



ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) 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, podle § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách, **ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platného pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 účinného od 12. 12. 2019 ve znění změny č. 1 účinné od 17. 1. 2020, změny č. 2 účinné od 8. 4. 2020 a změny č. 3 účinné od 1. 8. 2020, vydaného Správou železnic, státní organizací pod č. j. 70496/2019-SŽDC-GR-O5, se zákonem o dráhách, a to v rozsahu přílohy „C“, její části C, článku II. 4 včetně tabulky koeficient K a přílohy C, její části C, článku II. 6. 1 tabulky s hodnotami tzv. specifického faktoru S1 (opotřebení trati v závislosti na celkové hmotnosti vlaku), (dále jen „Prohlášení 2021“, „Příloha „C“ Prohlášení 2021“)**

takto:

Příloha „C“ Prohlášení 2021 je v rozsahu

1.

článku II. 4: „Koeficient kategorie trati K představuje kombinaci činitelů, které po dobu platnosti ročního jízdního řádu ovlivňují kvalitu služeb poskytnutých dopravci na daném traťovém úseku, částečně zohledňují poptávku po přidělu kapacity v daném úseku, poměr nákladů vynaložených na údržbu tratí příslušné kategorie v předcházejícím statistickém období, případně vůli provozovatele dráhy podporovat udržení nebo zvýšení rozsahu objednávané kapacity na tratích dané kategorie. Zařazení tratí do jednotlivých kategorií je výsledkem zhodnocení jejich současného technického stavu, vybavení technickým zařízením a zohlednění poptávky po přidělu kapacity na tratích sítě TEN-T a ostatních tratích. Hodnota koeficientu pro jednotlivé kategorie tratí je uvedena v následující tabulce.

Koeficient kategorie trati K

<i>Kategorie trati</i>	<i>Hodnota koeficientu</i>
<i>1</i>	<i>1,15</i>
<i>2</i>	<i>1,12</i>
<i>3</i>	<i>1,00</i>
<i>4</i>	<i>0,88</i>
<i>5</i>	<i>0,71</i>

V tabulce uvedené kategorie tratí a jim odpovídající hodnoty koeficientů slouží výhradně pro výpočet cen za použití dráhy jízdou subvlaku C_s a neexistuje jejich přímá závislost na kategorizaci tratí podle mapových podkladů M01, M02 a M03. Příslušnost jednotlivých tratí do kategorií 1 až

5 za účelem výpočtu cen za použití dráhy jízdou vlaku je uvedena ve sloupci 11 tabulky B Přílohy „B“ tohoto Prohlášení o dráze.“ a

2.

článku II. 6. 1: „ S_1 – Koefficient opotřebení trati v závislosti na celkové hmotnosti vlaku
Tento specifický faktor reflektuje rozdílné opotřebení trati jízdou vlaků o různé hmotnosti.
Celkovou hmotností vlaku [t] se rozumí součet hmotností všech vozidel vlaku včetně hmotnosti cestujících nebo nákladu zaokrouhlený na celé tuny nahoru. Hodnoty specifického faktoru jsou stanoveny pro daná rozmezí celkové hmotnosti vlaku.

<i>Hmotnostní interval (t)</i>	<i>Hodnota S_1</i>	<i>Hmotnostní interval</i>	<i>Hodnota S_1</i>
<i>do 49</i>	<i>0,42</i>	<i>1 000 až 1 199</i>	<i>2,77</i>
<i>50 až 99</i>	<i>0,49</i>	<i>1 200 až 1 399</i>	<i>3,36</i>
<i>100 až 199</i>	<i>0,59</i>	<i>1 400 až 1 599</i>	<i>3,88</i>
<i>200 až 299</i>	<i>0,76</i>	<i>1 600 až 1 799</i>	<i>4,36</i>
<i>300 až 399</i>	<i>0,94</i>	<i>1 800 až 1 999</i>	<i>4,89</i>
<i>400 až 499</i>	<i>1,14</i>	<i>2 000 až 2 199</i>	<i>5,37</i>
<i>500 až 599</i>	<i>1,34</i>	<i>2 200 až 2 399</i>	<i>5,92</i>
<i>600 až 699</i>	<i>1,50</i>	<i>2 400 až 2 599</i>	<i>6,39</i>
<i>700 až 799</i>	<i>1,76</i>	<i>2 600 až 2 799</i>	<i>6,88</i>
<i>800 až 899</i>	<i>2,03</i>	<i>2 800 až 2 999</i>	<i>7,30</i>
<i>900 až 999</i>	<i>2,31</i>	<i>nad 3 000</i>	<i>8,35 “</i>

v rozporu s § 33 odst. 1 a odst. 3 písm. c) ve spojení s § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách.

Úřad stanovuje Správě železnic lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze předmětné texty článků II. 4 a II. 6. 1 Přílohy „C“ Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, použít.

Účastníci řízení dle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“):
Provozovatel dráhy a přidělc:

- Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Žadatelé:

- ČD Cargo a.s., IČO 28196678, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7,
- EP Cargo a.s. IČO 24721166, Náměstí Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4,
- Metrans Rail s.r.o. IČO 26361485, Podleská 926, 104 00 Praha 10,

společně zastoupení Sdružením železničních nákladních dopravců ŽESNAD CZ, z.s., se sídlem Podleská 926/5, Uhřetěves, 104 00 Praha 10, IČO: 05229103 zastoupeným Mgr. Tomášem Tyllem, advokátem advokátní kanceláře VKS Legal advokátní kancelář, s. r. o.

Odůvodnění:

Úřad obdržel žádost navrhovatelů podle § 34e zákona o dráhách o posouzení souladu Prohlášení 2021 se zákonem o dráhách v rozsahu přílohy „C“, její části C, článku II. 4 včetně tabulky koeficient K a přílohy „C“, její části C, článku II. 6. 1 tabulky s hodnotami tzv. specifického faktoru S1 (opotřebení trati v závislosti na celkové hmotnosti vlaku). Součástí podání byla i žádost o vydání předběžného opatření, kterým by Úřad uložil Správě železnic zdržet se aplikace hodnot koeficientů „K“ a „S1“ podle Prohlášení 2021 ve výši, v jaké přesahují hodnoty těchto koeficientů podle Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platné pro přípravu jízdního řádu 2020, a pro jízdní řád 2020 č. j. 56258/2018-SZDC-GŘ-O12 ve znění změny č. 4. (dále jen „Prohlášení 2020“) od účinnosti Změny č. 4 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 č.j. 53447/2020-SŽ-GŘ-O5 (dále jen „Změny č. 4“).

Úřad dopisy č. j.:UPDI-3847/20/ZA č. j.:UPDI-3844/20/ZA ze dne 23. 10. 2020 a 26. 10. 2020 vyzval žadatele k doplnění plných mocí a zaplacení správního poplatku. Ten obratem požadované zaslal, správní poplatek uhradil a dne 3. 11. 2020 dopisem z 26. 10. 2020 ještě rozšířil počet zmocnitelů. Zahájení řízení Úřad oznámil dne 26. 10. 2020 (pod č. j. UPDI-3867/20/MT).

Úřad dopisem č. j. UPDI-3868/20/MT ze dne 27. 10. 2020 vyzval Správu železnic, aby se vyjádřila k návrhu, a sdělila, zda koeficienty („K“ a „S1“) byly stanoveny na základě kalkulace, která byla předložena v rámci cenové kontroly provedené v roce 2019. Správa železnic odpověděla dopisem č. j. 75205/2020-SŽ-OS-O005 ze dne 3. 11. 2020 (dále jen „vyjádření Správy železnic“).

Úřad rozhodnutím č. j.: UPDI-3949/20/ZA ze dne 4. 11. 2020 zamítl požádání o nařízení předběžného opatření a toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 5. 12. 2020.

Žadatelé podáním sp. zn. 3087/218/PO2N/TT ze dne 8. 12. 2020 opětovně požádali Úřad o nařízení předběžného opatření, a to ve stejném rozsahu jako v předchozím případě. Úřad dopisem č. j. UPDI-4284/20/ZA ze dne 9. 12. 2020 vyzval Správu železnic, aby se k požádání vyjádřila. Její reakce byla doručena pod č. j. 87664/2020-SŽ-GŘ-O5 dne 16. 12. 2020. Úřad rozhodnutím č. j.: UPDI-4396/20/ZA ze dne 18. 12. 2020 rozhodl o opětovném zamítnutí požádání o nařízení předběžného opatření.

Poté Úřad zahájil dne 10. 11. 2020 cenovou kontrolu a současně z téhož důvodu usnesením č. j.: UPDI-4019/20/ZA řízení přerušil. O průběhu cenové kontroly byl zpracován protokol č. j. UPDI-1090/21/PM ze dne 31. 3. 2021 (dále jen „protokol o kontrole“). Proti kontrolním zjištěním uvedeným v protokolu vznesla Správa železnic námitky č. j. 26074/2021-SŽ-GŘ-O1 ze dne 14. 4. 2021 které Úřad vypořádal pod č. j.: UPDI-1512/21/PB ze dne 4. 5. 2021 a uznal je za nedůvodné.

Dnem 6. 5. 2021 odpadly překážky a řízení pokračovalo, o čemž Úřad učinil záznam do spisu. Tuto skutečnost pak Úřad dopisem č. j.: UPDI-1566/21/ZA ze dne 7. 5. 2021 oznámil účastníkům řízení a současně oznámil, že mají možnost se podle § 36 odst. 3 správního řádu vyjádřit k podkladům pro vydání rozhodnutí. Této možnosti nevyužil žádný z účastníků řízení.

Změny prohlášení o dráze

Správa železnic vydala s účinností od 12. 12. 2020 Změnu č. 4 Prohlášení 2021 č. j. 80459/2020-SŽ-GŘ-O5 a s účinností od 7. 5. 2021 Změnu č. 5 Prohlášení 2021 č.j. 25761/2021-SŽ-GŘ-O5. V nich ke změně Přílohy „C“ – části C článků II. 4 a II. 6. 1. nedošlo. Vzhledem k tomu, že provedené změny nejsou pro toto řízení relevantní, nesouvisejí s nesoulady zjištěnými v cenové kontrole, neodpadl důvod pro vedení tohoto řízení.

I. Vymezení účastníků řízení

Úřad určil jako účastníka řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu přidělce - provozovatele dráhy, jemuž byla v řízení založena omisivní povinnost nepoužívat část prohlášení o dráze, a dále žadatele.

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

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

- ARRIVA vlaky s.r.o., Křižíkova 148/34, 18600 Praha 8, IČO:28955196
- AŽD Praha s.r.o., Žirovnická 3146/2, 10600 Praha 10, IČO:48029483
- BF Logistics s.r.o., U Elektry 203/8, Hloubětín, 198 00 Praha 9, IČO:27406911
- BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., Železničná 1, 07643 Čierna nad Tisou, SR, IČO:36774278
- Cargo Motion s.r.o., Vinařického 116/15, 70200 Ostrava, IČO:28270304
- CER Slovakia a. s., Mýtna 15, 81107 Bratislava, SR, IČO:44616791
- CityRail, a.s., Magistrů 202/16, 14000 Praha 4, IČO:24199010
- CZ Logistics, s.r.o., Semanínská 580, 56002 Česká Třebová, IČO:62957937
- ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o., Nezvěstice 175, 332 04 Nezvěstice, IČO:03944948
- České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO:70994226
- DB Cargo Czechia s.r.o., Hlubinská 1378/36, 70200 Ostrava, IČO:25785419
- DBV-ITL, s.r.o., Polepská 867, 28002 Kolín IV, IČO:25786768
- Die Länderbahn CZ s.r.o., U Studánky 39/1, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem, IČO:08342849
- Die Länderbahn GmbH DLB, organizační složka, Oldřichovská 696, 46334 Hrádek nad Nisou, IČO:29018889
- DRAKEM, s.r.o., náměstí SNP 1140/32, 61300 Brno, IČO:27678989
- E-Railconstruct s.r.o., Novovysočanská 2746/1, 13000 Praha 3, IČO:08678600
- EDIKT a.s., Rudolfovska tř. 461/95, 37001 České Budějovice, IČO:25172328
- Elektrizace železnic Praha a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 14000 Praha 4, IČO:47115921
- EUROVIA CS, a.s., U Michelského lesa 1581/2, Michle, 140 00 Praha 4 IČO:45274924
- Express Group, a. s., Plynárenská 7/B, 82109 Bratislava 2, SR, IČO:35795123
- FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., Mlýnská 388/68, 60200 Brno, IČO:25317628
- Gepard Express, SE, Jezuitská 6/1, 60200 Brno, IČO:08071888
- GJW Praha spol. s r.o., Mezitratňová 137/46, 19800 Praha 9, IČO:41192869
- GW Cargo s.r.o., Pekárenská 255/77, 37004 České Budějovice, IČO:08942005
- GW Train Regio a.s., U Stanice 827/9, 40003 Ústí nad Labem, IČO:28664116
- Hans Wendel spol. s r.o.& Co., k.s., Sazečská 3270/2a, 10000 Praha 10, IČO:25064461

- Hroší stavby Morava a.s., Průmyslová 955/4, 77900 Olomouc, IČO:28597460
- HSL - Logistik, s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO:24218367
- Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 41201 Litoměřice, IČO:62743881
- Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s., Průmyslová 941, 58001 Havlíčkův Brod, IČO:60932171
- Chládek a Tintěra, Pardubice a.s., K Vápence 2677, 53002 Pardubice, IČO:25253361
- I.G. Rail, s.r.o., Mostová 2, 811 02 Bratislava, SR, IČO:43894330
- IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO:25869523
- IDS CARGO a.s., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO:27820017
- INTER CARGO SPÓtKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA, Ul. Ceglana 4, 40-514, Katowice Polsko, IČO:8971772442
- JARO Česká Skalice, s.r.o., Havlíčkova 610, 55203 Česká Skalice, IČO:25934473
- Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., Nádražní 203, 37701 Jindřichův Hradec, IČO:62509870
- KK - provoz a opravy lok. s.r.o., 75353 Býškovice 108, IČO:25834282
- KDS - Kladenská dopravní a strojní s.r.o., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO:08391211
- Kladenská dopravní a strojní s.r.o., Wolkerova 2766, 27201 Kladno-Kročehlav, IČO:28170679
- Komplex Rail Kft., Madarász Viktor u. 47-49, 1138, Maďarsko
- KPT rail s.r.o., Táborská 37, Červené Záhory, 391 37 Chotoviny, IČO:07876513
- KŽC Doprava, s.r.o., Meinlinova 336/1a, 19016 Praha 9, IČO:27423069
- Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO:06661572
- Leo Express Global a.s., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO:29016002
- Leo Express Tenders s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO:24848131
- Lokálka Group, spolek, Plzeňská 334, 33701 Rokycany, IČO:47695609
- LOKO TRANS s.r.o., Voříškova 289/2, 62300 Brno, IČO:60731796
- LOKORAIL, a.s., Horárska 12, 82109 Bratislava, SR, IČO:36564443
- LokoTrain s.r.o., Školní 353, 56002 Česká Třebová, IČO:28903811
- LOKOTRANS SERVIS s.r.o., Drážní 1152/11, 62700 Brno, IČO:26931443
- „LOTOS KOLEJ“ SPÓtKA Z OGRANICZONA. ODPOWIEDZIALNOSCIA, Ulica Michałki 25, 80-716, Polsko
- LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o., Drážďanská 506/8, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem IČO:27208028
- LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o., Kopčianska 1, 85101 Bratislava, SR, IČO: 35845961
- MBM rail s.r.o., Žižkova 595, 55101 Jaroměř, IČO:25277171
- METRANS, a.s., Podleská 926/5, 10400 Praha 10, IČO:40763811
- MS – Railway s.r.o., Jilemnického 5/51, Nedvězí, 779 00 Olomouc, IČO: 07097611
- N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o., Nerudova 2215, 41201 Litoměřice, IČO:44564287
- NOR a.s., Lípová 509, 54101 Trutnov, IČO:13585312
- OHL ŽS, a.s., Burešova 938/17, 60200 Brno, IČO:46342796
- OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o., U panelárny 538/1, 77900 Olomouc, IČO:27778479
- ORLEN UNIPETROL Doprava, s.r.o., Litvínov - Růžodol č.p. 4, 436 70 Litvínov, IČO:64049701
- Ostravská dopravní společnost, a.s., U Tiskárny 616/9, 70200 Ostrava, IČO:60793171
- PDV RAILWAY a.s., Blahoslavova 937/62, 40001 Ústí nad Labem, IČO:22792597
- PEDAŠTA dopravní stavby, s.r.o., 8.května 19/5, 41002 Lovosice, IČO:01717243
- Petrolsped Slovakia s.r.o., Mlynská ulica 6/B, 934 01 Levice, SR, IČO: 46247211
- Pirell s.r.o., Husova 690, 56002 Česká Třebová, IČO:05938406

- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., Betonářská 580/14, 712 00 Ostrava, IČO:47675977
- PKP CARGO S. A., ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, Polsko, IČO:0000027702
- Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť, Pri Habánskom mlyne 30, 81104 Bratislava, SR, IČO:35858664
- PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG KOLEJOWYCH KOLPREM SPÓŁKA Z OGRANICZONA 41-308 Dąbrowa Górnicza, Al. J. Piłsudskiego 92, Polsko
- Puš s.r.o., Bezručova 1665, 54401 Dvůr Králové nad Labem, IČO:48154547
- Rabbit Rail s.r.o., Za dráhou 824, 28151 Velký Osek, IČO:08784493
- Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., Žerotínova 1132/34, 13000 Praha 3, IČO:01569236
- Rail system s.r.o., 78901 Lukavice 21, IČO:29381614
- Railtrans International a.s., Kukučínova 989/22, 83103 Bratislava, SR, IČO:46384740
- Railway Capital a.s., Plzeňská 157/98, 15000 Praha 5, IČO:24158071
- RegioJet a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO:28333187
- RegioJet UK a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO:07544014
- REKOP s.r.o., Průmyslová 1895/1, 56802 Svitavy, IČO:27499499
- Retrack Czech s.r.o., Tykačova 1184, 560 02 Česká Třebová, IČO: 06229026
- Retrack Slovakia s. r. o., Seberíniho 1, 82103 Bratislava, SR, IČO: 45866040
- RETROLOK s.r.o., Nádražní 279/1, 15000 Praha 5, IČO:24830275
- ReViRail CZ s.r.o., Sokolovská 87/95, 186 00 Praha 8, IČO: 08979847
- RM LINES, a.s., Jednoty 1931/, 35601 Sokolov, IČO:27274489
- RTS Rail Transport Service GmbH, Puchstraße 184/b, 8055 Graz, Rakousko, IČO:252571D
- RUTR, spol. s r.o., Chodovská 1106/7, 14100 Praha 4, IČO:49244515
- SART-stavby a rekonstrukce a.s., Uničovská 2944/1b, 78701 Šumperk, IČO:25898671
- SD - Kolejová doprava, a.s., Tušimice 7, 43201 Kadaň, IČO:25438107
- SEŽEV-REKO, a.s., Jarní 1116/50, 61400 Brno, IČO:46904859
- Skanska a.s., Křižíkova 682/34a, 18600 Praha 8, IČO:26271303
- SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s., Poděbradova 3360/113, 70200 Ostrava, IČO:47676965
- Slezské zemské dráhy, o.p.s., č.p. 298, 793 82 Třemešná IČO:26819856
- SOFISTIK SERVIS s.r.o., Bratří Sedláčků 238/35, 72100 Ostrava, IČO:28598466
- Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Staré náměstí 69, 35601 Sokolov, IČO:26348349
- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1, IČO:70994234
- STRABAG Rail a.s., Železničářská 1385/29, 40003 Ústí nad Labem, IČO:25429949
- S u b t e r r a a.s., Koželužská 2246/5, 18000 Praha 8, IČO:45309612
- Swietelsky Rail CZ s.r.o., Pražská tř. 495/58, 37004 České Budějovice, IČO:28332202
- TCHAS ŽD s.r.o., Francouzská 6167/5, 70800 Ostrava - Poruba, IČO:27856704
- Tessta s.r.o., Lišovská 86, 37372 Zvíkov, IČO:28293886
- TOMI - REMONT a.s., Přemyslovka 2514/4, 79601 Prostějov, IČO:25508571
- TORAMOS, s.r.o., Tovární 1001/129, 73701 Český Těšín, IČO:61944327
- Trans Rapid s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO:03904547
- Transport line Cargo s.r.o., Nové sady 988/2, 60200 Brno, IČO:05560349
- TRAMO RAIL, a.s., Železniční 547/4a, 77900 Olomouc, IČO:25369610
- Traťová strojní společnost, a.s., Musílkova 257/48, Košíře, 150 00 Praha 5 IČO:04946685
- TSS Cargo a.s., Musílkova 257/48, Košíře, 150 00 Praha 5 IČO:29393736
- TSS GRADE, a.s. pobočka Česká republika, Pražákova 1008/69, 63900 Brno, IČO:02765055
- Valenta Rail s.r.o., Radlická 2343/48, 15000 Praha 5, IČO:08072795
- VIAMONT Servis a. s., Mařákova 3079/2, 40001 Ústí nad Labem, IČO:25021851
- VÍTKOVICKÁ DOPRAVA a.s., 1. máje 3302/102a, 70300 Ostrava, IČO:25909339

- Východočeská dráha s.r.o., Hýblova 546, 56002 Česká Třebová, IČO:07342136
- Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Novodvorská 1698/138b, 14200 Praha 4, IČO:27257258
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, Freudenuer Hafenstraße 8-10/, 1020 Wien, Rakousko
- WTT s.r.o., Brloh 56, 39701 Drhovele, IČO:02732858
- WYNX Pool s.r.o., Olivova 2096/4, 110 00 Praha 1, IČO:07995911
- ZABABA, s.r.o., Noutonická 512/39, 15200 Praha 5, IČO:27148548
- Železnice Peštál s.r.o., Družstevní 1229/51, 67401 Třebíč, IČO:07711115
- Železničné stavby, a.s. Košice, Južná trieda 66, 04001 Košice, SR, IČO:31714421

Ostatní účastníci řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu

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

II. Výsledky cenové kontroly

V rámci cenové kontroly zjistil Úřad níže uvedené závady. Veškeré důkazy, související skutečnosti včetně podrobnějšího odůvodnění jsou zaneseny do protokolu o kontrole a do vyřízení námitek.

Nesprávné stanovení koeficientů podle čl. 5 odst. 2 nařízení Komise

Dle názoru Úřadu koeficienty $K_1 - K_5$ (koeficienty K pro kategorie tratí 1 – 5, obecně koeficienty K_x) upravují základní cenu Z ve výši 21,50 Kč/km na hodnoty 24,725 - 15,265 Kč/km, které jsou fakticky základními cenami pro kategorie tratí 1 - 5. Jelikož koeficienty K_1 a K_5 předpokládají až o 61 % větší náklady na opotřebení infrastruktury na tratích kategorie 1 oproti tratím kategorie 5, je nutno uvažovat výrazné rozlišení nákladů na opotřebení. V takovém případě odstavec 1 článku 5 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/909 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy (dále jen „nařízení Komise (EU) 2015/909“) ukládá provést kalkulaci pro každou kategorii tratí zvlášť a odstavec 2 se již ke kategorii trati nepoužije.

Závady v postupu koeficientů kalkulovaných podle článku 5 odst. 2 nařízení Komise

I pokud bychom připustili, že koeficienty kategorie tratí mohou být stanoveny podle čl. 5 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2015/909, předložený výpočet obsahuje zásadní nedostatky.

Jak vyplývá z nařízení Komise (EU) 2015/909, je nutné v případě každého jednotlivého parametru doložit, že parametr takové opotřebení způsobuje a že toto opotřebení vzniklo přímo provozem vlaků. To vychází již ze samotné preambule nařízení Komise (EU) 2015/909, bodu 8) „*Provozovatel infrastruktury by měl smět zahrnout do výpočtu pouze ty náklady ze svých přímých nákladů, u kterých může objektivně a spolehlivě prokázat, že vznikly přímo provozem vlaků. Například opotřebení traťových návěstí nebo stavědel se nemění podle provozu, a proto by nemělo být předmětem poplatku vycházejícího z přímých nákladů. Na druhé straně budou části, jako je například infrastruktura výhybek, vystaveny opotřebení provozem železniční dopravy, a proto by měly být zčásti předmětem poplatku vycházejícího z přímých nákladů*“.

Parametr rychlost vlaku čl. 5 odst. 2 bod d) nařízení Komise

V tomto případě lze souhlasit s názorem Správy železnic, že s rostoucí rychlostí vlaku dochází následně k vyššímu opotřebení trati. Aby došlo k vyššímu opotřebení trati, je nutné, aby se jednalo o trať, kde je vyšší dovolená rychlost možná a vlak, který tuto rychlost využije. Nařízení Komise (EU) 2015/909 nazývá parametr uvedený v čl. 5 odst. 2 bod d) „rychlost vlaku“ a nikoliv „maximální průměrná rychlost“ kategorie trati.

Parametr „maximální sklon trati“ čl. 5 odst. 2 písm. j) nařízení Komise - parametry koleje

Pokud bychom předpokládali, že sklon může mít vliv na opotřebení trati, pak by vyšší sklon mohl způsobovat vyšší opotřebení zejména ve spojitosti s oblouky malých poloměrů. Pak ale při vyšších sklonových třídách dochází k vyššímu opotřebení, a Správou železnic stanovené skóre vliv stoupání posuzuje naprosto opačně. Zatímco všechny ostatní parametry uvedené v čl. 5 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2015/909 jednoznačně mají vliv na opotřebení, u sklonových poměrů tomu tak není. I pokud bychom jej připustili, tak vyšší sklon nemůže způsobovat nižší opotřebení.

Parametr délky vlaku a/nebo počtu vozidel ve vlaku; čl. 5 odst. 2 bod a) nařízení Komise

Podle názoru Úřadu nelze objektivně ztotožnit pojem maximální délka vlaku ND s pojmem uvedeným v čl. 5 odst. 2 bod a) nařízení Komise (EU) 2015/909 parametr délky vlaku a/nebo počtu vozidel ve vlaku. Nicméně z pohledu nařízení Komise (EU) 2015/909, se dle názoru Úřadu jedná o určitou konkrétní délku vlaku, a nikoliv o maximální délku vlaku ND, neboť na opotřebení trati může mít vliv pouze a jenom skutečná délka vlaku a nikoliv maximální dovolená délka vlaku v nákladní dopravě. Tímto parametrem, který byl kalkulován pro délky vlaků užívaných nákladní dopravou, a kterých vlaky osobní dopravy nedosahují, nelze zatěžovat osobní dopravu.

Parametr traťové třídy zatížení; čl. 5 odst. 2 bod k) nařízení Komise

Úřad nesouhlasí s názorem Správy železnic, že traťová třída zatížení má vliv na opotřebení trati. Vliv na opotřebení trati může mít skutečná hmotnost na nápravu a/nebo počet náprav jednotlivých vozidel ve vlaku, jak je uvedeno v čl. 5 odst. 2 písm. f) nařízení Komise (EU) 2015/909. Opotřebení trati naproti tomu jednoznačně nezpůsobuje maximální jednotková hmotnost, kterou příslušná trať umožňuje.

Parametr přímé náklady

Pokud se týká problematiky přímých nákladů, v tomto případě jsou Správa železnic a Úřad ve shodě, že přímé náklady je nutné do ceny zahrnout. Zároveň však musí být přímé náklady podloženy kalkulací s tím, že kalkulace musí opotřebení plně reflektovat. Výsledná cena pak smí obsahovat maximálně přímé náklady. Způsob, jakým tyto přímé náklady Správa železnic upravila, však nelze akceptovat. Přímé náklady jsou Správou železnic upraveny pomocí dalších koeficientů natolik, že výsledné koeficienty pro stanovení ceny vyjadřují jejich převrácenou hodnotu. Správa železnic upravuje tzv. přímé náklady dalšími koeficienty, jejichž hodnoty nikterak nezdůvodnila a které se vzájemně liší až osminásobně. Správa železnic rozdělila síť na 5 kategorií trati a pro tyto kategorie vykalkulovala přímé náklady v rozmezí od 9 do 45 Kč/vlkm. Ceny za jednotlivé kategorie trati však nejsou stanoveny na základě těchto přímých nákladů, ale na základě základní sazby, která je následně vynásobena koeficienty K_x . Kategoriím s nejnižšími přímými náklady stanovila nejvyšší ceny a naopak. Správa železnice sice tvrdila, že přímé náklady nevstupují do tvorby koeficientu, ale odráží je základní sazba dle Prohlášení 2021 ve výši 21,5 Kč/vlkm. Takže z předložených výpočtů je zřejmé, že tyto náklady výše popsaným nesprávným postupem zahrnuty byly.

Stanovení cen z jednotlivých parametrů

I pokud by jednotlivé parametry odrážely míru opotřebení, není nikterak doloženo, zda mají na opotřebení dráhy stejný vliv. Správa železnic přidělila jednotlivým parametrům skóre bez doložení jakéhokoliv vlivu na skutečné opotřebení a související přímé náklady. Další nezákonnost výpočtu spočívá v tom, že pro parametry opotřebení byly stanoveny stejné váhy, aniž by toto bylo

jakkoliv doloženo. Koeficienty trati K_x jsou pak vypočteny z průměrů z přiřazených skóre, a to poměrem těchto průměrů k průměru pro kategorii 3.

Není například vůbec prokázáno, že na tratích s maximální průměrnou rychlostí 121 - 140 km/h způsobují všechny vlaky bez ohledu na skutečnou rychlost čtyřikrát větší opotřebení, než na tratích s rychlostí 0 - 60 km/h. Nebo např. osobní motorový vlak, jedoucí po trati s traťovou třídou zatížení A1, začne způsobovat čtyř a půlnásobně vyšší opotřebení tím, že přejede na trať s třídou opotřebení D4. Stejně tak není doloženo, že vlak na trati s maximálním stoupáním do 11 ‰ opotřebovává dráhu dvakrát více, než tentýž vlak na trati s maximálním stoupáním 18 ‰. Podle předložené kalkulace vlak na trati s přímými náklady do 10 Kč/km způsobuje pětikrát vyšší opotřebení, a tedy i pětikrát vyšší náklady, než na trati s přímými náklady 41 - 50 Kč/km.

Takto provedenou kalkulaci považuje Úřad za nesouladnou s požadavkem v bodu 8 Preambule nařízení Komise (EU) 2015/909, že *provozovatel infrastruktury by měl smět zahrnout do výpočtu pouze ty náklady ze svých přímých nákladů, u kterých může objektivně a spolehlivě prokázat, že vznikly přímo provozem vlaků*. Naopak z takto stanovených hodnot vyplývá, že použité parametry nevyjadřují opotřebení, ale jde o parametry promítající kvality služeb poskytnutých dopravci na jednotlivých tratích.

Vztah Prohlášení 2021 a předložených kalkulací koeficientů K

Podle čl. II. 4 přílohy „C“ části C Prohlášení 2021 koeficienty kategorie tratí vyjadřují poptávku a technické kvalitativní vybavení trati. Takovýto postup je v příkrém rozporu se způsobem stanovení jednotlivých koeficientů kategorie tratí, který vyžadují cenové předpisy. Podle článku 5 odst. 1 a 2 nařízení Komise (EU) 2015/909 musejí koeficienty tratě vyjadřovat opotřebení infrastruktury. Pokud tyto koeficienty vyjadřují technické kvalitativní a kvantitativní vybavení trati, byly stanoveny v rozporu s cenovými předpisy. Předložené dokumentace navíc dokazují, že ve skutečnosti tyto koeficienty náklady na její opotřebení jízdou vlaku prakticky nevyjadřují. Jejich popis v čl. II. 4 přílohy „C“ části C Prohlášení 2021 odpovídá skutečnosti, jak byly tyto koeficienty stanoveny. Článek II. 4 přílohy „C“ části C Prohlášení 2021 dokazuje, že koeficienty K byly stanoveny v rozporu s článkem 5 odst. 1 a 2 nařízení Komise (EU) 2015/909. Text uvedeného článku sice pravdivě popisuje pravidla stanovení koeficientů, ta jsou ale v rozporu s cenovými předpisy.

III. Závěr stanovení koeficientů trati

Výpočetní konstrukce předložená Úřadu v rámci cenové kontroly je v rozporu s čl. 5 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2015/909, které říká: „Pokud provozovatel infrastruktury prokáže regulačnímu subjektu uvedenému v článku 55 směrnice 2012/34/EU, že se hodnoty nebo parametry různých částí jeho sítě uvedené v odstavci 2 výrazně liší, musí provozovatel infrastruktury po rozdělení sítě na tyto části vypočítat průměrné přímé jednotkové náklady pro části sítě vydělením přímých nákladů pro tyto části celkovým počtem předpokládaných, nebo skutečně ujetých vozidlových kilometrů, vlakových kilometrů nebo hrubých tunokilometrů“.

Stejně tak jako nařízení Komise (EU) 2015/909 i výměry Ministerstva financí - výměr MF č. 01/2019 ze dne 28. listopadu 2018, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, výměr MF č. 01/2020 ze dne 17. prosince 2019, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami a výměr MF č. 01/2021 ze dne 7. prosince 2020, kterým vydává seznam zboží s regulovanými cenami (dále jen „výměry MF“) v části II. položce č. 3 odst. 8 obsahují požadavek, že *„samostatná kalkulace ceny musí být provedena podle jednotlivých kategorií drah, které jsou součástí cenového modelu zveřejněného v platném znění Prohlášení o dráze vydávaného přidělcem kapacity dráhy, podle druhu dopravy (osobní, nákladní), podle případné vybavenosti vlaku systémem ETCS a jeho využití, v případě, že je u nich uplatněna rozdílná základní cena.*

U koeficientů ovlivňujících výslednou cenu za užití dráhy jízdou vlaku nebo posunového dílu, vyplývajících z cenového modelu, musí být přidělcem schopen doložit regulátorovi/cenovému orgánu postup při jejich stanovení“. Správa železnic sice formálně stanovila jednu základní cenu. Z ní však po vynásobení koeficienty K vytvořila fakticky 5 výrazně rozdílných základních cen pro jednotlivé kategorie.

Podle zjištění Úřadu Správa železnic nestanovila náklady pro jednotlivé kategorie tratí vydělením přímých nákladů pro tyto části celkovým počtem předpokládaných, nebo skutečně ujetých vozidlových kilometrů, jak požaduje nařízení Komise (EU) 2015/909. Stejně tak neprovedla samostatnou kalkulaci ceny podle jednotlivých kategorií drah, jak vyžaduje část II. položka č. 3 odst. 8 vymeřů MF.

Vybrané parametry navíc nezohledňují různé úrovně opotřebení infrastruktury. Jim přidělená skóre, stejně jako jim jednotně přidělené váhy Správa železnic nikterak nedoložila. Použití těchto koeficientů číselně naprosto převrací hodnoty přímých nákladů uvažované pro jednotlivé kategorie drah. Takovéto zjištění potvrzuje i znění čl. II. 4 přílohy „C“ části C Prohlášení 2021, dle kterého koeficienty kategorie trati K_x odpovídají promítnutí kvality služeb poskytnutých dopravci na jednotlivých tratích.

Správa železnic při stanovení koeficientů K_x postupovala v rozporu s částí II. položkou č. 3 odst. 8 vymeřů MF, podle kterého měla být samostatná kalkulace ceny provedena podle jednotlivých kategorií drah. Zavedením koeficientů $K_1 - K_5$ fakticky Správa železnic zavedla 5 základních cen. Vzhledem k rozdílu jejich hodnot a vzhledem k čl. 5 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2015/909 nelze připustit výklad, že nebyla uplatněna rozdílná základní cena.

Podle části II. položky č. 3 odst. 8 vymeřů MF je Správa železnic povinna dokládat regulátorovi postup stanovení všech koeficientů ovlivňujících cenu za užití dráhy, včetně hodnot, na základě kterých byly příslušné koeficienty stanoveny. Takovéto údaje předložená kalkulace neobsahuje, takže zde došlo k porušení závazného postupu při kalkulaci ceny ve smyslu § 6 odst. 1 písm. c) zákona č. 526/1990 Sb., o cenách (dále jen „zákon o cenách“).

Stanovení koeficientů opotřebení trati v závislosti na hmotnosti vlaku S_1

Správa železnic rozdělila hmotnosti vlaků do $i = 22$ intervalů, pro které stanovila průměrné hmotnosti vlaků m_i a celkovou průměrnou hmotnost vlaku $m_{prům}$. Jejich intervalové podíly na průměrné hmotnosti nazvala impulsy hmotnosti. Poté přiřadila všem intervalům tzv. impuls jízdy vlaku rovný 1. Následně jednotlivým intervalům přiřadila váhy koeficientů v %, kterými vynásobila příslušné impulsy a jejich součtem dostala výsledné koeficienty S_{1i} .

Hodnoty jednotlivých koeficientů S_{1i} pro jednotlivé intervaly závisí na stanovení vah impulsu hmotnosti a impulsu jízdy vlaku. Správa železnic nedoložila, jak byly tyto váhy stanoveny s ohledem na to, aby byly zohledněny různé úrovně opotřebení infrastruktury. Například Správa železnic použila stejné váhy impulsů pro hmotnostní intervaly do 99 t, pro hmotnostní intervaly od 100 do 699 t a od 1200 do 3000 t. Jak odpovídá takovéto rozdělení skutečnému opotřebení infrastruktury, Správa železnic nedoložila.

Článek 5 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2015/909 dovoluje upravit průměrné přímé jednotkové náklady, aby *byly zohledněny různé úrovně opotřebení infrastruktury*. Ten je nutné vnímat v kontextu s bodem (11) preambule téhož nařízení Komise (EU) 2015/909, který říká: „*používání vozidel nebo železničních tratí s určitými konstrukčními prvky vede k různým úrovním přímých nákladů vzniklých provozováním železniční dopravy. Členské státy mohou svým provozovatelům infrastruktury povolit, aby upravili průměrné přímé náklady mimo jiné v souladu s osvědčenými mezinárodními postupy tak, aby tyto rozdíly odrážely*“. Postup předložený kontrolovanou osobou různé opotřebení neodráží.

Stejně tak dle části II. položky č. 3 odst. 8 výměřů MF platí, že „u koeficientů ovlivňujících výslednou cenu za užití dráhy jízdou vlaku nebo posunového dílu, vyplývajících z cenového modelu, musí být přidělcem schopen doložit regulátorovi/cenovému orgánu postup při jejich stanovení“. Správa železnic Úřadu v rozporu s II. položky č. 3 odst. 8 výměřů MF nedoložila, jak stanovila váhy jednotlivých koeficientů pro různé intervaly.

Správa železnic jednak nedoložila hodnoty potřebné výpočet koeficientů S_1 , a to konkrétně hodnoty vah impulsů hmotnosti a jízdy vlaku, na kterých výsledné koeficienty přímo závisí. Naopak použila hodnoty, které nebyly stanoveny na základě opotřebení dráhy a přímých nákladů. V rozporu s částí II. položkou č. 3 odst. 8 výměřů MF nebyl doložen výpočet vah koeficientů impulsů jízdy a hmotnosti vlaku pro jednotlivé intervaly hmotnosti vlaku s ohledem na skutečné opotřebení infrastruktury. Nebyl dodržen závazný postup při kalkulaci ceny ve smyslu § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách.

Rozpor se zákonem o dráhách

Podle § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen umožnit dopravci provozovat drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách přidělcem zpracuje prohlášení o dráze, ve kterém stanoví nediskriminační pravidla pro výpočet ceny za toto užití. Cenovými předpisy jsou v tomto případě zákon o cenách a výměry MF. Podle nich je cena za užití dráhy cenou věcně regulovanou. Jejich porušení je porušením závazného postupu při kalkulaci ceny ve smyslu § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách. Dalším cenovým předpisem je nařízení Komise (EU) 2015/909.

Proto nelze vyvodit jiný závěr než, že Správa železnic při stanovení koeficientů K_x porušila cenové předpisy, a to § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách a čl. 5 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2015/909. Tím, že jsou tyto koeficienty v rozporu s cenovými předpisy, jsou tedy i v rozporu s § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách. Vzhledem k tomu, že koeficienty kategorií tratí odrážejí úroveň poptávky a kvalitu služeb poskytnutých dopravci a nikoliv přímé náklady, přičemž nebyly stanoveny v souladu s cenovými předpisy, rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno v části 1. výroku.

Správa železnic při stanovení koeficientů S_1 porušila cenové předpisy, a to § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách a čl. 5 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2015/909. Tyto koeficienty jsou v rozporu s cenovými předpisy, tedy i s § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách. Vzhledem k tomu, že koeficienty opotřebení trati v závislosti na hmotnosti vlaku S_1 nebyly stanoveny v souladu s cenovými předpisy, rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno v části 2. výroku.

Princip výpočtu, předložené kalkulace i referenční hodnoty, z nichž Správa železnic vycházela, jsou identické jako v kalkulaci, na základě které byla následně vedena řízení a pravomocně rozhodnuto o nesouladu Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách (sp. zn. RPD005/18 rozhodnutí č. j. UPDI-2946/19/DV ze dne 31. 10. 2019, č. j. UPDI-0317/20/GP ze dne 29. 1. 2020) a Prohlášení 2020 (sp. zn. RPD004/19 č. j. UPDI-0470/20/GP ze dne 6. 2. 2020 a č. j. UPDI-2060/20/KP ze dne 21. 5. 2020), (dále jen „rozhodnutí o Prohlášení 2020“). V tomto řízení nebyly zjištěny žádné nové skutečnosti. Tvrzení Správy železnic, že kalkulace jsou provedeny nově, se v rozsahu předložené dokumentace nepotvrdilo.

IV. Námitky žadatelů

Úřad se též ohledně námitek žadatelů, vyjádření Správy železnic a svého stanoviska k nim odkazuje na rozhodnutí o předběžných opatřeních. Zde se zabývá námitkami, které jsou relevantní pro rozhodnutí ve věci.

1. Navýšení cen oproti Prohlášení 2020

Námítky žadatelů

Žadatelé ve svém podání uvádějí, že Prohlášení 2021 obsahuje koeficienty K o hodnotách 1,15 resp. 1,12 pro kategorie tratí 1 a 2 a specifického faktoru S_1 o hodnotách 5,92 až 8,35 pro vlaky o hmotnosti 2200 - 3000 tun, které se použijí od data své účinnosti, tj. od 12. 12. 2019 pro období jízdního řádu 2020/2021. V Prohlášení 2020 od účinnosti Změny č. 4 je u koeficientu K uvedena hodnota 1 pro trati kategorie 1 i 2, a u koeficientu S_1 hodnotu 5,37 pro vlaky nad 2000 tun (správně má být 2200 t). Před vydáním Změny č. 4 měly koeficienty tytéž hodnoty, jako jsou nyní uvedeny v Prohlášení 2021. Uvedené koeficienty s nižšími hodnotami se tedy použijí pouze do účinnosti Prohlášení 2021. Proto žadatelé navrhují přezkoumání cen uvedených v Prohlášení 2021 se zákonem o dráhách. Žadatelé napadají bezdůvodné a nezákonné navýšení ceny, ke kterému dojde v krátkém období.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic upozorňuje, že k vydání Změny č. 4 došlo v důsledku rozhodnutí o Prohlášení 2020 odůvodněného výsledky cenové kontroly kalkulace cen vyhlášených pouze na dobu platnosti JŘ 2020 a ukončení jejich platnosti je v souladu s platnými předpisy. Tyto ceny nemají vazbu na ceny vyhlášené pro jiná období.

Změna koeficientů nepředstavuje „zdražení“, nedochází k cílům dle bodu 44 preambule směrnice 2012/34/EU ani § 33 odst. 3 písm. n) zákona o dráhách. Koeficienty nejsou diskriminační ani nesouladné s předpisy. Koeficienty kategorie tratí a hodnoty specifických faktorů S_1 a S_2 jsou shodné pro osobní i nákladní dopravu. Odvozovat obsah Prohlášení 2021 z výsledků řízení o souladu Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách je nepřípustné. Podle čl. 5 odst. 2 písm. b) nařízení Komise (EU) 2015/909 lze používat hmotnost vlaku jako komponent, který upravuje úroveň opotřebení infrastruktury.

Dále Správa železnic požaduje, aby Úřad vyzval žadatele ke vznesení názoru k otázkám týkajícím se závislosti opotřebení na hmotnosti vlaku.

Stanovisko Úřadu

Úřad souhlasí se Správou železnic, že k žádnému zdražení nedošlo, pouze skončila účinnost cen stanovených ve Změně č. 4, vázaných na dobu platnosti Prohlášení 2020. Námítky o změnách cen nejsou důvodné. Úřad řízení o posouzení cen v Prohlášení 2021 v roce 2020 nezahájil, jelikož žádný ze žadatelů v té věci nepodal návrh a nebyl shledán důvod k zahájení řízení z moci úřední. Ceny v něm uvedené jsou od jeho vydání stále platné. Rozhodnutí o Prohlášení 2020 se na Prohlášení 2021 nevztahují.

K námitce Správy železnic ve věci položení otázek dopravcům ohledně závislosti opotřebení na hmotnosti vlaku Úřad uvádí, že je přesvědčen, že opotřebení infrastruktury na hmotnosti vlaku závisí. Ani dopravci netvrdili, že by takováto závislost neexistovala, takže pokládání navrhovaných otázek považuje Úřad za bezpředmětné. Úřad však v rámci cenové kontroly požadoval, aby provozovatel dráhy stanovení této závislosti opotřebení na hmotnosti pro následné stanovení cen prokázal. Úřad pak v dalším odkazuje na svoje stanovisko v části k věnované výsledkům cenové kontroly pod názvem **Stanovení koeficientů opotřebení trati v závislosti na hmotnosti vlaku S_1** .

2. Nesoulad s koncepcí dopravy

Námítky žadatelů

Žadatelé napadají, že koeficienty hmotnosti sankcionují vlaky nad 2000 t, což je v rozporu s Koncepcí nákladní dopravy pro období 2017 - 2023 s výhledem do roku 2030, vydanou Ministerstvem dopravy a schválenou usnesením vlády č. 57 ze dne 25. ledna 2017. Ta navíc požaduje odstranit rozdíl v cenách mezi osobní a nákladní dopravou.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic uvádí, že k sankcionování přeprav nedochází a ceny za užití dráhy nemohou vyvolat přesun přeprav z železnice k jinému druhu dopravy. V oblasti podpory ekologie přeprav není Správa železnic kompetentní. Koncepce MD není právně závazná.

Stanovisko Úřadu

Úřad je oprávněn posuzovat soulad cen s cenovými předpisy a prohlášení o dráze se zákonem o dráhách. Předložená koncepce není ani cenovým předpisem, ani není právně závazná.

3. Kalkulace koeficientů

Námítky žadatelů

Žadatelé namítají, že koeficient kategorie trati K, jehož hodnoty jsou odlišné zejména u tratí kategorie 1, 2 a 3, je možno ponechat pouze za předpokladu, že Správa železnic provede kalkulaci ceny pro každou kategorii dráhy zvlášť. Ta pak v sobě bude odrážet přímé náklady. Avšak v bodě II. 4 Prohlášení 2021 Správa železnic výslovně uvádí, že koeficient je stanoven na základě činitelů, které ovlivňují kvalitu poskytnuté služby. Takto stanovený koeficient je evidentně v rozporu s cenovými předpisy (zejména čl. 5 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2015/909). Jejich sjednocení na hodnotě 1, ke kterému došlo u kategorie tratí 1 až 3 v Prohlášení 2020 Změnou č. 4, pak podporuje tvrzení žadatelů, že hodnoty koeficientu K stanovené v Prohlášení 2021 nejsou určeny na základě nákladů.

Žadatelé namítají, že je jim známo, že Změna č. 4 byla vyvolána rozhodnutími o Prohlášení 2020. Tato rozhodnutí nejsou opětovným použitím těchto koeficientů pro jízdní řád 2020/2021 respektována. Úkolem Úřadu je zajistit, aby hodnoty koeficientů K a S_1 byly i v Prohlášení 2021 v maximální výši jako v Prohlášení 2020.

Správa železnic ničím neodůvodnila či nedoložila, jak u daných vlaků s příslušnou tonáží dospěla k hodnotě koeficientu S_1 . S ohledem na limity hmotnosti na nápravu, bez ohledu na celkovou hmotnost vlaku, je rozdíl vlivu na opotřebení minimální a neodpovídá stanovení koeficientu S_1 s tak extrémními rozdíly hodnot.

Vyjádření Správy železnic

K otázce Úřadu, zda byly koeficienty (K a S_1) stanoveny na základě kalkulace předložené Úřadu v rámci cenové kontroly, Správa železnic uvedla, že při kalkulaci ceny za užití dráhy jízdou vlaku používá pro Prohlášení 2021 u všech parametrů v kalkulačním vzorci jiné náklady, než pro prohlášení o dráze v předchozích letech. Koeficienty K a S_1 jsou části kalkulačního vzorce, který je tvořen z jiného nákladového základu.

Stanovisko Úřadu

Vzhledem k vyjádření Správy železnic provedl Úřad cenovou kontrolu. Její výsledky však nekorespondují s tvrzením Správy železnic, že ceny uvedené v Prohlášení 2021 jsou stanoveny na základě odlišných kalkulací, než dříve předložených při kontrole cen pro Prohlášení 2020. Úřad souhlasí s námitkou žadatelů, že ceny pro jednotlivé kategorie dráhy je nutno stanovit samostatnou kalkulací pro každou kategorii. V dalším se Úřad odkazuje na svoje vyjádření k výsledkům cenové kontroly.

V. Zdůvodnění 90denní lhůty stanovené Úřadem

Úřad se též zabýval stanovením lhůty, po jejímž uplynutí nelze použít předmětné části Prohlášení 2021, u nichž shledal Úřad rozpor se zákonem o dráhách. Ty nelze uvést do souladu se zákonem o dráhách pouhou úpravou textace bez požadavku časově a věcně náročných souvisejících jednání a přijímání opatření přídělce. Úřad na druhou stranu přihlédl k tomu, že důvodem ke změně Prohlášení 2021 je doložení vadné cenové kalkulace ceny za užití dráhy. Povinnost zpracování této

kalkulace vznikla se zavedením věcné regulace cen užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah, která byla jako právně závazná poprvé zavedena Výměrem MF č. 01/2014 ze dne 22. listopadu 2013, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, s účinností od 1. 12. 2013. Dalším důvodem je, že Správa železnic znala právní názor Úřadu na stanovení ceny již z protokolu o kontrole a z předchozích výše zmíněných řízení. Na základě výše uvedeného Úřad stanovil lhůtu 90 dnů jako přiměřenou s ohledem na předmět, rozsah a obsah změn.

Úřad dále uvádí, že podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách po uplynutí stanovených lhůt již nelze příslušné části Přílohy „C“ Prohlášení 2020, v uvedeném rozsahu použít.

Poučení

Proti výrokům tohoto rozhodnutí má účastník řízení právo podat rozklad k předsedovi Úřadu prostřednictvím odboru přístupu k dopravní infrastruktuře, Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí.

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

Rozhodnutí se doručuje také veřejnou vyhláškou, která bude vyvěšena po dobu 15 dnů na úřední desce Úřadu v listinné podobě a současně i způsobem umožňujícím dálkový přístup, přičemž takto se doručuje účastníkům řízení uvedeným v § 27 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Vyvěšeno dne: 28. 5. 2021

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 28. 5. 2021 do 12. 6. 2021

Rozdělovník

Substituční zmocněnec účastníků řízení a účastník, kterým je ve správním řízení doručováno jednotlivě podle § 27 odst. 1 správního řádu:

- Mgr. Tomáš Tyll, VKS Legal advokátní kancelář, s. r. o., IČO 05085624 Revoluční 724/7, 110 00 Praha 1 – Staré Město
- Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1

Ostatním účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou.

Dotčený orgán:

Dražní úřad, IČO 61379425, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2