



## 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, jehož účastníky podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) jsou společnosti **RegioJet a.s., IČO: 28333187, se sídlem náměstí Svobody 86/17, 602 00 Brno**, zastoupená JUDr. Ondřejem Doležalem, č. osvědčení ČAK 10844, advokátem advokátní kanceláře Doležal & Partners s.r.o., se sídlem Koliště 1912/13, 602 00 Brno, právnická osoba **Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 70994234, podle § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách** a další dotčené osoby ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu,

**takto:**

### 1.

Kapitola 4.4.1 Proces koordinace, druhý odstavec, Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 účinné od 12. 12. 2019, ve znění změny č. 1 účinné od 17. 1. 2020 a změny č. 2 účinné od 8. 4. 2020 je nezohledněním kritérií přednosti pro přiděl kapacity, uvedených bodu 17 přílohy Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pro případy dočasného omezení kapacity dráhy splňující podmínky tohoto ustanovení, v rozporu s § 33 odst. 1, odst. 3 písm. f) a odst. 4 písm. c) zákona o dráhách.

Úřad stanovuje Správě železnic lhůtu do 11. prosince 2021, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 4.4.1 Proces koordinace, druhý odstavec, Prohlášení 2021, ve znění pozdějších změn, v uvedeném rozsahu použít.

### 2.

Úřad neshledal rozpor kapitoly 4.5 Přidělení kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 účinné od 12. 12. 2019, ve znění změny č. 1 účinné od 17. 1. 2020 a změny č. 2 účinné od 8. 4. 2020 se zákonem o dráhách.

### 3.

- a) Kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 účinné od 12. 12. 2019, ve znění změny č. 1 účinné od 17. 1. 2020 a změny č. 2 účinné od 8. 4. 2020 je neuvedením kritérií pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy spolu

s předběžným přidělením zbývající kapacity jednotlivým druhům dopravy v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách.

- b) Kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 účinné od 12. 12. 2019, ve znění změny č. 1 účinné od 17. 1. 2020 a změny č. 2 účinné od 8. 4. 2020 je neuvedením podmínek pro omezení přidělené kapacity uvedených v § 23b zákona o dráhách a v § 21a a § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách.
- c) Kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 účinné od 12. 12. 2019, ve znění změny č. 1 účinné od 17. 1. 2020 a změny č. 2 účinné od 8. 4. 2020 je neuvedením podmínek pro omezení přidělené kapacity uvedených v bodu 4 přílohy Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru a v článku 14 odst. 8 Nařízení evropského parlamentu a rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách.

Úřad stanovuje Správě železnic lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 4.5.1, bez požadovaného doplnění dle výroků 3a), 3b) a 3c) tohoto rozhodnutí, Prohlášení 2021, ve znění pozdějších změn, použít.

#### Odůvodnění:

Úřad obdržel dne 27. 3. 2020 podání právnické osoby RegioJet a.s., IČO: 28333187, se sídlem náměstí Svobody 86/17, 602 00 Brno, zastoupené JUDr. Ondřejem Doležalem, advokátem advokátní kanceláře Doležal & Partners s.r.o. (dále jen „RJ“,) označené *Návrh k prověření zákonnosti článku 4.5 a 4.4.1 Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platného pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 účinné od 12. 12. 2019, ve znění změny č. 1 účinné od 17. 01. 2020* (dále jen „předmětný návrh“). Úřad dne 31. 3. 2020 vyzval RJ dopisem č. j. UPDI-1335/20/MT k zaplacení správního poplatku. Správní poplatek byl uhrazen dne 3. 4. 2020. Dne 7. 4. 2020 Úřad č. j. UPDI-1469/20/MT oznámil zahájení řízení, vedené pod sp. zn. RPD001/20.

Úřad následně obdržel dne 9. 4. 2020 další podání RJ, označené *Doplnění návrhu k prověření zákonnosti článku 4.5 a 4.4.1 Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platného pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 účinné od 12. 12. 2019, ve znění změny č. 1 účinné od 17. 01. 2020 a změny č. 2 účinné od 08. 04. 2020, ze dne 27. 03. 2020*. (dále jen „doplnění návrhu“). Úřad dne 16. 4. 2020 vyzval RJ dopisem č. j. UPDI-1579/20/MT k zaplacení správního poplatku. Správní poplatek byl uhrazen dne 22. 4. 2020. Dne 29. 4. 2020 Úřad č. j. UPDI-1734/20/MT oznámil zahájení řízení, vedené pod sp. zn. RPD002/20.

Úřad dne 20. 4. 2020 zaslal výzvu č. j. UPDI-1499/20/MT společnosti Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 70994234 (dále jen „Správa železnic“), aby se k předmětnému návrhu vyjádřila. Správa železnic odpověděla dopisem ze dne 30. 4. 2020, čj. 28121/2020-SŽ-GŘ-O5.

Dne 24. 4. 2020 zaslala své vyjádření (chybně datované 24. května 2020) k předmětnému návrhu společnost METRANS Rail s.r.o., se sídlem Podleská 926, 104 00 Praha 10, IČO: 26361485 (dále jen „Metrans“).

Úřad dne 4. 5. 2020 zaslal Správě železnic výzvu č. j. UPDI-1758/20/MT, aby se vyjádřila k doplnění návrhu. Správa železnic odpověděla dopisem ze dne 15. 5. 2020, č. j. 31023/2020-SŽ-GŘ-O5.

Dne 5. 5. 2020 zaslala své vyjádření k předmětnému návrhu č. j. 0095/2020/O25 společnost ČD Cargo, a.s., se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, IČO: 28196678 (dále jen „ČD Cargo“) a dopisem ze dne 14. 5. 2020, č. j. 0103/2020/O25 sděluje, že její vyjádření k doplnění návrhu je totožné s vyjádřením k předmětnému návrhu.

Dne 14. 5. 2020 zaslala své vyjádření k doplnění návrhu společnost IDS CARGO a.s., se sídlem Olomouc - Nová Ulice, Albertova 229/21, 779 00 Olomouc (dále jen „IDS“).

Úřad dne 3. 7. 2020 usnesením UPDI-2607/20/MT sloučil předmětný návrh a doplnění návrhu vedené pod sp. zn. RPD001/20 a RPD002/20 do jednoho řízení RPD001/20.

Úřad dopisem č. j. UPDI-2608/20/MT ze dne 3. 7. 2020 oznámil ukončení dokazování všem účastníkům řízení.

Správa železnic vydala pod č. j. 20406/2020-SŽDC-GŘ-O5 s účinností od 8. 4. 2020 změnu č. 2 prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021. Změnou se upravuje kapitola 4.5.1 a to tak, že se na konec druhého odstavce doplnil následující text: *Odebírání kapacity dráhy bude v souladu s textem Rozhodnutí komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, prováděno tak, aby byla zohledněna obchodní a provozní omezení dotčených žadatelů o kapacitu dráhy a minimalizováno riziko trvalého přesunutí některých částí provozu na méně ekologické druhy dopravy. Proto bude přednostně zvažováno odebírání kapacity segmentu, jehož dočasné převedení na jiné způsoby dopravy nebo na odklonové tratě je provozně nejjednodušší a riziko trvalého přesunutí na méně ekologický druh dopravy je nejnižší.*

K vydání změny č. 2 Prohlášení 2021, ve které dochází ke změně kapitoly 4.5.1, která je předmětem řízení RPD002/20 došlo v průběhu řízení RPD001/20. Kapitoly 4.4.1 a 4.5, které jsou předmětem řízení RPD001/20 změněny nebyly. Po sloučení řízení do RPD001/20 je posuzováno Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 účinné od 12. 12. 2019, ve znění změny č. 1 účinné od 17. 1. 2020 a změny č. 2 účinné od 8. 4. 2020 (dále jen „Prohlášení 2021“). Ostatní změněné kapitoly nejsou předmětem tohoto správního řízení.

Návrh RJ na přímé použití 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“):

S ohledem na ustálenou judikaturu Soudního dvora Evropské unie, zejména pak rozsudek ze dne 05. 04. 1979 ve věci 148/78 Ratti a rozsudek vydaný dne 26. 02. 1986 ve věci 152/84 Marshall, kterými byl přiznán přímý vertikální účinek směrnicím, jsou jednotlivá bezpodmínečná ustanovení Směrnice 2012/34/EU přímo použitelná a lze se jich dovolávat vůči orgánu veřejné moci. Soudní dvůr Evropské unie ve svém rozsudku ze dne 12. 07. 1990 ve věci C-188/89 British Gas Plc. potvrdil rovněž možnost dovolávat se vertikálního účinku Směrnice 2012/34/EU vůči organizaci pověřené aktem veřejného orgánu plnit službu veřejného zájmu, která disponuje za tímto účelem mimořádnými pravomocemi vymykajícími se pravidlům, jež lze uplatnit ve vztazích mezi

soukromými osobami, a to bez ohledu na právní formu takové organizace. Správa železnic znaky služby veřejného zájmu splňuje.

#### Vyjádření Správy železnic na přímé použití Směrnice 2012/34/EU:

Správa železnic podotýká, že Úřad je oprávněn posuzovat soulad prohlášení o dráze pouze se zákonem o dráhách a nikoliv s nepřevzatými ustanoveními Směrnice 2012/34/EU. Ustanovení Směrnice 2012/34/EU je možno použít pouze jako vodítko k výkladu ustanovení zákona o dráhách.

Nepřevzatých ustanovení se lze dovolat toliko ve vztahu ke státu a jeho orgánům, a nikoliv ke Správě železnic. Uvedení nesouladu se Směrnicí 2012/34/EU v návrhu na posouzení prohlášení o dráze nesplňuje ani zákonné náležitosti podání dle ustanovení § 34e odst. 2 zákona o dráhách. Pokud by Správa železnic byla státem v širším smyslu, nemohla by jako organizační složka státu plnit hlavní činnosti. Nebyly by splněny podmínky nezávislosti vyžadované IV. železničním balíčkem, transponovaným zákonem č. 367/2019 Sb. do zákona o dráhách. Pokud by se Správa železnic musela přímo řídit textem Směrnice 2012/34/EU, byla by porušena nemožnost přímé aplikace textu směrnice na soukromoprávní subjekt. V takovém případě by se stát domáhal vůči jednotlivci povinnosti z netransponované směrnice, což je v přímém rozporu s judikaturou soudního dvora EU, např. rozsudek 8/81 Becker, rozsudek 14/86 Prétore di Saló, či rozsudek C-168/95 Arcaro.

#### Stanovisko Úřadu na přímé použití Směrnice 2012/34/EU:

K přímé účinnosti směrnic Úřad uvádí, že v tomto případě by se jednalo o rozhodování podle přímého účinku čl. 45 odst. 1 Směrnice 2012/34/EU. Dle názoru Úřadu ustanovení článku 45 Směrnice 2012/34/EU není jasné, přesné a bezpodmínečné, takže jeho přímá aplikace není možná.

### **1. Kapitola 4.4.1 Proces koordinace Prohlášení 2021**

#### **a) pravidla pro koordinaci**

##### Podání RJ:

RJ navrhuje prověřit podle § 34e zákona o dráhách zákonnost druhého odstavce kapitoly 4.4.1 Prohlášení 2021, uvádějící přednostní uspokojování požadavků žadatelů. Ten je dle RJ v rozporu se zákonem o dráhách a Směrnicí 2012/34/EU, jelikož nesplňuje zásadu transparentnosti a rovného zacházení, tedy zákazu diskriminace, uvedené v bodu č. 42 preambule a v čl. 39 Směrnice 2012/34/EU. Tyto požadavky, povinnost přidělit kapacitu a proces koordinace byly do národního práva promítnuty mimo jiné ustanoveními § 34 odst. 3 a 4 a § 34a odst. 4 zákona o dráhách.

Hlavním cílem koordinačního procesu je vyhovět všem žádostem o přidělení kapacity dráhy dohodou dotčených stran. Ustanovení § 34a odst. 4 zákona o dráhách a bod 4 přílohy Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „Rozhodnutí (EU) 2017/2075“) kladou s ohledem na koordinaci mezi provozovateli drah a žadateli z jiných zemí důraz na zachování mezinárodních vlakových tras. Na jejich základě vydal Úřad rozhodnutí č. j.: UPDI-1442/19/ZA ze dne 24. 05. 2019 (dále jen „Rozhodnutí Úřadu“), kde upozornil na zvýhodnění dopravce provozujícího více druhů dopravy a vyslovil se ve prospěch prioritního postavení mezinárodních vlakových tras. Uvedený přístup by se měl aplikovat jak na přidělení kapacity při tvorbě ročního jízdního řádu, tak i na její odebírání v případě jejího omezení.

V rámci přidělování kapacity dráhy se při přidělu s ohledem na čl. 45. odst. 1 Směrnice 2012/34/EU přihlédne k překážkám, kterým žadatelé čelí. Kapitola 4.4.1 odst. 2 Prohlášení 2021 upravuje kritéria přednostního přidělování kapacity dráhy výhradně dle druhů vlaků a nezohledňuje ekonomické a provozní poměry a zvláštnosti jednotlivých žadatelů. Nejvyšší přednost má požadavek pro dopravu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, kterou v dominantní pozici provozují České dráhy, a.s., se sídlem v Praze, nábřeží L. Svobody 1222, 11015 Praha 1, IČO: 709 94 226 (dále jen „ČD“). Znevýhodnění jsou dopravci provozující své služby na vlastní komerční riziko.

RJ dále upozorňuje, že kritéria přednosti uvedená v § 34a odst. 5 zákona o dráhách lze uplatnit pouze při přetížení dráhy s odkazem na ustanovení § 34a odst. 5 ve spojení s § 23 odst. 5 zákona o dráhách. Kapitola 4.4.1 odst. 2 Prohlášení 2021 počítá s uplatňováním pravidel priority založených na druhu jednotlivých služeb již ve fázi koordinační, aniž by došlo k vyhlášení přetížení dráhy. To je dle názoru RJ v rozporu se zákonem o dráhách.

#### Vyjádření Správy železnic:

Správa železnic podotýká, že výklad RJ § 34a odst. 4 zákona o dráhách nerespektuje § 50 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (dále jen „vyhláška 173/1995 Sb.“), který definuje postup při koordinačním procesu a který Správa železnic používá. Ten upřednostňuje požadavky na trasy vlaků mezinárodní dopravy projednané koordinačním orgánem a trasy nákladních vlaků s délkou 740 m. Správa železnic upozorňuje na možnost zneužití přednosti mezinárodní trasy formou odřeknutí její zahraniční části. Správa železnic se v souladu s platnou legislativou i s platným prohlášením o dráze vždy snaží nejprve o koordinaci žádostí, její výsledek však závisí na ochotě dopravců se dohodnout.

RJ se dovolává aplikace čl. 45 odst. 1 Směrnice 2012/34/EU, který není implementován do českého právního řádu, takže k němu Správa železnic nemůže přihlédnout.

Zákon o dráhách ve svém § 34a předpokládá dvoukolovou koordinaci žádostí, kdy v prvním kole (odstavec 4) přidělce rozvrhne její přidělení tak, aby mohl vyhovět každému žadateli. Přidělce se v tomto kole smí v nezbytné míře odchýlit od požadovaného dílu kapacity dráhy. Ve druhém kole (odstavec 5) dochází, zjednodušeně řečeno, k přednostnímu přidělování kapacity pro vlaky v závazku veřejné služby. Stejně tak kapitola 4.4.1 Prohlášení 2021 předpokládá „dvoukolovou“ koordinaci žádostí. Nejprve podle prvního odstavce uvedené kapitoly v souladu s ustanovením § 34a odst. 4 zákona o dráhách provede Správa železnic koordinaci řádných žádostí žadatelů a navrhne všem žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dráhy, která nemusí odpovídat v plném rozsahu jednotlivým žádostem. Až následně ve druhém kole v souladu s ustanovením § 34a odst. 5 je Správa železnic oprávněna přednostně přidělit kapacitu dráhy v uvedeném pořadí, které odpovídá ustanovení § 34a odst. 5 zákona o dráhách. Postup v Prohlášení 2021 (kapitola 4.4.1 první a druhý odstavec) je obsahově stejný jako citace v § 34a odst. 4 a 5 zákona o dráhách, a tím nemůže nastat rozpor. Kapitola 4.4.1 Prohlášení 2021 je v souladu s § 34a zákona o dráhách.

Správa železnic navíc rozporuje tvrzení RJ, že Prohlášení 2021 neobsahuje pravidla pro koordinaci žádostí při konstrukci ročního jízdního řádu a dále kritéria, která by garantovala rovné zacházení a přístup ke všem žadatelům (nediskriminace). Kritéria koordinace zveřejněná Správou železnic jsou posouditelná a měřitelná, zatímco postupy navrhované RJ jsou neměřitelné a vedly by k netransparentnímu postupu.

#### Vyjádření Metransu:

Metrans uvádí, že zásady koordinace definuje § 34a odst. 4 zákona o dráhách. Článek 46 odst. 4 věta první Směrnice 2012/34/EU požaduje jejich uvedení do zprávy o síti. Jsou tedy v kompetenci

přídělce. Pořadí uvedené v kap. 4.4.1 Prohlášení 2021 je tedy pořadím, v jakém přídělce projednává rozvrh žádostí tak, aby mohl vyhovět každému žadateli. Pořadí prvních tří skupin podle kap. 4.4.1 Prohlášení 2021 logicky respektuje pořadí uspokojovaných žádostí po prohlášení dráhy za přetíženou a současně představuje maximálně efektivní postup přídělce a s ohledem na bod 49 a 52 preambule Směrnice 2012/34/EU maximálně šetří zájmy dopravců i jejich zákazníků.

Pokud dojde ke shodě dopravců s vyššími prioritami a přídělcem a následně by provozovatel dráhy musel prohlásit dráhu za přetíženou z podnětu dopravce s nižší prioritou, nemělo by mít toto vyhlášení přetížení vliv na již přidělenou kapacitu. Při použití odlišných kritérií by bylo nutno celý postup přidělu přepracovat. Metrans upozorňuje na právo žadatele obrátit se na Úřad, nebo dosáhnout prohlášení úseku dráhy za přetížený.

Sjednotit kritéria ostatně přídělci nařizuje čl. 45 odst. 2, který v kombinaci s článkem 47 Směrnice 2012/34/EU upřednostnil závazkovou, kombinovanou a mezinárodní nákladní dopravu.

Bod 4 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075, ve věci zachování mezinárodních tras, jen časově upřesňuje zásadu stanovenou v čl. 43 odst. 3 Směrnice 2012/34/EU, transponovanou do § 32 odst. 4 a § 34a odst. 4 zákona o dráhách. Neznamená, že mezinárodní doprava má absolutní přednost, což lze vydedukovat z čl. 45 odst. 2 a čl. 47 odst. 4 Směrnice 2012/34/EU z použití výrazů „prozatímní“ a „pokud možno“ a § 34a odst. 4 zákona o dráhách ze slov „je-li to možné“.

Metrans dále nesouhlasí s tvrzením, že ČD jsou v dominantním postavení a že jsou favorizovány, protože pravidla přidělu jsou zákonná. Dle Metransu jsou pravidla přidělu kapacity diskriminační, jsou ale právem dovolená a předpokládána.

#### Vyjádření ČD Cargo:

ČD Cargo se neztotožňuje s právním názorem RJ ve věci naznačené diskriminace. Pořadí nelze chápat jako automatické a neměnné, ale naopak. Kritéria přednosti mají oporu v čl. 45 odst. 2 ve spojení s články 47 a 49 Směrnice 2012/34/EU a snaží se zachovávat základní principy koordinace. ČD Cargo upozorňuje na možnosti řešení sporů prostřednictvím Úřadu.

#### Stanovisko Úřadu:

Úřad v úvodu upozorňuje na rozdílnou terminologii. V zákoně o dráhách § 34a odst. 5 a § 23 odst. 5 se používá termín přetížená dráha, článek 47 Směrnice 2012/34/EU používá termín přetížená infrastruktura a Správa železnic v Prohlášení 2021 v kapitole 4.4.3 pak termín vyčerpaná kapacita. Všechny výrazy mají při tom fakticky stejný význam. Úřad dále upozorňuje, že v těchto případech plní Správa železnic funkci přídělce a většinou i provozovatele dráhy, respektive dle terminologie použité ve Směrnici 2012/34 EU provozovatele infrastruktury.

Předmětem sporu je, zda pravidla pro přednostní přiděl kapacity uvedená v kapitole 4.4.1 Prohlášení 2021 v druhém odstavci mohou být odlišná od kritérií přednosti v případě vyčerpané kapacity dráhy uvedených v kapitole 4.4.3. Úřad souhlasí s Metransem, že s ohledem na větu první článku 46 odst. 4 a navíc dle čl. 45 odst. 2 Směrnice 2012/34/EU jsou zásady koordinace v kompetenci přídělce.

Zákon o dráhách priority při provádění koordinace nedefinuje. Ustanovení § 33 odst. 3 písmeno f) a § 33 odst. 4 písm. c) zákona o dráhách požadují, aby byly v prohlášení o dráze stanoveny podmínky, zásady a pravidla pro přiděl kapacity. Pokud si Správa železnic stanovila stejná kritéria přednosti při koordinaci a při přetížení dráhy, k porušení zákona o dráhách nedošlo. Jak správně uvádí ČD Cargo, použití stejných kritérií přednosti vychází z čl. 45 odst. 2 Směrnice 2012/34/EU. Ten sice není transponován do českého právního řádu, ale od provozovatele infrastruktury, který jej dodržel, nelze vyžadovat, aby se od jeho znění odchyloval.

Podle tohoto článku může provozovatel infrastruktury dát v průběhu procesu plánování a koordinace přednost určitým službám, avšak pouze v souladu s články 47 a 49 Směrnice 2012/34/EU. Zatímco článek 49 Směrnice 2012/34/EU není transponovaný do českého právního řádu, s ohledem na článek 47 Směrnice 2012/34/EU byly stanoveny priority pro přiděl kapacity v případě přetížení dráhy v § 34a odst. 5 zákona o dráhách. Provozovatel infrastruktury tedy stanovil stejná pravidla v procesu koordinace, jako jsou stanovena při přetížení dráhy.

Použití stejných pravidel navíc eliminuje riziko, že následně žadatel, jemuž nebylo vyhověno a má právo vyšší priority, v případě přetížení dráhy učiní podnět k vyhlášení dráhy za přetíženou. I v tomto případě Úřad souhlasí s námitkami, jak je podrobně popsal Metrans. Ve výsledku by pak stejně došlo k přidělu podle kritérií pro přetíženou dráhu. Žadatelé zvýhodnění odlišnými kritérii přednosti pro proces koordinace, v porovnání s kritérii při přetížení dráhy, by těchto výhod ve výsledku stejně nemohli využít. S ohledem na tuto skutečnost Úřad neshledal rozpor se zákonem spočívající ve skutečnosti, že kritéria přednosti při procesu koordinace jsou stejná jako při přetížení dráhy. Úřad přihlédl i k tomu, že po dobu své existence mu nebyl podán návrh na přezkum přidělu kapacity do jízdního řádu v souvislosti s nesprávně provedenou koordinací.

K námitce RJ, že koordinační pravidla jsou diskriminační, Úřad uvádí, že v tomto případě musí i vzhledem k článku 45 odst. 2 Směrnice 2012/34/EU přihlédnout k pravidlům přidělu podle § 34a odst. 5 zákona o dráhách, pokud by se tato pravidla v případě přetížení aplikovala. Podle názoru Úřadu nelze prokázat, že stávající pravidla jsou v případech možného použití § 34a odst. 5 zákona o dráhách diskriminační, a že jejich aplikací nedochází k přidělení kapacity dráhy dohodou dotčených stran. K námitce zvýhodnění provozovatelů, kteří provozují drážní dopravu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, Úřad uvádí, že takovéto zvýhodnění vychází ze zákona o dráhách, článek 47 Směrnice 2012/34/EU dává členskému státu ke stanovení pravidel přednostního přidělu kompetence. Tato pravidla je Úřad povinen respektovat.

K námitce respektování mezinárodních tras Úřad uvádí, že podle čl. 14 odst. 3 Nařízení evropského parlamentu a rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (dále jen „Nařízení (EU) 913/2010“) provozovatelé infrastruktury příslušného koridoru pro nákladní dopravu společně definují a organizují mezinárodní předem plánované vlakové trasy pro nákladní vlaky včetně jejich jízdních řádů, které se zveřejní nejpozději tři měsíce před konečným datem pro přijetí žádostí o kapacitu.

*Jediné kontaktní místo koridoru*, zřízené podle čl. 13 odst. 1 Nařízení (EU) 913/2010, přijme rozhodnutí týkající se žádostí o předem plánované trasy vlaků, přidělí kapacitu a neprodleně o tom informuje příslušné provozovatele infrastruktury.

Pokud by přidělce, který přiděluje kapacitu nespádající do předem plánovaných tras vlaků, zjistil, že došlo k přetížení dráhy, nemá oprávnění zrušit předem plánované trasy vyhlášené podle čl. 14 odst. 3 Nařízení (EU) 913/2010. Stejně nemá pravomoc tyto trasy přidělit jinak, než v termínech, které jsou v souladu s čl. 14 odst. 5 Nařízení (EU) 913/2010.

Nelze-li podle kapitoly 4.4.1 Prohlášení 2021 uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení volné kapacity dráhy do ročního jízdního řádu, je nutno pod pojmem volná kapacita uvažovat kapacitu dráhy po vyčlenění předem plánovaných tras vlaků. Pravidla pro přednostní přiděl kapacity dráhy, uvedená v kapitole 4.4.1 Prohlášení 2021, se nevztahují na předem plánované trasy vlaků, jelikož o nich rozhoduje *jediné kontaktní místo koridoru*.

Pozměnění ostatních mezinárodních tras, projednaných podle § 32 odst. 4 zákona o dráhách, je přípustné s ohledem na bod 4 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 v odůvodněných případech. Ve věci mezinárodních tras i Úřad v zásadě souhlasí s námitkami Metransu, že mezinárodní doprava nemá absolutní přednost. K námitce Správy železnic o přednostním zpracování požadavků

na trasy vlaků s délkou 740 m dle § 50 odst. 1 vyhlášky 173/1995 Sb. Úřad uvádí, že tuto podmínku je nutno zohlednit při přidělu tras, ale nelze ji nadřazovat podmínkám pro stanovení priorit uvedeným v § 34a odst. 5 zákona o dráhách. Přestože podmínky vycházející z § 50 odst. 1 vyhlášky 173/1995 Sb. a § 32 odst. 4 zákona o dráhách nejsou v kapitole 4.4.1 Prohlášení 2021 explicitně uvedeny, je správa železnic povinná je při přidělu respektovat. **Úřad neshledal v použití shodných kritérií přednosti při koordinaci a při přetížení dráhy rozpor se zákonem o dráhách.**

S námitkou Správy železnic, že nelze přihlídnout k čl. 45 odst. 1 Směrnice 2012/34/EU, jelikož není implementován do českého právního řádu, Úřad souhlasí. Jeho znění není jednoznačné, takže nelze aplikovat jeho přímý účinek. Navíc Úřad nedospěl k názoru, že by tento článek byl v souvislosti s nepoužitím odchylných priorit při koordinaci a při přetížení dráhy porušen.

Úřad nesouhlasí s námitkou Metransu, že článek 47 Směrnice 2012/34/EU upřednostňuje závazkovou, kombinovanou a mezinárodní nákladní dopravu, nýbrž pouze požaduje její přiměřené zohlednění.

## **b) přiděl kapacity při dočasném omezení kapacity dráhy**

### Podání RJ:

RJ navrhuje prověřit podle § 34e zákona o dráhách zákonnost kapitoly 4.4.1 s ohledem na poslední odstavec kapitoly 4.5 Prohlášení 2021. Postupy uvedené v kapitole 4.4.1 Prohlášení 2021 se aplikují rovněž při přidělování kapacity v případech, kdy je provozování dráhy předmětem budoucího plánovaného dočasného omezení.

Ustanovení § 23b odst. 2 písm. b) a § 23b odst. 5 zákona o dráhách přidělci současně prikazuje, aby omezením nebyli diskriminováni jednotliví dopravci ani žadatelé o přidělení kapacity dráhy, a aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých žadatelů nepřesahovaly přiměřenou míru, pokud nedojde k dohodě.

Při dočasných omezeních kapacity dráhy s delší dobou trvání musí provozovatel dráhy navíc podle bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 stanovit v prohlášení o dráze taková přidělovací kritéria pro vlaky zajišťující různé druhy dopravy, jež zohlední žadatelova obchodní a provozní omezení. Záruku zákonnosti, tedy i zachování rovného zacházení s žadateli při omezení kapacity dráhy garantuje schvalování plánu Úřadem podle § 23c zákona o dráhách.

Kapitola 4.5 Prohlášení 2021 obsahuje harmonogram oznamování plánovaných dočasných omezení kapacity dráhy (dále jen „DOK“). Podle jejího třetího odstavce Správa železnic oznamuje taková DOK, u kterých se vzhledem k vlivu omezení předpokládá zapracování sníženého přidělu kapacity dráhy v rámci konstrukce ročního jízdního řádu, kdy nebude možné uspokojit všechny žádosti. Prohlášení 2021 neupravuje postup pro přidělování kapacity dráhy v rámci konstrukce ročního jízdního řádu dotčeného DOK a není garantován rovný přístup ke všem žadatelům.

Prohlášení 2021 navíc v rozporu s bodem 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075, neobsahuje postup konzultace, resp. koordinace s žadateli, ani způsob zohlednění žadatelových obchodních a provozních omezení.

Kapitola 4.5.1 Prohlášení 2021 obsahuje pouze postupy v případech dočasného omezení kapacity ve vztahu k již přidělené kapacitě dráhy. Z kapitoly 4.5 Prohlášení 2021 pak implicitně vyplývá, že Správa železnic počítá v rámci přidělování kapacity dráhy v režimu DOK s aplikací přednostních kritérií uvedených v kapitole 4.4.1 odst. 2 Prohlášení 2021.



### Vyjádření Správy železnic:

Správa železnic konstatuje, že plánované DOK byly s dopravci projednány 27. 11. 2019 v souladu s Rozhodnutím (EU) 2017/2075, a zde byli dopravci seznámeni, a v zápisu jsou uvedeny DOK, u kterých Správa železnic v té době předpokládala zapracování sníženého přidělu kapacity dráhy, v rámci konstrukce ročního jízdního řádu 2021. Seznam DOK a vypořádání připomínek jsou zveřejněny na webových stránkách Správy železnic <https://www.szdc.cz/dopravci/vyluky>. Správa železnic nepředpokládá zapracování sníženého přidělu kapacity dráhy v rámci konstrukce ročního jízdního řádu 2021.

Správa železnic nesouhlasí s tvrzením RJ, že ustanovení § 34a zákona o dráhách se aplikují na konstrukci výlukových jízdních řádů a považuje je za nezákonné. Ty se sestavují na základě § 21a vyhlášky 173/1995 Sb. RJ opominul, že mezi ustanoveními § 34a a § 23b zákona o dráhách žádný vztah není. Je nutno odlišit procesy při tvorbě jízdního řádu a procesy, které jsou aplikovány v případě, že je do existujícího jízdního řádu zasaženo v důsledku omezení provozování dráhy.

Správa železnic opětovně upozorňuje na skutečnost, že podmínky konstrukce ročního jízdního řádu včetně koordinace jsou řešeny v § 34a zákona o dráhách a přiděluje se pouze dostupná kapacita. Správa železnic považuje za zákonem nedoložené tvrzení, že tyto podmínky se uplatňují jen na dráhách, kde není oznámeno žádné DOK. Požadavky dopravců nemohou být uspokojovány na úkor potřebné údržby dráhy.

Správa železnic doplňuje, že pravidla konstrukce výlukových jízdních řádů uplatňuje při jejich zpracování podle schváleného plánu omezení provozování dráhy dle § 23b a § 23c zákona o dráhách, návrh výlukového jízdního řádu (viz § 50 vyhlášky 173/1995 Sb. *poznámka Úřadu – pravděpodobně myšlen § 21a*), nikoliv při zohledňování DOK v rámci zpracování ročního jízdního řádu. Odlišný postup by byl v rozporu s ustanovením § 34a zákona o dráhách.

### Vyjádření ČD Cargo:

ČD Cargo namítá, že z kapitoly 4.5 Prohlášení 2021 pak implicitně vyplývá, že Správa železnic počítá v rámci přidělování kapacity dráhy v režimu DOK právě s aplikací přednostních kritérií uvedených v kapitole 4.4.1 odst. 2 Prohlášení 2021. Tvrzení o vztahu pouze k již přidělené kapacitě dráhy je nepravdivé s ohledem na projednání DOK se všemi uvedenými subjekty a schvalování plánu DOK Úřadem.

ČD Cargo se odkazuje na bod (53) preambule Směrnice 2012/34/EU, který požaduje ponechat provozovatelům infrastruktury při přidělování kapacity co nejvyšší pružnost, která by však měla být slučitelná s uspokojováním přiměřených požadavků žadatele. ČD Cargo je přesvědčeno, že napadené kapitoly Prohlášení 2021 jsou plně transparentní, nediskriminační a jsou přijata v souladu s právními předpisy a navrhuje rozhodnout, že nejsou v rozporu se zákonem o dráhách.

### Stanovisko Úřadu:

V posledním odstavci kapitoly 4.5 Prohlášení 2021 je uvedeno, že Správa železnic oznámí žadatelům taková DOK, u kterých předpokládá zapracování sníženého přidělu kapacity dráhy v rámci konstrukce ročního jízdního řádu. Během přidělu kapacity pak může dojít k situaci, že nebude možné uspokojit všechny došlé žádosti o přiděl kapacity dráhy. Tak jako výše zmíněný odstavec kapitoly 4.5 Prohlášení 2021, i Rozhodnutí (EU) 2017/2075 předpokládá, že DOK jsou dopravcům dostatečně dopředu oznámena a že jízdní řád bude zpracován s ohledem na taková plánovaná DOK, o kterých se provozovatel infrastruktury dozví. Pokud nebude možno při zpracování jízdního řádu postupem podle § 34a odst. 4 zákona o dráhách vyhovět všem žadatelům, jak předpokládá kapitola 4.5 Prohlášení 2021, dojde následkem DOK k přetížení dráhy. U DOK, která trvají déle než 30 po sobě jdoucích dní a postihují více než 50% odhadovaného objemu

dopravy, pak bude provozovatel infrastruktury povinen postupovat podle bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075, jelikož toto rozhodnutí má aplikační přednost před zákonem o dráhách. Podle tohoto bodu stanoví provozovatel infrastruktury kritéria pro přetrasování vlaků.

Podle článku 43 Směrnice 2012/34/EU se provozovatel infrastruktury řídí časovým rozvrhem přidělování kapacity stanoveným v příloze VII Směrnice 2012/34/EU, tedy přílohou Rozhodnutí (EU) 2017/2075. To se tedy týká i přidělu kapacity. Podle bodu 5 preambule Rozhodnutí (EU) 2017/2075 by měli být žadatelé informováni o DOK již na začátku období podávání žádostí o začlenění kapacity do ročního jízdního řádu sítě, a nemělo by být tolik zapotřebí měnit naplánování již přidělených tras. Podle bodu 7 preambule Rozhodnutí (EU) 2017/2075 by měli provozovatelé infrastruktury stanovit, zveřejnit a uplatňovat transparentní kritéria pro odklon vlaků a pro přidělování omezené kapacity různým druhům dopravy.

Podle bodu 11 preambule Rozhodnutí (EU) 2017/2075 budou provozovatelé infrastruktury schopni poprvé dostat požadavkům bodů 14 až 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 u změny jízdního řádu sítě v prosinci 2018. Z toho Úřad dovozuje, že bod 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 se aplikuje při změně jízdního řádu, tedy i při přidělu kapacity do jízdního řádu.

Podle bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 provozovatel infrastruktury zveřejní kritéria pro přetrasování vlaků ve zprávě o síti spolu s předběžným přidělením zbývající kapacity jednotlivým druhům železniční dopravy. Z toho vyplývá, že rozdělení kapacity pro jednotlivé druhy dopravy musí být známo již v době vydání prohlášení o dráze. Tímto rozdělením se bude řídit přiděl kapacity do jízdního řádu po dobu trvání DOK. Totéž vyplývá i z výrazu kritéria pro přidělování omezené kapacity různým druhům dopravy uvedeným v bodu 7 preambule Rozhodnutí (EU) 2017/2075.

Pojem přetrasování je zde nutno vykládat tak, že dojde k odchylce od trasy provozované v době, kdy nedochází k DOK, a nikoliv redistribuci již dříve přidělené kapacity. Protože pravidla uvedená v bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 jsou odchylná od kritérií přednosti uvedených v § 34a odst. 5 zákona o dráhách, mohly by nastat případy, kdy žadatelé nebude přidělena kapacita dráhy při použití kritérií uvedených v § 34a odst. 5 zákona o dráhách. Takovýmto žadatelům by pak mohla být kapacita přidělena, pokud by byla použita kritéria odstavce 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075. Nepřidělením kapacity z důvodu použití nesprávných kritérií, by došlo k diskriminaci takovýchto žadatelů. Neuvedením kritérií přednosti vycházejících z bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 do kapitoly 4.4.1 Prohlášení 2021 jsou pravidla přidělu pro DOK splňující podmínky bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 diskriminační, tedy v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Uvedením neúplných podmínek pro přiděl kapacity do kapitoly 4.4.1 Prohlášení 2021 jsou pravidla přidělu pro DOK v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) a odst. 4 písm. c) zákona o dráhách. Proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1 tohoto rozhodnutí. Úřad připouští, že dle sdělení Správy železnic nebudou pro jízdní řád 2021 žádné DOK do jízdního řádu dopředu zapracovány. Navíc žádosti o přiděl kapacity byly podány k 14. dubnu 2020, návrh jízdního řádu osobní dopravy byl zpracován ke 12. červnu 2020. Z toho důvodu již se zákonem nesouladná pravidla pro přiděl kapacity po dobu účinnosti Prohlášení 2021 uplatnit nelze. Proto Úřad stanovil lhůtu, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 4.4.1 Prohlášení 2021 použít tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1 tohoto rozhodnutí.

K námitce ČD Cargo ohledně ponechání pružnosti přidělcům Úřad uvádí, že tato pružnost nesmí být v rozporu s pravidly přidělu kapacity při přetížení dráhy.

## **2. Kapitola 4.5 Přidělení kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury Prohlášení 2021**

### Podání RJ:

Námítky RJ uvedené pod bodem 1. b) se vztahují i ke kapitole 4.5.

### Vyjádření Metransu:

Metrans uvádí, že Kapitola 4.5 Prohlášení 2021 jen velmi obecně upravuje přiděl kapacity podle čl. 53 Směrnice 2012/34/EU, a nikoliv kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy ve smyslu bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075, jelikož ty obsahuje kap. 4.5.1 Prohlášení 2021. Metrans pak popisuje postupy stanovené touto kapitolou a omezení provozování dráhy. Konkrétní kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy, tedy výsledek užití obecných kritérií ve smyslu bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075, v zásadě vzejde z jednání mezi provozovatelem dráhy a dopravci a kritéria budou schválena Úřadem podle § 23c odst. 2 zákona o dráhách. Proto je může přidělcem v prohlášení o dráze sotva předjímat. Konkrétní popis kritérií, jehož se RJ domáhá, je v rozporu s § 23b a § 23c zákona o dráhách. Především proto, že by předem stanovil obsah takové dohody, čímž by učinil § 23b odst. 4 zákona o dráhách obsoletní. Obecná kritéria pro přetrasování vlaků kap. 4.5.1 Prohlášení 2021 obsahuje.

### Stanovisko Úřadu

Úřad zde souhlasí s Metransem, že v samotné kapitole je pouze obecně upraven přiděl kapacity. Veškeré konkrétní postupy jsou uvedeny v kapitole 4.4.1 a 4.5.1 Prohlášení 2021. Úřad kapitolu 4.5 Prohlášení 2021 prověřil a dospěl k takovému závěru, jak je uvedeno ve výroku č. 2.

## **3. Kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras Prohlášení 2021**

### Podání RJ:

RJ podává v návaznosti na Rozhodnutí Úřadu a s odkazem na ustanovení § 34e zákona o dráhách návrh k prověření rozporu kapitoly 4.5.1 Prohlášení 2021 s §33 odst. 4 písm. c) zákona o dráhách s ohledem na plánovaná DOK.

RJ i v doplnění návrhu podání odkazuje na Rozhodnutí Úřadu, v němž Úřad mimo jiné shledal jako nezákonné vybrané části kapitoly 4.5.1 Prohlášení 2020. V návaznosti na něj Správa železnic změnou č. 2 Prohlášení 2020 (účinné ke dni 01. 12. 2019) z původní textace kapitoly 4.5.1. v rozporu s § 34e odst. 3 zákona o dráhách pouze vypustila nezákonné části, a nová pravidla v dané oblasti nepřijala.

Pravidla odebrání kapacity jsou uvedena v závěru druhého odstavce kapitoly 4.5.1 Prohlášení 2021, a to na principu minimalizace rizika přesunutí dopravy na jiný druh v souladu s Rozhodnutím (EU) 2017/2075. Předmětná pravidla přebírají pouze obecné požadavky stanovené právem Evropské unie, takže jsou nedostačující, neboť Prohlášení 2021 neobsahuje podrobné nediskriminační priority jednotlivých služeb uplatňovaných v rámci redistribuce kapacity dráhy v režimu DOK. Dle názoru RJ Správa železnic nerespektovala § 34 odst. 3 (správně má být § 34e odst. 3) zákona o dráhách tím, že nezjedнала adekvátní náhradu nezákonných ustanovení v kapitole 4.5.1 Prohlášení 2021 ve smyslu Rozhodnutí Úřadu. Prohlášení 2021 neobsahuje jasná pravidla ve smyslu § 33 odst. 4. písm. c) zákona o dráhách. V rámci redistribuce kapacity v režimu DOK Správa železnic počítá zřejmě s aplikací kapitoly 4.4.1 odst. 2 Prohlášení 2021. Dle názoru RJ by redistribuce kapacity v režimu DOK měla podléhat nediskriminačním pravidlům uplatňováním v rámci obdobného segmentu služeb dopravy zahrnujících srovnatelné kategorie vlaků.

### Vyjádření Správy železnic:

Správa železnic dle svého názoru vypuštěním nezákonného textu změnou č. 2 Prohlášení 2020 naplnila ustanovení § 34e odst. 3 zákona o dráhách.

Dle Správy železnic text kapitoly 4.5.1 Prohlášení 2021 obsahuje jasná pravidla pro odebrání kapacity z důvodu DOK. Správa železnic maximálně konkretizovala podmínky při zachování nezbytně nutné míry obecnosti tím, že částečně citovala ustanovení bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 s důrazem na zohlednění rizika trvalého přesunutí některých částí provozu na méně ekologické druhy dopravy a provozní složitosti dočasného převedení na jiné dráhy nebo způsoby dopravy. Ustanovení právních předpisů EU či platné legislativy České republiky není nutno v prohlášení o dráze citovat, neboť takovými ustanoveními je Správa železnic vázána v každém případě a nemusí je doslovně a úplně uvádět.

Právní úprava nestanoví povinnost, aby prohlášení o dráze obsahovalo podrobnou, jasnou úpravu pravidel uplatňovaných v rámci přidělování kapacity dráhy v režimu DOK, protože okolnosti každého DOK je nutno posuzovat s ohledem na konkrétní situaci tak, aby nedošlo v jednotlivých případech k diskriminaci některého z žadatelů o kapacitu. Podle Správy železnic je v některých případech provozně jednodušší převést na náhradní dopravu s ohledem na její jízdní doby segment osobní dálkové dopravy, v porovnání s osobními zastávkovými vlaky. V jiných případech to může být opačně. V nákladní dopravě musí být odklonová trasa časově i ekonomicky vhodná. Náhradní nákladní doprava je ekonomicky neproveditelná.

Prohlášení 2021 zohlednilo zmíněné Rozhodnutí Úřadu a je v souladu s § 34 odst. 3 zákona o dráhách, který stanoví toliko povinnost přidělovat kapacitu nediskriminačně. Napadená kapitola 4.5.1 Prohlášení 2021 se vztahuje k řešení běžného omezení v souvislosti s DOK, s čímž nesouvisí § 33 odst. 4 písm. c) zákona o dráhách. Dle Správy železnic je úlohou Úřadu i prohlášení o dráze zajištění rovného a nediskriminačního přístupu ke všem žadatelům a segmentům drážní dopravy. RJ nijak ve svém doplnění návrhu konkrétní požadavky, ani konkrétní rozpor se zákonem o dráhách nespécifikuje. Požadavky RJ Správa železnic považuje za rozporné s §§ 4a,4b a 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon 194/2010 Sb.“). Správa železnic navíc upozorňuje na skutečnost, že rozhodnutí o provozování komerční osobní dopravy je zcela zjevně manažerským rozhodnutím dopravce, které je z provozních a obchodních omezení vyloučeno. Správa železnic dále podotýká, že termíny DOK a omezení provozování dráhy nejsou zcela totožné, když DOK je nepochybně širší skupinou.

### Vyjádření ČD Cargo:

ČD Cargo nesouhlasí s požadavkem RJ ke kapitole 4.5.1 Prohlášení 2021, na zavedení podrobné, jasné úpravy pravidel pořadí, resp. priority jednotlivých služeb uplatňovaných v rámci přidělování kapacity dráhy v režimu DOK v podobě obdoby kapitoly 4.4.1 odst. 2 Prohlášení 2021, která by vyhovovala RJ. Zde je potřeba uvést, že v situaci DOK není vhodné zavádět ihned pevné pořadí jednotlivých služeb.

K napadené kapitole 4.5, resp. 4.5.1 Prohlášení 2021 ČD Cargo pouze uvádí, že nevidí jediný důvod jeho nezákonnosti.

Kapitola 4.5.1 Prohlášení 2021 upravuje pravidla pro přetrasování vlaků, což odpovídá požadavku stanovenému v příloze Rozhodnutí (EU) 2017/2075. ČD Cargo ani nesouhlasí s RJ v tom, že postup popsany v kapitole 4.5.1 Prohlášení 2021 se vztahuje pouze k již přidělené kapacitě dráhy.

## Vyjádření IDS:

IDS rozporuje tvrzení RJ v části II.1 odst. 3 doplnění návrhu, že § 34e zákona o dráhách nařizuje v odkazu na Rozhodnutí Úřadu Správy železnic v prohlášení o dráze přijmout podrobná pravidla konstrukce nabídky náhradních tras. IDS dále nesouhlasí s názorem RJ, že doplnění kapitoly 4.5.1 Prohlášení 2021 změnou č. 2, je nedostatečné, protože nadále neobsahuje priority jednotlivých druhů dopravy. Návrh RJ, aby přidělování kapacity v režimu DOK probíhalo v rámci druhů doprav samostatně, stejně jako požadavek na podrobná pravidla, nemá dle IDS oporu ani v zákoně o dráhách, ani v příloze Rozhodnutí (EU) 2017/2075.

IDS uvádí, že kritéria uvedená v kapitole 4.5.1 Prohlášení 2021 jsou v souladu s přílohou VII Směrnice 2012/34/EU. Jednotná závazná a podrobná pravidla dle požadavku RJ by vzhledem k naprosté různorodosti dopravních dopadů již sama o sobě znemožňovala přijetí alternativních a pro propustnost co možná nejefektivnějších řešení požadovaných přílohou Rozhodnutí (EU) 2017/2075. IDS se obává neoprávněného upřednostnění určitých druhů osobní dopravy.

IDS upozorňuje na text Nařízení (EU) 913/2010, který v čl. 14 odst. 5 nařizuje zachování rezervní kapacity pro ad hoc žádosti pro trasy mezinárodních nákladních vlaků. Dle názoru IDS by Úřad neměl rozhodnout, že Prohlášení 2021 je v rozporu se zákonem o dráhách.

## Stanovisko Úřadu:

- a) DOK delší než 30 dnů a postihující více než 50 % kapacity, splňující podmínky bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075.

Úřad především upozorňuje na nepřesnosti české verze přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075. V anglické verzi se v bodě 17 používá termín *type of service*, zatímco v české verzi se používá v jednom případě termín *druh dopravy* a ve zbývajících dvou *segment dopravy*. Dle názoru Úřadu je vhodnější termín *druh dopravy*, aby nedošlo k záměně s termínem *segment trhu* použitým v článku 32 a v bodu 1 přílohy VI Směrnice 2012/34/EU.

Podle bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 je provozovatel infrastruktury povinen stanovit kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy a zveřejnit tato kritéria ve zprávě o síti spolu s předběžným přidělením zbývajících kapacity jednotlivým druhům dopravy.

Dle názoru Úřadu v kapitole 4.5.1 Prohlášení 2021 předběžné přidělení zbývajících kapacity jednotlivým druhům dopravy uvedeno není. Z informace, že *bude přednostně zvažováno odebrání kapacity segmentu, jehož dočasné převedení na jiné způsoby dopravy nebo na odklonové tratě je provozně nejjednodušší a riziko trvalého přesunutí na méně ekologický druh dopravy je nejnižší* předběžné přidělení zbývajících kapacity jednotlivým druhům dopravy nelze dovodit. Navíc podle bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 po skončení konzultace, tj. s ohledem na bod 8 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 12 měsíců před začátkem platnosti jízdního řádu a v době vydání Prohlášení 2021, poskytne provozovatel infrastruktury na základě zpětné vazby od žadatelů dotčeným železničním podnikům orientační rozčlenění zbývajících kapacity podle druhu dopravy. Při takto nepřesně definovaných pravidlech lze těžko orientační rozčlenění zbývajících kapacity podle druhu dopravy stanovit. Kapitola 4.5.1 Prohlášení 2021 tedy neobsahuje podmínky omezování kapacity, které vyžaduje bod 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 a které se použijí při DOK splňující podmínky bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075. Podle § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách jsou povinnou součástí prohlášení o dráze podmínky omezení přidělené kapacity. Na základě výše uvedeného rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. 3a.

Úřad pro informaci dodává, že pro stanovení kritérií pro přetrasování vlaků je též nutno dodržet národní předpisy, pokud se nedostávají s přílohou Rozhodnutí (EU) 2017/2075 do rozporu.

b) DOK nesplňující podmínky bodu 17 přílohy:

Pro stanovení kritérií pro přetrasování vlaků v případě DOK, nesplňujících podmínky bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075, je nutno dodržet národní předpisy. Těmito předpisy je § 23b zákona o dráhách, podle kterého provozovatel dráhy postupuje takovým způsobem, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, za tímto účelem je oprávněn navrhnout spojení vlaků více dopravců.

Při omezení provozování dráhy se též postupuje podle § 21a vyhlášky 173/1995 Sb. Ustanovení § 21a odst. 5 vyhlášky 173/1995 Sb. uvádí, že v případě omezení provozování dráhy podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách se postupuje podle § 22 vyhlášky 173/1995 Sb. obdobně. Kapitola 4.5.1 Prohlášení 2021 neobsahuje podmínky omezení přidělené kapacity uvedené v § 23b zákona o dráhách a v § 21a a § 22 vyhlášky 173/1995 Sb., která se použijí při DOK nesplňující podmínky bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075. Podle § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách jsou povinnou součástí prohlášení o dráze podmínky omezení přidělené kapacity. Na základě výše uvedeného rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. 3b.

c) Společná pravidla pro všechna DOK:

Podle bodu 4 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 provozovatelé infrastruktury zajistí, aby mezinárodní trasy vlaků byly pokud možno zachovány i v průběhu dalších postupů. Podle názoru Úřadu dalšími postupy jsou myšleny nejen postupy přidělu kapacity, ale i postupy jejího odebírání v případě dočasného omezení kapacity. Jde o trasy, které jsou podle § 32 odst. 4 zákona o dráhách projednány společným koordinačním orgánem 11 měsíců před nabytím platnosti jízdního řádu. Ve vztahu právní závaznosti zachování těchto tras se Úřad odkazuje na svoje stanovisko pod bodem 1 a).

Podle článku 14 odst. 8 Nařízení (EU) 913/2010, „s výjimkou případů vyšší moci, včetně naléhavých a nepředvídaných prací nezbytných pro zajištění bezpečnosti, nesmí být vlaková trasa přidělená nákladnímu vlaku podle tohoto článku zrušena ve lhůtě kratší než dva měsíce před jízdou podle jízdního řádu, nedá-li dotčený žadatel s tímto zrušením svůj souhlas“. Pravidla pro odebírání kapacity uvedená v odst. druhém a třetím kapitoly 4.5.1 Prohlášení 2021 ustanovení o zákazu odebírání tras podle výše citovaného ustanovení neobsahují.

Kapitola 4.5.1 Prohlášení 2021 informaci o zohlednění mezinárodních tras neobsahuje. Dopravci provozující vlaky po mezinárodních trasách jsou tedy diskriminováni, jelikož mohou být omezeni na právu přednosti svých tras, kterou jim bod 4 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 umožňuje. Kapitola 4.5.1 Prohlášení 2021 ani neobsahuje informaci o zákazu odebírání kapacity za podmínek stanovených článkem 14 odst. 8 Nařízení (EU) 913/2010, čímž mohou být též omezeni na svých právech. Takovéto jednání je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

Kapitola 4.5.1 Prohlášení 2021 se nezmiňuje o podmínkách omezení přidělené kapacity uvedené v bodu 4 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 a neobsahuje podmínky zakazující odebrání přidělené kapacity dle článku 14 odst. 8 Nařízení (EU) 913/2010. Podle § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách jsou povinnou součástí prohlášení o dráze podmínky omezení přidělené kapacity. Na základě výše uvedeného rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. 3c.

Podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách se v případě, že je některá z částí prohlášení o dráze v rozporu se zákonem o dráhách, stanoví v rozhodnutí přiměřená lhůta, po jejímž uplynutí nelze takovou část použít. Kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras Prohlášení 2021 lze sice uvést do souladu se zákonem o dráhách prostou úpravou textace, avšak Úřad rozhodl, že poskytne Správě železnic časový prostor k tomu, aby mohla připravit potřebné podklady pro stanovení předběžných přidělení zbývající kapacity jednotlivým druhům dopravy pro DOK. Proto Úřad, s ohledem na lhůty uvedené v předchozích obdobných správních řízeních, stanovil lhůtu 90 dnů jako lhůtu přiměřenou

pro realizaci požadované úpravy. Po uplynutí této lhůty nelze část prohlášení specifikovanou ve výroku rozhodnutí použít.

K námitce RJ, že Správa železnic nezjedнала adekvátní náhradu nezákonných ustanovení v kapitole 4.5.1 ve smyslu Rozhodnutí Úřadu, Úřad uvádí, že Prohlášení 2020 není předmětem tohoto řízení.

Úřad nesouhlasí se Správou železnic, že maximálně konkretizovala podmínky při zachování nezbytně nutné míry obecnosti. Úřad souhlasí s tvrzením Správy železnic a IDS, že okolnosti každého DOK je nutno posuzovat s ohledem na konkrétní situaci. Předmětná DOK jsou již v době zveřejnění prohlášení o dráze známa a Správa železnic již tedy může tato pravidla ke konkrétním DOK do prohlášení o dráze zapracovat. Povinnost zveřejnit tato kritéria ve zprávě o síti spolu s předběžným přidělením zbývající kapacity jednotlivým druhům dopravy bod 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 Správě železnic ukládá. Pokud budou tato pravidla diskriminačně zvýhodňující některého ze žadatelů, lze je napadnout prostřednictvím ustanovení § 34e zákona o dráhách.

Napadená kapitola 4.5.1 Prohlášení 2021 se dle názoru Úřadu týká omezení kapacity, takže § 33 odst. 4 písmeno f) zákona o dráhách. Úřad připouští, že postupem podle bodu 17 přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 může být pro dopravu v závazku veřejné služby k dispozici méně kapacity, než by bylo při jejím novém přidělu podle § 34a odst. 5 zákona o dráhách. To však samo o sobě nezpůsobuje rozpor se zákonem 194/2010 Sb. Úřad dále nesouhlasí se Správou železnic, že rozhodnutí o provozování komerční osobní dopravy je jako manažerské rozhodnutí z provozních a obchodních omezení vyloučeno. Při stejné úvaze bychom vyloučili i dopravu nákladní.

Úřad nesouhlasí s tvrzením IDS, že redistribuce kapacity v režimu DOK nemá probíhat v rámci druhů dopravy, jelikož takovýto požadavek vychází z přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075.

Dle názoru Úřadu použití článku 14 odst. 5 Nařízení (EU) 913/2010 je podmíněno odůvodněnými potřebami trhu a navíc se týká přidělu kapacity do jízdního řádu. Proto nelze vyžadovat jeho zahrnutí do kapitoly 4.5.1 Prohlášení 2021.

### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí má podle ustanovení § 83 odst. 1 ve spojení s § 152 odst. 5 správního řádu účastník řízení právo podat rozklad ve lhůtě do 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po dni, kdy bylo rozhodnutí oznámeno. O podaném rozkladu rozhoduje předseda Úřadu. Rozklad se podává k předsedovi Úřadu, a to prostřednictvím Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, se sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1.

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 ustanovení § 27 odst. 2 správního řádu, zejména všem žadatelům dle čl. 3 odst. 19 směrnice 2012/34/EU.

Vyvěšeno dne: 31. 7. 2020

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu bude vyvěšeno od 31. 7. 2020 do 15. 8. 2020

#### Rozdělovník

#### **Účastníci řízení, jimž je ve správním řízení doručováno jednotlivě:**

- Doležal Ondřej, JUDr., advokát, Koliště 1912/13, 602 00 Brno 2
- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 70994234

**Ostatním účastníkům řízení je dle § 25 a § 144 doručováno veřejnou vyhláškou.**

#### **Dotčený orgán:**

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