



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

sp. zn.: UPDI-RPD0004/18

č. j.: UPDI-3416/18-OPDI-SPR/ŠA

Oprávněná úřední osoba: Ing. Anna Šestáková

Praha 19. 12. 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, (dále jen „zákon o dráhách“), rozhodl v řízení, jehož účastníky jsou Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 a České dráhy, a. s., IČO: 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, **podle § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách takto:**

ÚPDI neshledal rozpor nově vloženého textu Přílohy D části C II. Vykazování příčin narušení provozování drážní dopravy a sankční platby Změny č. 2 prohlášení o dráze celostátní a regionální – 2019 č. j. 42479/2018-SŽDC-GR-O12 vydané Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, se zákonem o dráhách.

Odůvodnění:

ÚPDI obdržel návrh společnosti České dráhy a. s., č. j. 817/2018-O11 ze dne 6. 9. 2018 (dále jen „ČD“, „podání ČD“) ve věci posouzení souladu Přílohy D části C II. Vykazování příčin narušení provozování drážní dopravy a sankční platby Změny č. 2 prohlášení o dráze celostátní a regionální – 2019 č. j. 42479/2018-SŽDC-GR-O12 (dále jen „Změna č. 2 prohlášení 2019“) se zákonem o dráhách. Návrh byl dále doplněn dopisem č. j. 844/2018-O11 ze dne 17. 9. 2018.

ÚPDI vyzval Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci (dále jen „SŽDC“) dopisy č. j. UPDI-2656/18-OPDI-SPR/ŠA ze dne 13. 9. 2018, č. j. UPDI-2719/18-OPDI-SPR/ŠA ze dne 21. 9. 2018, aby se podle § 50 odst. 2 správního řádu vyjádřila k návrhu ČD a k následujícím otázkám týkajícím se Změny č. 2 prohlášení 2019:

1. Jakým způsobem budou arbitrovi poskytnuty informace, podklady, důkazy na základě kterých bude rozhodovat? Bod 1.2 o tom žádné informace neobsahuje.
2. Jakým způsobem se bude řešit situace, kdy zpoždění vlaku vznikne již ve výchozí stanici, nebo pokud v případě přeshraničních tras vstoupí vlak na území našeho státu již se zpožděním? V bodě 1.1 se hovoří o přírůstku zpoždění vlaku, v bodě 2 se hovoří o celkové výši zpoždění.
3. Jak bude v navrženém systému řešení příčin narušení provozování drážní dopravy zohledněna délka ujeté trasy vlaku?
4. Má dopravce při žádání o kapacitu možnost ovlivnit délku plánovaných jízdních dob při sestavování jízdního řádu tak, aby jej mohl reálně splnit bez hrozby sankcí?

5. Jakým způsobem budou zohledněni dopravci s velmi malým počtem vlaků, u nichž by jednotlivé zpoždění mohlo znamenat uložení sankce C v rámci vyhodnocování všech jízd daného dopravce?

6. Ponese dopravce vlaku, který pojede mimo sankční režim (s náskokem, ve zbytkové kapacitě), nějakou zodpovědnost za zpoždění způsobená ostatním dopravcům při jím způsobené mimořádnosti (např. uvážnutí na trati)?

Dále se ÚPDI dotázal SŽDC, kdy dojde k zahájení zkušebního provozu. SŽDC se k otázkám vyjádřila dopisem č. j. 48394/2018-SŽDC-GŘ-O25 ze dne 25. 9. 2018 (dále jen „vyjádření SŽDC“), kde doplnila veškeré informace požadované ve výzvách.

ÚPDI požádal dopisem č. j. UPDI-3277/18-OPDI-SPR/ŠA ze dne 13. 11. 2018 ČD o vysvětlení a upřesnění pojmu „rozdílné druhy dopravy“ a dále o doplnění jakým způsobem dojde zavedením sankčního systému plateb a na základě toho, že přípojové návaznosti násobně převyšují rozdíl mezi čekací a přestupní dobou, k „systémovému rozvrácení osobní dopravy“. Požadované informace upřesnily ČD dopisem č. j. 2018/2018-KNO ze dne 16. 11. 2018.

ÚPDI dále požádal SŽDC o vysvětlení - doplnění obsahu podání ze dne 25. 9. 2018, dopisem ze dne 14. 11. 2018 č. j. UPDI-3278/18-OPDI-SPR/ŠA. Na to SŽDC odpověděla dopisem č. j. 56440/2018-SŽDC-GŘ-O25 ze dne 19. 11. 2018 (dále jen „doplnění vyjádření SŽDC“).

ÚPDI dopisem č. j. UPDI-3372/18-OPDI-SPR/ŠA ze dne 23. 11. 2018 oznámil účastníkům řízení ukončení dokazování.

K námitce chybné formální podoby

Námítky ČD

ČD napadají přílohu „D“ část C - nově vkládaný text II. Vykazování příčin narušení provozování drážní dopravy a sankční platby (dále jen „sankční systém plateb“ nebo „systém“). Dle názoru ČD jde sankční systém plateb nad rámec požadavku obsaženého v § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Současně se § 23 odst. 4 písm. b) až d) zákona o dráhách týká pouze části smlouvy, pojednávající o mimosoudním řešení sporů ohledně narušení provozování drážní dopravy. Sankční systém plateb tedy nemá formální podobu vzorového návrhu dvoustranného právního ujednání požadovanou § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

Vyjádření SŽDC

SŽDC k námitce ČD, že dle § 33 odst. 3 písmeno k) zákona o dráhách má prohlášení o dráze obsahovat pouze vzorový návrh ujednání, uvádí následující. ČD ve svém podání uvedly pouze strohou informaci, že sankční systém plateb je v rozporu s příslušnými ustanoveními zákona o dráhách. Neuvedly, v čem rozpor spatřují, a neoznačily důkazy potřebné k jeho prokázání, čímž nenaplnily požadavky § 34e odst. 2 zákona o dráhách. SŽDC nevidí rozpor s § 33 odst. 3 písmeno k) zákona o dráhách. K porušení zákona by mohlo dojít, pokud by SŽDC postupovala v rozporu s citovaným ustanovením.

SŽDC současně předkládá, že vložený text je reakcí SŽDC na nepravomocné rozhodnutí ÚPDI ve věci přezkoumání prohlášení o dráze č. j. UPDI- 2186/18-OPDI-SPR/ZA, ze dne 18. 7. 2018, v němž ÚPDI jednoznačně uložil SŽDC povinnost ve stanovené lhůtě provést konkrétní změnu prohlášení o dráze, kdy nastavený sankční systém plateb má být odvozen od doby zpoždění.

Zákon o dráhách, ani jiné předpisy ani předpisy Evropské unie (dále jen „EU“) nedefinují použitý termín „vzorový návrh ujednání“. Nelze tedy dokázat, že sankční systém plateb nenaplnuje znaky návrhu smluvního ujednání. SŽDC tedy plní povinnost dle § 33 odst. 3 písmeno k) zákona o dráhách způsobem, že nad rámec svých povinností detailně popíše vlastnosti, prvky a dílčí nuance a aplikační souvislosti nově nastaveného sankčního systému plateb za narušení provozování drážní dopravy.

Z § 33 odst. 3 zákona o dráhách je zřejmé, že okruh informací obsažených v prohlášení o dráze není uzavřený, což potvrzuje i důvodová zpráva k zákonu č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Pokud by ÚPDI vyhověl požadavku ČD, pak by fakticky poškodil práva dopravců, neboť by se tím omezily poskytované informace.

SŽDC dále k tvrzenému nezohlednění § 23 odst. 4 písmeno b) až d) zákona o dráhách upozorňuje, že předmětem řízení je posouzení prohlášení o dráze a nikoliv smlouva podle § 23 zákona o dráhách.

SŽDC není přesvědčena, že měla uvést méně konkrétní informace. Odkázala na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, který v rámci rozsudku sp. zn. 1As 28/2014 ze dne 7. 5. 2014 (dále jen „rozsudek NSS“), dle kterého se prohlášení o dráze svým charakterem a obsahem přibližuje veřejné nabídce (§ 1780 - § 1784 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „občanský zákoník“)). Hlavním zájmem žadatelů o kapacitu dráhy včetně ČD je, aby se seznámili s podmínkami užití dráhy. Text, který v prohlášení o dráze není uveden, nemůže být přezkoumán dle § 34e zákona o dráhách a musel by být případně přezkoumáván partikulárně v rámci jednotlivých smluv.

Vyjádření ÚPDI

Dle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahuje vzorový návrh ujednání o sankčních platbách. SŽDC v sankčním systému plateb obsah ujednání podrobně popsala. Úprava sankčního systému plateb v tuto chvíli neobsahuje vzorový návrh ujednání. S ohledem na skutečnost, že systém bude postupně zprovoznován a nebudou uplatňovány žádné sankce, absence vzorového návrhu ujednání nevádí. Před ukončením zkušebního provozu, jakmile se systém ustálí, bude SŽDC povinna do prohlášení o dráze vzorový návrh ujednání doplnit. Nelze přisvědčit výkladu SŽDC, že nikde není stanoveno, co je vzorový návrh ujednání. Z jazykového výkladu slovního spojení „vzorový návrh ujednání“ vyplývá, že musí jít o návrh konkrétního ujednání mezi SŽDC a dopravcem obecně, tj. dopravce nebude v návrhu ujednání specifikován. Musí tedy jít o formulář návrhu ujednání. Současný text prohlášení poskytuje dopravci informace

a definuje jeho práva a povinnosti. S ohledem na zkušební provoz systému tak prohlášení o dráze prozatím naplňuje účel citovaného ustanovení zákona o dráhách. V tuto chvíli, kdy nejsou k dispozici údaje, které lze získat pouze z provozu systému, a kdy lze očekávat další změny, by tvorba vzorového návrhu ujednání nebyla účelná. S ohledem na výše uvedené ÚPDI dospěl k závěru, že SŽDC nepostupovala v rozporu se zákonem o dráhách, i když tento zákon obecně požaduje, aby prohlášení o dráze obsahovalo vzorový návrh ujednání.

Podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách se při uzavírání smluv o provozování drážní dopravy nelze od prohlášení o dráze odchýlit. Dle názoru ÚPDI je toto ustanovení nutno vykládat tak, že se nelze od prohlášení o dráze odchýlit věcně či obsahově. Sankční systém plateb obsahuje i výkladový popis postupů jednání mezi SŽDC a dopravcem, který slouží pro informaci nejen dopravcům s uzavřenou smlouvou, ale i potenciálním žadatelům o kapacitu. ÚPDI souhlasí se SŽDC, že podrobnější výklad je pro žadatele přínosný.

Ustanovení § 23 odst. 4 písm. b) až d) zákona o dráhách se skutečně týká pouze části smlouvy o provozování drážní dopravy a ÚPDI neshledává rozpor ani s tímto ustanovením.

K námitce diskriminace - nezohlednění počtu vlaků ve vztahu k délce lhůty k řešení mimosoudních sporů

Námítka ČD

Dle názoru ČD je sankční systém plateb diskriminační a v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách, jelikož jsou lhůty stejné pro všechny dopravce bez ohledu na počet vlaků, které provozují. Proto by měla lhůta zohledňovat počet vlaků.

Vyjádření SŽDC

SŽDC uvádí, že žádný předpis neukládá, aby lhůta zohledňovala počet vlaků dopravce. Skutečnost, že ČD provozuje velký počet vlaků, nemusí být v daném případě zohledněna a její nezohlednění není diskriminační. Právní úprava nerozlišuje mezi malým a velkým dopravcem, přestože s velikostí podniku nepochybně roste administrativní náročnost plněných povinností. To se však nezohledňuje při stanovování lhůt.

Podle SŽDC není jednotná lhůta diskriminační, naopak rozdílné lhůty by byly neopodstatněnou výhodou a vedly by k diskriminaci. Je věcí ČD, aby upravily personální politiku tak, aby byly s to naplnit požadavky platné legislativy a provozovatele dráhy. Tento systém zvýší nároky na personál jak u SŽDC, tak u ostatních dopravců. Prošetřování zpoždění vlaků závisí na výpovědích zúčastněných, proto SŽDC stanovila lhůtu 5 kalendářních dní.

Vyjádření ÚPDI

ÚPDI souhlasí s názorem SŽDC. Pokud ČD provozuje výrazně větší počet vlaků než jiní dopravci, může tomu odpovídat i počet potřebných zaměstnanců. Podle § 23 odst. 4 písm. d) zákona o dráhách činí lhůta, v níž má být přijato řešení, 10 pracovních dnů. Tomu musí odpovídat i lhůta, ve které dopravce odsouhlasí příčinu zpoždění. Stanovení jednotné lhůty pro všechny dopravce je spravedlivé a nediskriminační.

Námítka diskriminace v důsledku nerozlišování jednotlivých druhů dopravy

Námítky ČD

ČD napadají, že sankční systém plateb vychází ze zpoždění v posledním dopravním bodě, což nezohledňuje jednotlivá zpoždění v průběhu jízdy. To může ovlivnit přípojové vazby s dopadem na dodržování jízdního řádu. Zpoždění přípojného vlaku spadá podle § 4 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“) pod jiné příčiny narušení provozování drážní dopravy. Sankční systém plateb nezohledňuje rozdílné druhy dopravy, v čemž ČD shledávají diskriminaci a rozpor s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

V doplnění podání pak ČD vysvětlily, že druhem dopravy jsou myšleny odlišné segmenty osobní dopravy. Zvláštním segmentem je příměstská taktová doprava, kdy při zpoždění vzhledem k intervalu dochází k narušení obrátů a odřeknutí vlaku a která je provozována na tratích s hraničním vytížením kapacity. Doba zpoždění je v porovnání k cestovní době dle jízdního řádu velmi vysoká.

Druhým segmentem je dálková doprava, která má v jednotlivých linkách rovněž intervalové uspořádání, ale jednotlivé linky jsou proti sobě časově posunuty. Cestujícími je využívána na delší vzdálenosti, takže citlivost na zpoždění je do určité úrovně výrazně nižší. Cestující mají možnost využít spoje jiné linky jedoucí v požadovaném směru, většinou nedochází k odřeknutí vlaků. Rovněž poměr doby zpoždění k cestovní době je výrazně příznivější a vlaky mají oproti vlakům osobním a spěšným přednost.

Vyjádření SŽDC

SŽDC poukazuje na to, že ČD ve svém podání používají termín „druh dopravy“, aniž by tento pojem byl vysvětlen. V zákoně o dráhách se tento pojem používá v § 25 odst. 3 písm. a) či § 34h, kde rozděluje dopravu na osobní a nákladní. SŽDC není zřejmé, jak naznačený sankční systém plateb diskriminuje dopravu nákladní či osobní a jaké vazby má ČD mezi uvedenými druhy dopravy na mysli, hovoří-li o spolehlivosti jízdního řádu a navazujících spojích.

Dle SŽDC uvedená námítka směřuje zřejmě k otázce narušení přestupních vazeb z důvodu zpoždění v průběhu jízdy vlaku, kdy výsledné zpoždění je následně v průběhu další jízdy minimalizováno a to buď v důsledku postupu dopravce, či provozovatele dráhy. Řešení této problematiky však samy ČD ve své námítce zmiňují, když uvádí, že takové „druhotné zpoždění přípojného vlaku“ je kvalifikováno dle § 4 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb., jako obecně jiná příčina narušení. Není jasné kdo a na úkor koho je diskriminován.

SŽDC považuje za správné to, že za rozhodné je považováno zpoždění v posledním bodu sítě SŽDC, když zpoždění v tomto bodě již může být minimální oproti zpoždění, které vlak dosáhl v průběhu jízdy. Předně právní úprava České republiky (dále jen „ČR“) a ani EU nestanoví povinnost průběžného vyhodnocování zpoždění; současně není jednoznačné, zda by takové průběžné vyhodnocování bylo, či mělo být realizováno pouze v dopravních bodech, či pouze ve významných dopravních bodech, či na každém místě sítě. Při vyšší četnosti vyhodnocení v rámci jedné jízdy by pak dle SŽDC docházelo k opakovanému postihování sankčním systémem plateb za tutéž příčinu zpoždění, což SŽDC nepovažuje za spravedlivé. Systém by pak musel při opakovaném vyhodnocování sankcí rozlišovat mezi zpožděním, k němuž došlo v průběhu jízdy

a zpožděním nově vzniklým od předchozího dopravního bodu, což by vedlo ke zvýšení složitosti systému a nákladům na jeho provozování.

SŽDC provedla analýzu modelové situace, kdy do sankčního systému plateb vložila data za období prosinec 2017. V případě vlaků ČD by při limitu zpoždění 5 minut, naplnilo podmínky pro uložení sankce cca 18 000 vlaků, při limitu 15 minut cca 4 000 vlaků.

Limit zpoždění v cílovém bodě pro osobní dopravu byl stanoven na 15 minut s ohledem na výsledky analýzy a s tím související pracnost. Jeho snížením na 5 minut by došlo k navýšení pracnosti na straně dopravce i provozovatele dráhy. Cílem je získat dostatek času k úpravě všech postupů se systémem souvisejících, jak na straně SŽDC, tak zejména na straně dopravců. SŽDC se totiž domnívá, že dopravci obecně na systém připraveni nejsou.

SŽDC připomíná, že čekací doby stanovuje dopravce, jak na úrovni konstrukce jízdního řádu, tak i následně během řešení aktuální provozní situace.

Vyjádření ÚPDI

Pokud jde o určení stanic, kde se bude výše zpoždění posuzovat, ÚPDI uvádí následující. Dle čl. 35 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“) se systém odměňování výkonu zavádí za účelem minimalizace závad jak na straně dopravce, tak na straně provozovatele dráhy. Mohou nastat případy, kdy konečná stanice vlaku již nemá určující význam pro přepravu cestujících a slouží spíše k odstavení vozidel. Aby nedocházelo zbytečně k soupravovým jízdám, jsou tyto vlaky vedeny jako osobní s přepravou cestujících. Takovým vlakem může být například spojení z Českých Budějovic do Prahy-Holešovic, kde zjevně přeprava cestujících mezi Prahou hl. n. a Prahou-Holešovicemi není již z hlediska přepravní služby významná. Pokud by byl v takovémto případě v železniční stanici Praha hl. n. plánovaný dlouhodobý pobyt, mohlo by dojít ke zkreslení hodnoty zpoždění. Na druhou stranu ÚPDI souhlasí se SŽDC, že sledování nárůstu zpoždění ve všech stanicích je technicky a administrativně velmi obtížné, a jeho zavedení by vícenásobně určité přineslo. ÚPDI systém nepovažuje za diskriminační a vzhledem k neexistujícím zkušenostem ÚPDI neshledává důvod, že by navržený systém funkci neměl plnit.

Z analýzy provedené SŽDC za prosinec 2017 jednoznačně vyplývá, že 15 minutová hodnota je pro zavedení systému z hlediska nárůstu administrativy logická a řádně zdůvodněná. Navíc SŽDC výslovně prohlašuje, že tuto hodnotu stanovila pro začátek pro zavedení systému a připouští v budoucnosti její změnu. Stejně tak SŽDC zavádí systém postupně tak, aby došlo k jeho úpravě podle potřeb. ÚPDI se ztotožňuje se SŽDC, že jak dopravci, tak provozovatel dráhy na něj musí být připraveni. Zejména s ohledem na postupné zavádění systému a nedostatek zkušeností s jeho fungováním neshledává ÚPDI, že by SŽDC navržený systém neplnil motivační funkci.

K námitce nízké limitní spolehlivosti

Námitky ČD

Podle ČD je požadavek na dodržování jízdního řádu v 80 % případů (počet vlaků jedoucích včas) nedostatečný, což je v nepoměru s tím, jak je stanovena povinnost dodržování jízdního řádu obvykle ve smlouvách o závazku veřejné služby. Současně se přiznává nedodržování § 14 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“). ČD doporučují tuto hodnotu stanovit ve výši 90 – 95 %. Stanovený 15 minutový limit v osobní dopravě je dle ČD demotivační, v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách, jelikož stávající systém považuje za vlak jedoucí včas, který má do 5 minut zpoždění.

Nastavené limity vedou k systémovému rozvrácení osobní dopravy s ohledem na přípojové návaznosti, neboť převyšují čekací doby. To ČD vysvětlily tak, že pro zajištění síťovosti drážní dopravy je pro každý jízdní řád zpracován systém čekacích dob pro umožnění přestupů cestujících mezi vlaky zájmových směrů. Při stanovení čekacích dob se vychází ze znalosti poptávky po přestupu, technologických možností stanic a tratí, provázanosti obratu souprav a požadavků objednatelů. Pro přípojné vlaky je pro každou přestupní vazbu stanovena čekací doba, která v sobě zahrnuje i dobu přestupní. Takto stanovené čekací doby jsou závazné pro řízení provozu SŽDC, jejich prodloužení je možné pouze na základě požadavku dopravce. Pro jeho včasné uplatnění musí mít dopravce k dispozici s dostatečným předstihem potřebné informace. I v současnosti se nezdá, že vlak je zastaven u vjezdového návěstidla přestupní stanice bez možnosti ještě požádat o prodloužení čekací doby. Bude-li spodní hranice zpoždění stanovena do 15 minut, lze předpokládat, že počet takových případů bude vyšší. Současně dodaly, že ze strany objednatelů je za včasný považován vlak se zpožděním do 5 minut, výjimečně do 10 minut. ČD v tom shledávají rozpor s § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách a narušení soutěže mezi dopravci.

Vyjádření SŽDC

SŽDC namítá proti tvrzení ČD, že provozovatel dráhy není schopen v rozporu s § 14 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., organizovat drážní dopravu v souladu s jízdním řádem a považuje toto tvrzení za urážlivé podání dle § 62 odst. 2 správního řádu. Napadený text prohlášení o dráze navíc nemá žádnou souvislost s uvedeným ustanovením vyhlášky.

Nastavený sankční systém plateb je v době platnosti jízdního řádu 2019 ve zkušebním provozu. Tomu odpovídá i dočasné neuplatňování sankcí. Cílem tohoto postupu je nastavit a upravit funkčnost aplikovaného systému tak, aby tento pracoval spolehlivě a aby nedocházelo k diskriminaci kterékoli ze zúčastněných stran, když základním požadavkem je nepochybně vyváženost celého systému. Systém tedy není nastaven ve prospěch SŽDC. SŽDC odmítá vytvářet sankční systém plateb s ohledem na smluvní politiku ČD. Politika ČD nemá žádný význam pro jednání ostatních subjektů a je čistě odpovědností této společnosti.

Sankční systém plateb neřeší problematiku definice včasného vlaku, či vlaku zpožděného. SŽDC se obává, že naopak extrémně striktní prahová hodnota může způsobit, že systém bude demotivační. Úplné odstranění zpoždění není v současné době technicky možné. Cílem právní úpravy ČR a EU je motivovat subjekty způsobující zpoždění tak, aby jeho vznik v podmínkách reálného provozu dráhy minimalizovaly. SŽDC vycházela i z toho, že dnes nejsou ukládány žádné sankce a zpoždění není systémově vyhodnocováno.

Z námitky ČD dále není zcela jednoznačné, co má být v uvedeném ohledu v budoucnu špatné. SŽDC nemá aktuálně dostatečné informace o jízdním řádu na rok 2019/2020 a o dopravcích, kteří budou za více než rok užívat dráhu.

Ustanovení § 5 písm. f) vyhlášky č. 76/2017 Sb. sledování zpoždění u jednotlivých vlaků výslovně vyžaduje. SŽDC není zřejmé, jak může sankční systém plateb rozvrátit osobní dopravu. Aplikace sankčního systému plateb od určité prahové hodnoty neznamena, že by vlaky se zpožděním pod tento limit nebyly zpožděné.

SŽDC podotýká, že stanovení prahových hodnot jí obligatorně ukládá § 5 vyhlášky č. 76/2017 Sb., proto nelze jít na nulové hodnoty zpoždění a požadavek na nulové hodnoty by tedy byl v rozporu s právem. SŽDC není zřejmé, co je rozporem s § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách míněno.

Vyjádření ÚPDI

ÚPDI souhlasí se SŽDC, že provozování drážní dopravy dle § 14 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. není předmětem tohoto řízení. Větu „*Současně se tak předem konstatuje, že provozovatel dráhy není v rozporu s § 14 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. schopen organizovat drážní dopravu v souladu s jízdním řádem v rozsahu 20 %.*“ nelze považovat za hrubě urážlivé podání, protože jako takové podání lze vnímat pouze za napadání správního úřadu, nikoliv účastníka řízení. Navíc šlo pouze o konstatování skutečnosti o dodržování jízdního řádu a věcně, ne úplně správné přiřazení odpovědnosti za jeho plnění provozovateli dráhy.

Ve věci zkušebního provozu a názoru SŽDC na nastavení a úpravu systému ÚPDI konstatuje, že se s názorem SŽDC ztotožňuje. ÚPDI chápe požadavek ČD na nižší toleranci zpoždění vlaků, který vychází mimo jiné i ze smluv uzavřených ČD. Ten se ale musí v počátečním stádiu podřídit reálné možnosti a administrativní zátěži, ke které v počátcích provozování systému navíc jeho zaváděním dojde. ÚPDI též neshledává důvod, proč by mělo samotné zavedení systému zkomplikovat organizaci přípojů vlaků.

ÚPDI souhlasí se SŽDC, že zavedení sankčního systému plateb nemá vliv na pravidla řízení provozu a dle názoru ÚPDI není důvod obávat se nového nárůstu zpoždění či rozvrácení osobní dopravy. ČD měly odkazem na § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách na mysli námitku, že zpoždění by mělo být nulové, nikoliv 15 minutové. Dle názoru ÚPDI platná legislativa vyloženě ukládá stanovit spodní prahové hodnoty zpoždění a tímto nemění povinnost provozovat drážní dopravu tak, aby ke zpoždění pokud možno nedocházelo. ÚPDI je toho názoru, že nelze zavedením systému zajistit dodržování jízdního řádu, i když to ani ČD nepožadovaly.

Potřebná vysvětlení poskytly ČD na výzvu ÚPDI. Ty se obávají, že zavedením sankčního systému plateb s 15 minutovými litem dojde k dalšímu navyšování zpoždění při zachování přípojů. Obávají se, že budou narůstat případy, kdy dojde ke ztrátě přípojů v době, kdy vlak čeká u vjezdového návěstidla. ÚPDI není přesvědčen, že by samotné zavedení sledování zpoždění mohlo počet takovýchto případů navýšit. Nelze bezdůvodně podezírat SŽDC z toho, že by zavedením takovýchto prahových hodnot omezila snahu postupovat tak, aby zpoždění nevznikalo vůbec. To se zatím nestalo, a pokud by k tomu došlo, nebylo by to v souladu se zákonem o dráhách. ČD dále upozorňují, že 15 minutový limit nekoresponduje s 5 minutovým limitem, který mají upraven ve smlouvě o veřejných službách. ÚPDI připouští, že vlivem uvedeného

nesouladu mohou být ČD sankciovány ze strany objednatelů veřejné dopravy, zatímco nárok na plnění v rámci sankce v případě zpoždění ze strany SŽDC mít nebudou. Dle názoru ÚPDI je při zavádění systému prioritou získat základní informace v rámci vyšších tolerancí prahových hodnot. Jinak by se mohlo stát, že by systém mohl být pro některou ze stran likvidační a přinesl by nepřiměřenou administrativní zátěž. Zde je nutno odkázat na stanovisko SŽDC a vyjádření ÚPDI v části nadepsané *Námitka diskriminace v důsledku nerozlišování jednotlivých druhů dopravy* tohoto rozhodnutí. Zmiňovaná argumentace ale nevylučuje, že by se v budoucnu prahové hodnoty upravily tak, aby byly v souladu s požadavky objednatelů veřejné dopravy.

Námitky k nejasnosti v popisu funkce systému

Námitky ČD

Ze sankčního systému plateb není zřejmé, zda se limitní spolehlivost vztahuje k absolutnímu dodržování jízdního řádu nebo k dodržování jízdního řádu bez započítání vlivu třetích stran s tím, že § 23 odst. 4 zákona o dráhách hovoří o narušeních zapříčiněných smluvními stranami. Dále není zřejmé, zda se narušení jízdního řádu dle § 4 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb. budou posuzovat z titulu prvotní odpovědnosti.

Dle ČD pak prohlášení o dráze přestane mít vlivem nejasností charakter právního jednání ve smyslu § 553 občanského zákoníku. ČD tuto nejasnost považují za potenciálně diskriminační.

Vyjádření SŽDC a postup při vzniku zpoždění na území cizího státu

Dle názoru SŽDC je text zcela jednoznačný a je v souladu se zákonem. Systém, ve shodě s § 5 písm. f) vyhlášky č. 76/2017 Sb., zohledňuje zpoždění jak za jednotlivé jízdy, tak pro všechny jízdy vlaků dopravce v daném časovém období - kdy vyhláškou použitý termín „všechny“ je dle SŽDC jednoznačný a nezpochybnitelný. Je-li zpožděno více než 20 % vlaků dopravce za dané období, aplikuje se druhá sankce.

Naplnění § 23 odst. 4 písm. b) zákona o dráhách je zajištěno tím, že sankční platba C je uplatněna pouze tehdy, pokud existující zpoždění zapříčiněná některou ze stran alespoň v rozsahu 60 %. Pokud by tomu tak nebylo, pak by zpoždění bylo způsobeno ostatními příčinami a sankce by nebyla hrazena. Dle SŽDC je text jasný a není možné jej kvalifikovat dle § 553 občanského zákoníku jako právní nejasnost.

SŽDC ohledně nejasného výkladu § 4 vyhlášky č. 76/2017 Sb., zda je věcné narušení posuzováno z titulu prvotní odpovědnosti, konstatuje, že otázce plně nerozumí. Text prohlášení o dráze přejímá či se odkazuje na znění vyhlášky č. 76/2017 Sb., takže nemůže být nejasný. Pak by musel být nesrozumitelný i text vyhlášky č. 76/2017 Sb. SŽDC považuje argumentaci ČD za zkreslování předpisů. K námitce ČD, že text prohlášení o dráze umožňuje dvojí výklad a je proto diskriminační, SŽDC konstatuje, že je pro ni nepochopitelná. Z odkazu na § 33 odst. 1 zákona o dráhách a čl. 56 odst. 2 směrnice 2012/34/EU lze dovodit, že námitka směřuje zřejmě proti tomu, že by to neměla být jen SŽDC, kdo rozhoduje o zařazuje zpoždění do kategorií, jelikož ta by to mohla zneužít k tíži dopravců. Obavu ČD považuje SŽDC za zcela bezpředmětnou, neboť text jednoznačně předpokládá odsouhlasení kvalifikace ze strany dopravců a upravuje též řízení pro případ, že se mezi stranami nenalezne shoda.

SŽDC v doplnění svého vyjádření uvádí, že sankční systém plateb je v souladu s § 5 písm. f) vyhlášky č. 76/2017 Sb. koncipován tak, aby sledoval a zhodnocoval zpoždění jak pro jednotlivé jízdy, tak pro všechny jízdy za stanovené období.

SŽDC dospěla k závěru, že pro zařazení vlaku do sankčního systému plateb je rozhodné výsledné zpoždění v posledním dopravním bodu na síti SŽDC, které obsahuje i případné zpoždění z jiné infrastruktury. Pro zařazení je ovšem významný případný nárůst zpoždění na infrastrukturu SŽDC, shodně jako výše zpoždění z jiné infrastruktury. Reálně tedy může být zpoždění na infrastrukturu rozhodující v situacích, kdy zpoždění vzniklé na infrastrukturu SŽDC navýší celkovou hodnotu zpoždění nad stanovený limit, rozhodný pro zařazení vlaku do sankčního systému plateb.

Uvedený postup má vliv na limit 20 % pro zvažování sankce C. Vlaky, jejichž zpoždění vzniklo na předchozí infrastrukturu, je nutno považovat za zpožděné, jelikož reálně zpožděné jsou. SŽDC nemá zatím k dispozici údaje o příčinách zpoždění na sousedních infrastrukturách v takové kvalitě, aby mohla zodpovědně přiřadit vzniklé zpoždění dle § 4 odst. 1 písm. d) a § 4 odst. 2 písm. c) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Navíc zatím není na mezinárodní úrovni vyřešena náhrada sankcí za zpoždění ani mezi infrastrukturami ani mezi dopravci. Z těchto důvodů bude nutno zpoždění vzniklá z příčin na jiných infrastrukturách klasifikovat dle § 4 odst. 3 písm. n) vyhlášky č. 76/2017 Sb. – *zatím nezjištěné důvody*. Zpoždění vzniklé na jiné síti tak nemůže být a není přičteno k tíži ani SŽDC a ani dopravce.

V případech, kdy vzniká povinnost uhradit sankci C, se u vlaků zpožděných ze zahraničí sčítají nárůsty v minutách za celou dobu jízdy. Podle odpovědnosti za dosažení požadované hodnoty 60 % se sankce uplatní buď vůči dopravci, nebo vůči provozovateli infrastruktury. Také nemusí být uplatněna vůči žádnému z nich, nezpůsobil-li žádný z nich více než 60 % přírůstků zpoždění, či způsobili-li více než 60 % přírůstků zpoždění ostatní vlivy. Nebude-li žádná ze stran odpovědná za více než 60 % přírůstků zpoždění či vznikne-li více než 60 % přírůstků zpoždění z ostatních příčin, není možné uplatnit sankci C vůči žádnému ze subjektů.

Ve Změně č. 2 prohlášení 2019 příloze „D“, části C kapitole II se pod bodem 2 Zahrnutí vlaků do sankčního systému plateb uvádí: „*Po stanovení příčin narušení provozování drážní dopravy*“. Tím SŽDC míní, že přiřazení příčin narušení bude realizováno nejen u vlaků zahrnutých do sankčního systému plateb, ale u všech zpožděných vlaků. Primárním cílem by dle SŽDC mělo být nikoli sankcionovat, ale zjistit nejčastější a opakující se příčiny narušení provozování drážní dopravy, aby jim bylo možno zamezit.

SŽDC vlakům vstupujícím ze sousední infrastruktury a vlakům zpožděným ve výchozí stanici přiřadí kód příčiny zpoždění. O tom, zda bude vlak zařazen do sankčního systému plateb, rozhodne výše zpoždění v cílovém bodě na síti SŽDC. Jedná se o hodnotu rozdílu mezi plánovaným a skutečným časem příjezdu do tohoto dopravního bodu. Hodnota je stanovena na 15 minut pro vlaky osobní dopravy a 60 minut pro vlaky nákladní dopravy. Pokud vlak do sankčního systému plateb zařazen je, míra odpovědnosti jednotlivých stran se počítá dle kódu narušení přiřazených jednotlivým přírůstkům zpoždění. Přírůstkem zpoždění se rozumí kladný rozdíl hodnoty zpoždění mezi sousedními dopravními body ve směru jízdy vlaku, kde jsou pořizovány informace o jízdě vlaku.

Vyjádření ÚPDI

ÚPDI částečně souhlasí s ČD, že text Změny č. 2 prohlášení 2019 je komplikovaný a v některých případech není zcela jasný. Uvedené nejasnosti SŽDC vysvětlila v rámci svých vyjádření a jsou uvedeny v odůvodnění tohoto rozhodnutí.

Otázka ČD dle ÚPDI směřovala k tomu, jak budou zařazována některá narušení dle § 4 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb. K tomu ÚPDI konstatuje, že text odstavce vyhlášky č. 76/2017 Sb. umožňují dvojí výklad, proto je nutno jej vykládat v souladu s přílohou VI směrnice 34/2012/EU. Jde o příčiny uvedené pod § 4 odst. 1 písm. d) a odst. 2 písm. c) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Postup SŽDC vysvětlila. Pokud přijede vlak na síť SŽDC zpožděn, navíc jej může provozovat jiný, například zahraniční, dopravce, lze těžko zjistit, co bylo příčinou vzniklého zpoždění. Proto se sankce neuplatní ani vůči dopravci ani vůči provozovateli dráhy.

Z vyjádření SŽDC vyplývá, že pro zařazení do sankčního systému plateb není podstatný nárůst zpoždění na síti SŽDC, ale výsledné zpoždění v posledním dopravním bodu na síti SŽDC, bez ohledu na zpoždění při vstupu z jiné infrastruktury. Počet vlaků, na jehož základě se určuje naplnění 20 % limitu pro sankci C, vychází tedy z výsledného zpoždění. Naopak, jakmile je vlak do sankčního systému plateb zařazen, pro stanovení míry odpovědnosti je podstatná odpovědnost za samotný nárůst zpoždění mezi sousedními dopravními body ve směru jízdy vlaku, a to i v případech nárůstů menších než 15 resp. 60 min. Tyto nárůsty se počítají v minutách za celé období, na základě odpovědnosti za 60 % součtové výše zpoždění je pak sankce stanovena pro dopravce nebo provozovatele dráhy.

Dle názoru ÚPDI je bez ohledu na nejednoznačný výklad vyhlášky č. 76/2017 Sb. nutno při případné změně prohlášení o dráze upravit text prohlášení o dráze tak, aby jeho text byl srozumitelný a jeho výklad byl jednoznačný tak, jak SŽDC provedla v doplnění vyjádření.

Posouzení souladu prohlášení o dráze ČD se zákonem o dráhách není předmětem tohoto řízení.

Námítka k nevyváženému nastavení systému

Námítky ČD

ČD dále napadají, že jde o systémově účelově nastavený výpočet, který povede k minimalizaci úhrad na straně provozovatele dráhy. U něj sice dochází k vyšší četnosti narušení, avšak obvykle s menším dopadem (viz např. poruchy zabezpečovacích zařízení, chybně zpracované výlukové jízdni řady apod.). Naopak u dopravců, vznikají méně častá zpoždění z důvodu poruchy vozidla, avšak s větším časovým dopadem (dojezd náhradních vozidel apod.). ČD v tom shledávají zneužití dominantního postavení přídělce/provozovatele dráhy a diskriminaci podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

Současně aplikací sankčního systému plateb dochází k duplicitě uplatňované sankce dle přílohy „D“, části C, I. Sankční systém bod 3 Prohlášení 2019, což považují ČD za diskriminační v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

Vyjádření SŽDC

SŽDC upozorňuje, že na tvrzenou nepřehlednost je třeba nahlížet s ohledem na složitost požadavků, které vyplývají z § 5 vyhlášky č. 76/2017 Sb. a s ohledem na potřebu nezatížit drážní

system nad nezbytně nutný rámec a současně jej nastavit vyváženě. Sankční systém plateb musí být jednoduchý a stručný.

System nezvýhodňuje provozovatele dráhy a nelze zvýhodňovat dlouhodobější zpoždění. Takové jednání považuje SŽDC též za diskriminační, sankční systém plateb nemůže chránit některé dopravce před délkou zpoždění.

SŽDC nemůže předjímat výsledky správního řízení ve věci přezkoumání změny přílohy „D“ Prohlášení 2019, které nebylo doposud pravomocně ukončeno. ČD zmiňují duplicitu týkající se nasazení vozidla s rychlostí nižší než stanovenou. Tato sankce je v Prohlášení 2019 zachována, protože v novém sankčním systému plateb nejsou zatím uplatňovány žádné sankce.

Vyjádření ÚPDI

ÚPDI souhlasí s názorem SŽDC, že navrhovaný systém musí být v souladu s předpisy a zejména při jeho zavádění jednoduchý. Sankční systém plateb nemůže zvýhodňovat dlouhodobější zpoždění, na druhou stranu spodní prahové hodnoty musejí být motivační. Jak již bylo uvedeno výše, vzhledem k nedostatku zkušeností v takto nastaveném systému prahových hodnot ÚPDI neshledává rozpor. Stejně tak ÚPDI souhlasí s názorem SŽDC, že při neuplatňování sankcí žádná duplicita nevzniká.

Jednostrannost stanovení sankčního systému plateb

Námítky ČD

ČD dále napadají, že SŽDC stanovila sankční systém plateb jednostranně zveřejněním Změny č. 2 prohlášení 2019, přestože jde o součást smlouvy o provozování drážní dopravy. Sankční systém plateb obsahuje podmínky vzájemného sankcionování. Ty však byly stanoveny jednostranně, což ČD považují za diskriminační a v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

ČD se vzhledem ke strohé právní úpravě obávají omezených pravomocí ÚPDI do sankcí zasahovat, považují jednání SŽDC za zneužití jejího dominantního postavení a diskriminaci všech dopravců.

Dle názoru ČD od jednostranně navrženého textu se již nelze odchýlit při uzavírání smlouvy podle § 23 odst. 4 písm. b) resp. c) zákona o dráhách, už jenom proto, že sankční podmínky musí být pro všechny dopravce stejné.

Dle ČD byla SŽDC povinna zohlednit názory dopravců v rámci třicetidenní lhůty podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách, přičemž nesmí dojít k porušení čl. 56 odst. 2 směrnice 2012/34/EU. Sankční systém plateb je dle ČD podle § 580 odst. 1 občanského zákoníku neplatným právním jednáním, proto je nutno je posuzovat, jako by je SŽDC nezveřejnila. ČD v tom vidí rozpor Změny č. 2 prohlášení 2019 se zákonem o dráhách.

Vyjádření SŽDC

SŽDC nesouhlasí s názorem ČD, že by se na tvorbě sankčního systému plateb měli podílet i dopravci, kterých je cca 100. Takový požadavek je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách a směrnicí 2012/34/EU. Navíc prohlášení o dráze, jak bylo uvedeno v rozsudku NSS, se svým

charakterem a obsahem přibližuje veřejné nabídkce (§ 1780 až § 1784 občanského zákoníku), takže musí být v gesci přidělcce. Na tom, zda uvedené zpoždění bude či nebude přičteno k tíži té které strany pak, jak ostatně uvádí i text Změny č. 2 Prohlášení 2019, musí mezi stranami panovat shoda, případně je ve věci aplikován systém řešení sporů. V tomto ohledu jsou tak námitky ČD nedůvodné.

Skutkové podstaty sankcí netvořila SŽDC, ale tyto jsou převzaty z právních předpisů, zejména z textu vyhlášky č. 76/2017 Sb. SŽDC sice zpracovává prohlášení o dráze, je však povinna se řídit předpisy a rozhodnutími ÚPDI a struktura prohlášení o dráze je dána doporučeními mezinárodních organizací. Dle názoru SŽDC ÚPDI nemůže určit, že zveřejnění Změny č. 2 Prohlášení 2019 je neplatným jednáním. ÚPDI na to jednak nemá kompetence, jednak takováto změna zveřejněna byla a nelze na tom nic změnit.

Vyjádření ÚPDI

ÚPDI souhlasí s názorem SŽDC, že zpracovat prohlášení o dráze je povinností a kompetencí přidělcce. SŽDC ani zákon o dráhách neukládá návrh změny prohlášení o dráze s dopravci předem projednávat. Pokud se bude dopravce domnívat, že sankční systém plateb je diskriminační, může podat návrh na přezkoumání podle zákona o dráhách. Ten pak může posoudit jeho soulad se zákonem o dráhách a při případné diskriminaci nařídit provedení změny.

Vyjádření SŽDC k otázkám obsaženým ve výzvě

Ve věci dotazu ÚPDI, jakým způsobem se budou zasílat podklady arbitrovi, SŽDC uvedla, že jí platná právní úprava neukládá uvádět do prohlášení o dráze informace, jakým způsobem se budou zasílat informace arbitrovi. Dle SŽDC je požadavek ÚPDI na sdělení těchto údajů neoprávněný. Přesto SŽDC dodává, že arbitrovi budou předány informace obsažené v IS SŽDC:

- Seznam všech vlaků, které jsou předmětem řízení.
- Záznam jízdy vlaku s přiřazenými kódy zpoždění.
- Seznam nesouhlasných stanovisek dopravce k přiřazenému kódu zpoždění včetně zdůvodnění k příslušnému vlaku.

Vyjádření ÚPDI

Z vyjádření SŽDC vyplývá, že arbitr bude využívat IS SŽDC, prostřednictvím kterého bude komunikace probíhat. Takovýto způsob komunikace vylučuje prodlevy způsobené doručováním. Podle § 51 správního řádu je správní úřad povinen zajistit si důkazy pro správní rozhodování. Pro stanovení pětidenní lhůty, ve které musí být vznesena námitka vůči přiřazení příčiny zpoždění, je důležitá i forma komunikace. Pokud by tato komunikace probíhala prostřednictvím provozovatele poštovních služeb v klasické listinné podobě, byla by tato lhůta ještě zkrácena. Proto ÚPDI prověřoval, jak komunikace mezi dopravcem, provozovatelem dráhy a arbitrem bude probíhat.

Vyjádření SŽDC

Při stanovení 15 a 60 minutového limitu není zohledněna délka ujeté trasy vlaku, její stanovení dle SŽDC nevyplývá z platné právní úpravy, která nerozlišuje zpoždění dle druhu vlaku a dle vzdálenosti, kterou měl vlak jet.

Vyjádření ÚPDI

Skutečnost, že SŽDC nezohledňuje délku ujeté trasy vlaku při stanovení limitu, není dle názoru ÚPDI v rozporu s předpisy. Až zkušební provoz totiž ukáže, jak nezohlednění délky ujeté trasy vlaku motivuje či nemotivuje dopravce.

Vyjádření SŽDC

Ve věci možnosti ovlivnění délky plánovaných jízdních dob při sestavování jízdního řádu SŽDC uvádí, že jízdní řád je sestavován provozovatelem dráhy dle platné legislativy a vyhlášek mezinárodní železniční unie UIC. Vychází se z požadovaných hodnot parametrů soupravy a vlaku, které dopravce uvedl v žádosti o přidělení kapacity dráhy. Současně má dopravce po konstrukci vždy možnost se k návrhu jízdního řádu vyjádřit. Teprve po souhlasu dopravce (případně po uplynutí lhůty) dojde k přidělení kapacity. Jedním z povinných údajů v žádosti o kapacitu je též návrh časového vedení požadované trasy včetně uvedení požadavků na pobyty v určitých dopravních bodech a důvody těchto pobytů. Dle SŽDC dopravce má možnost ovlivnit délku jízdních dob.

Vyjádření ÚPDI

Ke stanovení jízdních dob ÚPDI uvádí, že především podle § 40 odst. 1 zákona o dráhách jízdní řád veřejné osobní drážní dopravy na dráze celostátní a regionální zpracovává přidělcem při přidělování kapacity dráhy. Z vyjádření SŽDC vyplývá, že jízdní doby pro jednotlivé vlaky stanovuje provozovatel dráhy na základě požadovaných hodnot parametrů soupravy a vlaku, nikoliv dopravce. Ten může jízdní řád ovlivnit svými požadavky na pobyt vlaku ve stanici a odsouhlasením návrhu jízdního řádu před přidělením kapacity. Samotný výpočet jízdní doby provádí přidělcem, možnosti jeho ovlivnění jsou omezené. Pokud bude při zkušebním provozu zjištěno, že dochází ke zbytečným zpožděním v důsledku jízdních dob, které stanovil přidělcem a které nebude schopen dopravce dodržet, bude muset SŽDC na toto zjištění reagovat po skončení zkušebního provozu v prohlášení o dráze.

Vyjádření SŽDC

K problematice dopravců s velmi malým počtem vlaků, u nichž by jednotlivé zpoždění mohlo vést k uplatnění sankce C v rámci vyhodnocování všech jízd daného dopravce SŽDC uvádí, že počet vlaků daného dopravce ve vyhodnocovaném období není v sankčním systému plateb zohledňován. Sankční systém plateb je nastaven tak, aby byl nediskriminační a nezvýhodňoval žádného dopravce, což SŽDC ukládají předpisy.

Vyjádření ÚPDI

ÚPDI souhlasí se SŽDC, že systém nesmí zvýhodňovat žádného z dopravců. Systém by měl být motivační a nikoliv likvidační. Pokud bude nastavena sankce C přiměřeně, uvedené podmínky bude systém splňovat.

Vyjádření SŽDC

K odpovědnosti za zpoždění způsobené dopravcem, který pojede mimo sankční režim (s náskokem, ve zbytkové kapacitě) ostatním dopravcům v případě mimořádnosti, kterou daný dopravce způsobil (např. uvážnutí na trati) SŽDC uvádí, že sankční systém plateb je nastaven v souladu s § 4 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Sankce se uplatňují mezi provozovatelem dráhy a dopravcem. Dopravce nemá v sankčním systému plateb žádný vztah k ostatním dopravcům. Určení míry odpovědností, jak je naznačeno, pak může být řešeno při náhradě škody, budou-li pro takové postupy dány podmínky dle norem občanského práva - sankční systém plateb však tyto vztahy nenahrazuje a ani nedoplňuje. Sankční systém plateb má za cíl toliko v rámci vztahů provozovatel dráhy - dopravce, řešit důvody zpoždění a tyto postihovat. Ostatní možné vztahy mezi těmito subjekty, jakož i mezi těmito subjekty a třetími osobami, v rámci sankčního systému plateb nejsou a ani nemají být řešeny.

Vyjádření ÚPDI

ÚPDI souhlasí s názorem SŽDC, že sankční režim, tak jak je zakotven v platné legislativě, řeší problematiku sankcí mezi provozovatelem dráhy a dopravcem a nikoliv mezi dopravci navzájem.

Vyjádření SŽDC

Ve věci zahájení zkušebního a ostrého provozu sankčního systému plateb SŽDC uvádí, že zahájení zkušebního provozu se předpokládá až od 1. 4. 2019. Zahájení ostrého provozu se v průběhu jízdního řádu 2019 nepředpokládá.

Na základě posouzení Změny č. 2 prohlášení 2019 a námitek a připomínek vznesených jednotlivými účastníky dospěl ÚPDI k závěru, že aplikací koeficientů pro jednotlivé sankce B a C ve výši 0 Kč nemůže dojít k omezení práv ani k diskriminaci žádné ze zúčastněných stran. Z toho důvodu ÚPDI neshledal, že by sankční systém plateb byl v rozporu se zákonem o dráhách. Na základě této skutečnosti rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku.

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 k předsedovi 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: 19. 12. 2018

Sejmuto dne:

Na úřední desce ÚPDI vyvěšeno od 19. 12. 2018 do 3. 1. 2019

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- České dráhy, a.s., IČO: 70994226, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Ostatním účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou

Dotčený orgán:

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