



UOHSX00KCL61

## ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0220/2024/PD

Brno 16. 10. 2024

Číslo jednací: ÚOHS-39053/2024/400

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, ve znění účinném ode dne 1. 1. 2024 v řízení zahájeném dne 11. 3. 2024 na návrh společnosti 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

Dle ustanovení § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

- 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

Dle ustanovení § 27 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

- Subjekty uvedené v příloze č. 2 tohoto rozhodnutí

ve věci posouzení souladu kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy "G" (Vlakový zabezpečovač ETCS) Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platné pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025, účinného od 14. 12. 2023, ve znění aktualizovaném ode dne 11. 2. 2024, v rozsahu návrhem namítané diskriminační povahy podmínek pro přístup na dráhu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném ode dne 1. 1. 2024, dle § 34e odst. 1 a 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění účinného ode dne 1. 1. 2024, ve spojení s § 67 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád rozhodl

**takto:**

**I.**

Kapitoly 6 a 8 Přílohy "G" (Vlakový zabezpečovač ETCS) Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platného pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025, účinného od 14. 12. 2023, ve znění aktualizovaném ode dne 11. 2. 2024, vydaného Správou železnic, státní organizací, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO 70994234, v rozsahu podmínek přístupu na dráhu týkajících se úseků Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží jsou v rozporu s § 33 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném ode dne 1. 1. 2024.

**II.**

Kapitoly 3, 6, 7 a 8 Přílohy "G" (Vlakový zabezpečovač ETCS) Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platného pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025, účinného od 14. 12. 2023, ve znění aktualizovaném ode dne 11. 2. 2024, vydaného Správou železnic, státní organizací, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO 70994234, v rozsahu podmínek přístupu na dráhu, mimo podmínek přístupu na dráhu uvedených v kapitolách 6 a 8 Přílohy „G“ (Vlakový zabezpečovač ETCS ) Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platného pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025, účinného od 14. 12. 2023, ve znění aktualizovaném ode dne 11. 2. 2024, týkajících se úseků Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží jsou v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném ode dne 1. 1. 2024.

**III.**

Kapitoly 6 a 8 Přílohy "G" (Vlakový zabezpečovač ETCS) Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platného pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025, účinného od 14. 12. 2023, ve znění aktualizovaném ode dne 11. 2. 2024, vydaného Správou železnic, státní organizací, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO 70994234, v rozsahu podmínek přístupu na dráhu týkajících se úseků Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží nelze po uplynutí lhůty 20 dnů od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí použít.

## ODŮVODNĚNÍ

### I. Shrnutí žádosti

1. Dne 11. 3. 2024 obdržel Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**Úřad**“) podání společnosti 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 drahách regionálních pro rok 2025 se zákonem o drahách“ (dále jen „**návrh**“).
2. Žadatel ve svém návrhu namítá rozpor kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy “G” (Vlakový zabezpečovač ETCS ) Prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních platné pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025 účinné od 14. 12. 2023, ve znění aktualizovaném ode dne 11. 2. 2024 (dále jen „**Prohlášení 2025**“)<sup>1</sup> s § 33 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění účinném ode dne 1. 1. 2024 (dále jen „**zákon o drahách**“), a to v rozsahu kapitol 3, 6, 7, a 8 Přílohy “G” (Vlakový zabezpečovač ETCS ) (dále jen „**Příloha G**“) Prohlášení 2025.
3. 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 drahách, 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 šířeji, a to tak, že pravidla stanovená v prohlášení o dráze dle § 33 odst.1 zákona o drahách mají být nejen nediskriminační, ale také spravedlivá a transparentní.
4. 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 na dráhu, přičemž, s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 8. 2023, č. j. 4 As

---

<sup>1</sup> Viz. Příloha č. 1 tohoto rozhodnutí.

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 Nařízením 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 přidělcce 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.

5. Konkrétní námitky žadatele lze rozdělit do tří okruhů.
6. V první řadě se dle žadatele jedná o svévoli 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.
7. 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.

8. 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 přímé 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 otázky 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.

9. 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

10. 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 je tak především 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.
11. 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.
12. 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.
13. 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.

14. 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.

### III. Vyjádření Správy železnic

15. 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.
16. 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 2012/34**“). 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 správního soudu ze dne 7. 5. 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.

17. K dílčí námitce uvedené v čl. V návrhu týkající se nejednoznačnosti termínů zavedení 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 doplnila 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.
18. 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.
19. 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.
20. 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.

21. 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. K námitce diskriminace menších dopravců pak Správa železnic uvádí, že sama je menším dopravcem, a může tedy neexistenci namítané diskriminace na základě vlastní zkušenosti posoudit. 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 neobjasnil, 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 byly vždy jednoznačně a včas komunikovány, a 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 na 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.
22. Na základě výše uvedeného navrhuje Správa železnic zamítnutí návrhu žadatel pro jeho nedůvodnost.

**IV. Připojení se dalších dopravců**

23. 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 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „**správní řád**“), 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 časové tísni, 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.
24. 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 nepřípustné retroaktivity a diskriminace. Dále MBM rail namítá nedostatečnou výši finančních prostředků poskytovaných v rámci dotačních programů.
25. 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.
26. 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.

27. 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.
28. 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.
29. 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.
30. 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.

#### **V. Doplnění návrhu žadatele a reakce na vyjádření účastníků řízení**

31. Dne 22. 4. 2024 byl návrh žadatele doplněn podáním označeným jako „Doplnění Návrhu“. V rámci doplnění návrhu doplnil žadatel původní návrh o další skutečnosti a důkazy a reagoval na vyjádření dalších účastníků řízení.
32. Žadatel se ve svém doplnění ohrazuje proti tvrzení Správy železnic, která opakovaně zdůrazňuje, že není součástí státu či orgánem České republiky, a že postupy orgánů České republiky jí nelze přičítat k tíži. Žadatel tento svůj nesouhlas odůvodňuje a mimo jiné odkazuje na stanovisko generálního advokáta, kterým dovozuje vůči Správě železnic přímý účinek ustanovení Směrnice 2012/34 a postavil ji tak na úroveň státu. Žadatel se domnívá, že zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS není nezávislým rozhodnutím Správy

železnic, ale opatřením členského státu, který jej realizuje prostřednictvím Správy železnic jako své státní organizace, a jí vydaného Prohlášení o dráze 2025. Úřad proto musí posoudit nejen izolovaně text Prohlášení o dráze 2025, ale celkové jednání státu v otázce zavádění ETCS na české železniční síti.

33. Žadatel dále nesouhlasí s argumentací Správy železnic, že Národní implementační plán 2017 je pro ni nezávazný, a pro toto řízení tedy irelevantní, což Správa železnic dokládá rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 8. 2023, č. j. 4 As 255/2022-51. Dle žadatele však z rozsudku vyplývá, že národní implementační plán není závazný pouze pro subjekty odlišné od státu, nikoliv však pro členský stát samotný, potažmo pro provozovatele infrastruktury, jehož prostřednictvím členský stát tento plán realizuje, což by bylo v přímém rozporu se zněním TSI CCS (jak ve verzi 2016, tak 2023) i s přímo účinným nařízením Evropské unie.
34. Žadatel dále upozorňuje na rozpor Prohlášení o dráze 2025 s Nařízením 2016/919 a Národním implementačním plánem 2017. Ustanovení bodu 7.4.4. přílohy Nařízení 2016/919 uvádí požadavek na stanovení termínů a pravidelnou aktualizaci v souvislosti s vyřazováním systémů třídy B z provozu. V platnosti je tak neaktualizovaný Národní implementační plán 2017, který obsahuje pouze tři tratě, zatímco v Prohlášení o dráze 2025 v jeho příloze G je definováno velké množství tratí, na kterých má být do roku 2032 (tj. v období patnácti let od přijetí Národního implementačního plánu 2017) zaveden výhradní provoz pod dohledem ETCS. Prohlášení o dráze 2025 tak zásadním způsobem překračuje rámec stanovený Národním implementačním plánem 2017 a je s ním v rozporu, což zakládá i rozpor jak s Nařízením 2016/919, tak aktuálně účinným Nařízením 2023/1695. Zároveň je to dalším dokladem netransparentnosti a nepředvídatelnosti postupu při zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS. Úřad by se měl zabývat rozporem se zákonem ve vztahu k těm tratím, u kterých není zavedení výhradního provozu předvídáno v platném Národním implementačním plánu 2017.
35. Žadatel upozorňuje na časovou náročnost projektů instalace palubní části ETCS do vozidel, což dokládá komunikací s dodavateli těchto systémů. Na sobě samém žadatel též demonstruje, jakým problémům, a to zejména finančním, musí malí dopravci čelit. Důraz na brzké zahájení výhradního provozu pod dohledem ETCS v České republice s nastavením minimálního migračního období vedl dle tvrzení žadatele k přehlcení trhu, prodloužení časové náročnosti projektů a k významnému nárůstu cen. Tento stav dopadá na všechny železniční dopravce a nejvíce jsou zasaženi menší dopravci, kteří mají horší přístup jak k dotačnímu, tak úvěrovému financování. Cílem migračního režimu dle Nařízení 2023/1695 mělo být zajištění rovnováhy zejména mezi zájmy provozovatelů infrastruktury a železničních podniků. To se však podle žadatele nepodařilo, a proto dále trvá na tom, aby Česká republika aktualizovala Národní implementační plán 2017 a v návaznosti na to pak prostřednictvím Správy železnic i příslušná prohlášení o dráze (aktuálně Prohlášení o dráze 2025) s ohledem na stav trhu vybavování drážních vozidel palubní jednotkou ETCS, skutečnou časovou náročnost realizace těchto projektů i dostupnost vyhlášených dotačních programů.
36. Žadatel považuje jednání Správy železnic za netransparentní a nepředvídatelné, což ilustruje konkrétním příkladem. Správa železnic nejdříve stanovila pro konkrétní tratě termín zahájení výhradního provozu na rok 2025, následně jej změnila na rok 2029, a nakonec formou poznámky pod čarou uvedla, že již oznámený termín 2029 může být opět zkrácen. Toto případné zkrácení termínu oproti roku 2029 by bylo podle žadatele v rozporu s bodem 7.4.3.1

přílohy I Nařízení 2023/1695. Žadatel dále poukazuje na nejednoznačnost Přílohy G Prohlášení o dráze 2025 týkající se termínů zavedení výhradního provozu ETCS na ŽST Praha Masarykovo nádraží a neschopnost Správy železnic zodpovědět otázky, jež žadatel položil.

37. Žadatel dále reaguje na vyjádření Drážního úřadu (ze dne 28. 3. 2024), kdy Drážní úřad uvádí počet vozidel vybavených ETCS, avšak jen necelá polovina vozidel je způsobilá provozu bez omezení. Ve zbylých případech je dle žadatele třeba počítat s technickými a softwarovými problémy, nedostatkem kapacity pro vývoj a se zpožděním. Žadatel tvrdí, že tato situace měla být zohledněna při nastavení objemu finančních prostředků administrovaných na národní úrovni, a především měla být zajištěna časová provázanost mezi dotačními programy a zaváděním výhradního provozu tak, aby bylo možné dokončit implementaci palubní části ETCS s využitím dotačních prostředků v termínu před zahájením výhradního provozu. Tím, že toto stát nezajistil, zvýhodnil tak podle žadatele velké dopravce oproti menším. Žadatel se odkazuje také na uplatněné připomínky Hospodářské komory České republiky ze dne 15. dubna 2024 č.j. 69/6000/2024 k dokumentu Plán moderního zabezpečení české železnice – Implementace ETCS a dodává, že tyto připomínky korespondují se stanoviskem žadatele a dalších dopravců v tomto řízení. Jde např. o problematiku nedostatečného migračního období, netransparentnosti a nepředvídatelnosti zavádění výhradního provozu, netransparentnosti podmínek přístupu k přípojným/odbočným stanicím, nezohlednění skutečného stavu vybavování vozidel palubní částí ETCS, nezohlednění tržního prostředí České republiky i diskriminace dopravců.
38. Závěrem žadatel trvá na návrhu, aby Úřad rozhodl tak, že kapitoly 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení o dráze 2025 jsou v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

## VI. Následné řízení o rozkladech

39. Dne 22. 4. 2024 vydal Úřad rozhodnutí č. j. ÚOHS-16325/2024/451.
40. Dne 3. 5. 2024 byl Úřadu doručen rozklad společnosti IDS CARGO, a.s., se sídlem Albertova 229/21, Nová Ulice, 779 00 Olomouc, IČO 27820017 (dále jen „IDS CARGO“) proti rozhodnutí č. j. ÚOHS-16325/2024/451.
41. Dne 6. 5. 2024 byl Úřadu doručen rozklad žadatele proti rozhodnutí č. j. ÚOHS-16325/2024/451.
42. Dne 20. 5. 2024 byl Úřadu doručen rozklad společnosti ARRIVA vlaky s.r.o., se sídlem se sídlem Křižíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 28955196, zastoupená Svazem osobních železničních dopravců, z.s., se sídlem se sídlem Křižíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 1422450 (dále jen „ARRIVA“) proti rozhodnutí č. j. ÚOHS-16325/2024/451.
43. Dne 20. 5. 2024 byl Úřadu doručen rozklad Svazu osobních železničních dopravců, z.s., IČO: 14224500, se sídlem Křižíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8, IČ: 14224500 (dále jen „SVOD“) proti rozhodnutí č. j. ÚOHS-16325/2024/451.
44. Dne 21. 5. 2024 byl Úřadu doručen rozklad společnosti Gepard Express, SE, se sídlem Jezuitská 6/1, Brno-město, 602 00 Brno, IČO 08071888 (dále jen „Gepard Express“) proti rozhodnutí č. j. ÚOHS-16325/2024/451.

45. Dne 24. 5. 2024 byl Úřadu doručen rozklad společnosti Východočeská dráha s.r.o., se sídlem se sídlem Hýblova 546, 560 02 Česká Třebová, IČO 07342136 (dále jen „**Východočeská dráha**“) proti rozhodnutí č. j. ÚOHS-16325/2024/451.
46. Dne 28. 5. 2024 vydal Úřad usnesení č. j. ÚOHS-21555/2024/451, kterým rozhodl o účastenství společnosti ARRIVA, společnosti Gepard Express a společnosti Východočeská dráha.
47. Dne 4. 7. 2024 vydal předseda Úřadu rozhodnutí č. j. ÚOHS-26374/2024/164 o rozkladu SVOD, kterým rozklad zamítnul jako nepřipustný.
48. Dne 12. 7. 2024 vydal předseda Úřadu rozhodnutí č. j. ÚOHS-27081/2024/164 o rozkladech IDS CARGO, žadatele, ARRIVA, Gepard Express a Východočeská (dále jen „**Rozhodnutí předsedy**“), kterým rozhodnutí prvostupňového orgánu zrušil a vrátil k novému projednání.

## VII. Posouzení věci Úřadem

49. Po zhodnocení výše uvedených skutečností dospěl Úřad k níže uvedeným závěrům.
50. 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 částí se zákonem o dráhách, avšak nikoliv k hodnocení či posuzování vhodnosti a správnosti národní politiky v rámci implementace ETCS. Takto vymezený rozsah posuzování byl potvrzen Rozhodnutím předsedy, a to v bodech 59 až 63 daného rozhodnutí. 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.
51. 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 cíle uvedené ve vnitrostátních strategických dokumentech 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.
52. Předmětem posouzení Úřadem jsou kapitoly 3, 6, 7, a 8 Přílohy G Prohlášení 2025 ve znění aktualizovaném ke dni 11. 2. 2024, a to vzhledem k návrhu žadatele, který byl podán dne 11. 3. 2024 a týká se tak Prohlášení 2025 ve znění aktualizovaném ke dni 11. 2. 2024. Je třeba však konstatovat, že Prohlášení 2025 bylo po dni podání návrhu předmětem změn, a to změny č. 2 účinné v části od dne 1. 6. 2024 a v části účinné od dne 1. 7. 2024, přičemž změny účinné od dne 1. 6. 2024 se týkají Přílohy G, která je žadatelem rozporována. S ohledem na rozsah předmětu řízení vymezený v návrhu žadatele se však Úřad musel zabývat Prohlášením 2025 ve znění účinném ke dni podání žadatele, neboť k tomu dle svého obsahu směřoval návrh žadatele.

53. V kapitole 3 „Podmínky přístupu na dráhu“ Přílohy G je od 1. 1. 2025 na úsecích:

- Děčín – Kralupy nad Vltavou,
- Kralupy nad Vltavou (mimo) – Praha – Česká Třebová – Adamov,
- Modřice (mimo) – Břeclav (včetně úseků Židlochovice – Hrušovany u Brna; Hustopeče u Brna – Šakvice),
- Břeclav (mimo) – Přerov – Bohumín a
- Česká Třebová (mimo) – Přerov/Prosenice

z důvodů ETCS (ETCS L2 FS) stanoveno omezení využití přidělené kapacity pouze na použití vozidel vybavených mobilní částí ETCS.

K výše uvedenému se pak vztahují poznámky:

*„Pro příhraniční úseky od státní hranice SRN/CZ – Dolní Žleb – Děčín-Prostřední Žleb – Děčín hl.n. (až do úrovně odjezdových návěstidel směr Povrly), od státní hranice SK/CZ – Lanžhot – Břeclav (až do úrovně odjezdových návěstidel směr Podivín, resp. Hrušky) a od státní hranice PL/CZ – Petrovice u Karviné – odb. Závada – Dětmárovice – Bohumín (až do úrovně odjezdových návěstidel směr Ostrava-Hrušov) / odb. Koukolná – Karviná hl. n. (mimo) platí, že zůstávají ve smíšeném provozu a tedy bude umožněno přidělit kapacitu na tomto úseku i bez funkční kompatibilní mobilní části ETCS až do doby, než bude výhradní provoz zaveden i na příhraničním úseku sousedního státu.“*

*„V úseku Děčín (včetně) – Kralupy nad Vltavou (včetně) je předpokládán postupné zprovoznění ETCS na základě realizace investiční akce „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n Vlt.“ po roce 2025. V uzlech Česká Třebová a Brno je předpokládáno zavedení výhradního provozu ETCS na základě dokončení realizace jednotlivých investičních akcí „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“ a „ETCS v uzlu Brno“ po roce 2025. V úseku Praha-Libeň – Kralupy nad Vltavou (mimo) bude zaveden výhradní provoz ETCS od zahájení platnosti jízdního řádu 2026 v návaznosti na dokončení realizace traťové části ETCS.“*

54. V kapitole 3 „Podmínky přístupu na dráhu“ Přílohy G je dále stanoveno, že od zahájení platnosti jízdního řádu 2026 se omezování využití přidělené kapacity z důvodu ETCS týká traťových úseků:

- Litomyšl – Choceň (ETCS L1 LS)
- Moravská Třebová – Třebovice v Čechách (ETCS STOP)

Pro celou kapitolu 3 pak platí poznámky:

*„V případech, kdy na traťovém úseku došlo k omezení využití kapacity dráhy z důvodu ETCS, ale ETCS ještě nebylo na daném úseku spuštěno do provozu (tzn. minimálně ověřovací provoz bez dodatečných provozních opatření), neplatí na daném traťovém úseku, do momentu spuštění ETCS, omezení využití kapacity dráhy z důvodu ETCS.“*

*„Pro vlaky nedosahující minimálních brzdících procent ve výši 50% je omezeno využití přidělené platkapacity dráhy pro jízdu s aktivní mobilní částí systému ETCS. V úsecích s ETCS L1 LS je minimální výše brzdících procent pro jízdu vlaku s aktivní mobilní částí systému ETCS stanovena na 50%. V úsecích s výhradním provozem ETCS je zavedeno omezení využití přidělené kapacity dráhy jen pro vlaky s požadovanými brzdícími procenty.“*

*„Ode dne vyhlášení (ukončení funkce provizorního zabezpečovacího zařízení) v ŽST Praha Masarykovo nádraží včetně obvodu Praha–Bubny (v rámci stavby Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží) se omezování využití přidělené kapacity týká i traťových úseků přilehlých k ŽST Praha Masarykovo nádraží. Omezení využití přidělené kapacity dráhy pouze na použití vozidla, které je vybaveno funkční kompatibilní mobilní částí ETCS, platí i v přípojných/odbočných stanicích. Ve specifických případech bude do konce roku 2029 umožněno přidělit kapacitu nejdále do této přípojné/odbočné stanice, nejdále však do doby zahájení výhradního provozu na přípojné/odbočné trati. Seznam takových přípojných/odbočných stanic pro úseky, na kterých bude zahájen výhradní provoz ETCS v letech 2023 až 2025, je v kapitole 7 této přílohy.“*

55. V kapitole 6 „Seznam traťových úseků s ETCS“ Přílohy G, na kterou kapitola 3 odkazuje, je uvedena specifikace termínů a úseků v souvislosti se zaváděním výhradního provozu pod dohledem ETCS pro rok 2025 a roky následující. V roce 2025 je plánováno zavedení výhradního provozu na úsecích:

- Kolín – Praha Libeň
- Praha-Běchovice Blatov – Praha Běchovice
- Česká Třebová – Kolín
- Lanžhot státní hranice – Modřice
- Hrušovany u Brna – Židlochovice
- Hustopeče u Brna – Šakvice
- Brno-Maloměřice St. 6 – Česká Třebová (ETCS začíná v ŽST Adamov)
- Česká Třebová odjezdová skupina – Parník odbočka
- Prosenice – Česká Třebová
- Bohumín – Prosenice
- Přerov – Břeclav
- Přerov – Dluhonice výhybna
- Prosenice – Přerov

56. V rámci kapitoly 7 „Seznam přípojných/odbočných stanic s výhradním provozem v letech 2023 a 2025“ Přílohy G jsou uvedeny specifické případy, v nichž bude do konce roku 2029 umožněno



přidělit kapacitu nejdále do této přípojně/odbočné stanice, nejdále však do doby zahájení výhradního provozu na přípojně/odbočné trati.

57. V dané kapitole jsou stanoveny přípojně/odbočné stanice, pro jejichž využití existuje od 1. 1. 2025 povinnost vybavení vozidla mobilní částí ETCS. Jedná se o:

- Úsek Děčín – Kralupy nad Vltavou (platné se spuštěním provozu ETCS)
  - Nejsou
- Úsek Kralupy nad Vltavou (mimo) – Praha – Česká Třebová – Adamov
  - Libčice nad Vltavou od Kralup nad Vltavou
  - Praha-Holešovice (odb. Stromovka) od Prahy-Buben
  - Praha-Holešovice obvod Rokytka od odb. Balabenka
  - Praha-Běchovice od Prahy-Malešic
  - Česká Třebová (odb. Parník)
  - Česká Třebová (odb. Zádulka)
  - Adamov od odb. Svitava
  - Odb. Rajhrad od Modřic

K výše uvedenému se vztahuje poznámka:

*„Uzel Česká Třebová k 1. 1. 2025 není vybaven ETCS v celém rozsahu vlakových cest ve stanici. Z tohoto důvodu je připuštěn smíšený provoz.“*

- Úsek Břeclav – Přerov – Bohumín:
  - Přerov od Věžek
  - Výh. Polanka nad Odrou od odb. Odra
- Úsek Přerov – Česká Třebová:
  - Třebovice v Čechách od České Třebové
- Trať Olomouc hl. n. (mimo) – Uničov
  - Nejsou

58. Kapitola 7 „Seznam přípojných/odbočných stanic s výhradním provozem v letech 2023 a 2025“ Přílohy G stanovuje také přípojně/odbočné stanice, pro jejichž využití povinnost vybavení vozidla mobilní částí ETCS od 1. 1. 2025 neplatí. Jedná se o:

- Úsek Děčín – Kralupy nad Vltavou (platné se spuštěním provozu ETCS)
  - Děčín-Prostřední Žleb od Děčína východu dolního nádraží

- Děčín hl. n. osobní nádraží od Děčína západního nádraží
- Děčín hl. n. kolejová skupina střed od Děčína západního nádraží
- Děčín hl. n. od Děčína východu horního nádraží
- Ústí nad Labem hl. n. od Ústí nad Labem západu
- Ústí nad Labem hl. n. obvod jih od Ústí nad Labem západu
- Lovosice od Chotiměře
- Lovosice od Čížkovic
- Lovosice od Žalhostic (rychlost 80 km/h, snížena na 60 km/h)
- Roudnice nad Labem od Straškova
- Hněvice seř. n. od vlečky V3060
- Hněvice os. n. od vlečky V3059 (elektrárna)
- Vraňany od Straškova
- Vraňany od Lužce nad Vltavou (viz poznámka)
- Kralupy nad Vltavou od Otovic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Kralupy nad Vltavou od Kralup nad Vltavou předměstí (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Kralupy nad Vltavou od Chvatěrub (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)

K výše uvedenému se vztahují poznámky:

*„Výhradní provoz bude zaveden po 1. 1. 2025 a to na základě postupu realizace akce „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n Vlt.““*

Ke stanici Vraňany od Lužce nad Vltavou se vztahuje poznámka:

*„Vstup do Vraňan od Lužce nad Vltavou bude dále upřesněn na základě finálního technického řešení, které bude známo na základě technického řešení implementovaného systému.“*

- Úsek Kralupy nad Vltavou (mimo) – Praha – Česká Třebová – Adamov
  - Praha-Libeň od Prahy-Vysočan (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
  - Praha-Libeň od Prahy Masarykova nádraží (rychlost musí být snížena na 60 km/h)
  - Praha-Libeň od Prahy hl. n. (rychlost musí být snížena na 60 km/h)
  - Praha-Libeň od Prahy-Malešic (rychlost musí být snížena na 60 km/h)
  - Poříčany od Sadské (rychlost až 80 km/h, musí být snížena na 60 km/h)
  - Pečky od Plaňan (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)

- Kolín od Ratboře (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Kolín od Velkého Oseka (rychlost až 80 km/h, musí být snížena na 60 km/h)
- Kolín od Kutné Hory hl. n. (rychlost až 80 km/h, musí být snížena na 60 km/h)
- Přelouč od Choltic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Pardubice hl. n. od Pardubic-Rosic nad Labem (rychlost do 60 km/h, do doby vyhlášení výhradního provozu vlaků pod ETCS na přípojně trati)
- Moravany od Hrochova Týnce (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Moravany od Holic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Choceň od Újezdu u Chocně (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Ústí nad Orlicí od Lanšperka (rychlost do 60 km/h, do doby vyhlášení výhradního provozu vlaků pod ETCS na přípojně trati)
- Svitavy od Květné (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Skalice nad Svitavou od Boskovic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Úsek Modřice (mimo) – Břeclav (včetně Židlochovice – Hrušovany u Brna; Hustopeče u Brna –Šakvice)
  - Zaječí od Velkých Pavlovic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
  - Břeclav os. n. od Bořího lesa (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)

K výše uvedenému se vztahují poznámky:

*„K Příhraniční úsek od st. hr. SK/CZ – Lanžhot – Břeclav (až do úrovně odjezdových návěstidel do Podivína, resp. do Hrušek) zůstává ve smíšeném provozu.“*

*„Pohraniční trať st. hr. A/CZ – Břeclav zůstává ve smíšeném provozu.“*

- Úsek Břeclav – Přerov – Bohumín:
  - Hodonín od Holíče nad Moravou (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
  - Hodonín od Mutěnic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
  - Rohatec od Sudoměřic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)

- Moravský Písek od Bzence (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Staré Město u Uherského Hradiště od Uherského Hradiště (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Otrokovice od Zlína-Malenovic
- Hulín od Třebetic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Hulín od Kroměříže (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Hranice na Moravě od Hranic na Moravě města (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Suchdol nad Odrou od Fulneku (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Suchdol nad Odrou od Nového Jičina města (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Suchdol nad Odrou od Oder (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Studénka od Bílovce (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Studénka od Sedlnic-Bartošovic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Ostrava-Svinov od Ostravy-Třebovic (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Ostrava-Svinov od odb. Odra (rychlost až 80 km/h, musí být snížena na 60 km/h)
- Bohumín-Vrbice od Chalupek (PKP) (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, navazující trať PKP zatím bez výhradního provozu ETCS)
- Bohumín přednádraží od vlečky V6009 (Rychvald) (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Bohumín osobní od Chalupek (PKP) (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, navazující trať PKP zatím bez výhradního provozu ETCS)

K výše uvedenému se vztahují poznámky:

*„Příhraniční úsek od st. hr. PL/CZ – Petrovice u Karviné – odb. Závada – Dětmárovice – Bohumín / odb. Koukolná – Karviná hl. n. (mimo) zůstává ve smíšeném provozu.“*

*„V ŽST Ostrava hl. n. je provedena provizorní úvazka ETCS na stávající RZZ, pouze na vybranou část kolejiště, tato stanice zůstává ve smíšeném provozu.“*

- Úsek Česká Třebová - Přerov:
  - Zábřeh na Moravě od Postřelkova (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)

- Červenka od Litovle (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h, vstup do oblasti ETCS bez samočinného přepnutí)
- Olomouc hl. n. od Olomouce-Nové Ulice (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Olomouc hl. n. od Blatce (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Olomouc hl. n. od obvodu Olomouc-Bělidla (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)
- Trať Olomouc hl. n. (mimo) – Uničov
  - Uničov od Troubelic (do doby zřízení traťové části ETCS a zahájení výhradního provozu na úseku Šumperk – Uničov; zřízena funkcionality výstraha při nedovoleném projetí návěstidla).
- Litomyšl – Choceň
  - - Nejsou –
- Moravská Třebová – Třebovice v Čechách
  - Moravská Třebová od Městečka Trnávky (rychlost nižší nebo rovna 60 km/h)

59. Kapitola 8 „Mapa výhradního provozu ETCS v České republice od roku 2025“ Přílohy G pak obsahuje grafické znázornění informací uvedených v kapitolách 3 a 6 Přílohy G Prohlášení 2025.
60. Předmětem zkoumání Úřadu je v daném případě žadatelem namítaný rozpor textu výše uvedených kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025 se zákonem 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.
61. K datu zahájení správního řízení bylo v účinnosti aktuální znění správního řádu, tj. znění zákona č. 403/2020 Sb. Správní řád nebyl od zahájení řízení novelizován, je proto procesně postupováno podle shodného předpisu. Zákon o dráhách byl od zahájení správního řízení jednou novelizován, a to částí zákona č. 426/2021 Sb. Přejícná ustanovení zákona č. 426/2021 Sb., jehož poslední část nabyla účinnosti 16. 6. 2024, pak konstatují, že *„řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí podle zákona č. 266/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.“* Z toho důvodu je tak nutné postupovat v případě aplikace zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, jako procesního a hmotněprávního předpisu tak, že se tento zákon použije ve znění jeho novel č. 284/2021 Sb. a č. 464/2023 Sb., tj. ve znění účinném ode dne 1. 1. 2024.
62. V první řadě je třeba konstatovat, že pravidla týkající se přístupu na dráhu a pro její užití, uvedená v Prohlášení 2025, jsou právně závazná.
63. Dle § 33 odst. 3 písm. b) a f) zákona o dráhách obsahuje prohlášení o dráze alespoň pravidla pro přístup na dráhu a pro její užití a pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, včetně přidělování kapacity v mimořádné situaci. S odkazem na § 33 odst. 3 písm. b) a f) 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.

64. Dle § 33 odst.1 zákona o dráhách zpracuje přidělcce 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. Přidělcce alespoň 30 dnů přede dnem zveřejnění prohlášení o dráze umožní osobám, které o to mají zájem, aby se vyjádřily k jeho obsahu. Přidělcce 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.
65. 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.
66. Úřad se s ohledem na výše uvedené při svém posuzování namítaného rozporu Prohlášení 2025 se zákonem zabýval pojmem „nediskriminační pravidla“.
67. 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 dovést 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, přičemž tento postup jako jeden z možností výkladu pojmu „nediskriminační pravidla“ připustil předseda Úřadu v bodě 64 Rozhodnutí předsedy, a to s odkazem na závěry nálezu Ústavního soudu ze dne 5. 12. 2012, sp. zn. IV. ÚS 444/11.
68. Dle rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 6. 2008, č. j. 1 Afs 20/2008-152 „*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 úvah z citovaného 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 kritérií, která nejsou zjevně diskriminační, avšak jsou tato kritéria zjevně nepřiměřená ve vztahu k požadovanému cíli.

69. S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že Úřad nepovažuje stanovení pravidel pro přístup na dráhu spočívajících v omezení využití přidělené kapacity pouze na použití vozidel vybavených mobilní částí ETCS (dále jen „**pravidla zavádějící výhradní provoz pod dohledem ETCS**“) 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.
70. Co se týče diskriminační povahy pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS ve smyslu skryté diskriminace, je třeba odkázat na názor vyjádřený v rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 6. 2008, č. j. 1 Afs 20/2008-152, dle kterého „*Klíčovým problémem takto pojaté skryté diskriminace je tedy „zjevná nepřiměřenost“ kvalifikačních předpokladů ve vztahu ke konkrétní veřejné zakázce. Tato zjevná nepřiměřenost není vymezitelná žádnou obecnou floskulí, nýbrž je nutno jí vykládat vždy se zřetelem na individuální kauzu*“. Dále ve svém rozhodnutí Nejvyšší správní soud uvádí, že „*V každém případě musí správní soudy při aplikaci kritéria „zjevné nepřiměřenosti“ poskytnout prostor pro legitimní ekonomickou úvahu zadavatele, a tedy shledání skryté diskriminace je přípustné tam, kde kvalifikační předpoklady jsou vskutku excesivní a jasně vybočují z oprávněných potřeb dané zakázky*.“ Dle Úřadu je tedy třeba zkoumat, zda jsou předmětná pravidla zavádějící výhradní provoz pod dohledem ETCS zjevně nepřiměřená ve vztahu k požadovanému cíli, tedy zda jsou excesivní a vybočují z oprávněných potřeb procesu zavádění ETCS.
71. Úřad uvádí, že je pravdou, že proces vybavování vozidel mobilní částí ETCS může být pro některé menší dopravce finančně a organizačně náročné, což může mít za následek nevybavení vozidel daným systémem do data zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS na vybraných úsecích od 1. 1. 2025, tedy jistou míru znevýhodnění těchto dopravců vůči větším dopravcům. Dle Úřadu je tak třeba posoudit proporcionalitu pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS 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 zavádějící výhradní provoz pod dohledem ETCS vycházejí z vnitrostátních strategických dokumentů týkajících se implementace ETCS, přičemž sledují cíle definované Směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (dále jen „**Směrnice 2016/797**“) a Směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (dále jen „**Směrnice 2016/798**“), které se týkají evropského systému řízení železničního provozu a jsou pro Českou republiku závazné. S ohledem na uvedené skutečnosti je tak třeba konstatovat, že stanovení

pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS sleduje legitimní, důležité a pro stát závazné cíle vycházející z výše uvedených směrnic, Nařízení 2016/919 a Nařízení 2023/1695, přičemž se ve vztahu k těmto cílům nejeví jako zjevně nepřiměřené, 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, což ve svém vyjádření potvrzuje Drážní úřad jakožto národní úřad pro bezpečnost na železnici. Důležitost dohledu ETCS nad všemi vozidly v rámci provozu na síti dokazuje bohužel i statistika Drážní inspekce počtu mimořádných událostí týkajících se nedovolené jízdy za návěstidla zakazující jízdu včetně následné srážky nebo vykolejení na dráhách železničních, dle které je počet tohoto druhu mimořádných událostí k září tohoto roku vyšší než za celý rok 2023<sup>2</sup>. Je třeba konstatovat, že danému druhu událostí je možno ve velké míře předejít právě plným využitím systému ETCS. Dle Úřadu tak pravidla zavádějící výhradní provoz pod dohledem ETCS nejsou skrytě diskriminační, když s ohledem na výše uvedené nejsou z excesivní a nevybočují z oprávněných potřeb procesu zavádění ETCS.

72. Dále je třeba diskriminační povahu pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS stanovených dle ustanovení § 33 odst. 1 zákone posoudit v souvislosti s čl. 10 odst. 1 Směrnice 2012/34, který je prostřednictvím výše uvedeného ustanovení § 33 odst. 1 do zákona o dráhách transponován, a je tedy třeba ho v rámci přezkumu vzít v úvahu. Dle čl. 10 odst. 1 Směrnice 2012/34 se právo na přístup k železniční infrastruktuře udělí železničním podnikům za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek.
73. Co se týče podmínky nediskriminační povahy pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS uvedených v ustanovení kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025 je třeba odkázat na závěry uvedené v bodech 69 až 71 tohoto rozhodnutí. Dle posouzení Úřadu je tato podmínka taktéž splněna, když pravidla zavádějící výhradní provoz pod dohledem ETCS uvedených v ustanovení kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025 nejsou ani přímo diskriminační, ani 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.
74. Co se týče posouzení, zda jsou ustanovení kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025, která stanovují pravidla zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS, spravedlivá, je třeba zkoumat, zda mají spravedlivý důvod, tedy zda jsou obecně prospěšná. Tato podmínka je dle Úřadu s ohledem na jejich účel, kterým je ochrana života a zdraví cestujících a osob podílejících se na provozu na dráze a zajištění bezpečnosti provozu na železniční síti, splněna. Dalším aspektem spravedlnosti v rámci pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS je skutečnost, že jsou tato pravidla stanovena v souladu se zákonem o dráhách a příslušnými unijními předpisy, v daném případě s Nařízením 2023/1695, které vymezuje rámce pro stanovení pravidel zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS.
75. Co se týče splnění požadavků stanovených ustanovením § 33 odst. 1 zákona o dráhách, je třeba konstatovat, že žádným z účastníků řízení není rozporováno, že by v případě vydání

---

<sup>2</sup> Dostupné na <https://di.gov.cz/mimoradne-udalosti/statistiky-mimoradnych-udalosti>



Prohlášení 2025 nebyl dodržen 12měsíční termín pro zveřejnění prohlášení o dráze dle § 33 odst. 1 zákona o dráhách, o čemž svědčí datum účinnosti Prohlášení 2025, které je v daném dokumentu stanoveno na 14. 12. 2023, tedy 12 měsíců před platností jízdního řádu 2025, která je stanovena na 15. 12. 2024. Je třeba konstatovat, že aktualizace prohlášení o dráze spočívající ve změně údajů ustanovení § 33 odst. 5 zákona o dráhách 12měsíšní lhůtě dle § 33 odst. 1 téhož zákona nepodléhá. Dále nic nenasvědčuje tomu, že by Správa železnic neumožnila osobám, které o to měly zájem, aby se vyjádřily k obsahu Prohlášení 2025 alespoň 30 dnů přede dnem jeho zveřejnění, a to když návrh Prohlášení 2025 byl zveřejněn na Portálu provozování dráhy dne 31. 10. 2023<sup>3</sup>, tedy více než 30 dní před jeho účinností. Prohlášení 2025 splňuje i podmínku zveřejnění v jiném jazyce členského státu, když je na webových stránkách Správy železnic Prohlášení 2025 dostupné i v anglickém jazyce<sup>4</sup>. Formální požadavky týkající se zveřejnění pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS z pohledu vnitrostátní úpravy byly dle Úřadu splněny.

76. Dle bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695 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. 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.
77. Co se týče splnění formálního požadavku na zveřejnění pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS dle unijních předpisů, je třeba konstatovat, že v rámci řízení dle § 34e zákon o dráhách není Úřad oprávněn ke zkoumání uveřejnění pravidel zavádějících výhradního provozu pod dohledem ETCS v registru infrastruktury, když předmětné řízení se týká pouze přezkumu souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách. Úřad tak zkoumal pouze podmínku uveřejnění v rámci prohlášení o dráze a konstatuje, že pravidla byla uveřejněna ve formě, jakou předvídá bod 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, když byla oznámena v Prohlášení 2025. Dále však Úřad zkoumal, zda jsou pravidla zavádějící výhradní provoz pod dohledem ETCS v souladu s dalším požadavkem bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, tedy zda byla oznámena nejméně pět let před vyřazením vnitrostátních systémů z provozu, resp. zavedením výhradního provozu pod dohledem ETCS a zda se na ně tato lhůta vztahuje, když dle bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695 se tato lhůta nevztahuje na požadavky oznámené v prohlášení o dráze před vstupem předmětného nařízení.
78. Je zřejmé, že na oznámení úseků se zavedeným výhradním provozem v kapitolách 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025 se pětiletá lhůta uvedená výše vztahuje pouze v případě, že tyto úseky nebyly před vstupem Nařízení 2023/1695 v platnost oznámeny prostřednictvím prohlášení o dráze. Ačkoliv návrh žadatele směřuje ve větší míře proti zavádění výhradního

---

<sup>3</sup> Dostupné na <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2135974>

<sup>4</sup> Dostupné na <https://www.spravazeleznic.cz/web/en/network-statement-2025>

provozu pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025, jeho námitky se částečně týkají i úseků, v rámci kterých má dojít k zavedení výhradního provozu po roce 2025. Dle úřadu je tak třeba zkoumat i úseky, u kterých je v kapitolách 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025 stanoveno zavedení výhradního provozu pod dohledem ECTS do roku 2028 včetně. To s ohledem na skutečnost, že Prohlášení 2025 je účinné od 14. 12. 2023 a pětiletá lhůta pro oznámení dle bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695 končí dne 14. 12. 2028. Z tohoto důvodu úseky, u kterých je v rámci kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025 stanoveno zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS od roku 2029 vč. a dále předmětnou pětiletou lhůtu pro oznámení zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS splňují. Úřad tedy zkoumal, zda úseky uvedené v kapitolách 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025, ve kterých má být zaveden v období od 1. 1. 2025 do roku 2028 výhradní provoz pod dohledem ETCS, byly již dříve oznámeny v prohlášeních o dráze, která byla zveřejněna před vstupem Nařízení 2023/1695 v platnost, tedy před 28. 9. 2023. Jedná se o všechna prohlášení o dráze, která byla účinná před datem 28. 9. 2023. Relevantními prohlášeními o dráze jsou v tomto případě:

- Prohlášení o dráze 2019 platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinné od 1. 9. 2018, ve znění účinném od dne 8. 12. 2018 (dále jen „**Prohlášení 2019**“)
- Prohlášení o dráze 2020 platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, účinné od 14. 12. 2018, ve znění účinném ode dne 1. 9. 2020 (dále jen „**Prohlášení 2020**“)
- Prohlášení o dráze 2021 platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021, účinné od 12. 12. 2019, ve znění účinném ode dne 19. 10. 2021 (dále jen „**Prohlášení 2021**“)
- Prohlášení o dráze 2022 platné pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022, účinné od 11. 12. 2020, ve znění účinném ode dne 1. 9. 2022 (dále jen „**Prohlášení 2022**“)
- Prohlášení o dráze 2023 platné pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023, účinné od 11. 12. 2021, ve znění účinném ode dne 1. 7. 2023 (dále jen „**Prohlášení 2023**“)
- Prohlášení o dráze 2024 platné pro přípravu jízdního řádu 2024 a pro jízdní řád 2024, účinné od 9. 12. 2022, ve znění účinnému ke dni 1. 7. 2023 (dále jen „**Prohlášení 2024**“)

79. Úřad v případě úseků, pro které je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven od 1. 1. 2025 porovnáním Prohlášení 2025 a Prohlášení o dráze 2019 až 2024 zjistil následující:

- Úsek Děčín – Kralupy nad Vltavou uvedený v kapitole 3 Přílohy G Prohlášení 2025 jako úsek, u kterého se týká zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025 s poznámkou, že „V úseku Děčín (včetně) – Kralupy nad Vltavou (včetně) je předpokládán postupné zprovoznění ETCS na základě realizace investiční akce „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n Vlt.“ po roce 2025“. Zároveň je tento úsek uveden v kapitole 6 Přílohy G Prohlášení 2025, když se jedná o úsek, který se

skládá z úseků Kralupy nad Vltavou – Lovosovice a Lovosovice – Děčín hlavní nádraží, u kterých je v rámci dané kapitoly zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoveno na rok 2029, s poznámkou, že „Výhradní provoz ETCS může být v rámci uvedeného traťového úseku zahajován postupně, a to v přímé souvislosti s postupem modernizace zabezpečovacího zařízení a instalace traťové části ETCS. S ohledem na zvolené technické řešení traťové části ETCS tak v některé dílčí části předmětného úseku může dojít k zahájení výhradního provozu ETCS i před uvedeným termínem, nikoliv však před rokem 2026.“ Daný úsek je také součástí úseku Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav oznámeného v Prohlášení 2019, 2020, 2021 a 2022. V rámci předmětných prohlášení je úsek uveden prostřednictvím odkazu na Národní plán implementace 2017, ve kterém je uvedeno, že úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav bude úsekem s výlučným provozem pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025. Úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 3 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav je zde uveden jako úsek, kterého se omezování využití přidělené kapacity z důvodů výhradního provozu pod dohledem ETCS týká od 1. 1. 2025. Úsek Děčín – Kralupy nad Vltavou se skládá z úseků Kralupy nad Vltavou – Lovosovice a Lovosovice – Děčín hlavní nádraží, které jsou v Prohlášení 2024 uvedeny jako úseky, u kterých je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.

- Úsek Praha-Běchovice – Česká Třebová – Adamov uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseku Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav oznámeného v Prohlášení 2019, 2020, 2021 a 2022. V rámci předmětných prohlášení je úsek uveden prostřednictvím odkazu na Národní plán implementace 2017, ve kterém je uvedeno, že úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav bude úsekem s výlučným provozem pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025. Úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 3 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav je zde uveden jako úsek, kterého se omezování využití přidělené kapacity z důvodů výhradního provozu pod dohledem ETCS týká od 1. 1. 2025.
- Úseky Modřice (mimo) – Břeclav (včetně úseků Židlochovice – Hrušovany u Brna; Hustopeče u Brna – Šakvice) uvedené v Prohlášení 2025 jsou ve stejné podobě uvedeny v rámci předchozích prohlášení o dráze, a to když úseky Židlochovice – Hrušovany u Brna; Hustopeče u Brna – Šakvice jsou v kapitole 6 Přílohy G Prohlášení 2024 uvedeny jako úseky, u kterých je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Úsek Modřice (mimo) – Břeclav je součástí úseku Brno (mimo) – Břeclav -st. hr. Rakousko/Slovensko, který je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023 uveden jako úsek, u které je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Úsek Modřice (mimo) – Břeclav je taktéž součástí úseku Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav, který je v rámci kapitoly 3 Přílohy G Prohlášení 2024 uveden jako úsek, kterého se omezování využití přidělené kapacity z důvodů výhradního provozu pod dohledem ETCS týká od 1. 1. 2025. Úsek Modřice (mimo) – Břeclav je taktéž součástí úseku Lanžhot státní hranice – Modřice, který je v kapitole 6 Přílohy G Prohlášení 2024 stanoven jako úsek, u kterého je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.

- Úsek Břeclav (mimo) – Přerov – Bohumín uvedený v Prohlášení 2025 je shodný s úsekem uvedeným v Prohlášení 2019, 2020, 2021 a 2022. V rámci předmětných prohlášení je úsek uveden prostřednictvím odkazu na Národní plán implementace 2017, ve kterém je uvedeno, že úsek Břeclav – Bohumín bude úsekem s výlučným provozem pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025. Dále byl úsek Břeclav (mimo) – Přerov – Bohumín taktéž oznámen v rámci kapitoly 3 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Břeclav (mimo) – Přerov – Bohumín je zde uveden jako úsek, kterého se omezování využití přidělené kapacity z důvodů výhradního provozu pod dohledem ETCS týká od 1. 1. 2025. Úsek Břeclav (mimo) – Přerov – Bohumín se skládá z úseků Bohumín – Prosenice a Přerov – Břeclav, které jsou v Prohlášení 2024 uvedeny jako úseky, u kterých je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Česká Třebová (mimo) – Přerov/Prosenice uvedený v Prohlášení 2025 je shodný s úsekem uvedeným v Prohlášení 2019, 2020, 2021 a 2022. V rámci předmětných prohlášení je úsek uveden prostřednictvím odkazu na Národní plán implementace 2017, ve kterém je uvedeno, že úsek Česká Třebová – Přerov bude úsekem s výlučným provozem pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025. Úsek je součástí úseků Česká Třebová – Brodek u Přerova, Brodek u Přerova – Přerov a Petrovice u Karviné st. hr. – Přerov – Břeclav, které byly oznámeny v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Předmětné úseky jsou zde uvedeny jako úseky, u kterých je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Dále byl úsek Česká Třebová (mimo) – Přerov/Prosenice taktéž z části oznámen v rámci kapitoly 3 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Česká Třebová – Přerov je zde uveden jako úsek, kterého se omezování využití přidělené kapacity z důvodů výhradního provozu pod dohledem ETCS týká od 1. 1. 2025. Úsek se dále shoduje s úsekem Prosenice – Česká Třebová, který je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024 uveden jako úsek, u kterého je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Kolín – Praha-Libeň uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseku Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav oznámeného v Prohlášení 2019, 2020, 2021 a 2022. V rámci předmětných prohlášení je úsek uveden prostřednictvím odkazu na Národní plán implementace 2017, ve kterém je uvedeno, že úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav bude úsekem s výlučným provozem pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025. Samotný úsek Kolín – Praha Libeň byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Kolín – Praha Libeň je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Praha-Běchovice Blatov – Praha Běchovice uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseku Český Brod – Praha-Běchovice – Praha-Uhřetěves uvedeného v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na roky 2025/2026. Samotný úsek Praha-Běchovice Blatov – Praha Běchovice byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Praha-Běchovice Blatov – Praha Běchovice je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Česká Třebová – Kolín uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseku Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav oznámeného v Prohlášení 2019, 2020, 2021 a 2022.

V rámci předmětných prohlášení je úsek uveden prostřednictvím odkazu na Národní plán implementace 2017, ve kterém je uvedeno, že úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav bude úsekem s výlučným provozem pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025. Dále je úsek Česká Třebová – Kolín součástí úseku Kolín – Brno, který byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Úsek Kolín – Brno je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Samotný úsek Česká Třebová – Kolín pak byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Česká Třebová – Kolín je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.

- Úsek Lanžhot státní hranice – Modřice uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseku Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav oznámeného v Prohlášení 2019, 2020, 2021 a 2022. V rámci předmětných prohlášení je úsek uveden prostřednictvím odkazu na Národní plán implementace 2017, ve kterém je uvedeno, že úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav bude úsekem s výlučným provozem pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025. Dále je úsek Lanžhot státní hranice – Modřice součástí úseku Brno (mimo) – Břeclav – st. hr. Rakousko/Slovensko, který byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Úsek Brno (mimo) – Břeclav – st. hr. Rakousko/Slovensko je zde uveden jako úsek, u kterého je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Úsek Lanžhot státní hranice – Modřice je také součástí úseku Děčín – Praha – Česká Třebová – Břeclav, který byl oznámen v rámci kapitoly 3 Přílohy G Prohlášení 2024, kde je předmětný úsek uveden jako úsek, kterého se omezování využití přidělené kapacity z důvodů výhradního provozu pod dohledem ETCS týká od 1. 1. 2025 s poznámkou, že pro příhraniční úseky od státní hranice SK/CZ – Lanžhot – Břeclav (až do úrovně odjezdových návěstidel směr Podivín, resp. Hrušky) platí, že zůstávají ve smíšeném provozu a tedy bude umožněno přidělit kapacitu na tomto úseku i bez funkční kompatibilní mobilní části ETCS až do doby, než bude výhradní provoz zaveden i na příhraničním úseku sousedního státu. Samotný úsek Lanžhot státní hranice – Modřice pak byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Lanžhot státní hranice – Modřice je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Hrušovany u Brna – Židlochovice uvedený v Prohlášení 2025 byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024 je předmětný úsek uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Hustopeče u Brna – Šakvice uvedený v Prohlášení 2025 byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024 je předmětný úsek uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Česká Třebová uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseku je součástí úseku Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav oznámeného v Prohlášení 2019, 2020, 2021 a 2022. V rámci předmětných prohlášení je úsek uveden prostřednictvím odkazu na Národní plán implementace 2017, ve kterém je uvedeno, že úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav bude úsekem s výlučným provozem pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025. Dále je Brno-Maloměřice St. 6 – Česká

Třebová je součástí úseku Kolín – Brno, který byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Úsek Kolín – Brno je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Samotný úsek pak byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Česká Třebová je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025 s poznámkou, že ETCS začíná v ŽST Adamov.

- Úsek Česká Třebová odjezdová skupina – Parník odbočka uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseku Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav oznámeného v Prohlášení 2019, 2020, 2021 a 2022. V rámci předmětných prohlášení je úsek uveden prostřednictvím odkazu na Národní plán implementace 2017, ve kterém je uvedeno, že úsek Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav bude úsekem s výlučným provozem pod dohledem ETCS od 1. 1. 2025. Dále je úsek Česká Třebová odjezdová skupina – Parník odbočka je součástí úseku Kolín – Brno, který byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Úsek Kolín – Brno je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Samotný úsek Česká Třebová odjezdová skupina – Parník odbočka pak byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Česká Třebová odjezdová skupina – Parník odbočka je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Prosenice – Česká Třebová uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseků Česká Třebová – Brodek u Přerova, Brodek u Přerova – Přerov a Petrovice u Karviné st. hr. – Přerov – Břeclav, které byly oznámeny v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Předmětné úseky jsou zde uvedeny jako úseky, u kterých je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Samotný úsek Prosenice – Česká Třebová pak byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Prosenice – Česká Třebová je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Bohumín – Prosenice uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseku Petrovice u Karviné st. hr. – Přerov – Břeclav, který byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Úsek Petrovice u Karviné st. hr. – Přerov – Břeclav je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Samotný úsek Bohumín – Prosenice pak byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Bohumín – Prosenice je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Přerov – Břeclav uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseku Petrovice u Karviné st. hr. – Přerov – Břeclav, který byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Úsek Petrovice u Karviné st. hr. – Přerov – Břeclav je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Samotný úsek Přerov – Břeclav pak byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Přerov – Břeclav je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.

- Úsek Přerov – Dluhonice výhybna uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseků Česká Třebová – Brodek u Přerova, Brodek u Přerova – Přerov, které byly oznámeny v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Předmětné úseky Petrovice jsou zde uvedeny jako úseky, u kterých je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Samotný úsek Přerov – Dluhonice pak byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Přerov – Břeclav je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
  - Úsek Prosenice – Přerov uvedený v Prohlášení 2025 je součástí úseku Petrovice u Karviné st. hr. – Přerov – Břeclav, který byl oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Úsek Petrovice u Karviné st. hr. – Přerov – Břeclav je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Samotný úsek Prosenice – Přerov pak byl taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Přerov – Břeclav je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
80. Co se týče výše uvedených úseků, pro které je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven od 1. 1. 2025 je třeba konstatovat, že všechny tyto úseky byly oznámeny v předešlých prohlášeních o dráze, a to s termínem zavedení v roce 2025. Tyto úseky byly oznámeny před vstupem Nařízení 2023/1695 v platnost, tj. před 28. 9. 2023 a pětiletá lhůta dle bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695 se na ně nevztahuje. V případě jejich stanovení v Prohlášení 2025 se nejedná o nový požadavek ve smyslu bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695.
81. **Úřad tedy konstatuje, že stanovení termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v úsecích Praha-Běchovice – Česká Třebová – Adamov, Modřice (mimo) – Břeclav (včetně úseků Židlochovice – Hrušovany u Brna; Hustopeče u Brna – Šakvice), Břeclav (mimo) – Přerov – Bohumín, Česká Třebová (mimo) – Přerov/Prosenice, Kolín – Praha-Libeň, Praha-Běchovice, Blatov – Praha Běchovice, Česká Třebová – Kolín, Lanžhot státní hranice – Modřice, Hrušovany u Brna – Židlochovice, Hustopeče u Brna – Šakvice, Brno-Maloměřice St. 6 – Česká Třebová, Česká Třebová odjezdová skupina – Parník odbočka, Prosenice – Česká Třebová, Bohumín – Prosenice, Přerov – Břeclav, Přerov – Dluhonice a Prosenice – Přerov uvedené v rámci kapitol 3 a 6 Prohlášení o dráze jsou v souladu s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695.**
82. Co se týče úseku Děčín – Kralupy nad Vltavou, je třeba uvést, že předmětný úsek byl v rámci Prohlášení 2019 až 2024 uváděn jako úsek, u kterého byl termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na 1. 1. 2025. V kapitole 3 Přílohy G Prohlášení 2025 je termín zavedení výhradního provozu stanoven na 1. 1. 2025, což odpovídá informacím z předešlých prohlášení o dráze. V kapitole 6 přílohy G Prohlášení 2025 je pak termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v rámci úseků, které odpovídají úseku Děčín – Kralupy nad Vltavou stanoven na rok 2029, přičemž je třeba konstatovat, že stanovení termínu zavedení výhradního provozu na rok 2029 je oznámením nových požadavků ve smyslu bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695 a je tímto bodem v souladu, když je splněna pětiletá oznamovací lhůta dle daného nařízení. Nicméně změnou účinnou ode dne 11. 2. 2024 došlo ke změně takto stanoveného termínu prostřednictvím poznámky, která uvádí, že termín zavedení výhradního

provozu pro daný úsek se mění tak, že některé dílčí části daného úseku může dojít k zahájení výhradního provozu před rokem 2029, avšak nikoliv před rokem 2026. Předmětnou poznámku je pak dle Úřadu třeba považovat za nové stanovení termínu zavedení výhradního provozu na daném úseku. Úřad však uvádí, že v případě, kdy došlo k posunu termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS na určitém úseku na období pozdější oproti termínu uvedenému v předchozích prohlášeních o dráze, nepovažuje za pochybení Správy železnic. Ačkoliv se jedná v případě těchto nových termínů, uvedených v Prohlášení 2025, o stanovení nových požadavků ve smyslu ustanovení bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, je třeba brát v potaz cíl předmětného ustanovení, kterým je včasné informování dopravců ohledně pravidel pro zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS, a to za účelem vybavení jejich vozidel mobilní částí ETCS. Tento cíl nebyl posunem termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS nijak porušen, když dopravci byli od data účinnosti Prohlášení 2019, tj. 1. 9. 2018 seznámeni s určitým termínem, dle kterého, pokud plánovali na předmětných úsecích provozovat dopravu, mohli začít s vybavováním svých vozidel mobilní částí ETCS, přičemž skutečnost, že výhradní provoz pod dohledem ETCS bude nakonec zaveden v pozdějším termínu, jim nemohl způsobit újmu či problémy. Při posunutí termínu zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS mohlo potenciálně dojít k tomu, že dopravci budou na zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS připraveni dříve, než je třeba, což je jistě nelze považovat za negativní následek. Takováto připravenost se může v důsledku stát výhodou pro takto operující dopravce, když mohou zvýšit svou konkurenceschopnost vůči ostatním dopravcům tím, že mohou požádat o přiděl kapacity dráhy na místech, kde již výhradní provoz pod dohledem ETCS zaveden je.

83. **Úřad tedy konstatuje, že stanovení termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v úseku Děčín – Kralupy nad Vltavou uvedené v rámci kapitoly 6 Prohlášení o dráze považuje za souladné s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695.**
84. Dále Úřad v případě úseků, pro které je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven v období mezi roky 2026 vč. do roku 2028 vč. porovnáním Prohlášení 2025 a Prohlášení o dráze 2024 zjistil následující:
- Úsek Plzeň hlavní nádraží – Cheb, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Plzeň hlavní nádraží – Cheb, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
  - Úsek Tachov – Planá u Mariánských Lázní, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Tachov – Planá u Mariánských Lázní, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
  - Úsek Pňovany – Bezručice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Pňovany – Bezručice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.



- Úsek Sokolov – Cheb, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je součástí úseku Chomutov – Cheb, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Tršnice – Františkovy lázně, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Tršnice – Františkovy lázně, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Tršnice – Luby u Chebu, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Tršnice – Luby u Chebu, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je součástí úseku Plzeň hlavní nádraží – Česká Kubice státní hranice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2029.
- Úsek Nýřany – Heřmanova Huť, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Nýřany – Heřmanova Huť, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026.
- Úsek Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je součástí úseku Plzeň-Koterov – Horažďovice předměst., u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2023 stanoven termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026. Zároveň je daný úsek součástí úseku Nemanice – Plzeň hlavní nádraží, který je uveden v Kapitole 6 Přílohy G Prohlášení 2024 jako úsek, u kterého je termín zavedení výhradního provozu stanoven na rok 2030.
- Úsek České Velenice státní hranice – České Budějovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem České Velenice státní hranice – České Budějovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek České Velenice – Veselí nad Lužnicí, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Velenice – Veselí nad Lužnicí, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.

- Úsek České Budějovice – Votice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026, je shodný s úsekem České Budějovice – Votice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026.
- Úsek Votice – Benešov u Prahy, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026, je shodný s úsekem Votice – Benešov u Prahy, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026.
- Úsek Praha-Uhřetěves – Praha-Zahradní Město, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026, je shodný s úsekem Praha-Uhřetěves – Praha-Zahradní Město, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026.
- Úsek Praha-Zahradní Město – Praha-Vršovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Praha-Zahradní Město – Praha-Vršovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Praha-Libeň – Praha-Holešovice Stromovka, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025 s poznámkou, že v daném úseku bude zaveden výhradní provoz ETCS od zahájení platnosti jízdního řádu 2026, je shodný s úsekem Praha-Libeň – Praha-Holešovice Stromovka, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Praha Masarykovo nádraží-Hrabovka – Praha Masarykovo n.-Viadukt, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Praha Masarykovo nádraží-Hrabovka – Praha Masarykovo n.-Viadukt, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Balabenka odbočka – Praha Masarykovo nádraží-Sluncová, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Balabenka odbočka – Praha Masarykovo nádraží-Sluncová, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Praha-Libeň – Praha Masarykovo nádraží, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Praha-Libeň – Praha Masarykovo nádraží, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.

- Úsek Praha-Malešice – Praha-Zahradní Město, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Praha-Malešice – Praha-Zahradní Město, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Praha-Běchovice – Praha-Malešice uvedený v Prohlášení 2025, u kterého je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025 s poznámkou, že v daném úseku bude zaveden výhradní provoz ETCS od zahájení platnosti jízdního řádu 2026, je součástí úseku Český Brod – Praha-Běchovice – Praha-Uhřetěves uvedeného v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na roky 2025/2026. Dále byl úsek Praha-Běchovice – Praha-Malešice taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Praha-Běchovice – Praha-Malešice je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Praha-Libeň – Praha Malešice uvedený v Prohlášení 2025, u kterého je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025 s poznámkou, že v daném úseku bude zaveden výhradní provoz ETCS od zahájení platnosti jízdního řádu 2026, je shodný s úsekem uvedeným v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Praha-Libeň – Praha Malešice je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Praha-Hostivař – Praha-Malešice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026, je shodný s úsekem Praha-Hostivař – Praha-Malešice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026.
- Úsek Beroun – Plzeň Hlavní nádraží, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 uveden termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Beroun – Plzeň Hlavní nádraží, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 stanoven termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Ejpovice – Radnice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Ejpovice – Radnice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Praha-Holešovice Stromovka – Kralupy nad Vltavou uvedený v Prohlášení 2025, u kterého je termín zavedení výhradního provozu stanoven na rok 2025 s poznámkou, že v daném úseku bude zaveden výhradní provoz ETCS od zahájení platnosti jízdního řádu 2026, je součástí úseku Praha-Libeň – Kralupy n. Vlt. uvedeného v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023. Úsek Praha-Holešovice Stromovka – Kralupy nad Vltavou je zde uveden jako úsek, u kterého je rok zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025. Dále byl úsek Praha-Holešovice Stromovka – Kralupy nad

Vltavou taktéž oznámen v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2024. Úsek Praha-Holešovice Stromovka – Kralupy nad Vltavou je zde uveden jako úsek, u kterého je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.

- Úsek Praha-Bubny – Praha-Holešovice Stromovka, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026, je shodný s úsekem Praha-Bubny – Praha-Holešovice Stromovka, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Lysá nad Labem – Milovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Lysá nad Labem – Milovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Lysá nad Labem – Odb. Skály, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je součástí úseku Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Choceň – Litomyšl, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025 s poznámkou, že v daném úseku bude zaveden výhradní provoz ETCS od zahájení platnosti jízdního řádu 2026, je shodný s úsekem Choceň – Litomyšl, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 stanoven termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
- Úsek Častolovice – Solnice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Častolovice – Solnice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Pardubice hlavní nádraží – Hradec Králové hlavní nádraží, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Pardubice hlavní nádraží – Hradec Králové hlavní nádraží, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Plačice odbočka, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Opatovice nad Labem-

- Pohřebačka – Plačice odbočka, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Hradec Králové hlavní nádraží – Jaroměř, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Hradec Králové hlavní nádraží – Jaroměř, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
  - Úsek Střelice – Zastávka u Brna, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Střelice – Zastávka u Brna, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
  - Úsek Brno-Horní Heršpice – Střelice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Brno-Horní Heršpice – Střelice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
  - Úsek Brno-Horní Heršpice Státní silnice – Brno-Horní Heršpice km 11,690, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Brno-Horní Heršpice Státní silnice – Brno-Horní Heršpice km 11,690, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
  - Úsek Přerov – Nezamyslice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Přerov – Nezamyslice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2030.
  - Úsek Moravská Třebová – Třebovice v Čechách, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025 s poznámkou, že v daném úseku bude zaveden výhradní provoz ETCS od zahájení platnosti jízdního řádu 2026, je součástí úseku Chornice – Moravská Třebová, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 stanoven termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025
  - Úsek Lanškroun – Rudoltice v Čechách, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026, je shodný s úsekem Lanškroun – Rudoltice v Čechách, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.
  - Úsek Šumperk – Uničov, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Šumperk – Uničov, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G

Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2025.

- Úsek Odra odbočka – Ostrava-Svinov, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Odra odbočka – Ostrava-Svinov, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Nesovice – Blažovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Nesovice – Blažovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Horní Lideč státní hranice – Vsetín, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026.
- Úsek Vsetín-Bečva – Velké Karlovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, je shodný s úsekem Vsetín-Bečva – Velké Karlovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027.
- Úsek Dětmárovice – Bohumín, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Dětmárovice – Bohumín, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Chotěbuz – Dětmárovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Chotěbuz – Dětmárovice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Koukolná odbočka – Závada odbočka, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Koukolná odbočka – Závada odbočka, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Český Těšín – Ostrava-Kunčice, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Český Těšín – Ostrava-Kunčice, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.

- Úsek Ostrava-Kunčice – Polanka nad Odrou výhybna, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Ostrava-Kunčice – Polanka nad Odrou výhybna, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.
- Úsek Mosty u Jablunkova – Chotěbuz, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je shodný s úsekem Mosty u Jablunkova - Chotěbuz, u kterého je v rámci kapitoly 6 přílohy G Prohlášení 2024 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028.

85. Co se týče výše uvedených úseků, pro které je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven v období mezi roky 2026 vč. do roku 2028 vč., je třeba konstatovat, že téměř všechny tyto úseky, kromě úseků Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Nýřany – Heřmanova Huť, Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží, České Velenice – Veselí nad Lužnicí, Praha-Libeň – Praha-Holešovice Stromovka, Praha-Běchovice – Praha-Malešice, Praha-Libeň – Praha-Malešice, Praha-Holešovice Stromovka – Kralupy nad Vltavou, Praha-Bubny – Praha-Holešovice Stromovka, Choceň – Litomyšl, Přerov – Nezamyslice, Moravská Třebová – Třebovice v Čechách, Lanškroun – Rudoltice v Čechách, Šumperk – Uničov, Horní Lideč státní hranice – Vsetín, byly oznámeny v předešlých prohlášeních o dráze, a to s uvedením totožného termínu pro zavedení provozu pod dohledem ETCS. Tyto úseky byly oznámeny před vstupem Nařízení 2023/1695 v platnost, tj. před 28. 9. 2023 a pětiletá lhůta dle bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695 se na ně nevztahuje. Co se týče výše uvedených úseků, u kterých došlo v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 ke změně termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS oproti Prohlášení 2024, je třeba rozlišit, zda Prohlášení 2025 uvádí termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v daném úseku dřívější či pozdější, než byl termín uvedený v předchozích prohlášeních o dráze. V případě úseků Nýřany – Heřmanova Huť, České Velenice – Veselí nad Lužnicí, Praha-Libeň – Praha-Holešovice Stromovka, Praha-Běchovice – Praha-Malešice, Praha-Libeň – Praha-Malešice, Praha-Holešovice Stromovka – Kralupy nad Vltavou, Praha-Bubny – Praha-Holešovice Stromovka, Choceň – Litomyšl, Moravská Třebová – Třebovice v Čechách, Lanškroun – Rudoltice v Čechách, Šumperk – Uničov, Horní Lideč státní hranice – Vsetín je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS uvedený v Prohlášení 2025 pozdější než termín oznámený v předešlých prohlášeních o dráze. V případě úseků Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS uvedený v Prohlášení 2025 dřívější než termín oznámený v předešlých prohlášeních o dráze.
86. Úřad konstatuje, že případy, kdy došlo prostřednictvím Prohlášení 2025 k posunu termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS na určitém úseku na období pozdější oproti termínu uvedenému v předchozích prohlášeních o dráze, nepovažuje za pochybení Správy železnic. Ačkoliv se jedná v případě těchto nových termínů, uvedených v Prohlášení 2025, o stanovení nových požadavků ve smyslu ustanovení bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, je třeba brát v potaz cíl předmětného ustanovení, kterým je včasné informování dopravců ohledně pravidel pro zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS, a to za účelem

vybavení jejich vozidel mobilní částí ETCS. Tento cíl nebyl posunem termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ECTS nijak porušen, když nejpozději od účinnosti Prohlášení 2024, tj. 9. 12. 2022, byli dopravci seznámeni s určitým termínem, dle kterého, pokud plánovali na předemných úsecích provozovat dopravu, mohli začít s vybavováním svých vozidel mobilní částí ETCS, přičemž skutečnost, že výhradní provoz pod dohledem ETCS bude nakonec zaveden v pozdějším termínu jim, nemohl způsobit újmu či problémy. Při posunutí termínu zavádění výhradního provozu pod dohledem ECTS mohlo potenciálně dojít k tomu, že dopravci budou na zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS připraveni dříve, než je třeba, což je jistě nelze považovat za negativní následek.

87. **Úřad tedy považuje termíny zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS uvedené v Prohlášení 2025 u úseků Nýřany – Heřmanova Huť, České Velenice – Veselí nad Lužnicí, Praha-Libeň – Praha-Holešovice Stromovka, Praha-Běchovice – Praha-Malešice, Praha-Libeň – Praha-Malešice, Praha-Holešovice Stromovka – Kralupy nad Vltavou, Praha-Bubny – Praha-Holešovice Stromovka, Choceň – Litomyšl, Moravská Třebová – Třebovice v Čechách, Lanškroun – Rudoltice v Čechách, Šumperk – Uničov, Horní Lideč státní hranice – Vsetín za souladné s Nařízením 2023/1695.**
88. Co se týče případů, kdy došlo prostřednictvím Prohlášení 2025 k posunu termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS na určitém úseku na období dřívější, je třeba konstatovat, že takováto změna je v rozporu s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, když posunem termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS došlo k porušení cílů předemného ustanovení. To především tím, že došlo k porušení legitimního očekávání dopravců, když došlo k podstatné změně podmínek pro přístup na dráhu, se kterými dopravci v rámci vybavování svých vozidel mobilními systémem ETCS operovali, čímž ve výsledku došlo k zásahu do jejich práva na provozování dráhy, když dopravci i přes vyvinuté úsilí budou ve využívání dráhy omezeni.
89. Je třeba uvést, že v případě úseku Přerov – Nezamyslice, u kterého je v Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, byl termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v rámci Prohlášení 2023 stanoven na rok 2027, což by dle závěrů uvedených v bodě 86 nemělo negativní dopad na dopravce, avšak předemný úsek je součástí úseku Přerov – Holubice, u kterého je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v Prohlášení 2024 stanoven na rok 2030. V tomto ohledu je třeba dbát na legitimní očekávání dopravců, tedy na skutečnost, že dopravci považují za směrodatné nejaktuálnější informace uvedené v posledním prohlášení o dráze účinném před vstupem Nařízení 2023/1695 v platnost, v tomto případě zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS na daném úseku od roku 2030 dle Prohlášení 2024. Ačkoliv byl změnou č. 3 Prohlášení 2024 účinnou od 1. 12. 2023 úsek Přerov – Nezamyslice vyčleněn z úseku Přerov – Holubice a termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v daném úseku byl stanoven na rok 2028, tedy tak jak je uveden v Prohlášení 2025, nelze k této změně přihlížet, když se stala účinnou až po 28. 9. 2023, tj. po vstupu Nařízení 2023/1695 v platnost.
90. Co se týče úseku Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, u kterého je v Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2027, byl termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v rámci Prohlášení 2023 stanoven na rok 2026, což by opět dle závěrů uvedených v bodě 86 nemělo negativní dopad na dopravce, avšak předemný úsek je součástí úseku Plzeň hlavní nádraží – Česká Kubice státní hranice, u kterého



je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v Prohlášení 2024 stanoven na rok 2029. V tomto ohledu je opět třeba dbát na legitimní očekávání dopravců, tedy na skutečnost, že dopravci považují za směrodatné nejaktuálnější informace uvedené v posledním prohlášení o dráze účinném před vstupem Nařízení 2023/1695 v platnost, v tomto případě zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS na daném úseku od roku 2029 dle Prohlášení 2024. Ačkoliv byl změnou č. 3 Prohlášení 2024 účinnou od 1. 12. 2023 úsek Plzeň hlavní nádraží – Nýřany vyčleněn z úseku Plzeň hlavní nádraží – Česká Kubice státní hranice a termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v daném úseku byl stanoven na rok 2027, tedy tak jak je uveden v Prohlášení 2025, nelze k této změně přihlížet, když se stala účinnou až po 28. 9. 2023, tj. po vstupu Nařízení 2023/1695 v platnost.

91. Co se týče úseku Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2028, je součástí úseku Nemanice – Plzeň hlavní nádraží, u kterého je v rámci kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2023 termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven na rok 2026, což by opět dle závěrů uvedených v bodě 86 nemělo negativní dopad na dopravce, avšak předmětný úsek, jak bylo zmíněno výše, je součástí úseku Nemanice – Plzeň hlavní nádraží, u kterého je termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v Prohlášení 2024 stanoven na rok 2030. V tomto ohledu je opět třeba dbát na legitimní očekávání dopravců, tedy na skutečnost, že dopravci považují za směrodatné nejaktuálnější informace uvedené v posledním prohlášení o dráze účinném před vstupem Nařízení 2023/1695 v platnost, v tomto případě zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS na daném úseku od roku 2030 dle Prohlášení 2024.
92. **Úřad tedy konstatuje, že termíny zavedení výhradního provozu pod dohledem ECTS uvedené v Prohlášení 2025 v rámci úseků Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží nejsou v souladu s Nařízením 2023/1695, když nebyla dodržena pětiletá lhůta pro oznámení dle bodu 7.4.3.1 Přílohy I předmětného nařízení.**
93. K závěrům týkajícím se úseků uvedených v předešlém odstavci Úřad dodává, že bral v potaz také důležitost cílů zavádění výhradního provozu, tj. ochraně veřejného zájmu spočívajícího ve zvýšení bezpečnosti provozu na železniční síti a ochraně života a zdraví cestujících a osob podílejících se na provozu na dráze, přičemž dbal zásad proporcionality. Předmětné závěry dle Úřadu tyto cíle neporušují či jejich splnění nevyklučují, když Správa železnic může v rámci následujících prohlášení o dráze termíny zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS v daných úsecích uvést ve stejné podobě, v jaké jsou uvedeny v posuzovaném Prohlášení 2025 s tím, že se v souladu s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695 s dopravci dohodne na kratší lhůtě pro oznámení těchto termínů. Tímto postupem pak zhojí vady, kterými je stanovení předmětných termínů výhradního provozu pod dohledem ETCS v Prohlášení 2025 zatíženo, a bude tak moci dojít k naplnění výše uvedených cílů unijních předpisů.
94. V případě informací týkajících se přístupu k přípojným/odbočným stanicím uvedených v kapitole 7 Prohlášení 2025, tedy případů, kdy bude do konce roku 2029 umožněno přidělit kapacitu nejdále do/z této přípojně/odbočné stanice, nejdále však do doby zahájení výhradního provozu na přípojně/odbočné trati, ty jsou v rámci dané kapitoly rozděleny na přípojně/odbočné stanice, pro jejichž využití (při vjezdu i výjezdu) existuje od 1. 1. 2025 povinnost vybavení vozidla mobilní částí ETCS od 1. 1. 2025 a na přípojně/odbočné stanice,

pro jejichž využití (při vjezdu) neexistuje od 1. 1. 2025 povinnost vybavení vozidla mobilní částí ETCS.

95. Je třeba konstatovat, že o přístupnosti přípojných/odbočných stanic byli dopravci informováni již v kapitole 3 Přílohy G Prohlášení 2023 a 2024, kde je uvedeno, že *„Omezení využití přidělené kapacity dráhy pouze na použití vozidla, které je vybaveno funkční kompatibilní mobilní částí ETCS platí i v přípojných/odbočných stanicích. Ve specifických případech bude do konce roku 2029 umožněno přidělit kapacitu nejdále do této přípojné/odbočné stanice, nejdále však do doby zahájení výhradního provozu na přípojných/odbočné trati.“* Seznam těchto přípojných/odbočných stanic pro úseky, na kterých bude zahájen výhradní provoz ETCS v letech 2023 až 2025, je uveden v kapitole 7 Přílohy G předmětných prohlášení o dráze. Předmětné kapitoly 7 Přílohy G Prohlášení 2023 a 2024 nejsou na rozdíl od kapitoly 7 Přílohy G Prohlášení 2025 rozčleněny na přípojných/odbočné stanice, kterých se omezení přístupu od 1. 1. 2025 týká.
96. Zde je třeba konstatovat, že v případě přípojných/odbočných stanic, kterých se omezení přístupu od 1. 1. 2025 týká, se jedná o stanice, které se nacházejí na úsecích, v rámci kterých byl termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven od 1. 1. 2025 v rámci Prohlášení 2025 a předešlých prohlášení o dráze. Nelze tedy na tyto informace pohlížet jako na nové skutečnosti, které podléhají pětileté oznamovací lhůtě dle bodu 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, když byly oznámeny před vstupem Nařízení 2023/1695 v platnost.
97. Co se týče přípojných/odbočných stanic, kterých se omezení přístupu od 1. 1. 2025 netýká je třeba konstatovat, že se jedná o stanice, které se nacházejí na úsecích, v rámci kterých byl termín zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS stanoven od 1. 1. 2025 v rámci Prohlášení 2025 a předešlých prohlášení o dráze, s výjimkou úseku Olomouc – Uničov, kde byl výhradní provoz pod dohledem ETCS zaveden v roce 2023. Je třeba konstatovat, že v případě těchto stanic se jedná o výjimky z pravidla uvedeného v kapitole 3 Přílohy G Prohlášení 2025, 2024 a 2023, tedy nejedná se ze strany Správy železnic o omezení přístupu daných stanic v souvislosti se zaváděním výhradního provozu pod dohledem ETCS a jejich vymezení není dopravců nikterak k tíži.
98. **Dle Úřadu jsou podmínky přístupnosti přípojných/odbočných stanic stanovené v kapitole 7 přílohy G v souladu s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695.**
99. Co se týče posouzení kapitoly 8 Přílohy G Prohlášení 2025, je třeba konstatovat, že daná kapitola obsahuje mapy, které jsou vesměs grafickým zobrazením informací uvedených v kapitolách 3, 6 a 7, tudíž jejich soulad či nesoulad s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695 odpovídá závěrům uvedeným v rámci posouzení uvedených kapitol.
100. K transparentnosti pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS uvedených v kapitolách 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025 ve smyslu čl. 10 odst. 1 Úřad uvádí, že za znaky transparentnosti v daném případě považuje především dostatečnou míru zveřejnění, dodržení závazných postupů při stanovování pravidel a otevřenost v rámci postupu zavádění tak, aby byla umožněna kontrola celého procesu. Dle Úřadu zásada transparentnosti velmi úzce souvisí se zákonností postupu stanovování pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS, které se věnoval v bodech 74 až 99 Dle Úřadu byl proces stanovování pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS dostatečně veřejný, když zavádění daných pravidel je prováděno prostřednictvím prohlášení o dráze za podmínek uvedených v § 33 odst. 1 zákona

o dráhách ve spojení s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, přičemž tento proces probíhal dle předem stanovených pravidel uvedených v daných předpisech, jak bylo dovozeno výše. Dle Úřadu byla zaručena i dostatečná míra kontroly daného procesu, o čemž svědčí skutečnost, že proces stanovování pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS lze kontrolovat v průběhu času prostřednictvím jednotlivých prohlášení o dráze. Úřad má za to, že s ohledem na výše uvedené byl proces stanovování pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS v rámci kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025, mimo úseky Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží dostatečně transparentní, a to když jeho výsledky byly s ohledem na předešlá prohlášení o dráze předvídatelné.

101. V návaznosti na body 69 až 100 tohoto rozhodnutí nelze dle Úřadu pravidla zavádějící výhradní provoz pod dohledem ETCS uvedená v kapitolách 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025, mimo pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS uvedených v kapitole 6 Přílohy G v úsecích Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží, považovat za diskriminační ve smyslu § 33 odst. 1 zákona o dráhách ve spojení s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695 a čl. 10 odst. 1 Směrnice 2012/34. S ohledem na závěry v bodech 8989 až 92 je tak třeba konstatovat, že pravidla zavádějící výhradní provoz pod dohledem ETCS uvedená v kapitolách 6 Přílohy G v rozsahu úseků Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží jsou diskriminační, protože je nelze považovat za spravedlivá, když nebyla oznámena pět let před zavedením výhradního provozu pod dohledem ETCS a jsou v rozporu s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695.
102. Úřad se dále zabýval námitkami žadatele a ostatních účastníků řízení týkajících se diskriminační povahy kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy G Prohlášení 2025. V souladu s bodem 50 tohoto rozhodnutí Úřad uvádí, že za námitky týkající se diskriminační povahy kapitol 3, 6, 7 a 8 Přílohy Prohlášení 2025 nepovažuje námitky žadatele uvedené v oddílu III. „Svévole při zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS“ vztahující se k naplňování a aktualizaci harmonogramu strategických plánů, námitky uvedené v oddílu č. IV „Diskriminace“ týkající se ekonomické zátěže dopravců a možností spolufinancování ze strany státu a námitky uvedené v doplnění návrhu žadatele v oddíle V. „Časová náročnost instalace palubní části ETCS do vozidle a její implikace pro financování projektů a stanovený termín zahájení výhradního provozu“. Za námitky týkající se diskriminační povahy výše uvedených kapitol Prohlášení 2025 Úřad nepovažuje ani námitky 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 námitky směřují vůči implementační a dotační politice České republiky v rámci zavádění systému ETCS na železniční síti, přičemž dané nelze přičítat Správě železnic, neboť vnitrostátní strategické dokumenty týkající se implementace ETCS nejsou v gesci Správy železnic, která na ně nemá vliv, když subjektem odpovědným za zpracování těchto dokumentů je Ministerstvo dopravy.
103. Navíc uvedené námitky nespĺňují 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. Úřad se v tomto ohledu neztotožňuje s názorem

žadatele, týkající se přímého účinku Směrnice 2012/34, který opírá o a stanovisko Generálního advokáta Manuela Campos Sánchez-Bordony přednesené dne 16. prosince 2021 ve věci C 453/20 CityRail, a.s. proti SŽ, v rámci kterého generální advokát v bodě 90 konstatoval, že „vše nasvědčuje tomu, že provozovatel české infrastruktury je odnoží státu, jenž jej zřídil zákonem, pověřil jej plněním úkolů ve veřejném zájmu, které zahrnují výjimečné pravomoci, a také jmenuje a odvolává jeho správní radu.“ K danému je v první řadě třeba připomenout, že generální advokáti jsou určeni k nápomoci soudu, přičemž jejich hlavním úkolem je poskytnout odborné, nezávislé a nestranné stanovisko k projednávanému případu. Předmětná stanoviska nejsou právně závazná, avšak mohou významně napomoci při posuzování samotného případu. Úřad v tomto ohledu konstatuje, že s ohledem na závěry rozsudku Městského soudu v Praze sp. zn. 18 A 6/2023- 113 ze dne 28. 5. 2023 je možné na Správu železnic nahlížet jako na odnož státu, nicméně je třeba upozornit, že dovolávat se přímého účinku směrnice vůči státu či vůči subjektům nebo entitám podléhajícím autoritě nebo dohledu státu nebo nadaným výjimečnými pravomocem je možné pouze za kumulativního naplnění vícero podmínek, a to s odkazem na Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. prosince 1974 Yvonne van Duyn proti Home Office, věc Věc 41-74. V uvedeném rozsudku Soudní dvůr dovedl, že směrnice má přímý účinek v případě, jsou-li její ustanovení bezpodmínečná, dostatečně jasná a přesná a pokud členský stát netransponoval směrnici ve stanovené lhůtě. V první řadě je třeba uvést, že není zřejmé, zda lze za dostatečně přesné a bezpodmínečné považovat obecné pojmy jako spravedlnost, diskriminace a transparentnost, tedy pojmy, které jsou předmětem další interpretace. Dále je třeba konstatovat, že nelze tvrdit, že by Směrnice 2012/34 nebyla transponována, a nebo byla transponována nedostatečně proto, že zákonodárce v daném případě podřadil pojmy „spravedlivé, nediskriminační a transparentní“ pod pojem „nediskriminační“, když tyto pojmy jsou spolu úzce propojeny a jedná se o pojmy, které se vyznačují obsahovou pružností, aby mohly reagovat na nekonečné množství životních situací, na něž nemůže ve své obecnosti jakákoliv konkrétněji formulovaná právní norma pamatovat.<sup>5</sup> Nenaplnění podmínek pro dovození přímého účinku Směrnice 2012/34 bylo potvrzeno taktéž Rozhodnutím předsedy, a to v bodech 56 a 57.

104. Úřad se tedy věnoval námitkám uvedeným v návrhu 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. Dále se také Úřad věnoval námitkám uvedených v doplnění návrhu žadatele v oddíle III. „*Závaznost NIP 2017 pro SŽ*“, v oddíle IV. „*Rozpor Prohlášení o dráze 2025 s TSI CCS a NIP 2017*“ a v oddíle VI. „*K otázce netransparentnosti a nepředvídatelnosti zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS*“.
105. K námitce týkající se netransparentnosti a nepředvídatelnosti zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCC, které žadatel a někteří účastníci řízení spatřují v paralelní existenci dvou strategických dokumentů týkajících se zavádění ETCS, je třeba uvést, že posuzování

---

<sup>5</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne: 15. 9. 2010, sp. zn. 1 Afs 45/2010 - 159

vnitrostátních prováděcích plánů nemůže být předmětem řízení dle § 34e zákona o dráhách ani žádného jiného řízení vedeného Úřadem, a to s ohledem na skutečnost, že se nejedná o dokument, který by byl vydáván provozovatelem infrastruktury vůči dopravcům. Úřad reguluje především vztahy mezi provozovateli infrastruktury a dopravci a nemá pravomoc posuzovat úkony činěné státem, resp. Ministerstvem dopravy vůči EU. K danému jen okrajově Úřad uvádí, že je pravdou, že vnitrostátním prováděcím plánem zpracovaným dle Nařízení 2016/919 je bezpochyby Národní implementační plán 2017. Co se týče povahy Plánu implementace ETCS 2021, je pravdou, že dokument sám ve svém textu předvídá jeho zapracování do Národního implementačního plánu 2017, tudíž se sám za vnitrostátní prováděcí plán nepovažuje. Nicméně je třeba daný dokument pohlížet podle jeho obsahu a účelu, přičemž obsahově daný dokument odpovídá vnitrostátnímu prováděcímu plánu, přičemž byl dle vyjádření Drážního úřadu, stejně jako Národní implementační plán 2017, zaslán Evropské komisi. Je třeba konstatovat, že předmětné vnitrostátní prováděcí plány dle Nařízení 2016/919 a Nařízení 2023/1695 mají povahu strategických dokumentů, které slouží především jako informace pro Evropskou komisi, která je z její strany dále zpracovávána v rámci její koordinační činnosti dle příslušných unijních předpisů. Z bodu 7.4.4 Přílohy I Nařízení 2016/919 a Nařízení 2023/1695 nevyplývá, že by předmětné vnitrostátní plány měly jakékoliv právní účinky vůči samotným dopravcům, což podporuje samotný bod 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, ze kterého vyplývá, že takovéto účinky může mít pouze prohlášení o dráze. Co se týče závaznosti harmonogramu zavádění ETCS uvedeného v rámci těchto strategických dokumentů je třeba odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu 4 As 255/2022 ze dne 17. 8. 2023, který uvádí: *„Byť z bodu 7.4.4 nařízení 2016/919 plyne, že součástí plánu musí být všechny nové, obnovené a modernizované tratě, zejména pak podrobný harmonogram vybavení těchto tratí systémem ETCS, z ničeho neplyne, že by tento harmonogram měl být závazný.“* Dané dle Úřadu potvrzuje účel vnitrostátních prováděcích plánů týkajících se zavádění ETCS, kterým je koordinace členských států v rámci zavádění ETCS a notifikace o naplňování cílů Nařízení 2016/919 a Nařízení 2023/1695 ze strany členských států. Nejedná se tedy o úkony provozovatele infrastruktury vůči dopravcům.

106. Co se týče žadatelem namítané nejednoznačnosti a netransparentnosti týkající se stanovení termínu zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS v úseku Děčín – Kralupy n. Vltavou, tj. tratě č. 400 00 Kralupy nad Vltavou – Lovosovice a tratě č. 420 00 Lovosovice – Děčín hlavní nádraží, je odkázat na závěry uvedené v bodě 82 tohoto rozhodnutí.
107. Co se týče namítané nepředvídatelnosti a netransparentnosti týkající se stanovení termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS v ŽST Praha Masarykovo nádraží, je třeba konstatovat, že z poznámky uvedené u daného úseku, která zní: *„Ode dne vyhlášení (ukončení funkce provizorního zabezpečovacího zařízení) v ŽST Praha Masarykovo nádraží včetně obvodu Praha– Bubny (v rámci stavby Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží) se omezování využití přidělené kapacity týká i traťových úseků přilehlých k ŽST Praha Masarykovo nádraží.“*, nikterak nevyplývá žadatelem dovozený rozpor s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, když daná poznámka výslovně termín zavedení výhradního provozu v ŽST Praha Masarykovo nádraží uvedený v tabulce kapitoly 6 Přílohy G Prohlášení 2025 nemění. Dle Úřadu se v daném případě nejedná o nové stanovení termínu zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS, který by podléhal pětileté oznamovací lhůtě a který by činil stanovení daného termínu netransparentní.

108. K námitkám týkajícím se závaznosti Národního implementačního plánu pro Správu železnic a rozporu Prohlášení 2025 s Nařízením 2023/1695 a Národním implementačním plánem je třeba odkázat na bod 105 tohoto rozhodnutí.

### VIII. Závěr

109. Vzhledem k výše uvedenému Úřad dospěl k závěru, že posuzované Prohlášení 2025 je v rozsahu pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ECTS uvedených v kapitolách 6 a 8 Přílohy G, týkajících se úseků Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o drahách, když tato pravidla byla stanovena v rozporu s bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, čímž došlo k nenaplnění podmínek dle § 33 odst. 1 zákona o dráhách ve spojení s čl. 10 odst. 1 Směrnice 2012/34.
110. V souladu s ustanovením § 34e odst. 3 zákona o dráhách tak Úřad stanovil ve výroku III. Ihůtu po jejímž uplynutí nelze pravidla zavádějících výhradní provoz pod dohledem ECTS uvedených v kapitolách 6 a 8 Přílohy G, týkajících se úseků Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží použít, přičemž Správa železnic jakožto provozovatel dráhy je povinna tyto rozporné části v Prohlášení 2025 nahradit částmi novými a Prohlášení 2025 opětovně zveřejnit. Úřad v tomto ohledu uvádí, že předmětná pravidla týkající se uvedených úseků nelze v podobě, v jaké jsou uvedena v rámci Prohlášení 2025, použít ani v případě pozdějších znění Prohlášení 2025, pakliže jsou v nich uvedena totožně.
111. S ohledem na výše uvedené závěry Úřad rovněž konstatuje, že posuzované Prohlášení 2025 je v rozsahu pravidel zavádějících výhradní provoz pod dohledem ECTS uvedených v kapitolách 3, 6, 7 a 8 Přílohy G, vyjma pravidel uvedených v kapitolách 6 a 8 Přílohy G zavádějících výhradní provoz pod dohledem ETCS v úsecích Plzeň hlavní nádraží – Nýřany, Přerov – Nezamyslice a Horažďovice předměstí – Plzeň hlavní nádraží v souladu se zákonem o dráhách, a to s ohledem na skutečnost, že předmětná pravidla nelze považovat za diskriminační, když byla stanovena v souladu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách a bodem 7.4.3.1 Přílohy I Nařízení 2023/1695, čímž došlo k naplnění podmínek dle § 33 odst. 1 zákona o dráhách ve spojení s čl. 10 odst. 1 Směrnice 2012/34.

## 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 – Odboru přístupu k dopravní infrastruktuře, třída Kpt. Jaroše 7, 602 00 Brno. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po dni, kdy bylo rozhodnutí účastníkům řízení doručeno.

otisk úředního razítka

JUDr. Petr Solský  
místopředseda

### **Přílohy:**

1. Příloha č. 1. Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platné pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025, ve znění aktualizovaném ode dne 11. 2. 2024
2. Příloha č. 2. Účastníci řízení dle § 27 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

**Obdrží:**

- Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- KŽC Doprava, s.r.o., IČ 27423069, Praha 9 - Koloděje, Meinlinova 336, PSČ 19016, zastoupená Mgr. Jiřím Pourem, advokátem, ev. č. ČAK 19231, coLEGAL, s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem Pernerova 697/35, 186 00 Praha 8 – Karlín

**Dotčený orgán:**

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

Písemnost se doručuje také veřejnou vyhláškou, která bude vyvěšena po dobu 15 dnů na úřední desce Úřadu v listinné podobě a současně i způsobem umožňující dálkový přístup, přičemž takto se doručuje účastníkům řízení dle ustanovení § 27 odst. 2 správního řádu.

**Vypraveno dne:** viz otisk razítka na poštovní obálce nebo časový údaj na obálce datové zprávy