



Váš dopis zn. ÚPDI-0985/19/ZA
Ze dne 16.4.2019
Naše zn. 24470/2019-SŽDC-GR-O5
Listů/příloh 2/1

Vyřizuje Ing. Ladislav Velechovský
Telefon +420 972 235 349
Mobil +420 725 079 785
E-mail velechovsky@szdc.cz

Datum 29. dubna 2019

Úřad pro přístup k dopravní
infrastruktuře

Myslíkova 171/31
110 00 Praha 1

DATOVOU ZPRÁVOU

k spisu zn. RPD001/19

Rozklad proti rozhodnutí ÚPDI ve věci Prohlášení o dráze 2020, příloha „C“, část C - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy

K rozhodnutí č.j. ÚPDI-0985/19/ZA podáváme následující rozklad, strukturovaný podle části Stanovisko Úřadu k námitkám účastníků.

1) Informace o rozsahu služeb

ÚPDI se viditelně ztotožňuje s názorem společnosti KŽC Doprava, že rozsah služby spočívající v umožnění přístupu cestujících k vlakům osobní dopravy je v každé stanici diametrálně odlišný a informace o poměrech v jednotlivých stanicích by měly být zveřejněny v Prohlášení o dráze (dále jen PoD). Z toho, že v PoD nelze zjistit časové režimy přístupnosti přístupových komunikací a informace o jejich případném (sic!) vytápění, vyvozuje, že SŽDC nezveřejnila určené podmínky ovlivňující cenu nabízeného zboží a cena uvedená v PoD je proto v rozporu se zákonem o cenách a v důsledku toho i v rozporu s § 23 odst.1 písm. d) a § 33 odst. 3 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

SŽDC v předchozích podáních vysvětlila, že hodlá zpoplatnit výhradně prvky infrastruktury, které jsou součástí minimálního přístupového balíku. Předmět služby, kterou je SŽDC prostřednictvím těchto prvků infrastruktury povinna dopravcům poskytovat, spočívá v:

- umožnění přístupu jejich zákazníků ke všem vlakům osobní dopravy, které v daném dopravním bodu zastavují za účelem nástupu a výstupu cestujících,
- umožnění přístupu jejich zákazníků (cestujících) k vlakům v souladu s časovými údaji zveřejněnými v jízdních řádech.

Tím jsou kvalitativní a dodací podmínky umožnění přístupu cestujících po komunikacích k tomu určených jednoznačně stanoveny jak věcně (vztažmo k ukazateli ceny, kterým je počet zastavení vlaků osobní dopravy), tak časově. Tyto podmínky jsou ve všech nástupních bodech shodné. Nástup a výstup cestujících konkrétního vlaku se vždy děje právě a jen u jediného nástupiště a s výhradou povinnosti dodržet technické, provozní a bezpečnostních předpisy, není dopravcům nabízena volitelná alternativa, bez ohledu na to, kolik nástupišť ve stanici existuje nebo jak jsou stavebně uspořádána. Myšlenku, že by měla dopravce informovat o (ne)vytápění nástupišť, neuzavřených podchodů nebo eskalátorů mezi podchody a nástupišti, SŽDC považuje za důkaz toho, že ÚPDI stále nemá jasno, které komunikace jsou součástí minimálního přístupového balíku a řadí sem i stavební prvky a zařízení umístěné v nadále

nezpoptatných prostorách železničních stanic na dráze, kde je SŽDC přidělcem a provozovatelem dráhy.

SŽDC podotýká, že v případě jízdného v železniční vnitrostátní dopravě osob, které je rovněž položkou seznamu zboží, u něhož se uplatňují věcně usměrňované ceny, není cestující dopravcem informován o způsobu, jakým mu v konkrétní železniční stanici bude umožněno dostat se k vlaku, ani o tom, v čem spočívá kvalita přístupové cesty, kterou si dopravce sjednal s provozovatelem dráhy jako podmínku podle zákona o cenách, natož o tom, jaký je její vztah k ceně jízdného. Posuzováno argumenty ÚPDI, všichni dopravci jak na síti SŽDC, tak i na sítích ostatních přidělců v České republice, trvale porušují zákon o cenách.

2) K provedené kalkulaci

ÚPDI správně cituje bod 8 příslušného cenového výměru MF, který zní: „...Samostatná kalkulace ceny musí být provedena podle jednotlivých kategorií drah ... v případě, že je u nich uplatněna rozdílná základní cena.“ V přímém rozporu s tímto zněním však ÚPDI konstatuje, že kalkulace ceny musí být provedena pro každou z pěti kategorií tratě, které jsou součástí cenového modelu SŽDC, zveřejněného v PoD. Podstatou rozporu je skutečnost, že SŽDC v PoD, příloha „C“, část C, čl. II.3 vyhlásila jedinou základní cenu Z [Kč/vlkm], tudíž není povinná ceny podle kategorií tratě zvlášť kalkulovat, a také je nekalkulovala. Ve výpočtu ceny za užití dráhy jízdou vlaku je předpokládán rozsah nákladů na opravy opotřebení tratě s ohledem na její technickou vybavenost, rozsah a charakter vlakové dopravy zohledněn formou koeficientu, stanoveného s použitím statistických dat, což je postup srovnatelný s metodami aplikovanými v dalších členských zemích EU a není v rozporu s žádným předpisem. Hlediska samostatné kalkulace, uvedená v cenovém výměru MF, jsou technicko-provozní povahy (druh dopravy, vybavenost vlaku zařízením ETCS). Podle názoru SŽDC se ÚPDI nejen mýlí v účincích cenového výměru na povinnost oddělené kalkulace ceny za užití dráhy jízdou vlaku vztažmo ke kategorii tratě, ale navíc ukládá SŽDC provést kalkulaci cen za přístupové komunikace ve stanicích podle hlediska, které nemá žádný vztah k charakteru a vlastnostem těchto komunikací.

Bude-li ÚPDI na svém rozhodnutí stran kalkulace ceny za použití přístupových komunikací pro cestující podle kategorií tratě trvat, dojde k řadě anomálií se zcela opačným efektem, než požadovala společnost KŽC Doprava a než ÚPDI zřejmě zamýšlí dosáhnout. Ilustrativní případy anomálií:

- Na „nejdražší“ kategorii tratě 1, která zahrnuje jen omezenou extrémně důležitou a technicky nejnáročněji vybavenou část sítě, se nachází zastávka Bezprávi, jejíž technický stav odpovídá perspektivě časově omezeného dožití (po plánovaném přeložení tratě v úseku Choceň – Ústí nad Orlicí zde nebude provozována osobní doprava). Za zastavení vlaku v této zastávce by v případě diferenciací cen podle kategorií tratě dopravci platili nejvyšší sazbu, srovnatelnou se zpoplatněním v uzlech Praha hl. n., Pardubice hl. n., Olomouc hl. n. nebo Ostrava hl. n.

- Uzlem Jihlava procházejí výhradně tratě „druhé nejlevnější“ kategorie 4. Samotná stanice Jihlava disponuje několika nástupišti, část z nich je navíc dostupná pouze po přístupové komunikaci vedoucí od výpravní budovy přes rozvětvení kolejíště. V tomto uzlu by dopravci platili za zastavení vlaku nepřiměřeně nízké ceny, vypočtené z průměru nákladů na přístupové komunikace ve stanicích na tratích kategorie 4.

- Za osobní vlaky financované v krajském závazku veřejné dopravy, vedené po tratích „nejlevnější“ kategorie 5 mezi Postoloprty a Českou Lípou hl. n. by při průjezdu stanicí Lovosice (součást dráhy s kategorií tratě 2) jejich současný provozovatel České dráhy, a. s. platil vyšší cenu za zastavení vlaku, ačkoliv jeho klientele bude srovnatelným způsobem umožněno nastoupit a vystoupit z vlaku jak v minimálně vybavené zastávce Horní Řepčice, tak ve zmodernizované stanici Lovosice.

Myšlenka, že cit.: „...požadavek bodu 7 (cenového výměru MF) je nutno vztáhnout s ohledem na bod 8 vždy na příslušnou kategorii“ a „pokud by tomu tak nebylo, nemohla by

SŽDC s využitím bodu 8 zavést jednotlivé kategorie drah“, uvedená v rozhodnutí ÚPDI, je nepochopitelným konstruktem.

ÚPDI tvrdí, že, cit.: „Bod 8 výměru MF ukládá provést samostatnou kalkulaci pro jednotlivé kategorie bez ohledu na to, že kalkulace se skládá z různých složek, které jsou vzájemně účetně odděleny. Nelze tedy některé složky kalkulovat v každé kategorii zvlášť a jiné za všechny kategorie.“ SŽDC uvádí, že ani bod 8, ani jiný bod cenového výměru nic takového nestanovuje. Navíc, jak již bylo připomenuto, kalkulace podle kategorií se má podle bodu 8 provádět pouze v případě rozdílných základních cen. V případě složky jízda vlaku oddělená kalkulace není povinná, protože v PoD je vyhlášena jen jedna základní cena (21,50 Kč/vlkm). V případě složky cena za přístupové komunikace pro cestující je vyhlášena rovněž jediná základní cena (4,038 Kč za jedno zastavení vlaku) a navíc nejsou vyhlášeny žádné relevantní kategorie stanic, zohledňující jejich stavebně technické dispozice.

Pozoruhodné je tvrzení ÚPDI, že obě složky ceny za užití dráhy jízdou vlaku (tj. cena za vlastní jízdu vlaku a cena za zastavení vlaku osobní dopravy pro nástup a výstup cestujících) jsou v jednotkách [Kč] a vzájemně se sčítají, což by při různých jednotkách údajně nebylo možné. K tomu je nutno uvést:

- V PoD 2020, příloha „C“, část C je zřetelně deklarována výsledná cena za použití dráhy jízdou vlaku, složená ze dvou částí, jimiž je cena za použití dráhy jízdou vlaku s měrnou jednotkou [Kč/vlkm] násobenou ujetými vlakovými kilometry a cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy [Kč/plánované zastavení vlaku osobní dopravy] násobená počtem plánovaných zastavení vlaku. K výpočtu obou složek výsledné ceny je tedy nutné v informačních systémech sledovat dvě veličiny – ujeté vlakové kilometry a počet plánovaných zastavení vlaku.

- V bodu 2 cenového výměru MF je stanoveno, že cena za užití železniční infrastruktury zahrnuje cenu přidělce za přidělení kapacity dráhy (konkretizována v kapitole 6.3.1 PoD s měrnou jednotkou [Kč/produkt]), cenu provozovatele dráhy za užití dráhy jízdou vlaku nebo posunového dílu (příklady měrných jednotek jsou uvedeny v bodu 8. Výměru MF) a cenu provozovatele dráhy za přístup po dráze k zařízením služeb. V kapitole 6.3.2 PoD je uvedeno, že SŽDC nemá pro období JŘ 2020 stanovenu zvláštní cenu za přístup po dráze k zařízením služeb, i tak je však zřejmé, že ji nelze vyjádřit jinak, než v Kč/1 přístup. Zákazník (dopravce) nakupuje zboží s různými měrnými jednotkami a je pravda, že za nákup zaplatí příslušný počet jednotek měny platné na území ČR, tj. Kč. Mezi objektivní zákonitostí aritmetiky a výkladem ÚPDI o stejných jednotkách je však zásadní rozdíl.

3) Úplnost podání

K vyjádření ÚPDI nemá SŽDC připomínky.

4) Reklamacce zpoplatnění

K vyjádření ÚPDI nemá SŽDC připomínky.

5) Náklady na pomoc postiženým osobám

SŽDC ve svém podání č.j. 15107/2019-SŽDC-GŘ-O5 z 13.3.2019 transparentně popsala strukturu v úvahu připadajících technických zařízení v železničních stanicích. S výjimkou nefunkčních šikmých schodišťových plošin jsou ostatní technická zařízení k dispozici všem cestujícím, kteří se rozhodnou je použít bez ohledu na to, jsou-li zdraví nebo trpí-li zdravotním postižením. SŽDC není schopna zjistit podíl obou skupin uživatelů a promítnout tuto skutečnost do ceny. ÚPDI nesdělil, na základě jakého předpisu požaduje uvádět v PoD informaci o nákladech a cenách za pomoc postiženým osobám, zvláště nejsou-li takové náklady odděleně evidovány a nejsou vyhlášeny žádné ceny, které by měly být zdrojem jejich krytí. Nicméně SŽDC bude požadavek ÚPDI akceptovat a v PoD uvede, že zvláštní ceny za pomoc postiženým osobám nejsou stanoveny, ani vybírány.

Tvrzení ÚPDI, podle nějž z vyjádření SŽDC vyplynulo, že některé schodiškové plošiny jsou ve vlastnictví ČD a cena proto nezahrnuje jejich použití, je nepravdivé – SŽDC nic takového neuvedla. ÚPDI viditelně směšuje informace o dvou různých typech zařízení (šikmé schodiškové plošiny a mobilní plošiny určené k manipulaci mezi nástupištěm a železničním vozidlem).

6) Stanice ve vlastnictví ČD

ÚPDI uvádí, že PoD 2020 obsahuje zavádějící informaci k ceně za užití přístupových komunikací pro cestující ve stanicích, které jsou částečně ve vlastnictví ČD, a že dopravce se nedozví, že je povinen zaplatit ČD za použití přístupových komunikací nad rámec poplatku SŽDC za užití dráhy. ÚPDI dále tvrdí, že k tomu, aby vůbec mohli cestující dopravce použít přístupové cesty SŽDC, musí navíc použít i přístupové cesty ve vlastnictví ČD. Vrcholem kreativity ÚPDI je pak tvrzení, že, cit.: „Poplatek za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, vybíraný SŽDC nepostačuje k tomu, aby osobní vlak mohl ve stanici zastavit. Přestože podle PoD je v těchto stanicích SŽDC jediným provozovatelem dráhy, informace o požadavku dalšího poplatku tam uvedena není. To Úřad považuje za neurčení rozsahu poskytovaných služeb....atd.“

Předně, objektivní závěr, že SŽDC je v předmětných lokalitách jediným provozovatelem dráhy, nemá původ v PoD SŽDC, nýbrž ve vymezení pojmů dráha, úřední povolení a provozatel dráhy zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění. Žádná stanice, tj. soubor zařízení vyjmenovaných mezi položkami železniční infrastruktury podle přílohy I ke Směrnici 2012/34/EU (s výjimkou pozemků), tudíž ani přístupové komunikace ve stanicích, pokud jsou součástí dráhy, kde je přidělcem a provozovatelem SŽDC, nejsou, znovu cit.: “částečně ve vlastnictví ČD”. ČD v daných lokalitách vlastní a provozují zařízení služeb na komerční bázi, nikoliv činnost, k níž by využívaly výše vymezené položky železniční infrastruktury. Pokud by je vlastnily, byly by povinny je zpoplatnit v rámci minimálního přístupového balíku a nikoliv způsobem, který je uveden ve zdroji, na nějž se ÚPDI odvolává (internetová adresa). Vlastnictví, provozování a zpoplatnění přístupových komunikací pro cestující, tvořících součást minimálního přístupového balíku by SŽDC po obdržení příslušného požadavku od provozovatele přilehlé dráhy (v konkrétním případě ČD, a.s.) jako relevantní důvod zveřejnění informací o poměrech na dráze provozované jiným subjektem ve svém vlastním PoD samozřejmě akceptovala a informace by zveřejnila.

7) Závěr

SŽDC rozporuje znění prvního a druhého odstavce tohoto bodu z důvodů, uvedených v bodech 1, 2, 5 a 6 svého rozkladu. Žádá Úřad, aby vzal na vědomí všechny skutečnosti v tomto rozkladu uvedené a změnil své rozhodnutí tak, aby odpovídalo objektivnímu stavu zpoplatnění přístupových komunikací pro cestující ve vlacích osobní dopravy, vyhlášenému v PoD 2020.

JUDr. Hana Honzáková

ředitelka odboru smluvních vztahů
na základě pověření