



ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“), 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 o posouzení souladu prohlášení o dráze podle § 34e zákona o dráhách, jehož účastníky podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) jsou společnosti **CityRail, a.s.** IČO 24199010, se sídlem Magistrů 202/16, Michle, 140 00 Praha 4 (**dopravce**), a **Správa železnic, státní organizace**, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (**provozovatel infrastruktury**),

takto:

Úřad podle § 61 odst. 1 správního řádu ve spojení s § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách nařizuje toto předběžné opatření:

Společnosti **Správa železnic, státní organizace**, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, jako účastníku řízení a přidělci kapacity, **se ukládá po uplynutí lhůty 90 dnů od oznámení tohoto rozhodnutí zákaz používat:**

Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 a Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021, v účinném znění, **v rozsahu následujících článků dokumentu Popis zařízení služeb, č. j. 16396/2019-SŽDC-GR-O11**, v účinném znění:

- a) **článku 2.1 v části textu:** „*Správa železnic na jí provozovaných místech nakládky a vykládky poskytuje službu dlouhodobého použití místa nakládky a vykládky v souvislosti se žádostí o kapacitu dráhy do ročního jízdního řádu a jeho pravidelných změn (řádná žádost do jízdního řádu, pozdní žádost do jízdního řádu, žádost do změny jízdního řádu) a v souvislosti s dlouhodobými ad hoc žádostmi. Dopravce má v tomto případě rezervovanou kapacitu místa nakládky a vykládky pro nakládku a vykládku drážních vozidel včetně jejich odstavení od doby přistavení drážních vozidel v rámci pravidelné obsluhy do doby nakládky a/nebo vykládky a od doby nakládky a/nebo vykládky do doby odvezení drážních vozidel v rámci pravidelné obsluhy. Dopravce je povinen upřesnit své požadavky na kapacitu místa nakládky a vykládky v souladu se skutečným stavem nejpozději v pátek předchozího týdne na týden následující. Pokud tak, neučiní, Správa železnic bude jednat tak, jako by dopravce sdělil, že rezervovanou kapacitu místa nakládky a vykládku neplánuje využít a nabídne ji jiným zájemcům.*“;
- b) **článku 6.1.1 v části textu:** „*Kapacita místa nakládky a vykládky bude na základě podané žádosti dopravci rezervována na celé požadované období. Přidělení kapacity místa nakládky a vykládky bude provedeno až na základě upřesňující žádosti podané obdobným způsobem jako žádost nejpozději v pátek předchozího týdne na týden následující. Upřesňující žádost musí obsahovat kalendářní dny a časy, kdy dopravce skutečně plánuje využít kapacitu místa nakládky a vykládky. V ostatních dnech, kdy dopravce neplánuje využít kapacitu místa nakládky a vykládky bude rezervace kapacity zrušena a nabídnuta jiným dopravcům. Pokud dopravce v termínu předem upřesňující žádost nepodá, má se za to, že neplánuje využít kapacitu místa nakládky a vykládky a Správa železnic rezervaci kapacity zruší.*“;
- c) **článku 6.2.1 první odstavec včetně obou odrážek, končící textem:** „*Správa železnic rezervuje kapacitu pro dlouhodobé použití místa nakládky a vykládky za podmínky, že:*
 - *o žádost o dlouhodobé použití místa nakládky a vykládky navazuje na žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu a jeho pravidelných změn (řádná žádost do jízdního řádu, pozdní žádost do jízdního řádu, žádost do změny jízdního řádu) nebo na*

- dlouhodobou ad hoc žádost;
 - o po celou požadovanou dobu nebyla již rezervována kapacita jinému dopravci.“;
- d) **článku 6.2.1 druhý odstavec, první dvě odrážky:** „Správa železnic přidělí kapacitu pro dlouhodobé použití místa nakládky a vykládky za podmínky, že:
- o dopravce má již kapacitu rezervovanu dle předchozího odstavce;
 - o dopravce podal upřesňující žádost v souladu s ustanovením kapitoly 4.1.1.“
- e) **článku 6.2.1 čtvrtý odstavec:** „Při rezervaci kapacity místa nakládky a vykládky postupuje Správa železnic vůči všem dopravcům nediskriminačně. V případě konfliktů dvou a více žádostí se Správa železnic nejprve pokusí o dohodu s dopravci. V případě, že k dohodě nedojde, Správa železnic přednostně rezervuje kapacitu místa nakládky a vykládky tomu dopravci, který má přidělenou kapacitu dráhy a plánuje využití kapacity zařízení služeb ve větším rozsahu (delší časové období, větší počet cyklů apod.). V případě stejného rozsahu žádosti přednostně rezervuje kapacitu místa nakládky a vykládky tomu dopravci, který podal žádost dříve.“;
- f) **článku 6.2.1 pátý odstavec:** „Správa železnic se smí při koordinaci žádostí dle předchozího bodu v nezbytné míře odchýlit od požadovaného rozsahu kapacity místa nakládky a vykládky, pokud je to vhodné pro efektivnější využití kapacity, přitom však dbá, aby byl zachován účel, pro který je kapacita místa nakládky a vykládky dopravcem požadována. Je-li to účelné a technicky možné, může Správa železnic přidělit (rezervovat) kapacitu místa nakládky a vykládky současně více dopravcům. V takovém případě má Správa železnic právo určit technologii spolupráce mezi dopravci a požadovat technické zajištění této spolupráce (např. přítomnost hnacího vozidla pro posun drážními vozidly).“;
- g) **článku 6.2.2 třetí odrážka následující po prvním odstavci:** „po celou požadovanou dobu nebyla již rezervována nebo přidělena kapacita jinému dopravci.“

Odůvodnění

Úřad příslušný k rozhodnutí, zda některá z částí zveřejněného prohlášení o dráze není v rozporu se zákonem o drahách dle § 34e zákona o drahách, obdržel dne 22. dubna 2020 návrh právnické osoby **CityRail, a.s., IČO 24199010, se sídlem Magistrů 202/16, Michle, 140 00 Praha 4**, (dále jen „CR“ a „podání CR“) podle § 34e zákona o drahách na přezkoumání a posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 (dále jen „Prohlášení 2020“) se zákonem o drahách, konkrétně souladu Popisu zařízení služeb, č. j. 16396/2019-SŽDC-GR-O11, ve znění změny č. 4 účinné od 1. 4. 2020, který obsahuje podrobné informace nezbytné pro přístup k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou, se zákonem o dráhách (dále jen „Popis zařízení služeb“) a dále návrh na vydání předběžného opatření v téže věci. Popis zařízení služeb je součástí prohlášení o dráze podle § 33 odst. 3 písm. l) zákona o dráhách (podmínky poskytování služeb prostřednictvím zařízení služeb dostupných z určené dráhy, cenu za poskytnutí těchto služeb a cenu za užití vlečky sloužící k napojení zařízení služeb, podle údajů poskytnutých provozovatelem zařízení služeb nebo vlečky), jeho zveřejnění může být provedeno v souladu s § 33 odst. 6 zákona o dráhách (údaje lze nahradit odkazem na místo, kde se s nimi lze seznámit způsobem umožňujícím dálkový přístup).

Úřad vyzval dopisem č. j. UPDI-1681/20/ND, ze dne 23. 4. 2020 společnost CR k zaplacení správního poplatku a usnesením č. j. UPDI-1696/20/ND ze dne 24. 4. 2020 řízení do jeho uhrazení přerušil. Poplatek byl uhrazen. Úřad dopisem ze dne 27. 4. 2020, č. j. UPDI-1683/20/ND, oznámil účastníkům řízení zahájení řízení a výzvou č. j. UPDI-1743/20/ND, ze dne 29. 4. 2020 vyzval Správu železnic, státní organizaci (dále jen „Správa železnic“), aby se k návrhu vyjádřila. Dále Úřad dopisem č. j. UPDI-1742/20/ND, ze dne 29. 4. 2020 vyzval CR, aby doložila doklady o žádostech o přidělení kapacity, kterým nebylo vyhověno. Rozhodnutím č. j. UPDI-1754/20/ND, ze dne 4. 5. 2020 Úřad zamítl návrh CR na vydání předběžného opatření.

Správa železnic se vyjádřila dopisem č. j. 29242/2020-SŽ-GR-O5, ze dne 7. 5. 2020. Společnost CR doplnila požadované doklady a k řízení se též vyjádřila společnost ČD Cargo, a.s., IČO 28196678, se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 (dále jen „ČD Cargo“). Úřad dále dopisem č. j. UPDI-2259/20/ZA, ze dne 5. 6. 2020 vyzval Správu železnic, aby doplnila informace o rezervované kapacitě a jejím využití v příslušných stanicích a dodala sešitové jízdní řády na souvisejících tratích. Správa železnic doplnila

požadované informace dopisem č. j. 39751/2020-SŽ-GŘ-O5, ze dne 19. 6. 2020. Úřad dále vyzval dopisem č. j. UPDI-2491/20/ZA, ze dne 24. 6. 2020 CR, aby vysvětlila rozdíl mezi požadovanou a přidělenou kapacitou. Jelikož Správa železnic uvedla, že sešitové jízdní řády se již nevydávají, vyzval ji Úřad dopisem č. j. UPDI-2505/20/ZA, ze dne 26. 6. 2020 k doplnění jízdních řádů ročních tras nákladních a lokomotivních vlaků, a ke zdůvodnění na jakém základě Správa železnic zařadila koleje pro nakládku a vykládku mezi zařízení služeb. Správa železnic na výzvu odpověděla a zaslala požadované jízdní řády dopisem č. j. 43894/2020-SŽ -GŘ-O5, ze dne 7. 7. 2020. CR na výzvu odpověděla dopisem č. j. 30/2020, ze dne 8. 7. 2020.

Následně Úřad zahájil řízení z moci úřední ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 se zákonem o dráhách, v rozsahu Popisu zařízení služeb a dopisem č. j. UPDI-2266/20/GP, ze dne 10. 6. 2020, zahájení účastníkům oznámil. Poté Úřad obě řízení spojil usnesením č. j. UPDI-2573/20/ZA, ze dne 2. 7. 2020 a vyrozuměl o tom účastníky dopisem č. j. UPDI-2587/20/ZA, ze dne 3. 7. 2020.

Úřad dále dopisem č. j. UPDI-3100/20/ZA, ze dne 19. 8. 2020 oznámil ukončení dokazování a vyzval účastníky, aby se vyjádřili k podkladům pro rozhodnutí.

Dne 14. 7. 2020 vydala Správa železnic změnu č. 5 Popisu zařízení služeb Železniční stanice - provozní součást Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí č. j. 45885/2020-SŽDC-GŘ-O5, kterou se aktualizuje seznam zařízení služeb. V souvislosti s tímto řízením, zde byla změněna délka pro manipulaci u koleje 13, žst. Světlá nad Sázavou z 220 m na 190 m. Úřad v tomto řízení vycházel z původní délky, ke které se přihlíželo při přidělení kapacity.

Dne 13. 8. 2020 vydala Správa železnic změnu č. 6 Popisu zařízení služeb Železniční stanice – provozní součást Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí č. j. 53431/2020-SŽ-GŘ-O5, která je účinná od 15. 9. 2020. Tato změna se dotýká předmětu řízení okrajově a nemá vliv na výsledek vedeného řízení.

Kompetence Úřadu

Námítky CR

CR uvádí, že podmínky poskytování služeb prostřednictvím zařízení služeb jsou obsahovou náležitostí prohlášení o dráze stanovenou § 33 odst. 3 písm. l) zákona o dráhách. S ohledem na § 33 odst. 6 zákona o dráhách Prohlášení 2020 v kapitole 5.3 obsahuje odkaz na pravidla zveřejněná na Portále provozování dráhy (tedy internetové stránce Správa železnic), na která je nutno nahlížet jako na součást Prohlášení 2020. Na této stránce je uveden dokument obsahující podmínky poskytování služeb pod názvem „Popis zařízení služeb Železniční stanice – provozní součást Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí“ ve znění změny č. 1 účinné od 1. 11. 2019, změny č. 2 účinné od 1. 1. 2020, změny č. 3 účinné od 15. 1. 2020 a změny č. 4 účinné od 1. 4. 2020, pod č. j. 16396/2019-SŽDC-GŘ-O11, a Úřad má pravomoc jej přezkoumat.

Vyjádření ČD Cargo

Podle názoru ČD Cargo Úřad není oprávněn k přezkoumání zákonnosti Popisu zařízení služeb ani na základě zákona o dráhách, ani na základě prováděcího nařízení komise (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (dále jen „nařízení (EU) 2017/2177“). ČD Cargo nesouhlasí s právním výkladem CR, že se na Popis zařízení služeb musí nahlížet jako na Prohlášení 2020. Provozovatelem takového zařízení služeb může být osoba odlišná od Správy železnic. Ta je pak povinna zpracovat popis zařízení služeb minimálně v rozsahu stanovém v nařízení (EU) 2017/2177. Neexistuje spojitost mezi § 33 odst. 3 písm. l) zákona o dráhách a povinným popisem zařízení služeb podle nařízení (EU) 2017/2177, jelikož obsah prohlášení o dráze byl rozšířen novelou zákona o dráhách č. 319/2016 Sb., zatímco nařízení (EU) 2017/2177, které zavedlo popis zařízení služeb, bylo přijato Komisí (EU) až dne 22. 11. 2017.

Jelikož CR ve svém podání nepožaduje přezkoumání odepření přístupu k zařízení služeb a nesplňuje další náležitosti, nelze v tomto řízení rozhodovat ani podle § 23d odst. 4 zákon o dráhách. ČD Cargo napadá, že pro nepřislušnost Úřadu nemůže být rozhodnuto ve věci samé a řízení by mělo být zastaveno.

Stanovisko Úřadu

Úřad souhlasí s CR, že Popis zařízení služeb je součástí prohlášení o dráze. Podle § 33 odst. 3 písm. l) zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahuje podmínky poskytování služeb prostřednictvím zařízení služeb dostupných z určené dráhy a cenu za poskytnutí těchto služeb § 33 odst. 6 zákona o dráhách mohou být údaje podle písm. l) zveřejněny mimo vlastní prohlášení o dráze způsobem umožňujícím dálkový přístup. Popis zařízení služeb svým obsahem a způsobem zveřejnění obě podmínky splňuje.

Komise přijala nařízení (EU) 2017/2177 na základě článku 13 (9) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“), jehož obsahem jsou podmínky přístupu ke službám. Zatímco směrnice měla transpoziční lhůtu 16. 6. 2015, o vydání nařízení (EU) 2017/2177 rozhodovala Komise až na základě zkušenosti regulačních úřadů a provozovatelů zařízení služeb. Podmínky přístupu ke službám je pak provozovatel zařízení služeb povinen podle článku 27 (2) a bodu 6. přílohy IV. směrnice 2012/34/EU zapracovat do prohlášení o dráze. Provozovatel zařízení služeb byl údaje obsažené v Popisu zařízení služeb povinen zveřejnit již před vydáním nařízení (EU) 2017/2177. Toto nařízení obsah a formu těchto informací pouze upřesňuje a nové povinnosti nezavádí. Z tohoto důvodu a s ohledem na § 34e zákona o dráhách je Úřad oprávněn posuzovat soulad Popisu zařízení služeb s tímto zákonem.

Zařazení nakládkových míst mezi zařízení služeb

Stanovisko Úřadu

Předpisy ČR

Podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách jsou zařízením služeb železniční stanice, zastávka, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která jsou jejich provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb. Podle § 3 odst. 1 písm. k) vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“) jsou provozní součástí železniční stanice místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí. Podle § 2 též vyhlášky provozovatel dráhy zajistí dopravci na základě smlouvy o provozování drážní dopravy přístup ke službám souvisejícím s použitím dráhy a provozem drážního vozidla v rozsahu přílohy též vyhlášky. Podle jejího bodu 5 je součástí dráhy železniční svršek a komunikace pro přepravu věcí včetně dopravních ploch.

Předpisy EU

Podle přílohy II. směrnice 2012/34/EU jsou zařízeními služeb mimo jiné nákladní terminály i osobní nádraží. Podle přílohy I. směrnice 2012/34/EU je součástí infrastruktury železniční svršek, dále nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží (též na osobních nádražích a nákladních terminálech) i přístupové komunikace pro cestující a zboží.

Zařazení do kategorie

Správa železnic v článku 2.1 Popisu zařízení služeb upozornila, že zatímco vlastní koleje pro nakládku a vykládku provozuje sama Správa železnic, v některých případech je odlišné vlastnictví příslušné manipulační plochy. V těch případech Správa železnic nepřiděluje kapacitu této provozní součástí zařízení služeb železniční stanice. Správa železnic navíc sama uvedla že, zařadila jak koleje pro nakládku a vykládku, tak manipulační plochu, do kategorie služeb s ohledem na § 3 odst. 1 písm. k) vyhlášky č. 76/2017 Sb.

Správa železnic tedy vyložila § 3 odst. 1 písm. k) vyhlášky č. 76/2017 Sb. tak, že místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí v sobě zahrnují jak koleje pro nakládku a vykládku, tak související manipulační plochu. O správnosti takového výkladu Úřad pochybuje. Dle názoru Úřadu jsou všechny koleje železniční stanice součástí dráhy, pokud nejsou explicitně zařazeny do zařízení služeb (např. kolejiště pro sestavování vlaků a posun drážních vozidel, odstavné koleje). Tomuto výkladu pak nasvědčuje i bod 5 Přílohy vyhlášky č. 76/2017 Sb. I z hlediska směrnice 2012/34/EU jsou koleje pro nakládku a vykládku stále součástí železničního svršku, a to přesto, že jsou součástí železničních stanic. Tyto železniční stanice slouží jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Mohly by naplňovat znak nákladního terminálu. Těžko by mohly naplňovat znak osobního nádraží. Sice jsou součástí nádraží, které slouží jak pro osobní, tak pro nákladní

dopravu, samotné koleje pro nakládku a vykládku však osobní dopravě neslouží. Ani podle směrnice 2012/34/EU není zařazení těchto kolejí do zařízení služeb úplně jednoznačné.

Manipulační plocha pro nakládku je pak podle vyhlášky č. 76/2017 Sb. provozní součástí železniční stanice. Pak by bylo logické, aby pravidla přístupu k manipulačnímu místu a související koleji pro nakládku a vykládku byla stejná. To by nasvědčovalo výkladu, že i koleje pro nakládku a vykládku jsou zařízením služeb.

Manipulační plocha pro nakládku je pak z hlediska přílohy I. směrnice 2012/34/EU rampou pro nakládku zboží, tedy součástí infrastruktury. Zde shledává Úřad odlišnost transpozice směrnice 2012/34/EU do přílohy vyhlášky č. 76/2017 Sb., kde rampy pro nakládku zboží (též na osobních nádražích a nákladních terminálech) uvedeny nejsou.

Zahrnutí míst nakládky pod pravidla přístupu ke dráze nebo přístupu k zařízení služeb má naprosto zásadní vliv na rozhodování o předmětu tohoto řízení. Rozhodnutí ve správním řízení v této věci závisí na výkladu právních norem práva Evropské unie, a to směrnice 2012/34/EU.

Zdůvodnění vydání předběžného opatření namísto rozhodnutí ve věci

Úřad před vydáním konečného rozhodnutí ve věci samé považuje za nutné rozhodnout, zda místa nakládky a vykládky jsou zařízením služeb, nebo součástí dráhy. Tato předběžná otázka se však týká výkladu unijního práva, zejména směrnice 2012/34/EU. Dle čl. 267 Smlouvy o fungování Evropské unie vyvstane-li taková otázka před soudem členského státu, může tento soud, považuje-li rozhodnutí o této otázce za nezbytné k vynesení svého rozsudku, požádat Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „SDEU“) o rozhodnutí o této otázce. Regulační subjekt je při svém rozhodování dle čl. 56 směrnice 2012/34/EU chápán judikaturou SDEU jako soud oprávněný pokládat předběžné otázky.

Úřad se rozhodl požádat SDEU o rozhodnutí o předběžné otázce a dle § 64 odst. 1 písm. c) správního řádu řízení přerušit. Lze předpokládat, že rozhodování SDEU bude trvat více než rok a účastníkům řízení však již nyní vzniká závažná újma, která se čekáním na rozhodnutí SDEU o předběžné otázce ještě prohloubí. Z důvodu jejího předcházení se Úřad v souladu s § 61 odst. 1 správního řádu rozhodl zatím upravit poměry účastníků řízení, a to do té doby než SDEU rozhodne o předběžné otázce a Úřad bude moci vydat konečné rozhodnutí ve věci.

Při takovémto rozhodování je nutno vyjít ze skutečnosti, že Úřad neprokázal rozpor se zákonem o dráhách v zařazení manipulačních ploch a kolejí pro nakládku a vykládku do kategorie služeb. Posouzení, zda je zákon souladný s unijním právem pak je úlohou SDEU, na který se Úřad z tohoto důvodu obrací. Úřad tedy posoudil podle § 34e zákona o dráhách příslušné články prohlášení o dráze, přičemž získal důvodné pochybnosti o jejich souladu se zákonem o dráhách a zatím rozhodl o tom, že je Správa železnic nemůže použít. Po vydání rozhodnutí SDEU bude Úřad v řízení pokračovat a vydá rozhodnutí ve věci samé podle § 34e zákona o dráhách.

Pravidla rezervace a jejich nezákonnost

Popis rezervace a přidělu kapacity

Námítky CR

CR namítá, že podle článku 2.1 Popisu zařízení služeb se dopravci rezervuje kapacita místa nakládky a vykládky (dále jen „nakládkové místo“) pro nakládku a vykládku drážních vozidel, včetně související manipulace v rámci pravidelné obsluhy. Dopravce upřesní své požadavky nejpozději v pátek na následující týden (dále jen „týdenní upřesnění“). Nepotvrzení požadavků vede k uvolnění rezervace pro jiné zájemce. Podle článku 6.1.1 Popisu zařízení služeb se kapacita nakládkového místa rezervuje na celé požadované období. K přidělení kapacity dojde až na základě týdenního upřesnění. To pak musí obsahovat dny a časy plánovaného využití nakládkového místa.

V souladu s článkem 6.2.1 Správa železnic podmiňuje rezervaci kapacity pro dlouhodobé použití nakládkového místa, pokud již nebyla rezervována jinému dopravci, žádostí o přidělení kapacity dráhy do

ročního jízdního řádu nebo dlouhodobou ad hoc žádostí. Správa železnic pak přidělí kapacitu pro dlouhodobé použití pouze po předchozí rezervaci a podání týdenního upřesnění. V případě konfliktů při rezervaci se Správa železnic nejprve pokusí o dohodu, při jejím neúspěchu přednostně rezervuje kapacitu nakládkového místa dopravci s kapacitou dráhy většího rozsahu. Při stejném rozsahu rozhoduje datum podání žádosti. Správa železnic se smí při koordinaci žádostí odchýlit od požadavku dopravce, pokud je to efektivnější. Správa železnic může přidělit (rezervovat) kapacitu nakládkového místa současně více dopravcům a současně určit technologii jejich spolupráce.

Příděl kapacity ad hoc je omezen třetí odrážkou článku 6.2.2 Popisu zařízení služeb, podle které po celou požadovanou dobu nesmí být již dříve rezervována nebo přidělena kapacita jinému dopravci.

Nezákonnost rezervace

Námítky CR

CR shledává rozpor v jednání Správy železnic se zákonem o dráhách v souvislosti podmínkami přístupu k zařízení služeb zejména v tom smyslu, že Správa železnic stanovením pravidel přístupu k zařízení služeb ve smyslu čl. 4 nařízení (EU) 2017/2177 a § 33 odst. 3 písm. l) zákona o dráhách, jimiž jsou místa pro nakládku a vykládku věcí, založila přímý rozpor těchto pravidel s nařízením (EU) 2017/2177, zejména tím, že zavedla nezákonně institut rezervace, prostřednictvím kterého podmínila umožnění přístupu k zařízení služeb. Nezákonnou rezervací kapacity jednomu žadateli, aniž by došlo k jejímu přidělení, pak znemožňuje užití zařízení služeb ostatním žadatelům. Ti mohou získat přístup pouze v souvislosti s týdenním upřesněním nebo vzdáním se rezervace původním žadatelem.

Podle CR institut rezervace kapacity zařízení služeb je mimo rámec kogentních norem práva, neboť jeho aplikací dochází k odepření (zamítnutí) přístupu k zařízení služeb v případech zákonem neurčených. Žadatel dále upozorňuje, že regulační orgán může postupem dle čl. 14 nařízení (EU) 2017/2177 při posuzování stížnosti brát v úvahu i životaschopnost obchodního modelu provozovatele zařízení služeb.

Institut rezervace kapacity a týdenního upřesnění omezuje přidělení kapacity zařízení služeb v režimu ad-hoc na termín jednoho týdne. Žadatel, jenž nedisponuje předběžnými rezervacemi, je ve značné konkurenční nevýhodě vůči **jinému žadateli, jemuž kapacita zařízení služeb není přidělena**, avšak toliko rezervována.

Správa železnic v čl. 6.2.1 Popisu zařízení služeb stanovila podmínky pro přidělení kapacity pro dlouhodobé použití nakládkového místa v rozporu s čl. 13 nařízení (EU) 2017/2177, čímž znemožnila přístup k zařízení služeb dalším žadatelům. Přístup byl znemožněn, aniž by nastaly skutečnosti zakládající právo provozovatele zařízení služeb k jeho zamítnutí podle § 23d odst. 3 zákona o dráhách.

Vyjádření Správy železnic

Rezervace kapacity jako speciální případ udělení práv přístupu k zařízení služeb byla zavedena za účelem koordinace dlouhodobých a ad hoc žádostí. Hlavní důvody zavedení a použití rezervace jsou dlouhodobé žádosti o kapacitu zařízení služeb, které jsou spojené zejména s vytvořením svozového a rozvozevého systému jednotlivých vozových zásilek nebo pro účely pravidelných přeprav, kdy dopravce potřebuje mít záruku použití zařízení služeb místo nakládky a vykládky pro přepravu věcí. V rámci takového systému však není možno jednoznačně na celý rok dopředu sdělit, který konkrétní den bude v konkrétním místě provedena nakládku nebo vykládku, a přesto musí mít dopravce možnost nabídnout dlouhodobě svým zákazníkům jistotu možnosti nakládky nebo vykládky. Takový dopravce má k daným místům nakládky a vykládky přiděleny trasy vlaků, která tato místa obsluhují.

Rezervace dává žadateli dlouhodobou jistotu kapacity zařízení služeb, avšak za cenu nutnosti termínu pro vzdání se takových práv 48 hodin až 9 dní předem. Standardní lhůta pro vzdání se kapacity je Popisem zařízení služeb stanovena na 24 hodin, takže systém rezervací je pro dopravce výhodnější. Případný režim přidělení kapacity s ohledem na pořadí žádostí by CR na jeho právech omezil ještě více. Přestože systém rezervací ukládá jejich držitelům vyšší míru povinnosti, tak jej respektují. Systém rezervací nepřináší prospěch Správě železnic, ale řeší ne zcela výhodný stav založený právní úpravou.

Při zákazu použití rezervace kapacity zařízení služeb navázané na přidělenou kapacitu dráhy by Správa železnic musela považovat rezervace za potvrzené a kapacita by byla odříkána až 24 hodin předem. Držitelé rezervace kapacity totiž podali žádosti v souladu s platnou legislativou a Popisem zařízení služeb a tak nabyli práv přístupu k zařízení služeb. Ta jim již nelze odejmout z důvodu nesprávného označení nabízeného produktu. Koordinačním postupem lze přidělenou kapacitu odebrat pouze se souhlasem jejího držitele.

Pojem „rezervace kapacity“ uvedený v Popisu zařízení služeb je třeba chápat jako speciální případ udělení práva přístupu ve smyslu nařízení (EU) 2017/2177. *Rezervace kapacity*, stejně jako přidělení kapacity v případě ad hoc žádostí je ve své podstatě přidělením práva přístupu ve smyslu nařízení (EU) 2017/2177. Pro rezervovanou i pro přidělenou kapacitu platí stejné podmínky, což Správa železnic dokládá odkazem na kapitoly 6.1.3 a 6.2.1 Popisu zařízení služeb.

K porušení předpisů a omezení práv nedochází, s výjimkou drobného systémového zvýhodnění dopravců, jako je CR, dřívějším sdělením o nevyužití kapacity. Podle článku 11 nařízení (EU) 2017/2177 se kritéria přednosti stanová při vzniku kolizí.

Vyjádření ČD Cargo

Podle ČD Cargo je rezervační systém pro poskytnutí služby dlouhodobého použití zařízení služeb, tedy nakládkového místa pro nakládku a vykládku drážních vozidel včetně jejich odstavení, ze strany Správy železnic nastaven transparentně a nediskriminačně.

Dopravce pro své poskytování služeb potřebuje dlouhodobé plánování a zajištění kapacity jak dráhy, tak zařízení služeb, která jsou nezbytná pro obsluhu přepravy. To vychází i z bodu 10 preambule a čl. 7 nařízení (EU) 2017/2177, které předpokládají soulad plánovaných tras vlaků a plánovaných časů v zařízení služeb za účelem hladkého a účinného provozu vlaků. S ročními lhůtami pro předkládání žádostí rovněž počítá v čl. 9 odst. 4 nařízení (EU) 2017/2177. Na požadovanou symbiózu kapacity dráhy a zařízení služeb přistoupila i Správa železnic tím, že k přidělené kapacitě dráhy rezervuje také kapacitu zařízení služeb. Týdenním upřesněním je pak zabezpečena nabídka dalším dopravcům.

Dojde-li ke konfliktu dvou nebo více žádostí, pokusí se Správa železnic nejprve o dohodu s dopravci. Pravidla přednosti v případě neshody s dopravci jsou zcela v souladu s nařízením (EU) 2017/2177, které v bodu 14, 15 preambule a v čl. 10, 11 požadují a definují koordinaci a použití kritérií přednosti. Pravidla přednosti stanovená Správou železnic nejsou požadavky na nákup jiné služby podle čl. 8 odst. 2 nařízení (EU) 2017/2177.

Zrušení rezervace kapacity pro dlouhodobé použití zařízení služeb povede ke zhroucení celého železničního systému, jelikož pro poskytování železničních služeb je dlouhodobé plánování nezbytné.

Stanovisko Úřadu

Úřad souhlasí s CR, že podle článku 10 nařízení (EU) 2017/2177 zajišťuje provozovatel přístup k zařízení služeb prostřednictvím přidělení kapacity zařízení služeb a pojem rezervace kapacity nezná. Pokud žadatel požádá o přístup k zařízení služeb, provozovatel zařízení služeb může podle článku 13 nařízení (EU) 2017/2177 zamítnout přístup pouze po provedené koordinaci. Koordinace se podle čl. 10 odst. 1 nařízení (EU) 2017/2177 provádí, pokud je žádost o přístup v rozporu s jinou žádostí nebo se týká již přidělené kapacity zařízení služeb. Z uvedených dvou ustanovení vyplývá, že zamítnutí přístupu z důvodů rezervací je v rozporu s nařízením (EU) 2017/2177. Obsahem všech textů uvedených ve výroku pod písmeny a) – g) (dále jen „sporné texty“) je rezervace kapacity míst nakládky a vykládky. Úřad osvědčil skutečnosti uvedené v návrhu a zjistil, že sporné texty umožňují provozovateli služeb zamítnout žadateli přístup v rozporu s nařízením (EU) 2017/2177. Takovýto postup je vůči žadateli diskriminační. Podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách poskytuje provozovatel zařízení služeb prostřednictvím zařízení služeb tyto služby nediskriminačním způsobem. Úřad získal oprávněné pochybnosti o tom, zda sporné texty jsou v souladu s § 23d odst. 1 zákona o dráhách. Vzhledem k tomu, že je nutno prověřit zařazení nakládkových míst mezi zařízení služeb a je nutno do doby vydání předběžného stanoviska SDEU zatímne upravit poměry účastníků, rozhodl Úřad podle § 61 odst. 1, ve spojení s § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách tak, jak je uvedeno ve výroku.

K námitce CR o posuzování životaschopnosti obchodního modelu provozovatele zařízení služeb Úřad uvádí, že se týká až procesu přidělu kapacity služeb, a nikoliv posuzování prohlášení o dráze.

Úřad není přesvědčen, že zrušením rezervace dojde ke zhroucení trhu, jak namítá ČD Cargo. Takový krok musí být spojen s dalšími opatřeními, které povedou k efektivnějšímu hospodaření s kapacitou zařízení služeb.

K námitce Správy železnic, že rezervace upravuje standardní lhůtu pro vzdání se kapacity, Úřad uvádí, že standardní lhůta je stanovena Popisem zařízení služeb a její délka je v kompetenci Správy železnic. Ta může pro nakládková místa stanovit lhůtu odchylně, například tak, aby v souladu se sankcemi za nevyužitou nebo odřeknutou přidělenou kapacitu podle článku 6.4.1, resp. Přílohy „C“ část D Prohlášení 2020 činila 30 dní.

K námitce Správy železnic, že zákazem použití rezervace kapacity zařízení služeb nepůjde odejmout kapacitu a stav se pro dopravce ještě zhorší, Úřad uvádí, že Správa železnic musí zajistit přiděl takového rozsahu kapacity, který odpovídá přidělené kapacitě dráhy, a nikoliv zarezervovat veškerou požadovanou kapacitu na celý rok. Povinnost řešit kolize za účelem vyhovění žádostem provozovateli služeb ukládá článek 10 odst. 3 nařízení (EU) 2017/2177.

Úřad nesouhlasí s námitkou Správy železnic, že rezervace je speciální případ udělení práva přístupu. Nařízení (EU) 2017/2177 zná pojem přidělení kapacity. Správa železnic má povinnost koordinovat žádosti s kapacitou již přidělenou a nikoliv rezervovanou. Veškerá pravidla platí pro přiděl, a nikoliv pro rezervaci, a nejsou tedy vymahatelná. Dle názoru Úřadu nahrazení pojmu přidělení kapacity pojmem rezervace a dává provozovateli prostor pro volné uvážení, které může vést k diskriminaci žadatelů, ve smyslu článku 56 odst. 2 směrnice 2012/34/EU. Takovéto jednání není přípustné. Úřad připouští, že je obtížné odhadnout na rok dopředu konkrétní přepravy. To ale nemůže opravňovat dopravce, aby zarezervoval veškerou kapacitu na rok dopředu. Úřad připouští, že samotné nahrazení rezervace vlastním přidělem bez přijetí souvisejících opatření může situaci zhoršit. Je nutno zajistit takový přiděl, aby kapacita skutečně odpovídala přidělené kapacitě dráhy a době nakládky.

Nezákonná druhotná koordinace

Námítky CR

CR pro ilustraci nezákonnosti nastíněných pravidel doložil následující doklady:

- žádosti o dlouhodobé přidělení kapacity zařízení služeb pro období po změně jízdního řádu 2019/2020, tedy od 14. 6. 2020 do konce platnosti jízdního řádu 2019/2020 adresované Správa železnic provozním obvodům Jihlava, Tábor, České Budějovice a Plzeň

- zamítnutí žádostí č. j. 15757/2020-SŽ-OR BNO-NŘP a č. j. 11340/2020-SŽ-OR PLZ-ÚŘP, obě ze dne 28. 4. 2020, z důvodů již dříve přidělených rezervací;

CR dále zaslala snímky obrazovek zachycující následně zamítnuté rezervace aplikací KAZAS. U nich neproběhl ze strany Správa železnic ani žádný pokus o koordinaci, CR byla pouze informována o zamítnutí automaticky generovanou zprávou elektronické pošty. Jiné důkazy KAZAS neumožňuje žadateli pořídit. Proto CR navrhuje Úřadu vyžádání dalších důkazů po Správě železnic.

V obou případech došlo k jednání s držitelem rezervací, ovšem bez jakéhokoli výsledku či návrhu úpravy vzájemných vztahů (např. částečným vyhověním žádosti s omezením na určité dny, délku koleje či časové vymezení), přičemž se nepostupovalo podle nařízení (EU) 2017/2177, nýbrž podle metodiky stanovené v popisu zařízení služeb.

Správa železnic v doložených podkladech odkazuje CR k přímému jednání s dopravci s tím, že se bude podílet na další koordinaci až v horizontu 1-2 týdnů před předpokládaným využitím zařízení služeb. Taková koordinace je dle CR nejen v rozporu s vlastním Popisem zařízení služeb ale i s nařízením (EU) 2017/2177. Delegováním svojí povinností koordinace na žadatele, kteří jsou spolu vzájemně v kolizi, Správa železnic fakticky nutí žadatele prezentovat si navzájem své obchodní strategie. CR zná i případy, kde došlo k ovlivnění vztahů mezi dopravci a jejich obchodními partnery.

Takto vzniká druhotná koordinace. Při ní je rozhodujícím faktorem stanovisko držitele rezervací, tedy jiného dopravce, nikoli stanovisko přidělcce kapacity. Existence rezervace a podmínka souhlasu držitele rezervace nemůže být důvodem odmítnutí přidělení kapacity zařízení služeb nakládkového místa.

Vyjádření Správy železnic

Dle názoru Správy železnic není z podání jasné, v čem spatřuje CR nezákonnost. Dle Správy železnic je text čl. 6.2.1 komplexní a v odstavci třetím obsahuje úpravu procesu koordinace vyjádřenou slovy „*pokusí se o dohodu mezi dopravci*“. Přidělenou kapacitu nelze odebrat. Odstavec 3 článku 6.2.1 plně respektuje požadavek dle čl. 10 odst. 1 a 11 nařízení (EU) 2017/2177. Jelikož jsou podmínky nastaveny jednotně, nemůže být některý subjekt diskriminován.

Stanovisko Úřadu

Podle čl. 10 odst. 1 nařízení (EU) 2017/2177 obdrží-li provozovatel zařízení služeb žádost, jež je v rozporu s jinou žádostí nebo se týká již přidělené kapacity zařízení služeb, pokusí se zajistit nejlepší možné uspokojení všech žádostí pomocí diskuze a koordinace s dotčenými žadateli. V čl. 6.2.1 Popisu zařízení služeb se koordinace předpokládá při rezervaci kapacity. Článek 6.2.2 předpokládá koordinaci pouze při konfliktu 2 a více žádostí a nikoliv koordinaci mezi rezervovanou kapacitou (přidělenou kapacitou) a novou žádostí. Úřad zde shledává rozpor s nařízením (EU) 2017/2177 spočívající v tom, že rezervaci kapacity nařízení nezná a koordinace probíhá při rezervaci kapacity pro dlouhodobé použití, a nikoli při přidělu.

K námitce CR ve věci delegace koordinace ze Správy železnic na žadatele Úřad uvádí, že takovéto jednání není v Popisu zařízení služeb upraveno, takže jej nemůže v rámci tohoto řízení posoudit. Ve skutečnosti již nejde o koordinaci, ale o žádost, aby se dopravce dobrovolně vzdal neoprávněně rezervované kapacity, kterou mu již odebrat nelze. Takovýto postup je důkazem nesprávného postupu při rezervaci veškeré kapacity bez ohledu na přidělenou kapacitu dráhy.

Kapacita zařízení služeb

Stanovisko Úřadu

Nestanovení časového limitu nakládky a vykládky

Správa železnic nestanovila časový limit provedení nakládky a vykládky. Tento limit stanovil pro své přepravce např. dopravce ČD Cargo, který má kapacitu nakládkových míst přidělenou. ČD Cargo řeší limit pod bodem 2.16.7, v kapitole 2.16 Pobyť vozu při nakládce nebo vykládce předpisu Smluvní přepravní podmínky č. j.: 412/2014-O7/2, ve znění účinném od 01. 01. 2020 vydaném pod č. j. 2668-2019-O7. Zde se uvádí, že *poplatek za pobyt vozu se nepočítá, je-li vůz přepravcem přichystán k odsunu nejpozději obsluhou stanovenou nebo sjednanou v době, kdy uplyne 24. hodina jeho pobytu na manipulačním místě*. Na to navazuje i předpis TARIF ČD Cargo, a.s. č. j.: 1778-2019-O7, účinnost od 01. 01. 2020, který stanovuje pod položkami 50.05 a 50.21 poplatek za pobyt vozu poskytnutého při ložné manipulaci v od 25. hodiny od přichystání vozu k ložné manipulaci.

Uvedené předpisy jsou zpracovány na základě § 31 nařízení vlády č. 1/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu a zveřejněny na internetové stránce ČD Cargo:

https://www.cdcargo.cz/documents/10179/61666/SPP_0_text.pdf/3ff445e5-6367-448e-93eb-94c0f5f4a18c

a

https://www.cdcargo.cz/documents/10179/247060/Tarif_CD_Cargo_2020.pdf/b3637383-40af-400e-b7e5-86ff0ef4509b.

Z uvedených podmínek vyplývá, že dopravce předpokládá provedení nakládky a vykládky do 24 hodin.

Definice kapacity zařízení služeb

Podle čl. 3 bodu 4 nařízení (EU) 2017/2177 se „kapacitou zařízení služeb“ rozumí kapacita používání zařízení služeb a poskytování služeb za určitou dobu s přihlédnutím k času potřebnému pro přístup a opuštění zařízení služeb. Kapacitu zařízení služeb lze přidělovat pouze pro potřeby samotného poskytování služby a k zajištění přístupu. Samotné poskytování služeb je v našem případě provádění nakládky a vykládky vozů, a nikoliv odstavení vozidel čekajících na nakládku a vykládku respektive odstavení vozidel čekající do doby odvezení v rámci pravidelné obsluhy. Správa železnic v čl. 2.1 Popisu zařízení služeb uvádí, že dopravci rezervuje kapacitu nakládkového místa v rámci pravidelné obsluhy do doby nakládky a/nebo vykládky a od doby nakládky a/nebo vykládky do doby odvezení drážních vozidel v rámci pravidelné obsluhy. Z toho vyplývá, že Správa železnic samotnou dobu nakládky nestanovila. Způsobem rezervace kapacity, který je uveden v čl. 2.1, se neoprávněně kromě skutečné kapacity odpovídající výše zmíněné definici zabráňuje přístupu pro ostatní žadatele i z důvodů, které nejsou používáním zařízení služeb. Podle § 23d odst. 3 zákona o dráhách může provozovatel zařízení služeb odepřít poskytnutí těchto služeb, aniž by byla poskytnuta stejná služba podle písm. a) tohoto odstavce, pouze v případě naplnění provozního objemu (kapacity) zařízení služeb. Odstavení vozidel před započítáním a po ukončení nakládky nebo vykládky do provozního objemu zařízení služeb nespadá. Text čl. 2.1 umožňuje odmítnout přístup v rozporu s § 23d odst. 3 zákona o dráhách. Proto Úřad pochybuje o jeho souladu se zákonem o dráhách a zatímně rozhodnul tak, jak je uvedeno ve výroku pod odstavcem a).

Úřad souhlasí s námitkou CR, že poskytováním rezervace postupem dle Popisu zařízení služeb nemůže dojít k naplnění provozního objemu (vyčerpání kapacity) zařízení služeb, takže dochází k jednání rozpornému s čl. 13 nařízením (EU) 2017/2177 a § 23d odst. 3 písm. b) zákona o dráhách.

K námitce Správy železnic, že plně zohledňuje článek 13 nařízení (EU) 2017/2177, jelikož kapacita se nepřidělí pouze v případě nedostupnosti a neúspěšné koordinaci, Úřad uvádí, že nezákonná rezervace způsobí takové zarezervování kapacity, že již koordinací přístup zařídit nelze a dojde rovnou k zamítnutí přístupu.

Rezervace kapacity zařízení služeb s ohledem na přidělení kapacity dráhy

Příklady žádostí o kapacitu

Námítky CR

CR předložila zamítnuté dlouhodobé žádosti o přidělení kapacity zařízení služeb týkající se následujících žst.: Okříšky, Bransouze, Vladislav, Třebíč, Havlíčkův Brod, Leština u Světlé, Nová Cerekev, Pelhřimov, Pohled, Příbyslav, Slavonice, Světlá n. S., Telč, Dačice, Dobronín, Doňov, Jindřichův Hradec, Sušice, Malonice, Nová Pec, Ražice, Rybník, Volary, Čejetice, Černá v Pošumaví, Č. Krumlov, Dívčice, Horažďovice předměstí, Horní Dvořiště, Horní Planá, Kájov a Kaplice.

Dále doložila zamítnuté ad-hoc žádosti o přidělení kapacity na zařízení služeb, které se týkaly žst.: Batelov a Světlá nad Sázavou.

CR v období posledního roku využívala zařízení služeb v žst.: Zruč nad Sázavou, Pohled, Dobronín, Příbyslav, Popelín, Ivančice, Silůvky, Vladislav, Třebíč a Moravské Budějovice.

CR dále navrhuje, aby si Úřad vyžádal pro ilustraci od Správy železnic soupis všech rezervací, jejich skutečné využití, včetně žadatelů o kapacitu a uživatelů nakládkových míst v žst.: Doňov, Nová Cerekev, Volary, Batelov, Jindřichův Hradec, Malonice a Ražice. Výše uvedená zařízení služeb jsou využívána velice sporadicky, nebo jsou obsluhována pouze ve vybraných dnech v týdnu. Zařízení služeb, např. v žst. Jindřichův Hradec jsou velmi často využívána celou řadou jiných dopravců, a to v režimu ad-hoc přidělu kapacity zařízení služeb, kdy je zřejmé, že zde dochází k jakémusi procesu další koordinace.

Zamítnutím přístupu k zařízení služeb dochází k jednáním rozpornému s čl. 13 nařízením (EU) 2017/2177 a § 23d odst. 3 písm. b) zákona o dráhách. Poskytováním rezervace postupem dle Popisu zařízení služeb nemůže dojít k naplnění provozního objemu zařízení služeb.

CR namítá, že jí byla v žst. Leština odmítnuta požadovaná rezervace kapacity pro tuto stanici z nezákonných důvodů, neboť kapacita byla přidělena jinému dopravci bez přidělené kapacity dráhy, tedy v rozporu s podmínkami Popisu zařízení služeb.

CR zpochybňuje tvrzení Správy železnic, že nevede evidenci využití nakládkových míst. CR to dokládá e-mailem ze dne 23. 6. 2020 od dopravce ČD Cargo, a.s., jenž obsahuje podrobné údaje o využití zařízení služeb v žst. Okříšky v rozčlenění na jednotlivé dopravce. CR považuje poskytování citlivých informací konkurentům bez jejich souhlasu za nezákonné. Současně považuje za nesprávné, že nakládková místa se poskytují zdarma, po té se vyžaduje finanční účast na úklidu zajišťovaného jedním z uživatelů.

Vyjádření Správy železnic

Provozovatel zařízení služeb je povinen podle bodu 10 preambule nebo článku 7 bodu 2 nařízení (EU) 2017/2177 uvést kapacitu zařízení služeb a kapacitu dráhy do souladu. U dlouhodobého přidělování práv k přístupu k zařízení služeb se zohledňuje fakt, že vlakové trasy přidružené k žádosti o kapacitu zařízení služeb slouží jak k přistavení, tak i k odvozu vozů. Není možné rok dopředu sdělit konkrétní vlaky přistavení a odvozu. V případě žádostí o ad hoc kapacitu zařízení služeb tyto údaje jsou známy.

Správa železnic dále na základě výzvy Úřadu doplňuje, že v případě dlouhodobého použití nakládkového místa se rezervace poskytuje na období, po které dopravce splňuje podmínky pro rezervaci kapacity popsané v Popisu zařízení služeb. Rezervace se provádí na celé období po celých kalendářních dnech (24 hodin). Týdenní upřesnění se pak provádí s přesností na den, hodinu a minutu začátku i konce požadovaného využití. Takto přesné vymezení požadované kapacity není v čase rezervace kapacity možné, neboť např. při třech pravidelných obsluhách místa nakládky týdně (např. pondělí, středa, pátek) není možno rok dopředu sdělit, zda vůz k nakládkě bude přistaven v pondělí a odvezen ve středu nebo přistaven ve středu a odvezen v pátek či v pondělí.

V případě ad hoc použití nakládkového místa si dopravce objednává kapacitu s přesností na den, hodinu a minuty požadovaného začátku a konce využití kapacity.

Správa železnic umožňuje dopravcům využití zařízení služeb v období, kdy mají přidělenou kapacitu, tj. ode dne hodiny a minuty začátku do dne, hodiny a minuty konce přidělené kapacity. Zaměstnanci Správy železnic povolují posun na zařízení služeb pouze dopravcům, kteří mají přidělenou kapacitu zařízení služeb a pouze v době, kdy ji mají přidělenou. Dopravci zadávají do aplikace KAZAS den a hodinu uvolnění místa nakládky. Správa železnic nedisponuje personálem, který by na místě sledoval fyzické využití každého zařízení služeb. Doba využití je tak určena dle výkazu zpracovaného dopravci, kdy v jiných než určených časech, tedy časech s přidělenou kapacitou, zařízení využít nelze.

Posouzení rozsahu rezervace kapacity s ohledem na kapacitu dráhy

Úřad souhlasí se Správou železnic, že provozovatel zařízení služeb je povinen podle bodu 10 preambule nebo článku 7 bodu 2 nařízení (EU) 2017/2177 uvést do souladu kapacitu zařízení služeb a kapacitu dráhy. Správa železnic stanovila kritérium přidělení kapacity kolejí pro nakládku a vykládku s ohledem na přidělenou kapacitu dráhy. Ta je omezena maximální délkou vlaku. Její limity jsou dány normativem délky nákladního vlaku případně největší povolenou délkou nákladního vlaku, a jsou uvedeny v příloze B prohlášení o dráze. Celková přidělená kapacita v m délky kolejí pro nakládku a vykládku by měla odpovídat normativu délky případně největší povolené délce nákladního vlaku svozového a rozvozového systému. Jelikož Úřad není schopen posoudit, který z limitů normativu délky, respektive největší povolená délka nákladního vlaku, by byl pro tento konkrétní vlak relevantní, uvádí variantně obě hodnoty. K jedné jízdě vlaku by měla být stanovena doba použití místa nakládky. Pokud bychom vyšli např. ze smluvních a přepravních podmínek ČD Cargo, pak by takováto doba byla 24 hodin.

Přehled rezervované kapacity kolejí nakládky a vykládky ve vztahu k přidělené kapacitě dráhy zaslala Správa železnic jako přílohu č. 1 svého vyjádření ze dne 19. 6. 2020 Úřadu a ten z ní vypracoval níže uvedený rozbor. Úřad uvádí následující příklady:

- 1) Vlak 88401/88403 České Budějovice – Černá Pošumaví obsluhuje stanice s celkovou přidělenou délkou kolejí pro manipulaci 1185 m. Tato kapacita je přidělena 7 dní v týdnu, takže při denní nakládce lze na přidělených kolejích pro nakládku a vykládku naložit vozy o délce 7 x 1185m, tj. 8295 m. Kapacita dráhy je pro tyto vlaky přidělena jen 2 dny v týdnu, normativ délky respektive největší povolená délka nákladního vlaku je 156 m respektive 630 m. Přidělená kapacita dráhy dovoluje za 7 dní dopravit vozidla k nakládce v délce $156 \times 2 = 312$ m respektive $630 \times 2 \text{ m} = 1260\text{m}$. Poměr délky vozidel dopravených k nakládce přidělené kapacity dráhy k délce nakládacích míst pak vychází $312\text{m}/8295\text{m} = 0,038$ při použití normativu délky a $1260\text{m}/8295\text{m} = 0,152$ při použití největší povolené délky nákladního vlaku. Z uvedených čísel vyplývá, že kapacita přidělených kolejí nakládky a vykládky může být vzhledem k přidělené kapacitě dráhy využita maximálně na 3,7% při použití normativu délky a 15,2 % při použití největší povolené délky nákladního vlaku. Tento výpočet platí za předpokladu, že by vlak navázal vozidla pouze do míst nakládky a vykládky, a nikoliv na další zaústěné vlečky. V tom případě by vyšlo využití kolejí nakládky a vykládky ještě nižší. Úřad neuvažoval ve výpočtu jednotlivá omezení v době svátků.
- 2) V žst. Český Krumlov je přidělena kapacita nakládkových míst, přestože tam ani vlak 88401/88403 ani 88402 nezastavuje. V žst. Horní Planá je přidělena kapacita nakládkových míst, přestože tam ani vlak 88401/88403 ani 88402 nejede. Tabulky výpočtu kapacity kolejí pro nakládku k přidělené kapacitě dráhy jsou uvedeny v příloze tohoto rozhodnutí. Stejná situace nastává v žst. Chroboly, kde je rezervována kapacita pro ČD Cargo, aniž by tam vlak 88850 respektive vlak 88853 zastavoval. Přidělená kapacita by přitom měla korespondovat s jízdním řádem vlaků.
- 3) Vlak 82652/82841 Jihlava – Havlíčkův Brod - Pelhřimov obsluhuje stanice s celkovou přidělenou délkou kolejí pro manipulaci 1177 m. Normativ délky respektive největší povolená délka nákladního vlaku je 538 m respektive 650 m. Z uvedených čísel výpočtem dle přílohy vyplývá, že kapacita přidělených kolejí nakládky a vykládky může být vzhledem k přidělené kapacitě dráhy využita maximálně na 45,7% při použití normativu délky a 55,2 % při použití největší povolené délky nákladního vlaku. Např. v žst. Nová Cerekev je přidělena kapacita nakládkových míst, přestože tam vlak 82652/82841 nejede.
- 4) Vlak 82840/82650 Havlíčkův Brod - Slavonice obsluhuje stanice s celkovou přidělenou délkou kolejí pro manipulaci 672 m. Normativ délky respektive největší povolená délka nákladního vlaku je stejná a to 283 m. Z uvedených čísel výpočtem dle přílohy vyplývá, že kapacita přidělených kolejí nakládky a vykládky může být vzhledem k přidělené kapacitě dráhy využita maximálně na 30,1%.
- 5) Vlak 88120 Popelín - Soběslav obsluhuje stanice s celkovou přidělenou délkou kolejí pro manipulaci 505 m. Normativ délky respektive největší povolená délka nákladního vlaku je 538 respektive 650 m. Z uvedených čísel výpočtem dle přílohy vyplývá, že kapacita přidělených kolejí nakládky a vykládky může být vzhledem k přidělené kapacitě dráhy využita maximálně na 45,7 % při použití normativu délky a 55,2 % při použití největší povolené délky nákladního vlaku.
- 6) Vlak 88750/88752 Horažďovice - Kolínec obsluhuje stanice s celkovou přidělenou délkou kolejí pro manipulaci 1080 m. Normativ délky respektive největší povolená délka nákladního vlaku je 281 respektive 550 m. Z uvedených čísel výpočtem dle přílohy vyplývá, že kapacita přidělených kolejí nakládky a vykládky může být vzhledem k přidělené kapacitě dráhy využita maximálně na 7,4 % při použití normativu délky a 14,6 % při použití největší povolené délky nákladního vlaku.
- 7) Vlak 88300 Horní Dvořiště - Loučovice obsluhuje stanice s celkovou přidělenou délkou kolejí pro manipulaci 661 m. Normativ délky respektive největší povolená délka nákladního vlaku je 579 respektive 640 m. Z uvedených čísel výpočtem dle přílohy vyplývá, že kapacita přidělených kolejí nakládky a vykládky může být vzhledem k přidělené kapacitě dráhy využita maximálně na 25 % při použití normativu délky a 27,7 % při použití největší povolené délky nákladního vlaku.
- 8) Vlak Pn 44503 České Budějovice - Summerau obsluhuje stanici Kaplice. Dle jízdního řádu tam má pobyt pouze 12 minut, přitom obsluhuje koleje na nakládku a vykládku číslo 4, 5 a 5a o nakládací délce 265 m. Dle názoru Úřadu doba pobytu je na provedení potřebného posunu nepřiměřeně krátká.
- 9) Vlak 82500 Havlíčkův Brod – Zruč nad Sázavou obsluhuje stanice s celkovou přidělenou délkou kolejí pro manipulaci 487 m. Normativ délky respektive největší povolená délka nákladního vlaku je 547 respektive 626 m. Z uvedených čísel výpočtem dle přílohy vyplývá, že kapacita přidělených kolejí nakládky a vykládky může být vzhledem k přidělené kapacitě dráhy využita maximálně na 48,1 % při použití normativu délky a 55,1 % při použití největší povolené délky nákladního vlaku.

Např. v žst. Leština u Světlé je přidělena kapacita nakládkových míst, přestože tam ani vlak 82500 nejede. V žst. Leština u Světlé nebyla rezervovaná kapacita koleje 5a. Přestože CR o tuto kapacitu žádala, nebyla jí přidělena. Úřad souhlasí s námitkou CR, že jí v této stanici byla zamítnuta žádost na kapacitu nezákonně.

- 10) Vlak 69410 (CityRail) Havlíčkův Brod – Čáslav obsluhuje stanice s celkovou přidělenou délkou kolejí pro manipulaci 166 m. Normativ délky respektive největší povolená délka nákladního vlaku je 547 respektive 626 m. Z uvedených čísel výpočtem dle přílohy vyplývá, že kapacitu přidělených kolejí nakládky a vykládky může být vzhledem k přidělené kapacitě dráhy využita na 100 % při použití normativu délky i při použití největší povolené délky nákladního vlaku.
- 11) Úřad též zjistil jako důkaz neefektivního přidělu kapacity vyřízení žádosti společnosti CityRail. Ta požádala o kapacitu žst. Čejetice v rozsahu od 14. 6. 2020 do 10. 12. 2020 pondělí až sobota, žst. Světlá nad Sázavou v rozsahu od 14. 6. 2020 do 10. 12. 2020 v pondělí, středa, pátek, žst. Vlkanec v rozsahu od 14. 6. 2020 do 10. 12. 2020 v pondělí, středa, pátek. CR tedy požádala žst. Čejetice o kapacitu 155 dní, přiděleno jim bylo 180 dní. V žst. Světlá nad Sázavou požádala o kapacitu 77 dní, přiděleno jim bylo 173 dní. V žst. Vlkanec požádala o kapacitu 77 dní, přiděleno jim bylo 180 dní. Jak CR potvrdila, žádosti o dlouhodobý přiděl kapacity nebyly nijak měněny ani co do rozsahu požadovaných zařízení služeb, ani co do rozsahu časového využití. Správa železnic rezervovala kapacitu zařízení služeb i na dny, kdy není CR přidělena kapacita dráhy.

Dále Úřad dožádal Správu železnic o počet případů a počet dní využití dlouhodobě rezervované kapacity za místa nakládky kde nebyla CR přidělena kapacita. Správa železnic uvedla, že takovéto ukazatele ve svých informačních systémech a ani jiným způsobem nesleduje.

Z výše uvedených příkladů vyplývá, že rezervovaná kapacita kolejí pro nakládku a vykládku silně převyšuje přidělenou kapacitu dráhy. Úřad připouští, že provedený výpočet je orientační, a že nelze kapacitu přidělovat přesně. Dále z přidělu kapacity CR vyplývá, že se kapacita nepřiděluje s ohledem na přiděl kapacity dráhy a ani na detailní specifikaci (jen některé dny v týdnu) požadavku dopravce. Využití míst nakládky Správa železnic nesleduje, přestože dopravci tyto údaje o uvolnění místo zaznamenávají do systému KAZAS.

Pokud však dochází k vyčerpání kapacity, je nutno pravidla přidělu upřesnit tak, aby nedocházelo k odmítnutí přístupu v rozporu s § 23d odst. 3 zákona o dráhách.

Nedostatečné stanovení kritéria přidělení kapacity dráhy

Správa železnic v čl. 6.2.1. Popisu zařízení služeb stanovila jako kritérium rezervace kapacity nakládkového místa předchozí přidělení kapacity dráhy. Správa železnic u tohoto kritéria nestanovila dobu užití nakládkového místa ve vztahu k datu a hodině manipulace vlaku svozového a rozvozového systému související přidělené kapacity dráhy. Stejně tak u tohoto kritéria nestanovila pravidla, která by omezovala kapacitu přidělených kolejí nakládky a vykládky vzhledem k přidělené kapacitě dráhy s ohledem na limity délky nákladního vlaku. Správa železnic v takto stanoveném kritériu v rozporu s čl. 11 nařízení (EU) 2017/2177 nezohlednila cíl zajištění účinného využívání dostupné kapacity. Nezohlednění cíle zajištění účinného využívání dostupné kapacity při převisu poptávky může vést k zamítnutí přístupu některého z žadatelů. Současně není splněna podmínka čl. 7 odst. 2 nařízení (EU) 2017/2177, který požaduje zajistit soulad přidělené kapacity infrastruktury a zařízení služeb. Takto nepřesné podmínky způsobují, že je ani sama Správa železnic nedodrhuje, jak správně namítá CR. Není pravdivé tvrzení Správy železnic, že využití míst nakládky a vykládky pouze subjektem, který má přidělenou kapacitu dráhy, je v souladu s předpisy a s účelem zařízení služeb.

Pokud čl. 6.2.1. Popisu zařízení služeb umožňuje provozovateli služeb zamítnout žadateli přístup zařízení služeb v rozporu s nařízením (EU) 2017/2177, je takovýto postup vůči žadateli diskriminační. Podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách poskytuje provozovatel zařízení služeb prostřednictvím zařízení služeb tyto služby nediskriminačním způsobem. Proto Úřad důvodně pochybuje o souladu článku 6.2.1. Popisu zařízení služeb s § 23d odst. 1 zákona o dráhách a mezitímně rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku pod odstavcem c) a d).

K námitkám CR o nezákonném odmítnutí přidělu kapacity v žst. Leština u Světlé Úřad uvádí, že dokazuje nezákonnost pravidel přidělu kapacity a jejich nedodržování ze strany Správy železnic. Účtování nákladů na úklid není předmětem tohoto řízení. Jak vyplývá z čl. 12 odst. 2 nařízení (EU) 2017/2177 od žadatele se

nepožaduje, aby prozradil svou obchodní strategii. Dle názoru Úřadu informace o využití nakládkových míst lze pod obchodní strategii zařadit.

Vyloučení soutěže

Námítky CR

Bezúplatnou povahou rezervace, resp. absencí sankce za nevyužití rezervované kapacity Správa železnic fakticky umožnila vyloučit z procesu využití zařízení služeb ostatní soutěžitele, jelikož nezavedla ekonomický nástroj využívání rezervace. Takovýto nástroj u přidělení kapacity zařízení služeb čl. 13 odst. 6 nařízení (EU) 2017/2177 popř. bod č. 17 jeho preambule předvídá.

Tím dochází k vyloučení hospodářské soutěže. Čl. 10 odst. 1 nařízení (EU) 2017/2177 dovoluje provádět změny přidělené kapacity pouze se souhlasem jejího držitele. Takovouto ochranu nelze zákonně poskytovat držiteli rezervace kapacity.

Vyjádření Správy železnic

Případné zavedení sankce je v neprospěch žadatelů a není právně podloženo. Hrozí její zrušení ze strany Úřadu. Rezervace je přístupná pro všechny, takže chrání ty dopravce, kteří hodlají účelně využít nakládková místa a byla jim již přidělena i kapacita dráhy.

Stanovisko Úřadu

Úřad souhlasí s námitkou CR, že bezúplatnou rezervací kapacity vyloučila ostatní soutěžitele. Úřad uvádí, že zpoplatnění přidělu kapacity zařízení služeb je však v kompetenci Správy železnic. Podle článku 10 odst. 3 nařízení (EU) 2017/2177 provozovatelé zařízení služeb posoudí možnosti umožňující vyhovění kolidujícím žádostem. S ohledem na bod 17 preambule lze bezpochyby zpoplatnění přidělu mezi takovato opatření zařadit. Vyloučením těchto soutěžitelů z procesu využití zařízení služeb jim vzniká závažná újma. Ta je důvodem k tomu, že Úřad považoval vzhledem k předpokládané rozhodovací době SDEU mezitímně upravit poměry účastníků řízení v rámci zjištěných důvodných pochybností o souladu sporných článků se zákonem o dráhách.

Úřad souhlasí s CR, že rezervování kapacity je nezákonné. Řešení sporů ve věci přístupu k zařízení služeb podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách není předmětem tohoto správního řízení.

Změny cen

Ve věci posouzení článků 4.1.1 i 4.1.2 a ostatních článků Popisu zařízení služeb Úřad neshledal důvod zatímne upravovat poměry podle § 61 správního řádu.

Závěry podání

CR v závěru navrhuje Úřadu, aby shledal rozpor všech článků uvedených ve výroku se zákonem o dráhách. ČD Cargo v závěru navrhuje zastavení řízení.

Zdůvodnění 90denní lhůty stanovené Úřadem

Úřad se též zabýval stanovením lhůty, po jejímž uplynutí nelze použít předmětné části Popisu zařízení služeb, u nichž shledal 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 provozovatele zařízení služeb. Bude nutno upravit software, který umožní přidělovat kapacitu zařízení služeb s větší přesností. 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 Popisu zařízení služeb v uvedeném rozsahu použít.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ve lhůtě 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po dni, kdy bylo rozhodnutí oznámeno. Rozklad se podává u správního orgánu, který napadené rozhodnutí vydal - Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, se sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1, který jej předá předsedovi Úřadu. S ohledem na § 61 odst. 2 správního řádu rozklad proti tomuto rozhodnutí nemá odkladný účinek.

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

Příloha: Tabulky výpočtu kapacity kolejí pro nakládku k přidělené kapacitě dráhy

Ostatním účastníkům řízení je doručováno 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 dotčeným osobám dle § 27 odst. 2 správního řádu.

Vyvěšeno dne: 23. 9. 2020

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 23. 9. 2020 do 8. 10. 2020

Rozdělovník

Účastníci řízení:

- CityRail, a.s. IČO: 24199010, se sídlem Magistrů 202/16, Michle, 140 00 Praha 4
- Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Ostatním účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou

Dotčený orgán:

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