopravce, které nebyly zahrnuty v dílčím opatření dopravce k výluce. Tyto vlaky původně měly po včasném ukončení výluky projíždět přes výlukou dotčený úsek dráhy v době, kdy již měl být tento úsek v plném rozsahu provozován, takže překročení plánovaného času ukončení výluky způsobí nárůst jejich primárního zpoždění.

Stanovisko ÚPDI

Dle názoru ÚPDI je provozovatel dráhy povinen zaplatit sankci za zpoždění každého vlaku, které řádně neprojednanou výlukou způsobí. Sankce při překročeném plánovaném čase ukončení výluky vyšším než 24 hodin, uvedená ve čtvrtém odstavci, však již nereflektuje na konkrétní zpoždění. Ustoupit od sankce za konkrétně vzniklé zpoždění je možno pouze po předchozím řádném a dostatečně včasném projednání s dopravcem, k čemuž samotná doba 24 hod nepostačuje. Proto je nutno stanovit dobu delší, kdy bude možno považovat projednání prodloužení výluky s dopravcem za dostatečné, aniž by se pak případ kvalifikoval jako narušení provozování drážní dopravy. Vzhledem k tomu, že sankce uvedená ve čtvrtém odstavci bodu 8

přílohy „D“ části C není sankcí za narušení provozování drážní dopravy, navíc nevede k dosažení cíle SOV spočívajícím v minimalizaci závad, rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku B. III.

Bude-li ale důvod prodloužení výluky způsoben jevem, který nebylo možno předpokládat, např. nepředpokládaným nárůstem pracnosti, pak půjde o omezení provozování dráhy v souladu s § 23b a § 23c zákona o dráhách. Po dostatečně včasném projednání s dopravcem pak prodloužení výluky nebude možné považovat za narušení provozování drážní dopravy.

Pokud se jedná o délku jednotlivých lhůt, po jejímž uplynutí nelze použít ty části příslušných prohlášení o dráze, u nichž ÚPDI shledal rozpor se zákonem o dráhách, pak ÚPDI uvádí, že nelze uvést příslušné prohlášení o dráze do souladu se zákonem o dráhách prostým administrativním způsobem. Je nutno stanovit hodnoty sankcí a prahové hodnoty, od nichž se sankce budou uplatňovat. Proto ÚPDI zvolil lhůtu trojnásobnou než je běžná lhůta třicetidenní.

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

Poučení

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

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

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

Vyvěšeno dne: 18. 7. 2018

Sejmuto dne:

Na úřední desce ÚPDI vyvěšeno od 18. 7. 2018 do 2. 8. 2018

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,
- České dráhy, a.s., IČ: 70994226, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1,
- Advanced World Transport a.s., IČ: 47675977, Hornopolská 3314/38, 702 62, Ostrava - Moravská Ostrava
- PDV Railway a.s., IČ: 22792597, Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem
- KŽC Doprava, s.r.o., IČ 27423069, Meinlinova 336, 190 16 Praha 9 - Koloděje

Ostatním účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou

Dotčený orgán:

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