



UOHSX00JMNYM

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0220/2024/PD
Číslo jednací: ÚOHS-16325/2024/451

Brno 22. 4. 2024

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, jako orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v řízení zahájeném 11. 3. 2024 na návrh právnické osoby KŽC Doprava, s.r.o., IČO: 27423069, se sídlem Meinlinova 336, 19016 Praha 9 – Koloděje, zastoupené Mgr. Jiřím Pourem, advokátem, ev. č. ČAK 19231, coLEGAL, s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem Pernerova 697/35, 186 00 Praha 8 – Karlín, jehož účastníky jsou

- KŽC Doprava, s.r.o., IČ 27423069, Praha 9 - Koloděje, Meinlinova 336, PSČ 19016, zastoupený Mgr. Jiřím Pourem, advokátem, ev. č. ČAK 19231, coLEGAL, s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem Pernerova 697/35, 186 00 Praha 8 – Karlín
- Správa železnic, státní organizace; Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
- Kladenská dopravní a strojní, s. r. o., se sídlem Wolkerova 2766, 27201 Kladno – Kročehlavy, IČO 28170679
- MBM rail, s.r.o., se sídlem Žižkova 595, Pražské Předměstí, 551 01 Jaroměř, IČO 25277171
- Railway Capital, a.s., se sídlem Plzeňská 157/98, 150 00 Praha 5, IČO 24158071
- CZ Logistics, s.r.o., se sídlem Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová, IČO 62957937
- IDS CARGO, a.s., se sídlem Albertova 229/21, Nová Ulice, 779 00 Olomouc, IČO 27820017
- BF Logistics s.r.o., se sídlem U Elektry 203/8, Hloubětín, 198 00 Praha 9, IČO 27406911

ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2025 a jízdní řád 2025, účinného od 14. 12. 2023 se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách dle § 34e odst. 1 a 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ve spojení s § 67 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád rozhodl

takto:

Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2025 a jízdní řád 2025, účinného od 14. 12. 2023 vydané Správou železnic, státní organizací, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO 70994234 **není** v rozporu s § 33 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

ODŮVODNĚNÍ

I. Shrnutí žádosti

1. Dne 11.3.2024 obdržel Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**Úřad**“) podání právnické osoby **KŽC Doprava**, s.r.o., IČO: 27423069, se sídlem Meinlinova 336, 19016 Praha 9 – Koloděje, zastoupené Mgr. Jiřím Pourem, advokátem, ev. č. ČAK 19231, coLEGAL, s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem Pernerova 697/35, 186 00 Praha 8 – Karlín (dále jen „**žadatel**“), označené jako „Návrh na rozhodnutí o rozporu přílohy G prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních pro rok 2025 se zákonem o dráhách“ (dále jen „**návrh**“).
2. Žadatel ve svém návrhu namítá rozpor Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platné pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025 účinné od 14. 12. 2023 (dále jen „**Prohlášení 2025**“) s § 33 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „**zákon o dráhách**“), a to v rozsahu Přílohy G Prohlášení 2025. V úvodu žadatel uvádí svůj vztah k předmětu řízení a své účastenství opírá o skutečnost, že je držitelem platné licence č. 1401 k provozování dopravy a dále o fakt, že je s vydavatelem Prohlášení 2025, kterým je Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO 70994234 (dále jen „**Správa železnic**“) ve smluvním vztahu, který se týká provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních drahách, což dokládá smlouvou č. 9163/22. Žadatel spatřuje rozpor kapitol 3, 6, 7 a 8 přílohy G Prohlášení 2025 s § 33 odst. 1 zákona o dráhách, a to v diskriminační povaze v nich uvedených pravidel, která se týkají omezování přístupu na dráhu v souvislosti se zavedením výhradního provozu pod dohledem evropského vlakového zabezpečovače (dále jen „**ETCS**“) a která svou povahou žadatele poškozují. Diskriminační povahu pravidel je pak dle žadatele vykládat širěji, a to tak, že pravidla stanovená v prohlášení o dráze dle § 33 odst.1 zákona o dráhách mají být nejen nediskriminační, ale také spravedlivá a transparentní.
3. Dále se žadatel ve svém návrhu věnuje procesu zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS v České republice. Proces považuje za nevhodný, když prováděcí plán přijatý v roce 2017 (dále jen „**Národní implementační plán 2017**“) dle Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů Řízení a

zabezpečení železničního systému v Evropské unii (dále jen „**Nařízení 2016/919**“), který zahrnuje orientační termíny postupného zavedení zabezpečení ETCS na tratích železniční sítě a zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS, nebyl řádně v pětileté lhůtě aktualizován, a to s ohledem na skutečnost, že dokument vydaný v roce 2021 označený jako Plán moderního zabezpečení české železnice; Implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS (dále jen „**Plán implementace ETCS 2021**“) není dokumentem ve smyslu Nařízení 2016/919, což vyplývá i z jeho textu, ve kterém je uvedeno, že bude promítnut do Národního implementačního plánu 2017, resp. jeho aktualizace. Nicméně dle žadatele se v obou případech jedná o právně nezávazné dokumenty, co se týče omezování přístupu dráhu, přičemž, s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 8. 2023, č. j. 4 As 255/2022-51, lze takové omezení s právní relevancí učinit pouze prohlášením o dráze. Daný výklad potvrzuje i text Prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919 (dále jen „**Nařízení 2023/1695**“), které Nařízení 2016/919 nahradilo a zároveň zpřísnilo pravidla pro zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS, když stanovilo, že zavádění dalších požadavků s cílem umožnit přístup na dráhu pouze vozidlům vybaveným ETCS musí být provedeno formou prohlášení o dráze a podléhá pětileté oznamovací lhůtě. Dle žadatele tak prvním právně relevantním dokumentem, který dopravce informoval o pravidlech zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS je Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platné pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023 (dále jen „**Prohlášení 2023**“) a posledním a aktuálním je právě napadané Prohlášení 2025. Žadatel považuje za nezbytné posuzovat Prohlášení 2025 nikoliv jako autonomní rozhodnutí Správy železnic vystupující jako provozovatel dráhy a přidělce kapacity dráhy, ale jako státní organizace, která plní vůli státu a naplňuje záměry deklarované ve výše uvedených strategických dokumentech Národní implementační plán 2017 a Plán implementace ETCS 2021.

4. Konkrétní námitky žadatele lze rozdělit do tří okruhů.
5. V první řadě se dle žadatele jedná o svévůli státu při zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS, kterou spatřuje zejména v absenci reflektování skutečného současného stavu zavádění ETCS ze strany státu a promítnutí daného do aktualizace harmonogramu implementace ETCS. Dle žadatele předpoklady pro zavedení ETCS uvedené ve strategických dokumentech, tj. v Národním implementačním plánu 2017 a Plánu implementace ETCS 2021, nejsou naplněny, když vybavování vozidel palubní části ETCS postupuje dramaticky pomalejším tempem, než s jakým dané dokumenty počítaly. Současný celkový počet vozidel vybavených palubní částí ETCS činí 35% celkového počtu vozidel nezbytného pro zahájení výhradního provozu ETCS stanoveného ve výše uvedených strategických dokumentech. Drážní úřad eviduje v registru drážních vozidel celkem 338 vozidel, která jsou způsobilá k provozu bez omezení pod dohledem ETCS L2 na dráze celostátní nebo regionální. Tato nepřipravenost je dle žadatele způsobena především omezenými průmyslovými kapacitami trhu v oblasti instalace palubních jednotek ETCS do drážních vozidel, což žadatel dokládá výsledky průzkumu, který sám provedl prostřednictvím komunikace se třemi největšími dodavateli v oblasti instalace palubních jednotek ETCS. Kapacity dodavatelů jsou aktuálně plně vyčerpány s tím, že instalace ETCS do drážních vozidel může být, za současného stavu, zahájena nejdříve za rok. Jako další problém žadatel uvádí finanční náročnost instalace palubních jednotek ETCS do drážních vozidel, přičemž dotační programy vyhrazené pro spolufinancování instalace ETCS

do vozidel zřejmě nebudou do 1. 1. 2025 vůbec čerpány. Za dané situace by tak, dle žadatele, měl stát prostřednictvím Správy železnic zohlednit současnou situaci dopravců a aktualizovat harmonogram implementace ETCS ve strategických dokumentech tak, že termín výhradního provozu ETCS bude posunut, aby bylo zajištěno, že dopravci stihnou vybavit svá vozidla palubními jednotkami ETCS a nebudou vyloučení z provozování dopravy na úsecích s výhradním provozem ETCS.

6. Za druhé žadatel konstatuje, že pravidla výhradního provozu uvedená v Příloze G Prohlášení o dráze 2025 působí diskriminačně. V první řadě se dle žadatele jedná o diskriminaci českých dopravců na trzích jiných členských států Evropské unie, a to prostřednictvím významně větší ekonomické a organizační zátěže dopadající na české dopravce, která vede k oslabování jejich konkurenceschopnosti na jednotném železničním trhu v prostoru Evropské unie a k ztížení jejich vstupu na trhy v jiných členských státech Evropské unie. To především s ohledem na skutečnost, že sousední členské země Evropské unie, stanovily mnohem mírnější podmínky pro implementaci ETCS s tím, že některé dokonce ani neuvádějí termín pro vyřazení národního vlakového zabezpečovače a zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS. Dále se pak, podle žadatele, jedná o diskriminaci menších dopravců, kteří měli doposud omezenější možnosti získat spolufinancování z veřejných zdrojů za účelem vybavování vozidel palubními částmi ETCS a nebyl pro jejich potřeby vyhlášen národní dotační program, který by menším dopravcům reálně umožnil čerpat dotační prostředky a současně tak dodržet termín vybavení vozidel před zahájením výhradního provozu ETCS. Poslední programy vhodné pro potřeby menších dopravců, které poskytovaly dostatečný časový prostor pro organizaci a realizaci instalace ETCS do drážních vozidel byly vyhlášeny v roce 2020, kdy neexistoval žádný závazný dokument stanovující pravidla pro zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS a dopravci tak neměli jistotu, že jejich investice do vybavení vozidel ETCS pro konkrétní trať nebude zbytečná.
7. Jako poslední námitku žadatel uvádí netransparentnost a nepředvídatelnost procesu zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS, kterou spatřuje v nejasnosti vzájemných vztahů mezi Národním implementačním plánem 2017 a Plánem implementace ETCS 2021, přičemž pouze Národní implementační plán 2017, který však není aktuální, má oporu v unijních předpisech. Nejasnost jejich vztahu se pak dle žadatele promítá do Prohlášení 2025, které operuje s oběma dokumenty, což dle žadatele zakládá netransparentnost procesu zavádění výhradního provozu ETCS. Dle žadatele tak pravidla zavádění výhradního provozu ETCS uvedená v Prohlášení 2025 neodpovídají dříve publikovaným strategickým dokumentům, jsou nejednoznačná, přičemž dávají provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení, což je v rozporu s principy zákona o dráhách a jejich aplikace by znamenala přímě porušení unijních předpisů. Jako příklad pak žadatel uvádí případ úseku Děčín – Kralupy nad Vltavou. Způsob stanovení pravidel pro zavedení výhradního provozu na úseku Děčín – Kralupy nad Vltavou je dle žadatele nejen neurčitý a zmatečný, ale je dokonce v přímém rozporu s bodem 7.4.3.1 Nařízení 2023/1695, dle kterého musí být zahájení výhradního provozu oznámeno v prohlášení o dráze nejméně pět let před jeho uskutečněním, přičemž kratší notificační lhůta je přípustná pouze v situaci, kdy se na tom dohodnou provozovatel infrastruktury a provozovatelé drážní dopravy na této trati nebo pokud byl termín výhradního provozu stanoven v prohlášení o dráze ještě před účinností uvedeného nařízení. Aktualizace ve formě změny Prohlášení 2025 č. 1 z 26. 1. 2024 tak dle žadatele představuje nové stanovení termínu pro zahájení výhradního provozu, které dle výše uvedeného podléhá pětileté notificační lhůtě.

Předmětná nejednoznačnost vyvolává dle žadatele otázku týkající se závaznosti jednotlivých termínů, řešení jejich vzájemného rozporu a dalšího postupu v případě jejich neurčitosti. Hlavní otázkou pak dle žadatele zůstává, jakým způsobem bude daný výhradní provoz zahájen, tj. zda bude existovat nějaké migrační období a jaká bude jeho délka. V souvislosti s výše uvedenou nejednoznačností daných pravidel žadatel odkazuje na rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře sp. zn.: RPD003/21 č. j.: UPDI-0827/22/ZA ze dne 8. 3. 2022, dle kterého lze za diskriminační pravidla pro přístup na dráhu považovat pravidla, která znevýhodňují dopravce vůči provozovateli dráhy bez rozdílu, jsou nejednoznačná, dávají provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení nebo jsou v rozporu s některými právními předpisy, přičemž, dle žadatele, pravidla uvedená v Příloze G Prohlášení uvedené diskriminační charakteristiky naplňují.

8. Na základě výše uvedeného žadatel sumarizuje své námitky do závěrečných bodů a požaduje, mimo deklarování rozporu Prohlášení 2025 se zákonem o dráhách, úpravu harmonogramu zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS a následné stanovení termínů výhradního provozu v Prohlášení 2025 v souladu s Nařízením 2023/1695, což by mělo vést k odstranění rozporu Přílohy G Prohlášení 2025 se zákonem.

II. Vyjádření Drážního úřadu a Správy železnic

9. Dne 28. 3. 2024 bylo Úřadu doručeno vyjádření Drážního úřadu, který se jako dotčený orgán vyjádřil k námitkám vzneseným ze strany žadatele. Úvodem Drážní úřad, v souvislosti s komplexním řešením procesu zavádění ETCS, zmiňuje proces zvyšování bezpečnosti železničního systému, jenž z velké části stojí právě na systému ETCS a výhradním provozu pod jeho dohledem. V rámci daného procesu Drážní úřad, jakožto národní bezpečnostní úřad, využívá zejména doporučení Drážní inspekce, která jsou ze strany Drážní inspekce stanovována za účelem předcházení mimořádných událostí. V návaznosti na mimořádné události, spočívající v nedovolených jízdách drážních vozidel nebo čelních srážkách drážních vozidel, Drážní inspekce především doporučuje urychlení prací na zavedení ETCS do provozu, a to jak na dráhách celostátních, tak i dráhách regionálních, a dále urychlení procesu vybavování vozidel systémem ETCS, a to za účelem zajištění plného využití všech jeho funkcionalit. Smyslem těchto doporučení tak především je snaha o zvýšení bezpečnosti provozu drážních vozidel na příslušné dráze, což je primárním veřejným zájmem dle národních i unijních předpisů, přičemž daného cíle může být dosaženo pouze postupným zavedením výhradního provozu pod dohledem ETCS. Daný systém může efektivně fungovat jen v případě, že jsou mobilní části ETCS vybavena všechna drážní vozidla, která na dráze působí.
10. K námitce žadatele spočívající ve výhradách vůči Národnímu implementačnímu plánu 2017 a Plánu implementace 2021 Drážní úřad dodává, že považuje za bezpředmětné přikládat právní účinky postupu oznámení daných strategických dokumentů Evropské komisi, když způsobilost stanovit pravidla přístupu na dráhu má pouze prohlášení o dráze, a to jak s ohledem na žadatelem zmiňovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu, tak s ohledem na národní a unijní legislativu. Co se týče aktualizace Národního implementačního plánu 2017, odkazuje Drážní úřad na informaci poskytnutou Ministerstvem dopravy, subjektu odpovědného za zpracování daného dokumentů, dle které byla aktualizace předmětného plánu v souvislosti s vydáním Nařízení 2023/1695 odložena na rok 2024.

11. S ohledem na výše uvedené Drážní úřad uvádí, že záměr zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS lze stanovit pouze prohlášením o dráze, což se stalo prostřednictvím Prohlášení o dráze 2023 vydaným před účinností Nařízení 2023/1695, což znamená, že se na dané nevztahuje pětiletá oznamovací lhůta, jejíž nedodržení žadatel namítá.
12. K námitce žadatele týkající se nedostatečné vybavenosti vozidel palubní části ETCS Drážní úřad uvádí, že situace není taková, jakou žadatel ve svém podání popisuje. Drážní úřad potvrzuje, že žadateli poskytl informaci na dotaz „*Kolik vozidel zapsaných v registru drážních vozidel vedeném Drážním úřadem dle § 43a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, je vybaveno palubní částí systému ETCS LS (tj. způsobilé bez omezení k jízdě pod dohledem ETCS L2 na dráze celostátní nebo regionální)?*“ tak, jak jí uvádí ve svém podání, avšak upozorňuje na skutečnost, že dotaz byl položen příliš úzce, a to když žadatel nevzal v potaz skutečnost, že mohou existovat další vozidla vybavená systémem ETCS a schopná jízdy po dohledem tohoto systému, avšak v registru vedená jako vozidla s omezením. To se týká situace, kdy je vozidlo provozováno v rámci zkušebního provozu s instalovaným systémem ETCS, který však není spuštěn nebo spuštěn je, ale vozidlo má v registru uvedenou poznámku o omezení registrace. Drážní úřad tak konstatuje, že skutečný celkový počet vozidel vybavených systémem ETCS je 734, přičemž 568 z nich má systém zapnutý (z toho 338 bez omezení registrace) a 166 má systém vypnutý. Výše uvedený zkušební provoz byl, dle Drážního úřadu, zaveden právě za účelem usnadnění celého procesu vybavování vozidel systémem ETCS, kdy takto lze efektivně dovybavovat zařízení na vozidla a zároveň zkrátit nutné odstavení vozidla během dodatečného schvalování.
13. Jako další příklad usnadnění procesu vybavování vozidel systémem ETCS ze strany státu a Evropské unie pak Drážní úřad uvádí možnosti spolufinancování, v rámci kterých bylo dopravcům vyplaceno 5,6 mld. Kč, přičemž konstatuje, že dotační programy administrované Ministerstvem dopravy jsou nediskriminační, když vychází z právního řádu a z rozhodnutí Evropské komise o schválení podpory. Nediskriminační povahu dotačních programů dokazuje, dle Drážního úřadu, také skutečnost, že sám žadatel v roce 2022 obdržel souhrnnou dotaci ve výši 99 945 900 Kč, z čehož vyplývá, že nebyl nijak znevýhodněn nebo diskriminován z hlediska přístupu k financování vybavení vozidel oproti jiným dopravcům. Co se týče tvrzení žadatele, že dotační programy byly nastaveny tak, že jich mohli využít pouze „velcí dopravci“ (ČD, a.s. ČD Cargo, a.s. a Metrans) Drážní úřad uvádí, že dané není pravdou, když dotace doposud obdrželo dalších 15 dopravců.
14. Dne 2. 4. 2024 bylo Úřadu doručeno rovněž vyjádření Správy železnic, která se jako účastník řízení a zpracovatel Prohlášení 2025 vyjádřila k námitkám vzneseným ze strany žadatele. Dle Správy železnic lze pro opodstatnění návrhu žadatele ve smyslu ustanovení § 34e odst. 2 zákona o dráhách argumentačně využít pouze díl čl. V návrhu, a to od bodu 84. do bodu 95. To především proto, že pouze tato část se týká textu Prohlášení 2025 a jeho tvrzeného rozporu se zákonem o dráhách. Ve zbylé části se žadatel dle Správy železnic zabývá kritikou postupů státu, které nelze Správě železnic nikterak přičítat.
15. S ohledem na právní předpisy, které se na Správu železnic a její činnost vztahují, není Správa železnic organizační složkou státu, přičemž nepaří ani mezi subjekty vykonávající správu ve věcech drah. Oddělenost státu a provozovatele infrastruktury, kterým Správa železnic je, lze vyvodit i z ustanovení Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „**Směrnice**“

2021/34“). Z uvedeného, dle Správy železnic, vyplývá, že jako subjektu, který není součástí státu či jeho orgánem, nelze Správě železnic v žádném ohledu přičítat postupy státu. Dále dodává, že prohlášení o dráze není aktem veřejného práva, ale soukromoprávním jednáním, a to s odkazem na rozsudek Nejvyššího správní soud ze dne 07.05.2014 sp. zn. 1 As 28/2014. Rovné soukromoprávní postavení Správy železnic ve vztahu k dopravcům a žadatelům o přiděl kapacity pak činí značnou část argumentace žadatele, dle názoru Správy železnic, bezpředmětnou, když se jedná o kritiku postupu jiných subjektů.

16. K dílčí námitce uvedené v čl. V návrhu týkající se nejednoznačnosti termínů zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS stanovených v Prohlášení 2025 Správa železnic uvádí, že je pravdou, že s účinností od 11. 2. 2024 vydala změnu č. 1 Prohlášení 2025, kterou změnila i text přílohy G o poznámku tak, jak ve svém podání uvádí žadatel. Nicméně dále doplňuje, že informace uvedená v původní verzi prohlášení týkající se zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS na tratích 400 000 a 420 000, odpovídajících úseku Děčín – Kralupy nad Vltavou nebyla první informací ohledně zavedení výhradního provozu na daném úseku. Předmětná informace již byla obsažena v Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních pro rok 2019, 2020, 2021 a 2022. V Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platném pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023 byl pak termín zavedení výhradního provozu stanoven na roky 2025/2026 a v Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platném pro přípravu jízdního řádu 2024 a pro jízdní řád 2024 byl jako termín zavedení výhradního provozu rok 2025. Dle Správy železnic tak byly dopravci o záměru zavedení výhradního provozu na úseku Děčín – Kralupy nad Vltavou od roku 2025 informováni s dostatečným předstihem, přičemž změnou č. 1 Prohlášení 2025 nebyla provedena změna termínu zavedení výhradního provozu na daném úseku, která by byla k tíži žadatelů o kapacitu, když nedošlo ke zkrácení původně oznámeného termínu. Postup v souladu se zákonem pak Správa železnic spatřuje ve skutečnosti, že žádné z předešlých prohlášení o dráze, která informaci o zavedení výhradního provozu obsahovala, nebyla ze strany žadatelů o kapacitu napadena. Dle Správy železnic nedošlo ani v případě prohlášení 2025 o porušení právních předpisů či namítané diskriminaci.
17. Co se týče dílčí námitky uvedené v čl. V návrhu týkající se rozporu postupu Správy železnic s ustanovením bodem 7.4.3.1 Nařízení 2023/1695 v případě zavedení výhradního provozu v případě úseku Děčín – Kralupy nad Vltavou Správa železnic uvádí, že předmětná pětiletá oznamovací lhůta týkající se stanovení zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS byla ze stran Správy železnic dodržena, a to, když oznámení termínu proběhlo již na konci roku prostřednictvím Prohlášení o dráze 2019. Daný postup je dle Správy železnic správný i optikou poslední věty bodu 7.4.3.1 Nařízení 2023/1695, která zavádí výjimku z pravidla pětileté oznamovací lhůty, a to pro případ požadavků, v daném případě termínů výhradního provozu, které byly oznámeny v prohlášení o dráze vydané před vstupem předmětného nařízení v platnost, tj. před 28. 9. 2023, a to, když v prohlášeních o dráze od roku 2019 do roku 2023 byly termíny zavedení výhradního provozu stanoveny na rok 2025.
18. K námitce rozporu postupu v případě zavedení výhradního provozu týkajícího se železniční stanice Praha Masarykovo nádraží správa železnic uvádí, že se jedná pouze o spekulaci ze strany žadatele, který v daném případě netvrdí rozpor daného textu se zákonem a pouze dovozuje, že jím předkládané hypotetické užití daného textu by mohlo mít protiprávní účinky, což Správa železnic odmítá.

19. K dílčí námitce uvedené v čl. V návrhu týkající se vzájemného rozporu termínů zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS uvedených v různých kapitolách Prohlášení 2025 Správa železnic uvádí, že v první řadě nelze souhlasit s názorem žadatele ohledně normativní povahy prohlášení o dráze, a to s odkazem na judikaturu Nejvyššího správního soudu, dle které je prohlášení o dráze jednostranný soukromoprávní úkon a dále, že považuje tvrzenou nejednoznačnost za nepodloženou snahu zpochybnit zákonný postup Správy železnic, přičemž položené otázky považuje za účelové. Správa železnic dále zpochybňuje naplnění kritérií diskriminace, která žadatel s odkazem na rozhodovací praxi Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře formuluje. To především proto, že dle Správy železnic žadatel neuvádí, jak měla být předmětná kritéria ze strany Správy železnic naplněna, jak byl žadatel znevýhodněn, jakou výhodu Správa železnic získala a také jasně nedokládá jím tvrzenou nejasnost textu. Dále Správa železnic dodává, že co se týče namítané volnosti uvážení Správy železnic, není z podání jasné, v čem tato volnost spočívá, když nejdřívejší termíny zavedení výhradního provozu dopředu vymezil, přičemž případným prodloužením daných termínů by žadatel k újmě nepřišel.
20. V závěrečném shrnutí se pak Správa železnic vyjadřuje k žadatelem sumarizovaným okruhům námitek, a to tak, že co se týče námitek směřujících na postupy státu při zavádění ETCS, zvyšování bezpečnosti v rámci drážní dopravy či s tím souvisejícím poskytování finančních prostředků, není Správa železnic příslušná dané jakkoliv hodnotit či nést odpovědnost. Co se týče námitek týkajících se žadatelem tvrzené diskriminace českých dopravců v jiných členských státech, ty Správa železnic rezolutně odmítá, když Prohlášení 2025 se zabývá výhradně železniční sítí na území České republiky, přičemž poukazuje na skutečnost, že jí aplikovaný postup vychází z doporučení Drážní inspekce a z unijních a národních předpisů, což vylučuje jeho namítanou diskriminační povahu. Námitku diskriminace menších dopravců pak Správa železnic odmítá. Co se týče námitek netransparentnosti a nepředvídatelnosti zavádění výhradního provozu ETCS Správa železnic konstatuje, že se opět jedná spíše o kritiku politiky státu v rámci implementace ETCS a připomíná, že tyto postupy státu nemohou být měřítkem zákonnosti Prohlášení 2025. Dle Správy železnic žadatel neobjasní, v čem je text přílohy G Prohlášení 2025 v rozporu se zákonem, přičemž jeho kritiku považuje za obecnou. Správa železnic má za to, že i dílčí námitky týkající se transparentnosti a nepředvídatelnosti byly z její strany vyvráceny, a to, když stanovené termíny odpovídají dříve publikovaným strategickým dokumentům, předmětné termíny byl vždy jednoznačně a včas, tudíž nelze mluvit o volném uvážení Správy železnic, přičemž daným postupem Správy železnic není nikdo znevýhodněn, když daný proces je nastaven pro všechny stejně. Stejně tak bylo prokázáno, že pravidla pro zahájení výhradního provozu byla stanovena v souladu s Nařízením 2023/1695, tudíž jejich aplikace nemůže znamenat porušení daného nařízení, přičemž dle Správy železnic není jasné, která konkrétní povinnost měla být porušena. Správa železnic se domnívá, že žadatelem vznesené námitky ani nesplňují požadavek uvedený v § 34e odst. 2 zákona o dráhách spočívající v označení rozporu se zákonem, když se žadatel zaměřuje spíše postupy subjektů odlišných od Správy železnic. Správa železnic obdobně jako Drážní úřad poukazuje se skutečnost, že žadatel v roce 2022 čerpal dotace ve výši téměř 100 mil. Kč, což dle jejího názoru vyvrací jeho tvrzení o nedostatečném spolufinancování ze strany státu. Závěrem pak Správa železnic dodává, že cílem žadatelem napadaného procesu zavádění ETCS je především posílení bezpečnosti drážního provozu, tedy veřejného zájmu ochrany života, zdraví a majetku, který musí být společným cílem jak dopravců, tak provozovatele dráhy.

21. Na základě výše uvedeného navrhuje Správa železnic zamítnutí návrhu žadatel pro jeho nedůvodnost.

III. Připojení se dalších dopravců

22. Dne 4. 4. 2024 bylo Úřadu doručeno vyjádření právnické osoby Kladenská dopravní a strojní, s. r. o., se sídlem Wolkerova 2766, 27201 Kladno – Kročehlavy, IČO 28170679 (dále jen „**KDS**“) k řízení vedenému pod sp. zn. ÚOHS-S0220/2024/PD ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze 2025 se zákonem o dráhách, ze kterého vyplývá, že se KDS považuje za účastníka řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu, přičemž se plně ztotožňuje se všemi námitkami žadatele uvedenými v návrhu. Nad rámec námitek uvedených v návrhu žadatele pak KDS uvádí, že problém v zavedení výhradního provozu ETCS spatřuje především v časové tísní, která působí negativně na proces vybavování vozidel ETCS, výcvik strojvedoucích a na testování provozu pod dohledem ETCS. Dle KDS je nutné najít způsob, jak zajistit provoz specifických přeprav, jako jsou stavební, manipulační či zážitkové vlaky. KDS tak ve svém vyjádření navrhuje především zahájení odborné diskuze mezi dotčenými orgány a dopravci, zásadní posunutí termínu výhradního provozu ETCS a zaměření se na možnost pokračujícího provozu určité skupiny vlaků stávajícím způsobem.
23. Dne 7. 4. 2024 bylo Úřadu doručeno vyjádření právnické osoby MBM rail s.r.o., se sídlem Žižkova 595, Pražské Předměstí, 551 01 Jaroměř, IČO 25277171 (dále jen „**MBM rail**“) k řízení vedenému pod sp. zn. ÚOHS-S0220/2024/PD ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze 2025 se zákonem o dráhách, ze kterého vyplývá, že se MBM rail považuje za účastníka řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu, přičemž se plně ztotožňuje se všemi námitkami žadatele uvedenými v návrhu. Nad rámec námitek uvedených v návrhu žadatele pak MBM rail namítá, že zavedení výhradního provozu stanovené v Prohlášení 2025 a dalších dokumentech je v rozporu s Nařízením 2023/1695, když neuvádí možnost vyřazení stávajících systémů zabezpečení tak, jak dle názoru MBM rail předvídá bod 7.4.3.1 předmětného nařízení. Dále uvádí, že všechny trasy, v rámci kterých má být dle Prohlášení 2025 zaveden výhradní provoz, jsou vybaveny liniovým zabezpečovacím systémem LS, který ve spojení s vlakovým zabezpečovačem Mirel VZ1 vyhovuje současnému provozu. Systém ETCS a liniový zabezpečovač fungují paralelně a není tak důvod k výhradnímu provozu ETCS. Dále MBM rail namítá, že vozidla dosud nevybavená ETCS byla schválena k provozu bez omezení Ministerstvem železnic Republiky Československé, Ministerstvem dopravy a Federálním ministerstvem dopravy, ev. Ministerstvem dopravy České republiky, přičemž daná rozhodnutí nebyla revokována, a tak činí požadavky ze strany Správy železnic naplňují znaky nepřipustné retroaktivity a diskriminace. Dále MBM rail namítá nedostatečnou výši finančních prostředků poskytovaných v rámci dotačních programů.
24. Dne 9. 4. 2024 bylo Úřadu doručeno vyjádření právnické osoby Railway Capital, a.s., se sídlem Plzeňská 157/98, 150 00 Praha 5, IČO 24158071 (dále jen „**Railway Capital**“) k řízení vedenému pod sp. zn. ÚOHS-S0220/2024/PD posouzení souladu Prohlášení o dráze 2025, se zákonem o dráhách, ze kterého vyplývá, že se Railway Capital považuje za účastníka řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu, přičemž se plně ztotožňuje se všemi námitkami žadatele uvedenými v návrhu.

25. Dne 9. 4. 2024 bylo Úřadu doručeno vyjádření právnické osoby CZ Logistics, s.r.o., se sídlem Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová, IČO 62957937 (dále jen „**CZ Logistics**“) k řízení vedenému pod sp. zn. ÚOHS-S0220/2024/PD posouzení souladu Prohlášení o dráze 2025 se zákonem o dráhách, ze kterého vyplývá, že se CZ Logistics považuje za účastníka řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu, přičemž se plně ztotožňuje se všemi námitkami žadatele uvedenými v návrhu. Nad rámec námitek uvedených v návrhu žadatele pak CZ Logistics uvádí, že pravidla pro zavedení výhradního provozu uvedená v Prohlášení 2025 považuje za diskriminační, a to z důvodu, že zavádějí významnou finanční a organizační zátěž pro dopravce na českém trhu. Dále uvádí obavu, že brzkým termínem spuštění ETCS dojde ke ztížení zajištění plnohodnotného školení strojvedoucích a otestování vozidel pod dohledem ETCS. Dále je, dle CZ Logistics nutné najít způsob, jak zajistit provoz specifických přeprav, jako jsou zkušební jízdy drážních vozidel a přeprava hnacích drážních vozidel. CZ Logistics tak ve svém vyjádření navrhuje především zahájení odborné diskuze mezi dotčenými orgány a dopravci, zásadní posunutí termínu výhradního provozu ETCS do doby, než bude zajištěna jeho spolehlivá funkčnost a zaměření se na možnost pokračujícího provozu určité skupiny vlaků stávajícím způsobem.
26. Dne 9. 4. 2024 bylo Úřadu doručeno vyjádření právnické osoby IDS CARGO, a.s., se sídlem Albertova 229/21, Nová Ulice, 779 00 Olomouc, IČO 27820017 (dále jen „**IDS CARGO**“) k řízení vedenému pod sp. zn. ÚOHS-S0220/2024/PD posouzení souladu Prohlášení o dráze 2025 se zákonem o dráhách, ze kterého vyplývá, že se IDS CARGO považuje za účastníka řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu, přičemž se plně ztotožňuje se všemi námitkami žadatele uvedenými v návrhu. Nad rámec námitek uvedených v návrhu žadatele pak IDS CARGO uvádí, že čelí nespravedlivému rozhodnutí státu o zavedení výhradního provozu, které vede k diskriminaci a staví dopravce do neudržitelné situace.
27. Dne 11. 4. 2024 bylo Úřadu doručeno vyjádření právnické osoby BF Logistics s.r.o., se sídlem U Elektry 203/8, Hloubětín, 198 00 Praha 9, IČO 27406911 (dále jen „**BF Logistics**“) k řízení vedenému pod sp. zn. ÚOHS-S0220/2024/PD posouzení souladu Prohlášení o dráze 2025 se zákonem o dráhách, ze kterého vyplývá, že se BF Logistics považuje za účastníka řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu, přičemž se plně ztotožňuje se všemi námitkami žadatele uvedenými v návrhu.
28. Dne 11.4. 2024 rozhodl Úřad usnesením č. j. ÚOHS-15093/2024/451 o účastenství KDS, MBM rail, Railway Capital, CZ Logistics i IDS CARGO, a to tak, že dané subjekty jsou účastníky řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu.
29. Dne 12. 4. 2024 rozhodl Úřad usnesením č. j. ÚOHS-15229/2024/451 o účastenství BF Logistics, a to tak, že BF Logistics je účastníkem řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu.

IV. Posouzení věci Úřadem

30. Po zhodnocení výše uvedených skutečností dospěl Úřad k níže uvedeným závěrům.
31. Úvodem musí Úřad konstatovat, že co se týče návrhu žadatele na posouzení souladu Prohlášení 2025 se zákonem o dráhách, je Úřad v souladu s § 54 odst. 1 a § 34e zákona o dráhách příslušný pouze ke zkoumání rozporu samotného Prohlášení 2025 či jeho části se zákonem o dráhách, avšak nikoliv k hodnocení či posuzování vhodnosti a správnosti národní

politiky v rámci implementace ETCS. S ohledem na uvedené se tak Úřad zabýval pouze námitkami žadatele, které se týkají přímo Prohlášení 2025, resp. textu kapitol 3, 6, 7 a 8 jeho Přílohy G.

32. Úřad uvádí, že dne 14. 12. 2023 bylo Správou železnic, jakožto provozovatelem dráhy, vydáno Prohlášení 2025, kterým dle § 33 odst. 1 zákona o dráhách stanovil pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití a pro výpočet ceny za toto užití a které je platné pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025. Ve své Příloze G se pak Prohlášení 2025, dle § 33 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách v návaznosti na bod 7.4.3.1 Nařízením 2023/1695, jenž se týká řízení a zabezpečení železničního systému v Evropské unii, věnuje stanovování pravidel pro přístup na dráhu v souvislosti se zaváděním výhradního provozu pod dohledem ETCS, a to v návaznosti na vnitrostátní strategické dokumenty Národní implementační plán 2017 a Plán implementace ETCS 2021, zpracovanými podle bodu 7.4.4. Nařízení 2016/919 za účelem implementace systému ETCS na území České republiky.
33. V kapitole 3 „Podmínky přístupu na dráhu“ Přílohy G je od 1. 1. 2025 na vybraných úsecích tratí vybavených systémem ETCS stanoveno omezení využití přidělené kapacity pouze na použití vozidel vybavených mobilní částí ETCS. Specifikace termínů a úseků v souvislosti se zaváděním výhradního provozu pod dohledem ETCS pro rok 2025 a roky následující je uvedena v kapitole 6 „Seznam traťových úseků s ETCS“ Přílohy G, na kterou kapitola 3 odkazuje, a v poznámce pod čarou č. 19, která se týká Děčín (včetně) – Kralupy nad Vltavou (včetně) a uzlů Česká Třebová a Brno.
34. V rámci kapitoly 7 „Seznam přípojných/odbočných stanic s výhradním provozem v letech 2023 a 2025“ Přílohy G jsou stanoveny jak přípojné/odbočné stanice, pro jejichž využití existuje od 1. 1. 2025 povinnost vybavení vozidla mobilní částí ETCS, tak přípojné/odbočné stanice, pro které tato povinnost od 1. 1. 2025 neplatí.
35. Kapitola 8 „Mapa výhradního provozu ETCS v České republice od roku 2025“ Přílohy G je pak grafickým znázorněním výše uvedeného.
36. Předmětem zkoumání Úřadu je v daném případě žadatelem namítaný rozpor kapitol 3, 6, 7 a 8 výše zmíněné Přílohy G Prohlášení 2025 s § 33 odst. 1 zákona o dráhách, který je spatřován v diskriminační povaze pravidel pro přístup na dráhu, která stanovují omezování využití přidělené kapacity dráhy v návaznosti na zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS.
37. V první řadě je třeba konstatovat, že pravidla týkající se přístupu na dráhu a pro její užití, uvedená v Prohlášení 2025, jsou právně závazná.
38. Dle § 33 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách obsahuje prohlášení o dráze alespoň pravidla pro přístup na dráhu a pro její užití.
39. S odkazem na § 33 odst. b) zákona o dráhách a rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 255/2022 – 51 ze dne 17.08.2023 je třeba konstatovat, že omezení přístupu na dráhu lze stanovit pouze prohlášením o dráze, což Správa železnic učinila a jí stanovená pravidla přístupu ke dráze jsou tak pro žadatele závazná.
40. Dále se Úřad při svém posuzování namítaného rozporu Prohlášení 2025 se zákonem zabýval pojmem „nediskriminační pravidla“.

41. Dle § 33 odst.1 zákona o dráhách zpracuje předělce prohlášení o dráze, ve kterém stanoví nediskriminační pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití a pro výpočet ceny za toto užití, a zveřejní je nejpozději 12 měsíců přede dnem nabytí platnosti jízdního řádu způsobem umožňujícím dálkový přístup. Předělce alespoň 30 dnů přede dnem zveřejnění prohlášení o dráze umožní osobám, které o to mají zájem, aby se vyjádřily k jeho obsahu. Předělce prohlášení o dráze zveřejní v českém jazyce a v překladu do alespoň jednoho jazyka jiného členského státu. V případě rozporu mezi českým a cizojazyčným zněním prohlášení o dráze je rozhodující české znění.
42. Dle čl. 10 odst. 1 Směrnice 2012/34 se železničním podnikům za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek udělí právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování všech druhů služeb nákladní železniční dopravy. Uvedené právo zahrnuje přístup k infrastruktuře napojující námořní a vnitrozemské přístavy a k jiným zařízením služeb uvedeným v příloze II bodu 2, a k infrastruktuře, která slouží nebo může sloužit více než jednomu koncovému uživateli.
43. S ohledem na skutečnost, že ani zákon o dráhách, ani Směrnice 2012/34, včetně důvodových zpráv k nim, pojem nediskriminačních pravidel nijak nespécifikují, je třeba význam daného pojmu dovodit za užití judikatury zabývající se výkladem zákazu diskriminace v rámci ekonomického a tržního sektoru, a to přesněji pomocí rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 6. 2008, č. j. 1 Afs 20/2008 – 152, jež se zabývá zákazem diskriminace v rámci zadávacího řízení dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách. Dle uvedeného rozhodnutí „*Nejvyšší správní soud tedy shrnuje, že zákaz diskriminace uvedený v § 6 zákona zahrnuje jednak formu zjevnou, jednak formu skrytou. Za skrytou formu nepřipustné diskriminace v zadávacích řízeních je třeba považovat i takový postup, pokud zadavatel znemožní některým dodavatelům ucházet se o veřejnou zakázku nastavením takových technických kvalifikačních předpokladů, které jsou zjevně nepřiměřené ve vztahu k velikosti, složitosti a technické náročnosti konkrétní veřejné zakázky, v důsledku čehož je zřejmé, že zakázku mohou splnit toliko někteří z dodavatelů (potenciálních uchazečů), jež by jinak byli bývali k plnění předmětu veřejné zakázky objektivně způsobilými.*“ Z předmětného rozhodnutí tak pro posouzení pojmu nediskriminační pravidla vyplývá, že za diskriminaci je třeba považovat jak diskriminaci přímou, tak skrytou, přičemž za skrytou diskriminaci, která spočívá v aplikaci podmínek či pravidel nemající diskriminační povahu, avšak ve výsledku k diskriminaci vedou, je třeba považovat postup, který je zjevně nepřiměřený ve vztahu k požadovanému cíli. Při aplikaci výše uvedeného ve spojení s úvahami uvedenými v citovaném rozsudku Nejvyššího správního soudu na případ nediskriminačních pravidel ve smyslu zákona o dráhách a Směrnice 2012/34 lze vyvodit, že nediskriminačními pravidly jsou pravidla, která nemají formu přímé diskriminace, tedy odlišného zacházení s jednotlivcem ve srovnání s celkem na základě zjevně diskriminačních kritérií, nebo formu skryté diskriminace, tedy odlišného zacházení s jednotlivcem ve srovnání s celkem na základě nediskriminačních kritérií, která však ve svém důsledku k diskriminaci vedou, přičemž jsou tato kritéria zjevně nepřiměřená ve vztahu k požadovanému cíli.
44. S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že Úřad nepovažuje pravidla pro přístup na dráhu stanovená v Příloze G Prohlášení 2025 za přímou diskriminaci, a to především vzhledem ke skutečnosti, že daná pravidla neobsahují zřejmě diskriminační kritéria, když se výslovně nevztahují na určitý okruh subjektů. K tomu by došlo v případě, že by omezení využití přidělené

kapacity bylo výslovně stanoveno například pro dopravce provozující nákladní dopravu nebo pro dopravce z určitého členského státu. Daná pravidla však dopadají na všechny dopravce provozující dopravu na území ČR stejně.

45. Co se týče diskriminační povahy pravidel pro přístup na dráhu stanovenými v Příloze G Prohlášení 2025 ve smyslu skryté diskriminace, je třeba zkoumat splnění dvou podmínek, a to, zda předmětná pravidla působí ve výsledku diskriminačně, tj. zda je s určitými jednotlivci zacházeno odlišně ve srovnání s celkem a zároveň, zda jsou zjevně nepřiměřená ve vztahu k požadovanému cíli.
46. K první výše uvedené podmínce Úřad uvádí, že neshledává, že by byla ze strany pravidel pro přístup na dráhu stanovených v Příloze G byla naplněna. Je pravdou, že proces vybavování vozidel mobilní částí ETCS může být pro žadatele a ostatní účastníky finančně a organizačně náročné, což může mít za následek nevybavení vozidel daným systémem do data zavedením výhradního provozu pod dohledem ETCS na některých úsecích od 1. 1. 2025. Nicméně je třeba dodat, že předestřený výsledný stav není diskriminační, neboť vůči žadateli a účastníkům bylo jednáno v souladu se zásadou rovného zacházení. Je třeba uvést, že rovné zacházení, tedy opak diskriminace, má dvě koncepce, a to rovnost výsledku a rovnost příležitostí, přičemž je bezesporu, že v oblasti podnikání je logická aplikace rovnosti příležitostí. S ohledem na prokázané skutečnosti spočívající v tom, že oznámení zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS bylo oznámeno všem dopravcům stejně a bez rozdílu, přičemž možnosti spolufinancování byly dostupné pro všechny také bez rozdílu, je třeba konstatovat, že se všemi subjekty bylo zacházeno rovnocenně a nemohlo tak dojít v souvislosti se zaváděním výhradního provozu pod dohledem ETCS k diskriminaci. Dané Úřad konstatuje jako objektivní skutečnost, a to bez hodnocení, zda byly termín zavedení výhradního provozu a možnosti spolufinancování stanoveny a připraveny ze strany státu vhodně, k čemuž není Úřad příslušný.
47. K druhé podmínce Úřad uvádí, že je třeba posoudit proporcionalitu pravidel pro přístup na dráhu ve vztahu k požadovanému cíli, který je v daném případě veřejný zájem na zvýšení bezpečnosti provozu na železniční síti. Je třeba konstatovat, že veřejný zájem v daném případě požívá vysoké priority, a to jak s ohledem na jeho předmět, kterým je ochrana života a zdraví cestujících a osob podílejících se na provozu na dráze, tak s ohledem na jeho význam v rámci společného fungování členských států Evropské unie v rámci propojenosti a jednotnosti užívání železniční sítě na území Evropské unie. Pravidla stanovená v Příloze G prohlášení 2025 vycházející z vnitrostátních strategických dokumentů týkajících se implementace ETCS sledují cíl definovaný unijními předpisy, které se týkají evropského systému řízení železničního provozu a jež jsou pro Českou republiku závazné. S ohledem na uvedené skutečnosti je tak třeba konstatovat, že pravidla přístupu na dráhu stanovená v Příloze G Prohlášení 2025 sledují legitimní, důležitý a pro stát závazný cíl, přičemž se ve vztahu k takovému cíli nejeví jako zjevně nepřiměřená, neboť nelze daného cíle dosáhnout jinými prostředky. To především proto, že systém ETCS plně naplňuje svůj účel spočívající v zajištění bezpečnosti na železniční síti pouze v případě, že jsou využívány všechny jeho funkce a pod jeho dohledem probíhá veškerý provoz na železniční síti, což není možné, když se v provozu vyskytují drážní vozidla, která jsou mimo jeho dohled. V návaznosti na výše uvedené tak Úřad konstatuje, že pravidla týkající se přístupu na dráhu a spočívající v omezení využití přidělené kapacity dráhy stanovená v Příloze G Prohlášení 2025 nelze považovat za skrytě diskriminační, když na jejich základě není

s určitými jednotlivci zacházeno odlišně ve srovnání s celkem a zároveň nejsou zjevně nepřiměřená ve vztahu k požadovanému cíli.

48. Diskriminační povahu pravidel pro přístup na dráhu Úřad dále zkoumal ve světle námitek žadatele týkajících se diskriminační povahy kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025. V souladu s bodem 1. tohoto rozhodnutí Úřad uvádí, že za námítky týkající se diskriminační povahy kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy Prohlášení 2025 nepovažuje námítky žadatele uvedené v oddílu III. „Svévole při zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS“ vztahující se k naplňování a aktualizaci harmonogramu strategických plánů a námítky uvedené v oddílu č. IV „Diskriminace“ týkající se ekonomické zátěže dopravců a možností spolufinancování ze strany státu. Za námítky týkající se diskriminační povahy výše uvedených kapitol Prohlášení 2025 Úřad nepovažuje ani námítky účastníků řízení ohledně časového rámce zavádění výhradního provozu ETCS, zajištění provozu specifických druhů přeprav, vyřazení stávajících zabezpečovacích systémů, paralelního fungování stávajících zabezpečovacích systémů a ETCS, domnělé zakázané retroaktivity v souvislosti s historickým schválením typu vozidel a financováním ze strany státu. Předmětné námítky směřují vůči implementační a dotační politice České republiky v rámci zavádění systému ETCS na železniční síti, přičemž dané nelze přičítat Správě železnic, když se nejedná o orgán státní moci či organizační složku státu, ale o subjekt, který pouze dodržuje zákonný rámec vydávání prohlášení o dráze. Je třeba uvést, že Prohlášení 2025 promítá cíle vnitrostátních strategických dokumentů týkajících se implementace ETCS, na jejichž tvorbu Správa železnic nemá vliv, když subjektem odpovědným za zpracování těchto dokumentů je Ministerstvo dopravy. Navíc uvedené námítky nesplňují zákonné požadavky návrhu dle § 34e odst. 2 zákona o dráhách, když z nich není jasné, v čem je spatřován rozpor textu kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy Prohlášení 2025 se zákonem o dráhách.
49. Úřad se tedy věnoval námítkám uvedeným pod body 84. až 97. v rámci oddílu č. V „Netransparentnost a nepředvídatelnost zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS“ návrhu, ve kterých žadatel namítá diskriminační povahu pravidel pro přístup na dráhu týkajících se omezování využití přidělené kapacity dráhy v souvislosti se zaváděním výhradního provozu pod dohledem ETCS, kterou spatřuje ve skutečnosti, že pravidla stanovená v Prohlášení o dráze 2025 neodpovídají dříve publikovaným strategickým dokumentům a/nebo jsou nejednoznačná a v rozporu s principy přidělování kapacity dráhy dávají provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení.
50. K námítce žadatele týkající se diskriminační povahy pravidel spočívající v nejednoznačnosti pravidel stanovených v Prohlášení o dráze 2025, kterou žadatel namítá s odkazem na rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře sp. zn. RPD003/21, č. j. UPDI-0827/22/ZA ze dne 8. 3. 2022, dle kterého lze za diskriminační pravidla pro přístup na dráhu považovat pravidla, která jsou nejednoznačná, je třeba uvést, že Úřad se neztotožňuje s názorem Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vysloveným v daném rozhodnutí, když z daného rozhodnutí nevyplývá na základě čeho daný výklad Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře dovodil. Úřad v tomto případě konstatuje, že nejednoznačnost pravidel pro přístup na dráhu nezakládá jejich diskriminační povahu, když jejich případná nejednoznačnost dopadá na všechny dotčené subjekty stejně bez rozdílu. Je třeba také konstatovat, že

zkoumání, zda jsou pravidla nejednoznačná¹ není předmětem daného řízení o souladu Prohlášení 2025 se zákonem o dráhách, resp. s § 33 odst. 1 zákona o dráhách ve spojení s čl. 10 Směrnice 2012/34, když předmětná ustanovení ukládají provozovateli dráhy stanovit pravidla pro přístup na dráhu nediskriminačně a transparentně. Nediskriminační povahu daných pravidel dovedl Úřad ve výše uvedených bodech a transparentnost je dle Úřadu splněna skutečností, že daná pravidla jsou zveřejněna takovým způsobem, který umožňuje dálkový přístup, což Správa železnic splnila, když Prohlášení 2025 je veřejně přístupné na internetových stránkách Správy železnic od 14. 12. 2023, tedy v souladu se zákonnou lhůtou.

51. K námitce žadatele spočívající v tvrzení, že pravidla stanovená v Prohlášení o dráze 2025 neodpovídají dříve publikovaným strategickým dokumentům Úřad poukazuje na skutečnost, že termíny zavedení výhradního provozu ETCS uvedené v Prohlášení 2025 jsou dle doložených podkladů, žadatelova návrhu a vyjádření Správy železnic shodné či pozdější než termíny uvedené ve strategických dokumentech, což je pochopitelné, když sama Správa železnic musí smluvně a organizačně řešit vybavování rozsáhlé železniční sítě systémem ETCS, což logicky vede k určité neurčitosti některých termínů. Odklad termínu na pozdější dobu ale jistě není v neprospěch dopravců, kteří mohou z takovéto změny pouze benefitovat, když prostor pro vybavení vozidel systémem ETCS, se kterým byli všichni bez rozdílu seznámeni v rámci strategických dokumentů a předešlých prohlášení o dráze od roku 2019, jimiž byl dostatečně dopředu avizován termín zavádění výhradního provozu, a se kterým měli dopravci operovat, se jim reálně zvětšuje. Nelze tedy konstatovat, že předmětný rozpor uvedených termínů je diskriminační.
52. K námitce spočívající v tom, že pravidla stanovená v Prohlášení 2025 týkající se přístupu na dráhu v rozporu s principy přidělování kapacity dráhy dávají provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení, což žadatel spatřuje ve stanovení pravidel v rozporu s bodem 7.4.3.1. Přílohy Nařízení 2023/1695 Úřad uvádí, že je třeba zkoumat povahu předmětných pravidel, a to právě v souvislosti s bodem 7.4.3.1 Přílohy Nařízení 2023/1695.
53. Dle bodu 7.4.3.1 Přílohy Nařízení 2023/1695 *mohou členské státy na vnitrostátní úrovni zavést další požadavky, zejména s cílem umožnit přístup na tratě vybavené ETCS pouze vozidlům vybaveným ETCS, aby stávající vnitrostátní systémy mohly být vyřazeny z provozu. Toto musí být oznámeno nejméně pět let před vyřazením z provozu. Je povolena kratší lhůta, pokud se na tom dohodnou provozovatel infrastruktury a železniční podnik, který (v době uzavření dohody) provozuje nebo hodlá provozovat dopravu na těchto tratích. Toto oznámení musí být provedeno v registru infrastruktury a tyto změny v registru infrastruktury musí být uvedeny ve zprávě o síti podle článku 27 směrnice 2012/34/EU. Pětiletá lhůta pro oznámení se nevztahuje na požadavky oznámené ve zprávě o síti před vstupem tohoto nařízení v platnost, jimiž se umožňuje přístup na tratě vybavené ETCS pouze vozidlům vybaveným ETCS.*
54. Dle názoru Úřadu je pod pojmem „další požadavky“ ve smyslu výše uvedeného bodu Nařízení 2023/1695 třeba chápat technické požadavky týkající se implementace ETCS, které stát může zavést a které jdou nad rámec specifikací uvedených v daném nařízení. Daná skutečnost vyplývá především z názvu, předmětu a cíle Nařízení 2023/1695, když dané nařízení se týká technické specifikace pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“

¹ O jednoznačnosti pravidel pro přístup na dráhu v souvislosti se zaváděním výhradního provozu pod dohledem ETCS svědčí text vyjádření Drážního úřadu a Správy železnic.

železničního systému v Evropské unii. Z uvedeného vyplývá, že se jedná dokument, který se zabývá technickou stránkou implementace ETCS, tudíž nelze za „další požadavek“ ve smyslu předmětného nařízení považovat termín stanovení výhradního provozu pod dohledem ETCS, jak uvádí žadatel. Tento výklad vyplývá i ze samotného textu oddílu 7.4. „Zvláštní prováděcí pravidla pro ETCS“, kterého je bod 7.4.3.1 součástí, když předmětný oddíl se zabývá především instalací systému ETCS, souborem specifikací z předchozích verzí TSI CCS, prováděcími pravidly pro systémové verze ETCS atd., tedy vesměs technickou stránkou ETCS. Nakonec lze výše uvedené opřít o jazykový výklad věty „Členské státy mohou na vnitrostátní úrovni zavést další požadavky, zejména s cílem umožnit přístup na tratě vybavené ETCS pouze vozidlům vybaveným ETCS, aby stávající vnitrostátní systémy mohly být vyřazeny z provozu.“, kdy je zcela jasné, že za požadavek směřující k cíli spočívajícímu v přístupu na dráhu pouze vozidlům vybaveným ETCS, tedy jinými slovy zavedení výhradního provozu ETCS, nelze považovat stanovení termínu výhradního provozu ETCS, když zavedení výhradního provozu ETCS je samotným cílem, tedy žadatelem používaný výklad není logický.

55. S ohledem na výše uvedené se dle Úřadu na stanovení termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS nevztahuje pětiletá notifikační lhůta ve smyslu bodu 7.4.3.1 Přílohy Nařízení 2023/1695, a tak nemohlo ze strany Správy železnic dojít k jejímu porušení. Co se týče namítané možnosti volného uvážení provozovatele dráhy, je třeba uvést, že stanovení časového období nelze chápat jako možnost volného uvážení ve smyslu diskriminace, neboť dané stanovení termínu výhradního provozu dopadá na všechny subjekty stejně, a není tak z žadatelova podání jasné, jak by byl oproti ostatním dopravcům znevýhodněn.

V. Závěr

56. Vzhledem k výše uvedenému Úřad dospěl k závěru, že posuzované Prohlášení 2025 v rozsahu Přílohy G není v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o drahách, když pravidla pro přístup na dráhu v něm stanovená nemají diskriminační povahu.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí lze do 15 dnů ode dne jeho doručení podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže – Odbor přístupu k dopravní infrastruktuře, třída Kpt. Jaroše 1926/7, 602 00 Brno. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po dni, kdy bylo rozhodnutí oznámeno.

otisk úředního razítka

JUDr. Petr Solský
místopředseda

Obdrží

- KŽC Doprava, s.r.o., IČ 27423069, Praha 9 - Koloděje, Meinlinova 336, PSČ 19016, zastoupený Mgr. Jiřím Pourem, advokátem, ev. č. ČAK 19231, coLEGAL, s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem Pernerova 697/35, 186 00 Praha 8 – Karlín
- Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- Kladenská dopravní a strojní, s. r. o., se sídlem Wolkerova 2766, 27201 Kladno – Kročehlavy, IČO 28170679
- MBM rail, s.r.o., se sídlem Žižkova 595, Pražské Předměstí, 551 01 Jaroměř, IČO 25277171
- Railway Capital, a.s., se sídlem Plzeňská 157/98, 150 00 Praha 5, IČO 24158071
- CZ Logistics, s.r.o., se sídlem Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová, IČO 62957937
- IDS CARGO, a.s., se sídlem Albertova 229/21, Nová Ulice, 779 00 Olomouc, IČO 27820017
- BF Logistics s.r.o., se sídlem U Elektry 203/8, Hloubětín, 198 00 Praha 9, IČO 27406911

Dotčený orgán: Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2

Vypraveno dne

viz otisk razítka na poštovní obálce nebo časový údaj na obálce datové zprávy