



Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře

# ZPRÁVA O ČINNOSTI A HOSPODAŘENÍ ÚŘADU PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE ZA ROK 2021

UPDI-0872/22/KP ze dne 14. března 2022



Předkládá:  
Ing. Pavel Kodým  
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

## OBSAH

Úvodní slovo předsedy	2
Výkon státní správy v oblasti drah a civilního letectví	4
Setkání s dopravci	5
Úřad a výkon státní správy	6
Činnosti úřadu	7
Správní řízení v roce 2021	10
Řízení o opravných prostředcích	13
Soudní řízení	13
Monitoring železničního trhu	15
Cenová kontrola a státní dozor	16
Poskytování informací podle zákona o svobodném přístupu k informacím	18
Mezinárodní aktivity	19
Hospodaření Úřadu	20
Kapitálové výdaje v rámci programového financování	22
Nároky vůči státnímu rozpočtu k 31. 12. 2021	23
Systemizace a naplnění počtu pracovních a služebních míst	23
Vnitřní a vnější kontroly	24
Závěr	25

## Úvodní slovo předsedy

Zpráva o činnosti a hospodaření je vypracována na základě § 9 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, a poskytuje základní přehled o činnosti tohoto úřadu v roce 2021. Zpráva je předkládána Poslanecké sněmovně a vládě České republiky, poté bude zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) byl, jako ústřední orgán státní správy se sídlem v Praze, zřízen k 1. 4. 2017 na základě výše uvedeného zákona. Hlavním předmětem jeho činnosti je usměrňování přístupu na železniční dopravní cestu a regulace přístupu ke službám, včetně řešení sporů, a cenová kontrola v oblasti železničních drah. Úřad má též svěřen dohled nad vyjednáváním o letištních poplatcích a vykonává agendu interoperability evropského elektronického mýta. Úřadu nejsou podřízeny žádné jiné úřady, neposkytuje žádné dotace. Veškeré jeho výdaje z rozpočtu jsou vynakládány výlučně na výkon státní správy.

V oblasti liberalizovaného železničního trhu je stěžejním úkolem Úřadu ochrana železničního dopravce jako slabší smluvní strany před libovůlí provozovatele infrastruktury nebo provozovatele služeb, na jejichž využití je dopravce odkázán. S tím souvisí zajištění spravedlivé soutěže mezi dopravci, tj. ochrana před narušením této soutěže ze strany provozovatelů infrastruktury a zařízení služeb. Výkon funkce regulátora v drážní dopravě tvoří nejrozsáhlejší část agendy Úřadu, přitom úzce spolupracuje s Drážním úřadem a Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže. Spolupráce s Drážním úřadem spočívá např. ve výměně informací ohledně přístupu na vlečky. Úřad podklady z Drážního úřadu využívá ke kontrole nahlášení povinnosti umožnění přístupu na vlečky. Úřad též řešil otázku přístupu na systém vleček OKD, který je vlastněn zahraniční firmou PKP CARGO INTERNATIONAL, a. s., kde poskytoval plnou součinnost Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

Jedním ze zásadních zásahů do provozu ze strany Úřadu, byly modernizační práce v úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí. Jedná se o jednu z nejzatíženějších tratí s omezenými možnostmi využití odklonových tras. Po dobu modernizací zde byl dlouhodobě možný pouze jednokolejný provoz. Muselo dojít k výraznému omezení provozu. Dalším vyloučeným úsekem, který výrazně zasáhl do provozu, bylo Brno – Blansko.

Mezi největší bolesti současné železnice patří její nepřiměřeně vysoké vytížení ve vybraných úsecích. Situaci komplikují nesprávně nastavené ceny, které vzhledem k národní právní úpravě nelze z pozice Úřadu ovlivnit. Ty vedou k neefektivnímu využívání kapacity dráhy. Dalším problémem jsou pravidla přednosti pro přidělování kapacity. Ta vedou k výraznému omezení prostoru pro nákladní dopravu v denní době zejména v oblastech zatížených příměstskou dopravou. Na druhou stranu zákon o dráhách stanoví striktní požadavky pro rušení či neprovozování drah. Výsledkem je ze zákona povinná údržba málo využívaných, nebo nevyužívaných tratí. Zde by bylo prospěšné zákonnou úpravu upůsobit tak, aby bylo možno rozsah sítě optimalizovat.

Obecně lze říci, že se těžiště sporů přesouvá z celostátní a regionální dráhy na přístup k vlečkám a terminálům. Provozovatelé terminálů a vleček obecně nemají zájem na jejich otevírání pro ostatní dopravce a zveřejňování povinných údajů. K tomuto negativnímu stavu přispívá i ne úplně správně provedená transpozice směrnice 2012/34/EU.

V oblasti letecké dopravy je úkolem Úřadu zajištění transparentního a nediskriminačního postupu při vyjednávání o letištních poplatcích a dohled nad nediskriminačním přístupem k poskytování služeb letiště. V České republice se dohled nad poplatky týká Letiště Václava Havla Praha. Letecká doprava byla naprosto zásadně postižena poklesem přepravy způsobeným celosvětovou pandemií covid-19. Přesto se žádný z dopravců ve věci stanovování letištních poplatků na Úřad neobrátil.

V oblasti pozemních komunikací je úkolem Úřadu výkon poradní a mediační funkce při sjednávání smluv mezi provozovatelem evropské služby elektronického mýta a provozovatelem národního mýtného systému. Jde hlavně o posuzování nediskriminace a transparency smluvních podmínek (smírčí orgán). Související předpisy Evropské unie prošly v loňském roce novelizací. Zatím však ke sporům při zavedení evropské služby elektronického mýta nedošlo.

Prioritou vedení Úřadu zůstává budování vysoce profesionálního, odborně fundovaného a respektovaného úřadu, s kvalitním výkonem dozorové a správní činnosti. Hlavními zásadami proto zůstává transparentnost, nestrannost a nezávislost při všech činnostech, ale zvláště při výkonu státní správy a kontroly. Měřítkem kvality jsou pak výsledky soudních rozhodnutí. V některých případech je však obtížné najít spravedlivé rozhodnutí. Předpisy Evropské unie jsou někdy vnitřně rozporuplné, transpozice do národní legislativy nebývají vždy provedeny úplně šťastně. Z tohoto důvodu byl Úřad nucen požádat Soudní dvůr Evropské unie o rozhodnutí o předběžné otázce. Přestože případ doposud není uzavřen a Soudní dvůr nakonec patrně ve věci nerozhodne, ke sporným otázkám podal svoje stanovisko Generální advokát. Tím do případu vnesl poměrně jasné světlo a bude možné jej uzavřít.

Naopak k projednání žalob národními soudy v ostatních případech dochází se značným prodlením. V roce 2021 se situace částečně posunula, přesto do konce roku 2021 bylo pravomocně rozhodnuto pouze 8 případů (3 meritorně) z celkového počtu 24. Ani v roce 2021 neshledaly soudy v činnosti Úřadu žádná pochybení.

Na závěr musím zmínit, že i v roce 2021 přetrvávalo postižení Úřadu omezeními spojenými s pandemií covid-19. Správní činnost Úřadu ovlivněna nebyla, došlo k částečnému omezení výkonu státního dozoru a cenové kontroly. Osobně považuji provoz v režimu s využitím institutu home office ve větším rozsahu za komplikovaný, zejména z hlediska nedostatečné možnosti komunikace mezi jednotlivými zaměstnanci. K řešení složitých případů je třeba týmová práce a vzájemná komunikace, která tímto režimem byla ztížena.

Výsledkem činnosti Úřadu je spravedlivý a nestranný výkon státní správy ve svěřených oblastech, naplnění zákonných požadavků a vládou stanovených úkolů. Udržení vysokého standardu a další zkvalitnění činnosti Úřadu zůstává nadále naší prioritou a současně závazkem i pro roky následující.

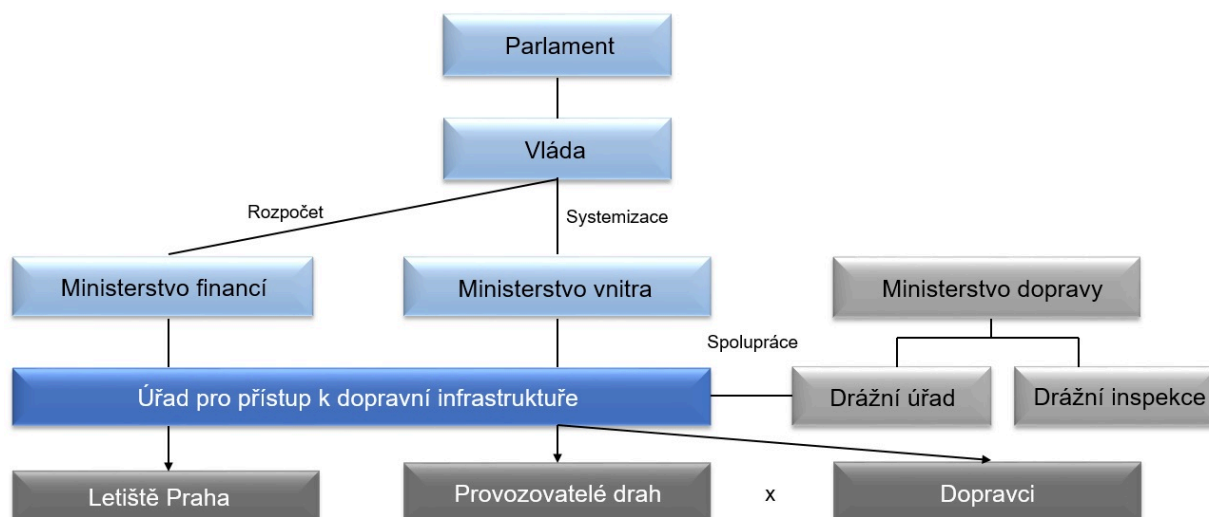
## Výkon státní správy v oblasti drah a civilního letectví

V oblasti drah je státní správa kromě Úřadu svěřena Ministerstvu dopravy, Drážnímu úřadu a Drážní inspekci. Mimo tyto správní úřady vykonávají některé kompetence obce, a to v rámci přenesené působnosti. Ministerstvo dopravy pak plní především funkci legislativní, jeho další agenda souvisí se správou státem vlastněných podniků - Správa železnic, státní organizace a České dráhy, a. s.

Obdobná je situace v letecké dopravě. Státní správu ve věcech civilního letectví vykonává kromě Úřadu Ministerstvo dopravy, Úřad pro civilní letectví a Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Zde je však působnost Úřadu omezena jen na dohled nad nediskriminačním přístupem k letištním službám na Letišti Václava Havla Praha.

Těžištěm působnosti Úřadu je především oblast regulace přístupu k železniční infrastruktuře a oblast rozvoje trhu na železnici. Hlavním smyslem regulace je odstraňování jakýchkoliv překážek trhu a zajištění konkurenceschopnosti železniční dopravy. Základní podmínkou činnosti regulačního úřadu je jeho nezávislost, která je vyžadována směrnicí 2012/34/EU, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Zařazení Úřadu do struktury státních orgánů ukazuje následující schéma.

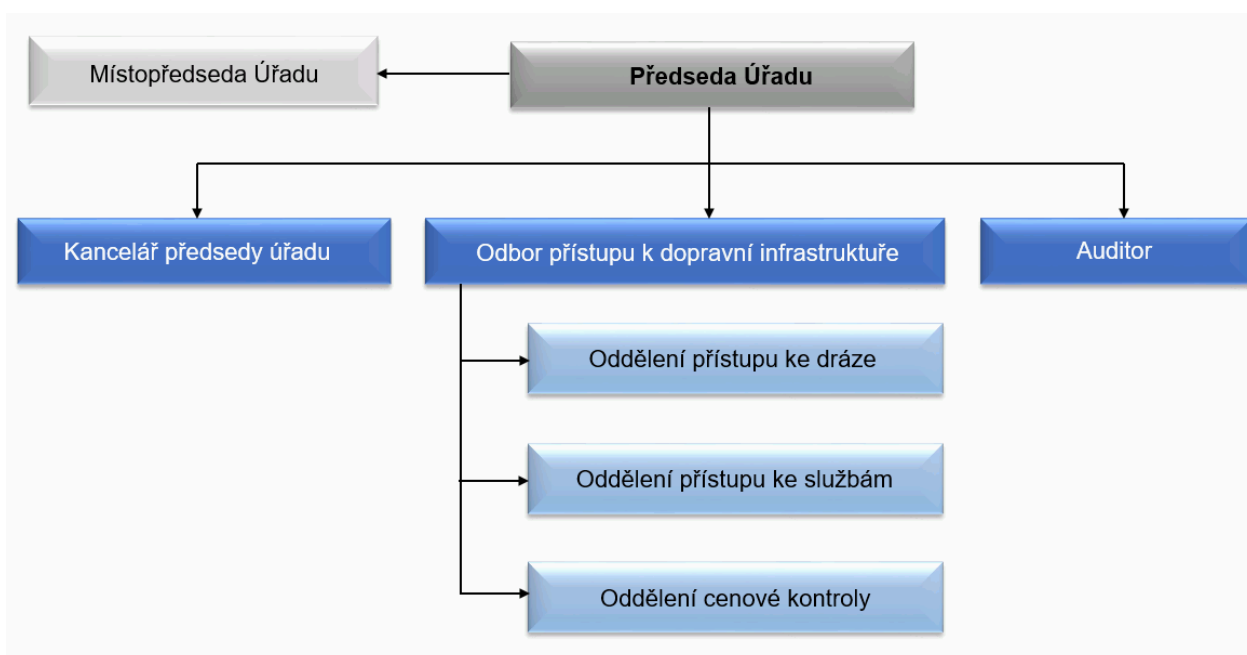
### Začlenění Úřadu:



## Vnitřní organizace Úřadu:

Úřad byl zřízen v roce 2017 zákonem č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, jako ústřední orgán státní správy. V jeho čele stojí předseda, který je současně pro státní zaměstnance zařazené v Úřadu podle zákona č. 234/2014 Sb., o státní službě, služebním orgánem. Úřad je správcem kapitoly 373 státního rozpočtu a má celkový systemizovaný počet 23 zaměstnanců.

Výkon státní správy zajišťuje odbor přístupu k dopravní infrastruktuře. Ten se skládá z oddělení přístupu ke dráze, oddělení přístupu ke službám a oddělení cenové kontroly. Chod Úřadu zabezpečuje oddělení kanceláře předsedy úřadu, které má na starosti nejen hospodaření Úřadu a personalistiku, ale také podporu právní a IT.



## Setkání s dopravci

Dne 16. června 2021 proběhlo i přes komplikace související s protiepidemickými opatřeními v kulturním sále železniční stanice Praha hlavní nádraží druhé vzájemné setkání Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře se zástupci provozovatelů drah, dopravců, odesílatelů a cestujících, k projednání situace při provozování dráhy a drážní dopravy. Toto setkání bylo organizováno v souladu s ustanovením § 57a odst. 6 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. V rámci setkání byly prezentovány zkušenosti ze správních řízení o omezení provozování dráhy, o přístupu k vlečkám a zařízení služeb, vedených na základě zákona o dráhách a cenových předpisů v oblasti drah. Účastníci setkání byli upozorněni na své zákonné povinnosti, byly prodiskutovány problémy týkající se testu hospodářské vyváženosti. Účastníci byli informováni o probíhajících soudních sporech, jejich postavení v těchto sporech a

o informacích uveřejněných na internetových stránkách Úřadu. Další setkání proběhne v souladu se zákonným předpokladem ve lhůtě dvou let.

## Úřad a výkon státní správy

Kompetence Úřadu vyplývají z celé řady zákonů a předpisů EU, případně jsou konkretizovány ve vyhláškách.

### Nejdůležitější předpisy národní legislativy:

- zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře
- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
- vyhláška č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb
- vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah
- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- zákon č. 526/1990 Sb. o cenách
- zákon č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen
- výměr MF, kterým se každoročně vydává seznam zboží s regulovanými cenami (zveřejňováno v Cenovém věstníku Ministerstva financí)
- zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
- zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
- zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád)

### Nejdůležitější předpisy evropské legislativy:

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru
- směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury
- 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
- prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2018/1795, kterým se stanoví postup a kritéria pro provedení testu hospodářské vyváženosti podle článku 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU
- prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou

- prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2016/545 ze dne 7. dubna 2016 o postupech a kritériích týkajících se rámcových dohod pro přidělování kapacity železniční infrastruktury
- prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2015/1100 ze dne 7. července 2015 o povinnosti členských států předkládat zprávy v rámci sledování železničního trhu
- prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2015/909 ze dne 12. června 2015 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy
- prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2015/429 ze dne 13. března 2015, kterým se stanoví pravidla zohledňování nákladů způsobených emisemi hluku
- prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2015/171 ze dne 4. února 2015 o některých aspektech postupu vydávání licencí železničním podnikům
- prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2015/10 ze dne 6. ledna 2015 o kritériích pro žadatele o přidělení kapacity železniční infrastruktury a o zrušení prováděcího nařízení (EU) č. 870/2014
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2020/204 ze dne 28. listopadu 2019 o podrobných povinnostech poskytovatelů evropské služby elektronického mýtného, minimálním obsahu přehledu o oblasti evropské služby elektronického mýtného, elektronických rozhraních, požadavcích na prvky interoperability a o zrušení rozhodnutí 2009/750/ES
- rozhodnutí Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků

## Činnosti Úřadu

Úřad provádí správní, dozorové a kontrolní činnosti. Zásadním tématem výkonu státní správy je regulace přístupu na železniční dopravní cestu, přístupu k dalším službám včetně řešení sporů a cenová kontrola v regulovaných oblastech, tj. užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah a veřejně přístupných vleček, veřejné užití jinak veřejně nepřístupné vlečky a užití zařízení služeb a poskytování služby pro účely bezprostředně související s provozováním drážní dopravy.



## Činnosti dle zákona o dráhách v roce 2021

Úřad podle aktuálně účinného znění zákona o dráhách:

- vede a zveřejňuje seznamy vleček veřejně přístupných, vleček veřejně nepřístupných, jejichž užití je provozovatel povinen umožnit (§ 22a)
- schvaluje plán omezení provozování dráhy (§ 23c)
- posuzuje zákonnost podmínek k omezení provozování dráhy mimo plán (§ 23c)
- rozhoduje o uzavírání smlouvy o poskytnutí služeb (§ 23d)
- účastní se jednání koordinačního orgánu pro přiděl kapacity (§ 32)
- rozhoduje o ohrožení hospodářské vyváženosti drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách (§ 34d)
- rozhoduje o (ne)souladu prohlášení o dráze se zákonem (§ 34e)
- rozhoduje o (ne)souladu procesu přidělování kapacity (včetně rámcových smluv) se zákonem (§ 34f)
- posuzuje soulad smlouvy o provozování drážní dopravy se zákonem (§ 34g)

V rámci výkonu státní správy Úřad:

- projednává přestupky podle zákona o dráhách, za:
  - neumožnění užití veřejně nepřístupné vlečky v rozporu s § 22a odst. 3;
  - nesplnění oznamovací povinnosti provozovatele vlečky v rozporu s § 22a odst. 5;
  - členství ve statutárním nebo kontrolním orgánu anebo zaměstnání u provozovatele dráhy, přidělce nebo nezávislého přidělce v rozporu s § 22b odst. 2, § 32a odst. 2, 3 nebo 6 nebo § 42a odst. 2;
  - nevydání nebo nerespektování předpisu k vyloučení diskriminačního jednání a střetu zájmů nebo nedovolené uzavření smlouvy o zápůjčce provozovatelem dráhy (§ 22b odst. 1, § 22 b odst. 4);
  - použití příjmů nebo prostředků k provozování dráhy v rozporu s § 22b odst. 3 nebo § 42b odst. 1;
  - neumožnění využití přidělené kapacity a neumožnění provozování drážní dopravy v rozporu s § 23 odst. 1 písm. a) nebo d);
  - neumožnění přístupu ke službám v rozporu s § 23 odst. 1 písm. b);
  - stanovení ceny za užití dopravní cesty nebo přidělení kapacity diskriminačním způsobem v rozporu s § 23 odst. 1 písm. c);
  - neumožnění objezdu nesjízdného úseku v rozporu s § 23 odst. 1 písm. e);
  - nevedení seznamu provozovaných drah v rozporu s § 23 odst. 1 písm. f);
  - nezpracování analýzy přetížené dráhy v rozporu s § 23 odst. 5;
  - nepřijetí plánu na odstranění přetížení dráhy v rozporu s § 23 odst. 6;
  - omezení provozování dráhy v rozporu s § 23b nebo § 23c;
  - neposkytnutí služby v rozporu s § 23d odst. 1;
  - poskytování služeb nikoliv prostřednictvím pobočky a nevedení odděleného účetnictví při poskytování služeb v rozporu s § 23f;

- přidělení kapacity dráhy nebo obstarání výkonu hlavních činností za provozovatele dráhy bez oprávnění v rozporu s § 32 odst. 3;
- přihlížení přidělce nebo umožnění zasahování do svého rozhodování o hlavních činnostech v rozporu s § 32a odst. 1;
- nezdržení se výkonu činnosti uvedené v § 32a odst. 3;
- nevydání nebo nerespektování předpisu přidělce k vyloučení diskriminačního jednání a střetu zájmů nebo nedovolené uzavření smlouvy o zápůjčce provozovatele dráhy (§ 32a odst. 5, § 42b odst. 2);
- sjednání ceny za užití dráhy nebo za přidělení její kapacity diskriminačním způsobem nebo v rozporu s cenovými předpisy (§ 32a odst. 7);
- nezpracování prohlášení o dráze, jeho nezveřejnění a neumožnění se k němu vyjádřit v podle § 33 odst. 1a odst. 8;
- nepřidělení kapacity podle § 34, § 34a nebo § 34b; nebo jejím přidělení v rozporu s § 34d odst. 1 nebo 4;
- nezpracování jízdního řádu podle § 40 odst. 1;
- nepředání údajů z jízdního řádu podle § 40 odst. 2;
- odměňování zaměstnance provozovatele dráhy nebo přijetí majetkového plnění od jiného podnikatele v rámci téhož vertikálně integrovaného podniku v rozporu s § 42a odst. 3;
- nezamezení přístupu k informacím u osob provozovatele dráhy nebo porušení povinnosti mlčenlivosti v rozporu s § 42a odst. 4;
- porušení zákazu přihlížení k pokynům v rozporu s § 42a odst. 5;
- uzavření smlouvy, poskytnutí plnění, přistoupení k dluhu nebo nevedení odděleného účetnictví v rozporu s § 42b odst. 2, 3, 4, 5;
- porušení povinnosti při zřizování odštěpných závodů uvedených v § 42c;
- nevedení odděleného účetnictví nebo použití veřejných prostředků v rozporu s § 62 odst. 4;
- vykonává státní dozor v rozsahu své působnosti
- vyjadřuje se jako dotčený orgán
- provádí monitoring železničního trhu podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1100 o povinnosti členských států předkládat zprávy v rámci sledování železničního trhu

### **Činnosti dle zákona o civilním letectví**

- Úřad rozhoduje o souladu letištního ceníku s § 42e a o způsobu jeho stanovení (§ 42i)
- kontroluje plnění povinnosti provozovatele letiště a leteckého dopravce podle části čtvrté, hlavy VI zákona (§ 89a)
- projednává přestupky za neprojednání letištního ceníku s leteckými dopravci podle § 42g

### **Činnosti dle zákona o pozemních komunikacích**

- Úřad vyjadřuje se k podmínkám smlouvy podle § 22c a § 22e mezi poskytovatelem evropského mýtného a provozovatelem elektronického mýtného (§ 22h).

## Činnosti dle zákona o cenách

- Úřad zjišťuje, zda nedochází k porušování zákona a cenových předpisů a ověřuje správnost předkládaných podkladů pro řízení o porušení cenových předpisů,
- provádí cenovou kontrolu podle § 14
- projednává přestupky podle § 16

## Správní řízení v roce 2021

Jedním z nejčastějších typů správního řízení je schvalování plánu omezení provozování dráhy, které je pravidelně vykonávanou agendou Úřadu. Protože je nezbytné provádět údržbu a modernizaci dráhy za provozu, určil zákonodárce jasná kritéria, za kterých je možné provozování dráhy omezit. Takovému omezení provozování dráhy předchází proces projednání konkrétních výluk, a to se všemi dotčenými osobami, zejména s dopravci. Cílem projednání je snaha o minimalizaci dopadů omezení na dopravu.

Od doby vzniku Úřadu počet vedených řízení o omezení provozování dráhy významně roste:

rok	2017	2018	2019	2020	2021
počet řízení	50	86	113	207	284

Množství vedených řízení nekoresponduje s počtem projednávaných případů, neboť některá řízení zahrnují stovky, roční plán až tisíce omezení provozování dráhy projednávaných najednou.

Navýšení celkového počtu vedených řízení bylo ovlivněno také vzniklou situací (pandemie covid-19), kdy provozovatel dráhy, resp. zhotovitel stavby musel vzhledem k absenci zaměstnanců, techniky nebo materiálu mnoho stavebních prací přerušit, zrušit nebo realizovat v jiném termínu. Byly provedeny nutné úpravy harmonogramů probíhajících staveb a došlo k vyhodnocení, zda je možné stavby provést a dokončit v roce 2021, nebo bude muset být jejich realizace odložena do let následujících. Některá omezení proto byla Úřadem schvalována opakovaně. Délku vedených řízení ovlivňuje nejen kvalita podkladů, ale také počet účastníků řízení. Pokud jsou účastníky řízení zahraniční dopravci, může dojít v důsledku složitějšího doručování k významnému prodloužení celého procesu.

Nejnáročnější agendou, pokud jde o správní řízení, je posuzování souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách. Prohlášení o dráze je dokument, ve kterém provozovatel dráhy stanovuje kromě jiného pravidla pro přístup na dráhu a její užití, cenu za užití dráhy nebo přidělení kapacity a pravidla pro jejich výpočet a podmínky přístupu ke službám. Tyto podmínky jsou pak závazné a jsou zapracovány do smlouvy o provozování drážní dopravy mezi dopravcem a provozovatelem dráhy. Prohlášení o dráze zpracovává přidělcce a je povinen jej zveřejnit nejpozději 12 měsíců přede dnem nabytí platnosti jízdního řádu. Proto se řízení vedená v roce

2021 vztahují jak k prohlášení o dráze 2021, tak k prohlášení o dráze 2022. Celkem byla vedena 3 řízení, z toho 1 na základě podnětů a 2 řízení byla zahájena z moci úřední. Ve většině případů byl shledán nesoulad se zákonem o dráhách a byla stanovena lhůta, po jejímž uplynutí nemohl jeho zpracovatel nezákonnou část použít.

Jednalo se o prohlášení o dráze společnosti KŽC s.r.o na dráhu Česká Kamenice – Kamenický Šenov. Toto prohlášení neobsahovalo povinné údaje, které vyžaduje aktuální úprava zákona o dráhách. Proto Úřad rozhodl o jeho nesouladu se zákonem o dráhách.

Dalšími dvěma případy byla posouzení prohlášení o dráze, vydané Univerzitou Pardubice, Dopravní fakultou Jana Pernera a společností České dráhy, a.s., se zákonem o dráhách. Šlo o situace, kdy provozovatel dráhy provozuje na určité dráze také drážní dopravu, která neslouží výhradně k zajištění provozování této dráhy. V takovémto případě za něj obstarává výkon hlavních činností nezávislý přidělcce. Pro České dráhy je nezávislým přidělcem Univerzita Pardubice. Prohlášení o dráze nerespektovalo podmínku oddělení hlavních činností, jelikož podle něj měly České dráhy vykonávat jednu z hlavních činností samy. V tom shledal Úřad nesoulad se zákonem o dráhách.

Na konci roku vyvstal spor o sankční systém, který zavedla Správa železnic za účelem zvýšení výkonu sítě a dodržování jízdního řádu. Proti tomuto systému se zvedla kritika ze strany dopravců v nákladní dopravě. V řadě států zejména v západní části Evropy je provozována nákladní doprava podle jízdního řádu, ve střední a východní Evropě toto pravidlo dodržováno není. Povinnost zavést sankční systém vychází z evropské směrnice a ze zákona o dráhách. Vzhledem k tomu, že řízení o sankčním systému pokračuje v roce 2022, bude o něm podrobněji pojednáno ve výroční zprávě za rok 2022.

Úřad vedl v roce 2021 více přestupkových řízení než v minulých letech. Tři z nich se týkaly nesplnění oznamovací povinnosti provozovatele veřejně nepřístupné vlečky vůči Úřadu. Podle novely zákona o dráhách je za určitých podmínek provozovatel vlečky povinen zajistit přístup pro všechny dopravce. V takovém případě je povinen tuto skutečnost nahlásit Úřadu, který seznam takovýchto vleček zveřejňuje na internetových stránkách. Provozovatelé vleček ne vždy tuto povinnost plní, navíc nemají zájem na umožnění přístupu pro všechny dopravce. Pokud Úřad takový případ zjistí, stane se předmětem správního trestání.

Další dvě přestupková řízení se týkala výše zmíněného nedostatečného oddělení hlavních činností mezi Českými dráhami a nezávislým přidělcem Univerzitou Pardubice. České dráhy vykonávaly jednu z hlavních činností částečně samy, částečně ji vykonávala Univerzita Pardubice na základě jejich pokynů. Proto byla s Českými dráhami i s Univerzitou Pardubice vedena přestupková řízení. V těchto řízeních byly oba subjekty uznány vinnými z porušení zákona o dráhách.

České dráhy jsou vlastníkem nosičů informačních systémů, které jsou podle názoru Úřadu zařízením služeb. Jedná se řádově o desítky tisíc vitrín a tabulí rozmístěných po všech železničních stanicích, které tam České dráhy mohou mít umístěny za podmínky, že nejsou umožněny ostatním dopravcům. České dráhy nemají zájem je sdílet s ostatními dopravci. Úřad zahájil proti Českým drahám přestupkové řízení. České dráhy prohlašovaly, že se o zařízení služeb nejedná, jelikož podle definice uvedené v novele zákona o dráhách si samy mohou rozhodnout, zda se o zařízení služeb jedná. Případ doposud není uzavřen.

Stejně jako v roce 2020 žádal dopravce KPT rail, s. r. o. o přidělení kapacity dráhy na trati Děčín – Oldřichov u Duchcova pro provozování drážní dopravy v letní sezóně 2021. Na této trati přestala být drážní doprava provozována od roku 2016 z důvodů omezení provozování dráhy. Státní organizace Správa železnic tomuto dopravci opět kapacitu dráhy nepřidělila pro údajné zastavení drážní dopravy Drážním úřadem. Vzhledem k trvajícím nevyhovujícím technickému stavu železniční trati v roce 2021 kapacita dráhy neexistovala, tudíž Úřad nemohl ani v roce 2021 rozhodnout ve prospěch dopravce. V dalším řízení z moci úřední v této věci Úřad rozhodl, že státní organizace Správa železnic omezila provozování dráhy na trati Děčín – Oldřichov u Duchcova v rozporu se zákonem o dráhách, jelikož zastavení drážní dopravy nemůže být důvodem k nepřidělení kapacity. Za tento skutek uložil Úřad Správě železnic pokutu ve výši 50.000,- Kč.

Za účelem ochrany smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících vznikl institut provádění testu hospodářské vyváženosti, pokud na stejných trasách hodlá dopravce – žadatel o kapacitu provozovat novou službu - komerční osobní dopravu. Žadatel o kapacitu tento záměr oznamuje Úřadu. Úřad obdržel v roce 2021 od dvou subjektů celkem 15 oznámení o nových službách v osobní železniční dopravě, z toho pět od společnosti České dráhy, a.s. a deset od společnosti RegioJet, a.s.

V reakci na toto oznámení byly podány celkem 3 žádosti o test hospodářské vyváženosti, ve všech případech bylo žadatelem o test Ministerstvo dopravy a oznamovatelem společnost RegioJet, a.s. Tato řízení byla pro nedostatek podkladů přerušena do doby jejich doplnění.

Úřad byl dále v rámci spolupráce regulačních orgánů informován o jedné nové službě společnosti RegioJet, a.s. regulačním orgánem Polské republiky (UTK). Tato služba byla Úřadem vyhodnocena jako již existující na území České republiky.

Úřad také posuzoval, zda se přetrasováním některých spojů z důvodu rozsáhlé výlukové činnosti v roce 2022 v úseku Brno – Blansko jedná o nové služby s povinností dopravce postupovat podle § 34d zákona o dráhách. Úřad vydal stanoviska pro dotčené dopravce a státní organizaci Správa železnic, ve kterých dospěl k názoru, že v takovémto případě se o novou službu nejedná.

Úřad též v roce 2021 pokračoval ve vzájemné spolupráci s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže ve věci zajištění nediskriminačního přístupu k vlečkovému systému OKD,

který provozuje společnost PKP CARGO INTERNATIONAL, a. s.. V této věci vydal Úřad rozhodnutí, ve kterém uložil společnosti PKP CARGO INTERNATIONAL, a. s. vypracovat popis zařízení služeb, zveřejnit jej a přijmout opatření, které by zajistilo umožnění užití vlečky, zařízení služeb a poskytnutí služeb dopravcům. V souvislosti s tímto případem byla vykonána i cenová kontrola a státní dozor, o kterých se pojednává v následující kapitole.

## Řízení o opravných prostředcích

Řádný opravný prostředek proti rozhodnutí Úřadu je rozklad. O rozkladu rozhoduje předseda Úřadu, a to na základě návrhu na rozhodnutí, které předkládá rozkladová komise. Členy rozkladové komise předsedy Úřadu jsou většinou externí specialisté na správní i dopravní právo a rovněž odborníci na železniční dopravu. Rovněž v roce 2021 jednala rozkladová komise zpravidla online a její zasedání probíhala ve většině případů formou videokonference. Proti většině rozhodnutí vydaných ve správním řízení, nevyjímaje řízení o posouzení souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách, nebo řízení o přestupku využívají účastníci řízení opravné prostředky a podávají rozklady.

### Stížnosti podle správního řádu

Účastníci řízení mohou využít také stížnosti podle správního řádu. Institut stížnosti je podle správního řádu určen jen pro případy, kdy se lze na správní orgány obracet se stížnostmi proti nevhodnému chování úředních osob nebo proti postupu správního orgánu, pokud správní řád neposkytuje jiný prostředek ochrany. Pokud jde o možnost podat stížnosti proti postupu správního orgánu, využila jí státní organizace Správa železnic. Ta se na Úřad obrátila se stížností v souvislosti s obdržením oznámení o zahájení řízení o přestupku a tedy jejím obviněním z přestupku. S tím státní organizace nesouhlasila. Její stížnost byla posouzena jako vyjádření obviněné v rámci probíhajícího řízení. V odpovědi státní organizaci byl zdůrazněn fakt, že zahájení přestupkového řízení nijak nepředjímá jeho výsledek a cílem přestupkového řízení je právě objasnit skutkový stav, přičemž v průběhu celého řízení je zachována presumpce nevinoty. Těžko však lze označit zahájení přestupkového řízení, jehož cílem je právě objasnit skutkový stav, za nevhodný postup správního orgánu. Přestupkové řízení je správní orgán povinen zahájit z moci úřední.

### Soudní řízení

Mezi další významné agendy Úřadu patří stále se rozšiřující agenda soudních řízení vztahujících se k jeho činnosti. Časová i odborná náročnost zpracování jednotlivých případů rok od roku narůstá. Úřad věnuje náležitou pozornost, jak žalobám podaným proti jeho rozhodnutím ve správním soudnictví, tak i žalobám podle části V. o. s. ř.

Úřad vychází z nálezu Ústavního soudu ze dne 20. 2. 2014, sp. zn. I. ÚS 1011/12 (N 19/72 SbNU 237, [www.usoud.cz](http://www.usoud.cz)): „*Tam, kde je k hájení svých zájmů stát vybaven příslušnými organizačními složkami finančně i personálně zajištěnými ze státního rozpočtu, není důvod, aby výkon svých práv a povinností v této oblasti přenášel na soukromý subjekt, jímž je advokát, a pokud tak přesto učiní, pak není důvod pro uznání takto mu vzniklých nákladů jako účelně vynaložených.*“ Proto Úřad zastupují před soudy a obstarávají další úkony související s žalobami výlučně jeho zaměstnanci a žádné externí právní služby ani v roce 2021 nesjednával.

Kromě zastupování Úřadu před soudy jde také o zpracování vyjádření a jiných dokumentů k žalobám podaným účastníky správních řízení k správním i civilním soudům. To vyžaduje precizní a rychlé zpracování podkladů pro soudy.

Za účelem informování účastníků správních řízení, potažmo účastníků železničního trhu vůbec, zveřejňuje Úřad základní informace o řízení před soudy a přehled podaných žalob na svých internetových stránkách.

Žalobci se obrací na správní soud, aby posoudil rozhodnutí vydané Úřadem, nebo žádají civilní soud o nové projednání věci, o níž již Úřad rozhodl. Žaloby proti rozhodnutím Úřadu vydaným v klasickém (nesporném) správním řízení (např. omezení provozování dráhy) nebo v řízení o přestupku projednávají správní soudy. V případech, kdy Úřad rozhoduje ve sporném správním řízení nebo o jiné právní věci, která vyplývá ze vztahů soukromého práva (např. posuzování souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách), jsou podle stávající judikatury k projednání žaloby příslušné obecné soudy.

Žaloby podané k obecným soudům se týkají v naprosté většině rozhodnutí vydaných Úřadem v řízeních o posouzení souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách. Žaloby podané správnímu soudu se vztahují k řízením o přestupku a k řízením o omezení provozování dráhy.

I nadále platí závěr vyplývající z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 5. 2014, č. j. 1 As 28/2014-62, a pro prohlášení o dráze jsou příslušné soudy v občanském soudním řízení podle části páté občanského soudního řádu.

Oproti předchozím létům, kdy od vzniku Úřadu v roce 2017 byla pravomocně skončena do konce roku 2020 pouze jedna věc, byl rok 2021 o poznání bohatší. Ani v roce 2021 neshledaly soudy v činnosti Úřadu žádná pochybení. Celkově tedy bylo dosud podáno 11 žalob ve správním soudnictví. Pokud jde o pravomocně skončené případy, pak z tohoto počtu bylo jedno řízení zastaveno, jedna žaloba byla odmítnuta, a o kasační stížnosti nebylo dosud rozhodnuto, a tři žaloby byly zamítnuty. V jedné věci soud podal návrh zvláštnímu senátu, neboť došlo k zápornému kompetenčnímu sporu mezi správním a civilním soudem.

Pokud jde o civilní soudnictví, v některých věcech se obrátilo na soud více žalobců. Takové žaloby jsou ze zákona spojeny ke společnému řízení, a proto je započítáváme jako jednu žalobu. Celkem jde tedy o 13 žalob. Pokud jde o pravomocně skončené věci, pak byla jedna žaloba odmítnuta pro nepřípustnost, ve dvou případech bylo řízení zastaveno a žalobce byl poučen o možnosti podat žalobu ve správním soudnictví. Dalších osm řízení bylo přerušeno s ohledem na položení předběžné otázky Soudnímu dvoru Evropské unie týkající se souladu českého práva se směrnicí 2012/34/EU ohledně příslušnosti soudu (správního či civilního).

## Monitoring železničního trhu

Úřad každoročně předkládá Evropské komisi zprávy o využívání železniční infrastruktury, o vývoji technických a hospodářských podmínek a rozvoji trhu v oblasti železniční dopravy. Tyto zprávy Úřad vypracovává na základě prováděcího nařízení Komise (EU) č. 2015/1100 o povinnosti členských států předkládat zprávy v rámci sledování železničního trhu. Toto nařízení není implementováno do právního řádu České republiky, proto jsou možnosti sběru dat ze strany Úřadu značně omezeny.

Obsahem zpráv je přehled výkonů železniční dopravy, vývoj poplatků za použití infrastruktury, výše nákladů na její údržbu a modernizaci, vyhovění žádostem o přidělení kapacity dráhy, případy přetížení dráhy a kvalita železničních služeb. Monitoring se zaměřuje na výnosy ze služeb poskytovaných v různých segmentech trhu: nákladní dopravě a osobní dopravě v členění na dopravu příměstskou, regionální a dálkovou. U osobní dopravy zprávy zvláště sledují podíl služeb prováděných v závazku veřejné služby na celkovém výkonu osobní drážní dopravy. Součástí zprávy jsou údaje o výši kompenzací poskytovaných státem a kraji ve prospěch objednané osobní dopravy v rámci plnění závazku veřejné služby. Zpráva také monitoruje stupeň otevřenosti trhu, strukturu vlastnictví důležitých zařízení služeb poskytovaných dopravcům a údaje o zaměstnanosti a sociálních podmínkách v železničních podnicích.

V roce 2021 Úřad předkládal údaje za rok 2020 ve srovnání s rokem 2019, který přinesl na železniční trh výrazné změny. Uzavřením několika desítek nových smluv o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou v tomto segmentu v roce 2019 významně vzrostl podíl privátního sektoru na úkor státem vlastněné společnosti České dráhy, a.s. Podíl Českých drah na trhu v osobní dopravě poklesl z 97 % v roce 2019, na 91 % v roce 2020. Podíl společnosti ČD Cargo na trhu v nákladní dopravě v roce 2020 činí 59 %.

V roce 2020 se proto dala oprávněně očekávat určitá stabilizace železničního trhu. K té však kvůli pandemii nemoci covid-19 nedošlo, naopak lze mluvit o velkých otřesech na trhu osobní přepravy, mimo závazku veřejné služby některé výkony klesly dokonce i o desítky procent. Počet cestujících osobní přepravy v rámci závazku veřejné služby v celoročním srovnání s rokem 2019 nakonec klesl jen v jednotkách procent, když navzdory výkyvům v prvním pololetí 2020 došlo ve druhé polovině roku ke stabilizaci tohoto segmentu.



Nezamýšleným důsledkem nižšího počtu cestujících v závazku veřejné služby bylo mírné snížení nákladů státu na kompenzace slev na jízdném studentů a seniorů, zejména ve srovnání s nárůstem této položky v předešlých dvou letech, kdy byly uvedené slevy zavedeny.

Zprávu o sledování železničního trhu Úřad v požadovaném termínu odeslal příslušnému orgánu Evropské komise, kterým byla záhy schválena bez doplňujících dotazů nebo připomínek.

## **Cenová kontrola a státní dozor**

Úřad je oprávněn k výkonu státního dozoru podle zákona o dráhách a také k provádění cenových kontrol v oblasti užívání drážní dopravní infrastruktury a zařízení služeb dle zákona č. 526/1990 Sb. o cenách, při níž zjišťuje, zda nedochází k porušování cenových předpisů v oblasti cen za užití dráhy, cen za přidělení kapacity dráhy a cen za poskytnutí služby prostřednictvím zařízení služeb. Při vlastním výkonu postupuje dle zákona o kontrole. Kontrolní činnost vycházela z plánu kontrol podle § 27 zákona o kontrole na rok 2021.

### **Zaměření kontrolní činnosti v oblasti cenové kontroly**

Úřad v roce 2021 prováděl cenové kontroly v souvislosti s podněty a na základě vlastní kontrolní iniciativy Úřadu podle předem schváleného ročního plánu kontrol. Ty byly zaměřeny na dodržování podmínek pro stanovení věcně usměrňovaných cen za veřejné užití jinak veřejně nepřístupné vlečky a dále cen za užití zařízení služeb a poskytování služby. Kontrolní činnost dále zahrnovala státní dozor zaměřený na kontrolu vedení odděleného účetnictví ve smyslu § 62 odst. 4 zákona o dráhách, a dále státní dozor zaměřený na kontrolu plnění povinností dle § 42a - 42c zákona o dráhách.

### **Kontroly za rok 2021**

V průběhu roku 2021 byly řešeny celkem 4 cenové kontroly.

Byla zahájena jedna cenová kontrola, která se týkala cen veřejného užití jinak veřejně nepřístupné vlečky a zařízení služeb. Úřad zjistil, že provozovatel vlečky nedoložil kalkulaci cen. Na tuto kontrolu navázalo řízení o přestupku, ve kterém Úřad rozhodl o správním trestu udělení pokuty. Ta byla Úřadu uhrazena.

Dále pokračovaly cenové kontroly, které byly zahájeny v předchozím roce. Jedna z nich nebyla doposud uzavřena. Další případ, započatý cenovou kontrolou, pokračoval formou následného řízení o přestupku. Po vydání druhoinstančního rozhodnutí byl případ ukončen zaplacením pokuty v roce 2021. Předmětem této kontroly a následného správního řízení bylo stanovení cen za užití dráhy, ve kterém Úřad shledal porušení cenových předpisů. Ceny byly stanoveny znaleckým odhadem, nebyla provedena kalkulace pro jednotlivé kategorie tratí a nebyl doložen výpočet koeficientů stanovujících cenu v závislosti na hmotnosti vlaku. Následující cenová

kontrola byla zahájena z důvodu podnětu dopravců. Její předmět a výsledky byly stejné jako v předcházejícím období. Kontrolovaná osoba však na výsledky předchozí kontroly nereagovala a ponechala ceny stanovené stejnými postupy jako v předcházejícím období. Kontrola byla ukončena v roce 2021, správní řízení dosud zahájeno nebylo.

## **Počty porušení cenových předpisů za rok 2021**

V roce 2021 byla zahájena jedna kontrola, která byla ukončena pravomocným rozhodnutím v prvním stupni. V případě této kontroly se jednalo o porušení podmínek pro stanovení věcně usměrňovaných cen veřejného užití jinak veřejně nepřístupné vlečky a zařízení služeb ve smyslu § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách a vedení cenové evidence podle § 11 zákona o cenách. Uložená pokuta ve výši 25 000,- Kč byla zaplácena.

## **Přehled o kontrolách plnění opatření k nápravě:**

Opatření k nápravě spočívalo v rozhodnutí o rozporu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách a byla uplatněna sankce.

## **Státní dozor**

Úřad dále v roce 2021 dokončil jeden státní dozor zahájený v roce 2020. Jeho předmětem bylo dodržování požadavků na vedení odděleného účetnictví pro provozování drážní dopravy podle jednotlivých smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a pro provozování dráhy a drážní dopravy. Dále bylo předmětem kontroly dodržení ustanovení o oddělení hlavních činností při provozování dráhy a provozování drážní dopravy. Úřad shledal, že zákonná ustanovení byla porušena. Na kontrolu navazovalo řízení o přestupku, které bylo ukončeno vydáním rozhodnutí o přestupku, a byla uložena pokuta. Ta byla následně zaplácena. O následném řízení pojednává kapitola *Správní řízení v roce 2021*.

Úřad vykonal státní dozor u společnosti České dráhy ohledně nosičů informačních systémů v železničních stanicích. O tomto případě podrobněji pojednává kapitola *Správní řízení v roce 2021*. Výsledkem státního dozoru bylo zjištění, že nosiče informačních systémů jsou zařízeními služeb. České dráhy tedy mají povinnost vypracovat a zveřejnit jejich popis a zpřístupnit jej přidělci kapacity.

Další 3 státní dozory zahájené u Českých drah v roce 2021 se týkaly posouzení oznamovací povinnosti provozovatele veřejně nepřístupné vlečky vůči Úřadu a případného splnění dalších povinností provozovatele vlečky, která napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb. V rámci těchto dozorů bylo třeba posoudit, zda vznikají důvody k tomu, aby provozovatel vlečky byl povinen umožnit přístup dopravcům. Bylo třeba ověřit, zda vlečka nezajišťuje přístup k dalším vlečkám, příp. k dalším částem celostátní dráhy, či zda se na vlečce nenacházejí zařízení služeb nebo manipulační místa. Ve dvou případech Úřad zjistil, že provozovatel vlečky je povinen umožnit přístup dopravcům, aniž by byla splněna oznamovací povinnost vůči Úřadu.

Další státní dozor byl zahájen na podnět dopravce, který se domáhal umožnění přístupu na vlečkový systém OKD vlastněný a provozovaný společností PKP CARGO INTERNATIONAL, a. s. O tomto případě podrobněji pojednává kapitola *Správní řízení v roce 2021*.

Úřad dále na podnět PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s. zahájil v roce 2021 šest státních dozorů na veřejně nepřístupných vlečkách, které provozuje ČD Cargo, a.s. Z těchto šesti zahájených státních dozorů byly dva dokončeny; v jednom z případů Úřad pochybení nenalezl.

Druhým případem byl Terminál Brno. Podle názoru Úřadu se jedná o multimodální terminál a byly zde zjištěny nedostatky v plnění oznamovací povinnosti. Odepření přístupu nebo diskriminační přístup k dopravcům odlišným od provozovatele vlečky nebyl zjištěn.

## **Poskytování informací podle zákona o svobodném přístupu k informacím**

V období kalendářního roku 2021 byly Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře podány celkem 4 písemné žádosti o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím. Úřad nevydal žádné rozhodnutí o odmítnutí žádosti o poskytnutí informace podle § 15 zákona č. 106/1999 Sb. Proti rozhodnutí Úřadu v oblasti poskytování informací podle zákona č. 106/1999 Sb. nebyl podán žádný rozklad ani žádná žaloba, nebyl ani vydán žádný rozsudek soudu. Úřad nevynaložil v souvislosti se soudním řízením o právech a povinnostech podle zákona č. 106/1999 Sb. žádné dodatečné náklady. Úřad neposkytl žádnou výhradní licenci. Stížnost na postup při vyřizování žádosti o informace podle § 16a zákona č. 106/1999 Sb. nebyla podána.

Žádosti o informace se týkaly zejména:

- náhrady škody, újmy a regresní úhrady podle zákona č. 82/1998 Sb.
- platů a odměn zaměstnanců Úřadu za rok 2020 v rozsahu předseda Úřadu a vedoucí zaměstnanci přímo podřízení předsedovi
- nejvýznamnějších veřejných zakázek v roce 2020, organizační struktury povinného subjektu a internetové adresy profilu zadavatele
- počtu zaměstnanců Úřadu ve služebním a pracovním poměru, platové třídy

Úřad jako povinný subjekt vyřizuje žádosti o informace vztahující se k jeho působnosti podle zákona č. 106/1999 Sb. Základní informace o žádostech a o činnosti Úřadu vyplývajících z právních předpisů jsou zveřejněny na internetových stránkách Úřadu.

## Mezinárodní aktivity

Vzhledem k požadované spolupráci v rámci EU je nutná účast zástupců Úřadu na mezinárodních jednáních. Na některých akcích je účast povinná, na některých jednáních se připravuje nová legislativa, takže zastoupení České republiky je více než žádoucí.

Zahraniční pracovní cesty byly prakticky pozastaveny. Zástupci Úřadu se zúčastnili pouze jednání sdružení evropských nezávislých dozorových orgánů letištních poplatků Thessaloniki forum organizované Evropskou komisí v Bruselu. Dále proběhlo v prezenční formě plenární zasedání IRG Rail ve Vídni. Úřad je členem tohoto mezinárodního sdružení regulačních orgánů, jehož náplní je koordinovat spolupráci regulačních úřadů a vypracovávat společné zásady tak, jak to vyžaduje článek 57 směrnice 2012/34/EU. Zástupci Úřadu byli též předvoláni k přednesení stanoviska generálního advokáta na veřejném zasedání Soudního dvora, kde byly prezentovány odpovědi na Úřadem položené otázky. Veškerá ostatní jednání proběhla pouze formou videokonference. Výdaje na zahraniční pracovní cesty byly ve výši 59 337,61 Kč.

Účast Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře na mezinárodních jednáních v rámci Evropské unie je nutná vzhledem k požadované funkci Úřadu v rámci zapojení do mezinárodní spolupráce. Forma videokonference však plně nenahrazuje prezenční formu jednání. Zástupci Úřadu se formou videokonference zúčastnili dvou plenárních zasedání regulačních orgánů organizovaných Komisí, plenárního zasedání IRG Rail a několika jednání pracovních skupin.

## Hospodaření Úřadu

Úřad byl zřízen jako samostatný regulační úřad se samostatnou rozpočtovou kapitolou 373. Rozpočet na rok 2021 byl pro Úřad stanoven a schválen zákonem č. 600/2020 Sb., o státním rozpočtu České republiky na rok 2021. Podrobnosti o hospodaření Úřadu jsou obsaženy v materiálu **Návrh závěrečného účtu kapitoly 373 a hodnotící zpráva za rok 2021**. Přehled závazných ukazatelů a skutečností k 31. 12. 2021 je uvedený v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1

### Přehled o plnění stanovených závazných ukazatelů k 31. 12. 2021

Název ukazatele	Konečný rozpočet k 31. 12. 2021	Skutečnost k 31. 12. 2021	% plnění
<b>Souhrnné ukazatele</b>			
Příjmy celkem		416 599	
Výdaje celkem		21 886 892,91	
<b>Specifické ukazatele – příjmy</b>			
Daňové příjmy		5 500	
Nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté transfery celkem		408 000	
v tom: příjmy z rozpočtu Evropské unie bez společné zemědělské politiky celkem			
ostatní nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté transfery celkem		3 099	
<b>Specifické ukazatele – výdaje</b>			
Výdaje na zabezpečení plnění úkolů Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře	23 968 428	21 886 892,91	91,32
<b>Průřezové ukazatele</b>			
Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	14 274 382	12 927 121	90,56
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	4 824 741	4 337 123	89,89
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	279 488	256 570	91,80
Platy zaměstnanců v pracovním poměru vyjma zaměstnanců na služebních místech	2 766 809	1 620 948	58,59
Platy zaměstnanců na služebních místech dle zákona o státní službě	11 207 573	11 207 573	100
Platy zaměstnanců v pracovním poměru odvozené od platů ústavních činitelů			
Zajištění přípravy na krizové situace podle zákona č. 240/2000 Sb.			
Výdaje spolufinancované zcela nebo částečně z rozpočtu Evropské unie bez společné zemědělské politiky celkem			
v tom: ze státního rozpočtu			
podíl rozpočtu Evropské unie			
Výdaje vedené v informačním systému programového financování EDS/SMVS celkem			

Úřad nemá žádné podřízené úřady, neposkytuje žádné dotace. Veškeré jeho příjmy jsou potřebné pouze pro výkon státní správy. Schválený rozpočet byl ve výši 22 311 260,- Kč, konečný rozpočet k 31. 12. 2021 byl ve výši 23 968 428,- Kč. Konečný rozpočet zahrnuje zapojené neprofilující nároky v částce 2 081 000,- Kč. Profilující nároky nebyly zapojeny. Vázání rozpočtu z důvodu jednoho neobsazeného místa v režimu zákoníku práce bylo ve výši 423 832,- Kč na rozpočtových položkách 5011, 5031, 5032, 5342. Skutečné čerpání rozpočtu k 31. 12. 2021 bylo ve výši 21 886 892,91 Kč, tj. ve výši 91,32 % z konečného rozpočtu. Souhrnný ukazatel výdaje celkem stanovený pro rok 2021 byl dodržen.

Souhrnné ukazatele kapitoly 373 jsou daňové příjmy, dále nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté transfery celkem. Specifický ukazatel příjmy celkem nebyl rozpočtován. Hodnota ukazatele příjmy celkem byla k 31. 12. 2021 ve výši 416 599,- Kč.

Dále se jednalo o specifický ukazatel výdaje na zabezpečení plnění úkolů Úřadu, který byl rozpočtován k 31. 12. 2021 v částce 22 311 260,- Kč. Skutečnost byla k 31. 12. 2021 v částce 21 886 892,91 Kč včetně zapojených čerpaných nároků ve výši 2 006 563,85 Kč. Vyjádřeno v procentech ve vztahu ke konečnému rozpočtu, jehož výše byla 23 968 428,- Kč, čerpání bylo ve výši 91,32%. Specifické ukazatele stanovené pro rok 2021 byly dodrženy.

Průřezové ukazatele kapitoly 373 byly rozčleněny na platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci, povinné pojistné placené zaměstnavatelem, převod fondu kulturních a sociálních potřeb, platy zaměstnanců v pracovním poměru vyjma zaměstnanců na služebních místech, platy zaměstnanců na služebních místech dle zákona o státní službě.

V případě kapitoly 373 ukazatel platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci byl rozpočtován k datu 31. 12. 2021 ve výši 14 586 482,- Kč. Konečný rozpočet byl 14 274 382,- Kč. Skutečnost byla k 31. 12. 2021 v částce 12 927 121,- Kč, tj. ve výši 90,56 %.

Ukazatel povinné pojistné placené zaměstnavatelem, jedná se o sociální pojistné organizace a zdravotní pojistné organizace, byl k 31. 12. 2021 rozpočtován ve výši 4 930 231,- Kč. Konečný rozpočet byl ve výši 4 824 741,- Kč. Skutečnost byla k 31. 12. 2021 v částce 4 337 123,- Kč, tj. ve výši 89,89 %.

Ukazatel přiděl fondu kulturních a sociálních potřeb byl k 31. 12. 2021 rozpočtován ve výši 285 730,- Kč. Konečný rozpočet byl ve výši 279 488,- Kč. Skutečnost byla k 31. 12. 2021 v částce 256 570,- Kč, tj. ve výši 91,80 %.

Ukazatel platy zaměstnanců v pracovním poměru vyjma zaměstnanců na služebních místech byl k datu 31. 12. 2021 rozpočtován ve výši 3 078 909,- Kč. Konečný rozpočet byl ve výši 2 766 809,- Kč. Skutečnost k 31. 12. 2021 byla v částce 1 620 948,- Kč, tj. ve výši 58,59 %.

Ukazatel platy zaměstnanců na služebních místech dle zákona o státní službě byl k datu 31. 12. 2021 rozpočtován ve výši 11 207 573,- Kč. Konečný rozpočet byl ve výši 11 207 573,- Kč. Skutečnost k 31. 12. 2021 byla v částce 11 207 573,- Kč, tj. ve výši 100 %.

Jednotlivé průřezové ukazatele stanovené pro rok 2021 byly dodrženy.

## Kapitálové výdaje v rámci programového financování

Mezi hlavní cíle programového financování patřilo vybavení Úřadu investičními prostředky k zabezpečení chodu úřadu. Základní stanovený ukazatel celkové výdaje vedený v informačním systému programového financování byl dodržen.

V rámci celého programového financování programu 17301 o názvu Rozvoj a obnova materiálně technické základny ÚPDI, který byl rozpočtován k 31. 12. 2017 v celkové výši 7 100 000,- Kč, bylo čerpání rozpočtu k 31. 12. 2017 ve výši 2 341 127,95 Kč, tj. ve výši 32,97 %. Nevyčerpané finanční prostředky v částce 4 758 872,05 Kč byly k 31. 12. 2017 zahrnuty do profilujících nároků. Profilující nároky byly využity v roce 2018, v roce 2019, v roce 2020.

Celkové rozpočtové prostředky programu 17301 ve výši 7 100 000,- Kč byly k 31. 12. 2021 vyčerpány v částce 4 990 342,45 Kč. Úřad má v rámci celého programu 17301 k dispozici dosud nevyužité profilující nároky ve výši 2 109 657,55 Kč. Nevyčerpané kapitálové prostředky budou po dohodě s Ministerstvem financí případně využity v následujících letech k zajištění obnovy vybavení v oblasti IT.

Výdaje účelově určené na programové financování podle jednotlivých akcí jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2

### Program č. 17301 o názvu Rozvoj a obnova materiálně technické základny Úřadu ve stavu k 31. 12. 2020 za období let 2017 až 2020

Číslo akce	Název akce	Celková alokace finančních prostředků	Skutečnost za rok 2017, 2018	Skutečnost za rok 2017, 2018, 2019, 2020	v %
173V011000001	Dopravní prostředky	700 000		326 075	46,58
173V011000002	Programové vybavení	4 000 000	335 315	2 567 704,50	64,19
173V011000003	Stroje, přístroje	500 000	357 534	357 534	71,51
173V011000004	Výpočetní technika	1 900 000	1 739 028,95	1 739 028,95	91,53
17301	<b>Celkem</b>	<b>7 100 000</b>	<b>2 431 877,95</b>	<b>4 990 342,45</b>	<b>70,29</b>

Program rozvoje materiálně technické základny Úřadu byl zpracován v době, kdy nebylo známo sídlo úřadu, stav budovy ani požadavky na vybavení odvíjející se z konkrétního stavu budovy sídla. V rámci pětiletého programu byly realizovány pouze ty akce, které jsou pro chod Úřadu nezbytné, jak bylo výše uvedeno. V současné době se ukazuje jako nezbytně nutné pořízení nových serverů v roce 2023.

## **Nároky vůči státnímu rozpočtu k 31. 12. 2021**

K 31. 12. 2021 Úřad vykázal ve Státní pokladně nevyčerpané prostředky vůči konečnému rozpočtu úhrnem 29 147 415,49 Kč, tzv. nároky.

Jedná se o profilující nároky ve výši 15 199 466,55 Kč, neprofilující nároky ve výši 13 947 948,94 Kč. Profilující nároky vznikly nevyčerpaním částky 13 089 809,- Kč na platy státních zaměstnanců podle zákona o státní službě a platy zaměstnanců podle zákoníku práce včetně ostatní osobních nákladů a dále nevyčerpaním částky ve výši 2 109 657,55 Kč u jednotlivých investičních akcí programového financování EDS/SMVS v rámci programu 17301 Rozvoj materiálně technické základny Úřadu. Profilující nároky budou pravděpodobně zapojeny v roce 2022 na další dovybavení Úřadu přístroji a výpočetní technikou. U neprofilujících nároků předpokládáme zapojení nároků v letech 2022, 2023, 2024 pro oblast běžných provozních výdajů jako jsou zejména dovybavení úřadu, právní služby, školení, služby, údržba a rozvoj IT a provozování, podpora IT systémů a na další běžné provozní výdaje, protože stávající rozpočet na roky 2022 a připravovaný rozpočet na rok 2023 včetně střednědobého výhledu na roky 2024 až 2025 je nepostačující k zajištění nezbytně nutného chodu Úřadu. Případně po projednání s Ministerstvem financí budou nevyčerpané profilující nároky z programu 17301 využity v tvorbě nového programu EDS/SMVS na zabezpečení materiálně technického vybavení zejména pro oblast IT v oblasti kapitálových výdajů.

## **Systemizace a naplnění počtu pracovních a služebních míst**

Pokud se týká počtu zaměstnanců, Úřad měl stanoven na základě schváleného rozpočtu k 1. 1. 2021 závazný ukazatel 23 zaměstnanců, z toho 3 zaměstnance v režimu zákoníku práce a 20 zaměstnanců v režimu služebního zákona. Jako skutečnost k 31. 12. 2021 vychází v přepočtených stavech celkový přepočtený stav zaměstnanců 22 (bez zaokrouhlení 22,1371), z toho 2 zaměstnanci v režimu zákoníku práce a 20 (bez zaokrouhlení 20,1371) zaměstnanců v režimu služebního zákona. Z toho vyplývá průměrný plat zaměstnance ve výši 48 286,- Kč, což odpovídá předpokládanému průměrnému platu z hlediska schválených ukazatelů pro platovou oblast.

V roce 2021 byla téměř všechna systemizovaná místa obsazena, vyjma jednoho systemizovaného místa v režimu zákoníku práce. Fyzický počet zaměstnanců Úřadu k 31. 12. 2021 byl v počtu 23 zaměstnanců celkem. Úřad nemá žádného státního zaměstnance zařazeného mimo výkon služby z organizačních důvodů.



Z hlediska dodržování a prosazování principů rovného postavení mužů a žen jsou finanční prostředky kapitoly ve mzdové a platové oblasti vynakládány rovnoměrně. Princip genderové rovnosti je dodržován jak v záležitostech odměňování, tak při čerpání FKSP, při vzdělávání, v pracovních příležitostech a pracovních podmínkách jednotlivých zaměstnanců Úřadu. Úřad nevede žádnou grantovou a dotační politiku v dané oblasti. Ve vztahu poměru zaměstnaných žen a mužů zde prozatím převažují mírně muži v počtu 13, zatímco žen je 10.

Tabulka č. 3

### Přehled platové oblasti Úřadu za období 2019 až 2021

Číselné údaje v Kč

Název ukazatele	rok 2019	rok 2020	rok 2021	index 2020/2019
Platy zaměstnanci zákoník práce	1 584 557	1 610 895	1 620 948	1,01
Platy zaměstnanci služební zákon	10 640 770	11 006 828	11 207 573	1,02
Celkem platy zaměstnanců	12 225 327	12 617 723	12 828 521	1,02
Ostatní osobní platby	271 400	246 400	98 600	0,40
Průměrný evidenční přepočtený počet zaměstnanců	21,13	21,59	22,14	1,02
Fyzický počet zaměstnanců k 31. 12. běžného roku	22	23	23	1,00
Průměrný měsíční plat	48 215	48 702	48 286	0,99

Tabulka č. 3 zahrnuje přehledné srovnání ukazatelů v platové oblasti za porovnatelné roky 2019 až 2021.

## Vnitřní a vnější kontroly

V rámci vnitřních kontrol bylo konstatováno, že hospodaření organizace je vedeno v souladu s vnitřním řídicím a kontrolním systémem, s přímým zapojením vedení Úřadu, včetně jeho předsedy. Součástí finančního řízení jsou všechny kontrolní fáze v odpovědnosti vedoucích zaměstnanců, následná kontrola vybraných operací a postupů probíhá i s prověřením interním auditem. Veškeré nákupy zboží a služeb s hodnotou nad 50 tisíc Kč Úřad realizuje formou centrálních nákupů, nebo v prostředí elektronického tržiště NEN a jsou zveřejňovány v registru smluv.

Na základě příkazu předsedy Úřadu č. 4/2021 proběhl v roce 2021 vnitřní audit, kterého cílem bylo prověřením výše nákladů spojených s užíváním budovy sídla úřadu, fungování a využívání elektronického systému spisové služby v procesu vedení spisů, prověřením smluvní a účetní evidence. Porovnáním vyžádané smluvní dokumentace Úřadu s jeho dodavateli nebyly zjištěny rozdíly v dohodnutých a fakturovaných platbách. Auditem bylo dále potvrzeno účelné nastavení vnitřního kontrolního systému v prověřovaných oblastech. V oblasti vedení spisové dokumentace přetrvávají formální nedostatky popsány ve Zprávě o zjištěních z vykonaného finančního auditu č. 1/2021.

Projednané závěry auditu byly odsouhlaseny příslušnými vedoucími zaměstnanci a zjištěné nedostatky jsou průběžně odstraňovány. Další audit, v souladu se střednědobým a krátkodobým plánem, bude proveden ve 2. polovině roku 2022.

Ve dnech od 16. 2. 2021 do 4. 3. 2021 proběhla v Úřadu kontrola ze strany Pražské správy sociálního zabezpečení. Kontrolované období bylo od 16. 2. 2017 do 31. 1. 2021 a předmětem kontroly bylo plnění povinností organizace v oblasti sociálního pojistného, nemocenského pojištění a důchodového pojištění. Kontrolou nebyly zjištěny podstatné nedostatky.

## Závěr

Závěrem lze konstatovat, že rok 2021 byl opět jedním z náročnějších s ohledem na pokračující omezení vyplývající z pandemie covid-19. Veškerá řízení proběhla bez jakýchkoliv omezení, podařilo se i zorganizovat projednávání situace při provozování dráhy a drážní dopravy presenční formou. V rámci rozvoje konkurenčního prostředí v nákladní dopravě se vyskytly nové problémy v oblasti přístupu ke vlečkám. Proběhla některá soudní řízení, která potvrdila správnost rozhodovacího postupu Úřadu.

Stále zůstává nejdůležitějším úkolem dokončení zbývajících vnitřních předpisů. Vzhledem k době existence Úřadu začíná být aktuální otázka skartačního řízení. Prioritou vedení Úřadu zůstává zvyšování kvality vykonávaných činností. V nejdůležitější otázce, obstat v nadcházejících soudních řízeních v podaných žalobách, byly zaznamenány první úspěchy.

Předpokládáme, že v roce 2022 dojde vlivem ústupu pandemie k oživení osobní železniční i letecké dopravy. Současně bychom uvítali některé dílčí změny v předpisech, které by vedly ke zlepšení využívání železniční sítě, odstranění nepřesností v národní transpozici a k podpoře spravedlivé soutěže na železnici.