



UOHSX00KF061

## ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0709/2024/OD  
Číslo jednací: ÚOHS-41402/2024/400

Brno 31. 10. 2024

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže jako orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle ustanovení § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, v řízení zahájeném dne 12. 7. 2024 o žádosti Správy železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město, IČO: 70994234, jehož účastníky jsou

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

- Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

dle ustanovení § 27 odst. 2 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
- ARRIVA vlaky s.r.o., Křižíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO: 28955196
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 17000 Praha 7 - Holešovice, IČO: 28196678
- České dráhy, a.s., Nábřeží L.Svobody 1222, PSČ 11015 Praha 1, IČO: 70994226
- Die Länderbahn CZ s.r.o., U Studánky 39/1, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem, IČO: 08342849
- MBM rail s.r.o., Žižkova 595, 55101 Jaroměř, IČO: 25277171

- Zubačka provoz s.r.o., Polubný 806, 468 50 Kořenov, IČO: 17633133
- Středočeský kraj, Zborovská 81/11, 15000 Praha 5
- Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, Sokolovská 100/94, 18600 Praha 8, IČO: 05792291
- Liberecký kraj, U Jezu 642/2a, 46001 Liberec
- KORID LK, spol. s r.o., U Jezu 642/2a, 46001 Liberec, IČO: 27267351
- Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 40001 Ústí nad Labem
- Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1a

ve věci schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy na rok 2025 v rozsahu výluk č. V-005458/23 s místem vyloučení: Železný Brod – Semily, č. V-007169/22 s místem vyloučení: Turnov – Malá Skála (včetně) – Železný Brod, č. V-007139/22 s místem vyloučení: Všetaty – Byšice (včetně) – Kropáčova Vrutice (včetně) – Chotětov (včetně) – Mladá Boleslav hlavní nádraží, č. V-020184/21 Chotětov – Mladá Boleslav hlavní nádraží, č. V-005690/24 Benešov nad Ploučnicí – Františkov nad Ploučnicí (včetně) – Horní Police a č. V-007721/23 s místem vyloučení: Krupka město – Oldřichov u Duchcova podle ustanovení § 23c odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s ustanovením § 140 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

#### **rozhodl takto:**

##### **I.**

Část návrhu plánu omezení provozování dráhy na rok 2025 v rozsahu výluk č. V-005458/23 s místem vyloučení: Železný Brod – Semily v termínu 1. 8. 2025 – 9. 9. 2025, č. V-007169/22 s místem vyloučení: Turnov – Malá Skála (včetně) – Železný Brod v termínu 8. 4. 2025 – 9. 9. 2025, č. V-007139/22 s místem vyloučení: Všetaty – Byšice (včetně) – Kropáčova Vrutice (včetně) – Chotětov (včetně) – Mladá Boleslav hlavní nádraží v termínu 13. 9. 2025 – 21. 11. 2025, č. V-020184/21 Chotětov – Mladá Boleslav hlavní nádraží v termínu 13. 9. 2025 – 21. 11. 2025 a č. V-005690/24 Benešov nad Ploučnicí – Františkov nad Ploučnicí (včetně) – Horní Police v termínu 22. 3. 2025 – 30. 4. 2025 **se schvaluje.**

##### **II.**

Část návrhu plánu omezení provozování dráhy na rok 2025 v rozsahu výluky č. V-007721/23 s místem vyloučení: Krupka město – Oldřichov u Duchcova v termínu 1. 1. 2025 – 31. 12. 2025 **se schvaluje.**

## ODŮVODNĚNÍ

### I. Průběh řízení

1. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**Úřad**“) obdržel dne 12. 7. 2024 podání právnické osoby Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234 (dále jen „**žadatel**“) označené jako „*Žádost o schválení plánu omezení provozování dráhy na rok 2025*“, č. j. 45056/2024-SŽ-GŘ-O12 (dále jen „**žádost**“) ve věci schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy na rok 2025 (dále jen „**RPV 2025**“).
2. Součástí RPV 2025 je dokument nazvaný „Zápis z porady k závěrečnému projednání Návrhu RPV pro rok 2025“, č. j. 45043/2024-SŽ-GŘ-O12 konané dne 26. 6. 2024 (dále jen „**zápis z porady**“), který Úřad obdržel též 12. 7. 2024 jako samostatný dokument.
3. Dnem doručení podání, tj. 12. 7. 2023, bylo podle ustanovení § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „**správní řád**“) zahájeno správní řízení vedené podle ustanovení § 23c odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „**zákon o dráhách**“) pod sp. zn. ÚOHS-S0560/2024/OD (dále jen „**řízení o schválení nerozporované části RPV 2025**“).
4. Úřad oznámil zahájení řízení všem známým a potenciálním účastníkům dokumentem č. j. ÚOHS-28437/2024/451 ze dne 25. 7. 2024.
5. Úřad obdržel dne 23. 8. 2024 podání dopravce ARRIVA vlaky s.r.o., Křížíkova 148/34, 186 00 Praha 8, IČO: 289 55 196 (dále jen „**dopravce Arriva**“), označené jako „*Věc: Vyjádření dopravce ARRIVA vlaky s.r.o. k zákonnosti postupu provozovatele dráhy při plánovaném omezení provozování dráhy na rok 2025*“, zaevidované pod č. j. ÚOHS-32397/2024/400, ve kterém dopravce Arriva nesouhlasí s konáním výluky č. V-005458/23 na trati Jaroměř – Liberec, výluky č. V-007169/22 na trati Jaroměř – Liberec, výluky č. V-007139/22 na trati Výhybna Skály – Turnov, výluky č. V-020184/21 na trati Výhybna Skály – Turnov a výluky č. V-005690/24 na trati Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa hlavní nádraží.
6. Úřad dále obdržel dne 29. 8. 2024 v rámci předmětného řízení námítku dopravce KŽC Doprava, s.r.o., Meinlinova 336/1a, 190 16 Praha 9, IČO:27423069 (dále jen „**dopravce KŽC**“), ve které dopravce KŽC sděluje, že nesouhlasí s konáním výluky V-007721/23 na trati Děčín hlavní nádraží – Oldřichov u Duchcova.
7. S ohledem na tyto skutečnosti se Úřad rozhodl výluky V-005458/23, V-007169/22, V-007139/22, V-020184/21, V-005690/24 na tratích Železný Brod – Tanvald, Praha hl.n. – Turnov, Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa a v úsecích Turnov – Železný Brod, Chotětov (včetně) – Všetaty (mimo), které rozporuje dopravce Arriva, a výluky V-007721/23 s místem vyloučení Krupka město – Oldřichov u Duchcova, včetně dopraven D3 Krupka, Teplice lesní brána, kterou rozporuje dopravce KŽC, v souladu s ustanovením § 140 odst. 3 správního řádu vyloučit do samostatného řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-S0709/2024/OD z důvodu urychlení řízení, a to usnesením č. j. ÚOHS-33847/2024/451 ze dne 5. 9. 2024

8. Úřad zaslal dne 6. 9. 2024 žadateli Výzvu k vyjádření č. j. ÚOHS-33885/2024/451, v rámci níž požadoval po žadateli informace o subjektech dotčených předmětnými výlukami a důkaz, že tyto subjekty jsou předmětnými výlukami opravdu dotčeni.
9. Úřad následně od žadatele obdržel dne 13. 9. 2024 vyjádření k podání dopravce Arriva, č. j. 60909/2024-SŽ-GŘ-O12 a dopravce KŽC, č. j. 60932/2024-SŽ-GŘ-O12, a dále dne 16. 9. 2024 vyjádření k výzvě Úřadu, č. j. 61472/2024-SŽ-GŘ-O12.
10. Úřad dne 24. 9. 2024 zaslal dopravci Arriva výzvu k vyjádření, č. j. ÚOHS-36285/2024/451, ve které mu uložil, aby ve lhůtě deseti dnů ode dne doručení výzvy poskytl Úřadu doplňující informace. Lhůta pro poskytnutí informací uplynula dne 7. 10. 2024, přičemž dopravce Arriva na zaslanoou výzvu nijak nereagoval.
11. Dne 10. 10. 2024 vydal Úřad oznámení o ukončení dokazování č. j. ÚOHS-38312/2024/451 v jehož rámci informoval účastníky řízení o svém záměru postupovat v souladu s ustanovením § 23c odst. 2 zákona o dráhách, a vydat rozhodnutí ve věci.
12. Úřad po zaslání oznámení o ukončení dokazování obdržel dne 21. 10. 2024 vyjádření dopravce KŽC (zaevidované pod č. j. ÚOHS-39663/2024/450).

## **II. Aplikace právních předpisů**

13. Správní řízení bylo zahájeno dne 12. 7. 2024 podáním žádosti. Aplikace procesních předpisů se odvíjí od okamžiku zahájení správního řízení.
14. Procesněprávní úprava předmětného správního řízení je obsažena jak ve správním řádu, tak částečně v zákoně o drahách. Pokud jde o hmotněprávní kvalifikaci, právní úprava je zde obsažena v zákoně o dráhách. K datu zahájení správního řízení bylo v účinnosti aktuální znění správního řádu, tj. znění zákona č. 403/2020 Sb. Zákon o drahách byl k datu zahájení účinný ve znění zákona č. 426/2021 Sb.
15. Úřad proto bude v předmětném správním řízení vycházet ze zákona o drahách a správního řádu v aktuálně účinném znění.

## **III. Vyjádření a návrhy dopravců**

### **A. Vyjádření dopravce Arriva**

16. Úřad obdržel dne 23. 8. 2024 podání dopravce Arriva, ve kterém navrhuje neschválit část RPV 2025. Dopravce Arriva konkrétně nesouhlasí s konáním výluky č. V-005458/23 na trati Jaroměř – Liberec, výluky č. V-007169/22 na trati Jaroměř – Liberec, výluky č. V-007139/22 na trati Výhybna Skály – Turnov, výluky č. V-020184/21 na trati Výhybna Skály – Turnov a výluky č. V-005690/24 na trati Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa hlavní nádraží, a to z důvodu (i) rozporu RPV 2025 v rozsahu předmětných výluk se Směrnicí Evropského

parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „**Směrnice**“) ve znění Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „**Rozhodnutí Komise**“) a (ii) rozporu RPV 2025 v rozsahu předmětných výluk se zákonem o drahách.

17. Dopravce Arriva ve svém podání uvedl, že žadatel jednal v rozporu se Směrnicí ve znění Rozhodnutí Komise, když nedodržel povinnosti provozovatele dráhy v bodě 6 Preambule Rozhodnutí Komise a dále článku 16 a článku 17 přílohy VII Směrnice ve znění Rozhodnutí Komise. Konkrétně dopravce Arriva uvedl, že žadatel nestanovil kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy a nezveřejnil je v prohlášení o dráze, nezohlednil obchodní a provozní omezení žadatelů a neposkytl žadatelům srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích.
18. Dále dopravce Arriva uvedl, že žadatel jakožto provozovatel dráhy plánuje omezit provozování dráhy nebo její části na dobu delší než nezbytně nutnou a ve větším než v nezbytně nutném rozsahu, což je dle dopravce Arriva v rozporu se zákonem o drahách, jelikož v případě RPV 2025 v rozsahu předmětných výluk nejsou naplněny zákonné podmínky podle ustanovení § 23b zákona o drahách.

#### **B. Vyjádření dopravce KŽC**

19. Úřad obdržel dne 29. 8. 2024 podání dopravce KŽC, ve kterém navrhuje neschválit část RPV 2025. Dopravce KŽC konkrétně nesouhlasí s konáním výluky č. V-007721/23 na trati Děčín hlavní nádraží – Oldřichov u Duchcova.
20. Dopravce KŽC je toho názoru, že předmětná výluka je v rozporu se zákonem o drahách, když nesplňuje požadavky ustanovení § 23b zákona o drahách. Dopravce KŽC ve svém podání uvedl, že předmětná výluka není omezením na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu.
21. Dopravce KŽC na tomto svém názoru setrval i ve svém druhém vyjádření ze dne 21. 10. 2024, které bylo zasláno Úřadu v reakci na vyjádření žadatele.

#### **IV. Vyjádření žadatele**

##### **A. Vyjádření k žádosti Úřadu**

22. V návaznosti na výzvu č. j. ÚOHS-33885/2024/451 doložil žadatel dne 18. 9. 2024 Úřadu požadované informace a podklady, tedy seznam všech subjektů dotčených předmětnými výlukami a rovněž kopie žádostí žadatelů o přidělení kapacity na tratích dotčených předmětnými výlukami. Úřad na základě zaslaných podkladů ověřil, kteří dopravci jsou předmětnými výlukami dotčeni.

**B. Vyjádření žadatele k vyjádření dopravce Arriva**

23. Žadatel se ve svém vyjádření ze dne 13. 9. 2024 k vyjádření dopravce Arriva uvedl, že se neztotožňuje se závěry dopravce Arriva.
24. Žadatel se nejprve vyjádřil toliko ke způsobu projednání omezení provozování dráhy. Dle žadatele v rámci první konzultace plánovaných dočasných omezení kapacity pro rok 2025 (dále jen „**DOK 2025**“) která se uskutečnila v roce 2022 si žádný z žadatelů nevyžádal poskytnutí srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity. Rovněž žadatel sdělil Úřadu, jaké byly k předmětným výlukám č. V-005458/23, č. V-007169/22, č. V-007139/22, č. V-020184/21 a č. V-005690/24 ze strany dopravce Arriva uplatněny připomínky a jakým způsobem žadatel tyto připomínky vypořádal. Žadatel následně uvedl, jakým způsobem probíhala druhá konzultace DOK 2025 v roce 2023, kdy opět uvedl připomínky dopravce Arriva a způsob jakým tyto připomínky vypořádal.
25. V druhé části svého vyjádření žadatel napsal dle jeho názoru faktické důvody, pro něž nelze požadavku dopravce Arriva vyhovět. Konkrétně zde žadatel uvedl technické a organizační důvody, proč nelze spojit předmětné výluky s plánovanou rekonstrukcí železniční stanice Železný Brod.
26. V další části svého vyjádření se pak žadatel vyjádřil ke zmiňovaným alternativním scénářům pro omezení kapacity dle článku 16 a článku 17 Rozhodnutí Komise. Žadatel předně uvedl, že si dopravce Arriva během první konzultace DOK 2025 nevyžádal srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích dle odst. 16 a 17 Rozhodnutí.
27. Závěrem se žadatel vyjádřil k tvrzenému porušení Směrnice a zákona o drahách, kdy žadatel uvedl, že považuje svůj postup za zcela souladný jak se zákonem o drahách, tak se Směrnicí a rozhodnutím Komise.
28. Žadatel proto navrhuje, aby Úřad schválil plán omezení provozování dráhy tak, jak byl předložen dne 12. 7. 2024.

**C. Vyjádření žadatele k vyjádření dopravce KŽC**

29. Žadatel ve svém vyjádření k vyjádření dopravce KŽC uvedl, že předmětnou výlukou zahrnul do RPV 2025 z důvodu větší transparentnosti vzhledem ke skutečnosti, že v současné době je na dotčeném úseku omezení provozování dráhy oznámeno podle ustanovení § 23c odst. 3 písm. c) zákona o drahách ve spojení s ustanovením § 23c odst. 4 téhož zákona.
30. Žadatel ve svém vyjádření poukázal na špatný technický stav dráhy na dotčeném úseku, který vzhledem k rozpadu kolejového roštu není způsobilý k provozování drážní dopravy.
31. I v tomto případě žadatel navrhuje, aby Úřad schválil plán omezení provozování dráhy tak, jak byl předložen dne 12. 7. 2024.

**V. Posouzení věci Úřadem****A. Obecně k procesu projednávání omezení provozování dopravy**

32. Úřad se zabýval zjištěním skutkového stavu v rámci jednotlivých rozporovaných omezení provozování dráhy na základě shromážděných podkladů, přičemž svá skutková zjištění posuzoval optikou námitek a vyjádření účastníků řízení.
33. V rámci rozporovaných omezení provozování dráhy považuje Úřad za klíčové zkoumání, zda byly ze strany žadatele v první řadě dodrženy povinnosti stanovené v ustanovení § 23b odst. 1, 2 a 3 zákona o dráhách, zda byly dodrženy postupy předvídané ustanovením § 23b odst. 4 zákona o dráhách a Rozhodnutím Komise, které se týkají přípravy a projednávání plánu omezení provozování dráhy.
34. Dle čl. 8 Přílohy VII rozhodnutí 2017/2075 v případě, kdy jde o dočasná omezení kapacity železničních tratí z důvodů, jako jsou práce na infrastruktuře, včetně souvisejících omezení rychlosti, hmotnosti na nápravu, délky vlaku, trakce nebo průjezdného průřezu („omezení kapacity“), která trvají déle než sedm po sobě jdoucích dní a kvůli nimž je více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy, zveřejní dotčení provozovatelé infrastruktury všechna omezení kapacity a předběžné výsledky konzultace s žadatelem poprvé alespoň 24 měsíců před předmětnou změnou jízdního řádu sítě, jsou-li známy, a podruhé v aktualizované podobě alespoň dvanáct měsíců před předmětnou změnou.
35. Dle článku 16 Přílohy VII rozhodnutí 2017/2075 poskytne provozovatel infrastruktury žadatelům na jejich vyžádání během prvního kola konzultací srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity, a to v případě, že jde o omezení kapacity, která trvají přinejmenším 30 po sobě jdoucích dní a postihují více než 50 % odhadovaného objemu dopravy na určité železniční trati. Tyto alternativní scénáře koncipuje provozovatel infrastruktury společně s žadatelem na základě údajů poskytnutých v jejich žádostech. Součástí srovnání musí být v každém scénáři alespoň:
- (a) doba trvání omezení kapacity;
  - (b) očekávané orientační poplatky za infrastrukturu;
  - (c) dostupná kapacita na odklonových tratích;
  - (d) dostupné alternativní trasy a
  - (e) orientační doby jízdy.

Dříve než se provozovatel infrastruktury pro jednu z alternativ omezení kapacity rozhodne, konzultuje zainteresované žadatele a přihlédne k dopadu jednotlivých alternativ na tyto žadatele a na uživatele služeb.

36. Dle článku 17 Přílohy VII rozhodnutí 2017/2075 provozovatel infrastruktury, pokud jde o omezení kapacity, která trvá déle než 30 po sobě jdoucích dní a postihují více než 50 % odhadovaného objemu dopravy na určité železniční trati, stanoví kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy, přičemž zohlední žadatelova obchodní a provozní omezení s výjimkou případů, kdy daná provozní omezení vyplývají z žadatelových manažerských či organizačních rozhodnutí, aniž by tím byl dotčen cíl v podobě snižování nákladů provozovatele infrastruktury v souladu s článkem 30 odst. 1. Provozovatel infrastruktury zveřejní tato kritéria ve zprávě o síti spolu s předběžným přidělením zbývající kapacity jednotlivým segmentům železniční dopravy při postupu v souladu s bodem 8. Po skončení konzultace, a aniž by tím byly dotčeny povinnosti provozovatele infrastruktury podle bodu 3 přílohy IV, poskytne provozovatel infrastruktury na základě zpětné vazby od žadatelů dotčeným železničním podnikům orientační rozčlenění zbývající kapacity podle segmentu dopravy.
37. Dle ustanovení § 23c odst. 1 zákona o dráhách návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části schvaluje po jeho projednání na žádost provozovatele dráhy Úřad, jde-li o dráhu celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupnou vlečku, nebo drážní správní úřad u ostatních drah. K žádosti provozovatel dráhy přiloží návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části, dohody s jednotlivými dopravci, byly-li uzavřeny.
38. Dle ustanovení § 23b odst. 3 zákona o dráhách provozovatel dráhy zpracuje návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části z důvodu provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy a činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy nebo na dráze nebo jiných činností ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, pokud je vydáno pro stavbu dráhy nebo na dráze stavební povolení a v ostatních případech, překračuje-li předpokládaná doba omezení 24 hodin. Návrh plánu obsahuje alespoň vymezení časového období, na které je plán zpracován, počtu, umístění a předpokládané doby trvání jednotlivých omezení provozování dráhy a jejich důvodů a předpokládaného rozsahu omezení provozování drážní dopravy na dráze.
39. Dle ustanovení § 23b odst. 4 zákona o dráhách provozovatel dráhy návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části projedná s vlastníkem dráhy a s dopravci, kteří na dotčené dráze provozují drážní dopravu. Je-li na dráze přidělována kapacita dráhy, provozovatel dráhy návrh plánu projedná rovněž s osobou, která kapacitu přiděluje, je-li odlišná od tohoto provozovatele dráhy, a s žadatelem o přidělení kapacity na této dráze. S krajem, na jehož území se dráha nebo její část dotčená omezením nachází, a s Ministerstvem dopravy projedná provozovatel dráhy návrh plánu s ohledem na jeho dopady na dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Provozovatel dráhy je povinen umožnit účast při projednávání návrhu plánu zástupci Úřadu, jde-li o dráhu celostátní



nebo regionální anebo veřejně přístupnou vlečku, nebo drážního správního úřadu u ostatních drah.

40. Dle ustanovení § 23b odst. 5 zákona o dráhách v případě, že se provozovateli dráhy nepodaří při projednávání návrhu plánu omezení provozování dráhy nebo její části dohodnout se všemi dotčenými dopravci na rozsahu změn a omezení provozované drážní dopravy na dráze, navrhne rozsah změn a omezení i bez dohody provozovatel dráhy. Postupuje při tom takovým způsobem, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, a tento návrh odůvodní. Za tímto účelem je provozovatel dráhy oprávněn navrhnout spojení vlaků více dopravců, je-li to technicky možné.
- B. K výlukám na tratích Železný Brod – Tanvald, Praha hl.n. – Turnov, Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa a v úsecích Turnov – Železný Brod, Chotětov (včetně) – Všetaty (mimo)**
41. Žadatel předložil dne 12. 7. 2024 Úřadu ke schválení RPV 2025. Žadatel ve své žádosti odůvodnil konání výluk č. V-005458/23, V-007169/22, V-007139/22, V-020184/21, V-005690/24 následovně:
- (i) Výluka č. V-005458/23 s místem vyloučení Železný Brod – Semily v termínu 1. 8. 2025 – 9. 9. 2025: Sanace skalního zářezu v traťovém úseku, zajištění stability skalního masivu, výluka probíhá se zastaveným provozem.
  - (ii) Výluka č. V-007169/22 s místem vyloučení Turnov – Malá Skála, Malá Skála – Železný Brod v termínu 8. 4. 2025 – 9. 9. 2025: Rekonstrukce traťového úseku, kompletní rekonstrukce železniční stanice Malá Skála, výluka probíhá se zastaveným provozem.
  - (iii) Výluka č. V-007139/22 s místem vyloučení Všetaty – Byšice (včetně) – Kropáčova Vrutice (včetně) – Chotětov (včetně) – Mladá Boleslav hlavní nádraží v termínu 13. 9. 2025 – 21. 11. 2025: Oprava mostu v km 56,738; propustku v km 65,755; 66,940; TSO koleje Všetaty – Chotětov, výluka probíhá se zastaveným provozem.
  - (iv) Výluka č. V-020184/21 s místem vyloučení Chotětov – Mladá Boleslav hlavní nádraží v termínu 13. 9. 2025 – 21. 11. 2025: Zajištění stability skalních masivů, sanace skal, výluka probíhá se zastaveným provozem.
  - (v) Výluka č. V-005690/24 s místem vyloučení Benešov nad Ploučnicí – Františkov nad Ploučnicí (včetně) – Horní Police v termínu 22. 3. 2025 – 30. 4. 2025: Rekonstrukce mostu ve Františkově nad Ploučnicí, výluka probíhá se zastaveným provozem.
42. Uvedené důvody a jejich specifikace dle Úřadu naplňují znaky zákonných důvodů dle ustanovení § 23b odst. 1 a) a b) zákona o dráhách, když se zjevně jedná o činnosti spojené s opravou dráhy a činnosti spojené s uskutečňováním stavby dráhy a na dráze, ve smyslu ustanovení § 5 odst. 1 zákona o dráhách.

43. Dopravce Arriva ve svém vyjádření uvedl, že spatřuje v jednání žadatele rozpor RPV 2025 v rozsahu předmětných výluk se Směrnicí ve znění Nařízení Komise a dále se zákonem o drahách.
44. Co se týče rozporu se Směrnicí, tu spatřuje dopravce Arriva ve skutečnosti, že žadatel v rozporu s článkem 16 a článkem 17 Přílohy VII Směrnice ve znění Rozhodnutí Komise neposkytl dopravci Arriva během prvního kola konzultací srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity. K této skutečnosti se vyjádřil i žadatel, který uvedl, jakým způsobem v jednotlivých částech projednávání DOK 2025 a následně RPV 2025 vypořádával námitky dopravce Arriva. Rovněž uvedl, že dopravce Arriva během prvního kola konzultací o srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích nepožádal.
45. Úřad v návaznosti na toto tvrzení za účelem ověření skutkového stavu vyzval dopravce Arriva prostřednictvím Žádosti o poskytnutí informací č. j. ÚOHS-36285/2024/451 ze dne 24. 9. 2024, aby své tvrzení specifikoval, tedy v jaké době o alternativní scénáře požádal a toto své tvrzení případně doložil odpovídajícími důkazy. Dopravce na tuto výzvu však nereagoval a požadované informace nedoložil.
46. V souvislosti s článkem 16 Přílohy VII Směrnice je potřeba zdůraznit, že: „*poskytne provozovatel infrastruktury žadatelům na jejich vyžádání během prvního kola konzultací srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity*“. Žadatel v této souvislosti uvedl, že v rámci projednávání DOK 2025, tedy v prvním kole konzultací podle dikce Rozhodnutí Komise, ho nikdo, tedy ani dopravce Arriva, o alternativní scénáře pro daný úsek nepožádal. Úřad tedy vyzval dopravce Arriva, aby doložil, kdy a jakým způsobem o alternativní scénáře žádal. Jelikož dopravce Arriva na žádost o doplnění požadovaných informací nereagoval, nemohl Úřad tato jeho tvrzení ověřit. Aby Úřad mohl konstatovat pochybení ze strany žadatele, musel by mít prokázané, že si dopravce Arriva srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních (i) vyžádal a že tak učinil (ii) během prvního kola konzultací. Jelikož však dopravce Arriva splnění ani jedné z těchto dvou podmínek nedoložil, nezbyvá Úřadu než konstatovat, že dopravce Arriva o alternativní scénáře žadatele v prvním kole konzultací předmětných výluk nepožádal, proto žadatel neměl povinnost podle článku 16 Rozhodnutí Komise tuto povinnost splnit. K této námitce dopravce Arriva tak Úřad uvádí, že žadatel nepochybil, pokud v případě předmětných výluk nepředložil alternativní scénáře podle článku 16 Rozhodnutí Komise.
47. Pokud jde o článek 17 Přílohy VII Směrnice ve znění Rozhodnutí Komise, konkrétně stanovení kritérií pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy, Úřad v případě předmětných rozporovaných výluk ověřil, že se jedná o výluky na jednokolejných tratích (resp. úsecích). Rovněž nebyly jednotlivé stanice (zastávky) spojeny jinými tratěmi. Termínem „trasa“ (resp. vlaková trasa) se dle prohlášení o dráze rozumí část kapacity dráhy, která je potřebná pro pohyb vlaku mezi dvěma místy v daném časovém období. Proto mluvíme-li o přetrasování, jedná se dle Úřadu o situaci, kdy ona zmíněná dvě místa (stanice) jsou propojena jinou trasou, která bude přibližně stejného rozsahu (tedy délky i případné doby jízdy). To však není případ předmětných výluk. Úřad je toho názoru, že přetrasování by mělo být efektivní jak

z ekonomického, tak z časového hlediska, není proto žádoucí navrhnout jakoukoliv jinou trasu nehledě na všechny podstatné faktory. Takový postup by mohl být až přepjatě formalistický, kdy by např. trasa dlouhá 10 km byla přetrasována na 50 km. Dle Úřadu takový postup není účelný a v případě předmětných výluk, kdy nelze jednotlivé stanice propojit jinými tratěmi, by se nejednalo o efektivní řešení. K této námitce dopravce Arriva tak Úřad uvádí, že žadatel nepochybil, pokud v případě předmětných výluk nestanovil kritéria pro přetrasování vlaků podle článku 17 Rozhodnutí Komise.

48. Další námitkou dopravce Arriva je rozpor RPV 2025 v rozsahu předmětných výluk se zákonem o drahách, kdy dle názoru dopravce Arriva bude předmětnými výlukami omezeno provozování dráhy nebo její části na dobu delší než nezbytně nutnou a ve větším než nezbytně nutném rozsahu.
49. Dle ustanovení § 23 odst. 1 a odst. 2 zákona o dráhách, je provozovatel dráhy oprávněn omezit provozování dráhy v nezbytně nutném rozsahu a na dobu nezbytně nutnou. Úřad této souvislosti uvádí, že dopravce Arriva sice tvrdí, že výluky nejsou plánovány s ohledem na nezbytně nutnou dobu a v nezbytně nutném rozsahu, toto své tvrzení však převážně opírá o dopady na jednotlivé linky, železniční dopravu a své ekonomické zájmy. Úřad v této souvislosti uvádí, že žadatel má jakožto provozovatel povinnost plnit další zákonné povinnosti týkající provozování předmětných tratí, zejména pak provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Žadatel má dále povinnosti vyplývající z ustanovení § 20 a násl. zákona o drahách, zejména zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost, pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje a zajistit provozování dráhy.
50. Úřad se zaměřil na posouzení, zda jsou omezení provozování dráhy plánovaná na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu. Co se týče podmínky omezení provozování dráhy na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu, je třeba ji zkoumat ve spojení s ustanovením § 23b odst. 2 zákona o dráhách. Dle § 23b odst. 1 zákona o dráhách je provozovatel dráhy oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodu provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy, provádění činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy, nebo na dráze nebo jiných činností ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, nebo narušení provozuschopnosti dráhy živelní nebo mimořádnou událostí a provádění činností spojených s obnovením provozuschopnosti. Dle § 23b odst. 2 zákona o dráhách je-li to možné s ohledem na účel činností podle odstavce 1 a na charakter dráhy, provádí provozovatel dráhy tyto činnosti takovým způsobem, aby provozování drážní dopravy na dráze **(i)** nebylo omezeno; za tímto účelem provozovatel dráhy přednostně využívá kapacitu dráhy vyhrazenou pro tyto činnosti v prohlášení o dráze, nebo **(ii)** bylo omezeno jen na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu, nelze-li postupovat podle písmene a), a nediskriminovalo jednotlivé dopravce ani žadatele o přidělení kapacity dráhy.

51. Z podstaty prací plánovaných v rámci předmětných výluky, které se týkají: „(i) zvýšení stability skalních masivů (ii) zkapacitnění tratě, (iii) opravy mostních objektů, (iv) prosté rekonstrukce trati a (v) rekonstrukce mostu“ je evidentní, že se jedná o činnosti naplňující znaky zákonných důvodů dle ustanovení § 23b odst. 1 a) a b) zákona o dráhách, když se zjevně jedná o činnosti spojené s opravou dráhy a činnosti spojené s uskutečňováním stavby dráhy a na dráze, ve smyslu ustanovení § 5 odst. 1 zákona o dráhách. Žadatel byl tak v případě předmětné výluky povinen postupovat dle § 23b odst. 1 ve spojení s odst. 2 písm. b) zákona o dráhách tak, aby byly činnosti spojené se omezením provozování dráhy prováděny tak, aby došlo k omezení provozování drážní dopravy na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu.
52. Úřad se proto zaměřil blíže na část 2) Vyjádření žadatele k vyjádření dopravce Arriva ze dne 13. 9.2024, ve kterém žadatel popisuje rozsah plánovaných prací a faktory ovlivňující délku předmětných výluk. Jedním z faktorů je dle žadatele fáze, ve kterých se jednotlivé stavební projekty plánované na následující roky, nacházejí. Dle žadatele jsou některé projekty ve fázi schvalování, zatímco jiné projekty jsou již zasmluvněny. Z toho důvodu není účelné a někdy i možné čekat, případně přesouvat stavební projekty do jiných let, přičemž v této souvislosti je nutné brát v potaz i kapacity zhotovitelských firem. Rovněž žadatel uvedl, že v případě výluk, které mají dopad na jednokolejné traťové úseky, povede případné přesunutí výluky pouze k přesunu problému do jiných let. Žadatel dále uvedl, že konkrétně práce týkající se zvýšení stability skalních masivů nelze provádět celoročně.
53. Co se týče délky trvání předmětných výluk, Úřad ověřil, že ty se výrazně neodchylují od dalších výluk obdobného charakteru plánovaných na rok 2025, které byly schváleny a proti nimž nebyly ze strany jiných dopravců vneseny žádné námítky. Například výluka č. V-006075/21, jež je realizována za účelem zvýšení stability skalních masivů, je schválena v délce 60 dnů, přičemž rozporované výluky č. V-005458/23 a č. V-020184/21 jsou plánovány v délce 40 a 70 dnů. Dále může jako příklad posloužit výluka č. V-005596/24 nebo výluka č. V-005547/24, jejichž předmětem je oprava či rekonstrukce mostů, a které trvají 70 a 40 dní, totožně jako v případě předmětných rozporovaných výluk č. V-007139/22 a č. V-005690/24. Jako poslední pro srovnání může posloužit výluka č. V-012552/20, kde je důvodem konání výluky přestavba železniční stanice trvající 153 dnů, přičemž rozporovaná výluka č. V-007169/22 trvá 155 dnů. Nad to považuje Úřad za nezbytné uvést, že výše uvedené srovnání je orientační, délka trvání jednotlivých výluk může být ovlivněna i dalšími skutečnostmi (např. obtížností přístupnosti terénu, přesným rozsahem prací atd.). V návaznosti na uvedené však má Úřad za to, že omezení provozování dráhy v rámci předmětné výluky je na dobu nezbytně nutnou.
54. Co se týče nezbytnosti rozsahu omezení provozování dráhy v rámci předmětných výluk, je třeba konstatovat, shora uvedené práce vyžadují omezení provozování dráhy ve formě zastaveného provozu, a to jednak s ohledem na bezpečnost (v případě sanací skal a rekonstrukcí mostů) a jednak s ohledem na provozní schopnosti (v případě kompletní rekonstrukce železniční stanice). Příkladem může být již zmíněná výluka č. V-006075/21, během níž je provoz zastaven, dále výluka č. V-023008/20, případně shora zmíněná výluka č. V-005596/24 (obě za účelem rekonstrukce mostní konstrukce), kdy je i v těchto případech provoz zastaven, a závěrem i výluka č. V-012552/20 za účelem přestavby železniční stanice

s rovněž zastaveným provozem. Úřad má z uvedeného srovnání za to, že rozsah předmětné výluky spočívající v zastavení provozu na daném úseku nezbytný.

55. Co se týče posouzení povahy žádosti podané žadatelem je třeba konstatovat, že ačkoliv nebyla výslovně podána dle ustanovení § 23b odst. 5 zákona o dráhách, tedy bez dohody se všemi dotčenými dopravci, skutečnost, že Úřad vede řízení o návrhu dopravce naznačuje, že v rámci projednávání RPV 2025 k nedošlo s dopravcem nedošlo. Úřad tedy žádost považuje za návrh plánu omezení provozování dráhy dle § 23b odst. 5 zákona o dráhách, přičemž za odůvodnění ve smyslu uvedeného ustanovení považuje vyjádření žadatele ze dne 23. 8. 2024.
56. Úřad konstatuje, že i v případě postupu provozovatele dráhy dle § 23b odst. 5 zákona o dráhách je povinností žadatele, jakožto provozovatele dráhy, návrh plánu omezení provozování dráhy s dotčenými subjekty ve smyslu § 23b odst. 4 zákona o dráhách projednat. Pakliže v rámci projednání není dosaženo dohody, postupuje provozovatel dráhy dle § 23b odst. 5 zákona o dráhách.
57. S odkazem na výše uvedené je tedy v každém případě nutné v první řadě zkoumat, zda byl dodržen postup stanovený v § 23b odst. 4 zákona o dráhách. Pojem „projednat“ je dle názoru Úřadu třeba chápat nejen jako formální proces v rámci kterého dojde k prezentaci jednotlivých skutečností ze strany provozovatele dráhy a seznámení se s nimi na straně dotčených subjektů, ale především jako jednání mezi provozovatelem dráhy a dotčenými subjekty zahrnující výměnu stanovisek a vysvětlení, s cílem tam, kde to je možné, dosáhnout shody. Projednání je pak třeba zajistit v dostatečném předstihu a vhodným způsobem, aby dotčené subjekty mohly na základě poskytnutých informací vyjádřit svá stanoviska a provozovatel dráhy je mohl vzít v úvahu. Nicméně nelze za projednání považovat pouze proces, jehož výsledkem je vždy dohoda mezi provozovatelem dráhy a dotčenými subjekty, což vyplývá z ustanovení § 23b odst. 5 zákona o dráhách, který předpokládá, že při projednávání návrhu plánu na omezení provozování dopravy nemusí být vždy dosaženo dohody.
58. Úřad se proto zabýval tím, zda proces, který ohledně omezení na předmětném úseku proběhl, splňuje výše uvedené znaky, a zda je tedy možné RPV 2025 v rozsahu předmětné výluky považovat za projednaný ve smyslu § 23b odst. 4 zákona o dráhách.
59. Ze zápisu z porady vyplývá, že dopravce zaslal k předmětným výlukám následující připomínky:
  - (i) K výluce č. V-005458/23 s místem vyloučení Železný Brod – Semily a výluce č. V-007169/22 s místem vyloučení Turnov - Malá Skála, Malá Skála - Železný Brod uvedl dopravce Arriva, že nesouhlasí s konáním výluky a požaduje kumulaci s nadcházejícími investičními akcemi rekonstrukce železniční stanice Turnov a rekonstrukce železniční stanice Železný Brod, odložení investiční akce do doby dokončení projektové přípravy zbývajících investičních akcí, a to z důvodu, že navržený rozsah výlukové činnosti excesivně zatěžuje dopravce a ze strany provozovatele dráhy nebyly podniknuty nezbytné kroky k minimalizaci vlivu výlukové činnosti na dopravce. K této připomínce se žadatel vyjádřil tak, že v rámci koordinace bylo postupováno tak, aby se zabránilo dvojímu přestupu cestujících na tratích Praha-Tanvald a Pardubice - Liberec. Dle žadatele

je dále nutné v souvislosti s požadavky Libereckého kraje, aby výluky proběhly v požadovaných termínech, třebaže si je žadatel vědom toho, že pro dopravce Arriva to bude znamenat velký rozsah náhradní dopravy.

- (ii) K výluce č. V- 007139/22 s místem vyloučení Všetaty – Byšice (včetně) – Kropáčova Vrutice (včetně) – Chotětov (včetně) – Mladá Boleslav hlavní nádraží uvedl dopravce Arriva, že nesouhlasí s konáním výluky, pokud bude současně v průběhu roku 2025 probíhat investiční akce "Zkapacitnění traťového úseku Turnov - Železný Brod", a to z důvodu, že by došlo k obrovské a zcela excesivní zátěži linky R21 Praha - Turnov – Tanvald výlukovou činností. K této připomínce se žadatel vyjádřil tak, že předmětná výluka je plánovaná současně se sanací skal a je potřeba ji realizovat z důvodu častých defektoskopických závad a zhoršeného stavu mostu.
- (iii) K výluce č. V-020184/21 s místem vyloučení Chotětov - Mladá Boleslav hlavní nádraží uvedl dopravce Arriva, že nesouhlasí s konáním výluky, pokud bude současně v průběhu roku 2025 probíhat investiční akce "Zkapacitnění traťového úseku Turnov - Železný Brod", a to z důvodu, že by došlo k obrovské a zcela excesivní zátěži linky R21 Praha - Turnov – Tanvald výlukovou činností. K této připomínce se žadatel vyjádřil tak, že plánovaná stavba je již zasmluvněná, a její realizaci nelze přesouvat do pozdějších let.
- (iv) K výluce č. V-005690/24 s místem vyloučení Benešov nad Ploučnicí – Františkov nad Ploučnicí (včetně) – Horní Polic uvedl dopravce Arriva, že nesouhlasí s konáním výluky, neboť dochází k neustálému opakování výluk (viz roky 2022, 2023 a 2024) v traťovém úseku Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa, který je z pohledu náhradní autobusové dopravy velmi špatně řešitelný, a proto požaduje provést analýzu možností kumulace výluk v tomto úseku s předpokládanými výlukami v letech 2026 a 2027. K této připomínce se žadatel vyjádřil tak, že se jedná o investiční akci, u níž se počítá s realizací před letní sezonou.

60. Dle Úřadu z výše uvedeného vyplývá, že připomínky dopravce Arriva byly v rámci projednávání RPV 2025 v rozsahu předmětných výluk vypořádány, když mu ze strany žadatele byly důvody proč nelze předmětné výluky odsunout řádně a objektivně vysvětleny.

61. Po shromáždění nezbytných podkladů má Úřad za to, že u výluk č. V-005458/23, č. V-007169/22, č. V-007139/22, č. V-020184/21 a č. V-005690/24, v rámci návrhu plánu omezení provozování dráhy na rok 2025, došlo k naplnění zákonné podmínky postupu při tvorbě návrhu bez dohody s dotčenými subjekty dle ustanovení § 23b odst. 5 zákona o drahách, přičemž žadatel odůvodnil plánovaná omezení popisem stavu dráhy a plánovaná omezení svým rozsahem a dobou odpovídají prováděným činnostem, které jsou se stavbou spojeny a které splňují zákonné podmínky dle § 23b odst. 1 zákona o drahách. Úřad dále shledal, že změna plánu omezení provozování dráhy obsahuje veškeré náležitosti stanovené v ustanovení § 23b odst. 3 zákona o drahách, když žadatel vymezil, konkrétní termíny zahájení a ukončení konání jednotlivých výluk, jejich důvodu a předpokládaného rozsahu omezení provozování drážní dopravy na dráze (jak je vidět detailněji v bodě 41 tohoto rozhodnutí).

62. Úřad tak dospěl k závěru, že žádost žadatele v rozsahu výluk č. V-005458/23 s místem vyloučení: Železný Brod – Semily, č. V-007169/22 s místem vyloučení: Turnov – Malá Skála (včetně) – Železný Brod, č. V-007139/22 s místem vyloučení: Všetaty – Byšice (včetně) – Kropáčova Vrutice (včetně) – Chotětov (včetně) – Mladá Boleslav hlavní nádraží, č. V-020184/21 Chotětov – Mladá Boleslav hlavní nádraží a č. V-005690/24 Benešov nad Ploučnicí – Františkov nad Ploučnicí (včetně) – Horní Police **splňuje požadavky ustanovení § 23b zákona o drahách pro schválení plánu omezení provozování dráhy.**
- C. K výluce na úseku Krupka město – Oldřichov u Duchcova, včetně dopraven D3 Krupka, Teplice lesní brána
63. Žadatel předložil dne 12. 7. 2024 Úřadu ke schválení RPV 2025. Žadatel ve své žádosti odůvodnil konání výluky č.V-007721/23 s místem vyloučení: Krupka město – Oldřichov u Duchcova, včetně dopraven D3 Krupka, Teplice lesní brána v termínu 1. 1. 2025 – 31. 12. 2025 následovně: „*Výluka pro provedení opravných prací z důvodu zjištěných krádeží svrškového materiálu a součástí mostních objektů*“. Předmětná výluka probíhá se zastaveným provozem.
64. Úřadu je z úřední činnosti známo, že aktuálně je na daném úseku omezeno provozování dráhy na základě Vyrozumění podle ustanovení § 23 odst. 3 písm. c) ve spojení s ustanovením § 23 odst. 4 zákona o drahách č. j. 65300/2022-SŽ-GŘ-O12 (dále jen „**Vyrozumění**“). Úřad pro úplnost v této souvislosti dodává, že Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „**ÚPDI**“) obdržel toto Vyrozumění dne 20. 9. 2022 a nevolil postup podle ustanovení § 23c odst. 4 zákona o drahách, kterým mohl v případě, že by nebyly dodrženy podmínky podle odst. 3 téhož ustanovení, uložit účastníkovi řízení obnovení provozování dráhy a stanovit mu k tomu přiměřenou lhůtu. Z tohoto postupu ÚPDI lze konstatovat, že považoval podmínky podle ustanovení § 23c odst. 3 zákona o drahách za splněné. Na předmětném úseku je proto ode dne 20. 9. 2022 omezeno provozování dráhy v souladu s ustanovením § 23c odst. 3 zákona o drahách. Dle sdělení žadatele byl stav daného úseku vyhodnocen jako nezpůsobilý k provozování drážní dopravy, zejména z důvodu rozpadu kolejového roštu.
65. Uvedené důvody a jejich specifikace dle Úřadu naplňují znaky zákonných důvodů dle § 23b odst. 1 a) a b) zákona o drahách, když se zjevně jedná o činnosti spojené s opravou dráhy a činnosti spojené s uskutečňováním stavby dráhy a na dráze, ve smyslu § 5 odst. 1 zákona o drahách.
66. Ostatně skutečnost, že je dráha na daném úsek v nevyhovujícím stavu potvrzuje i dopravce KŽC. Dopravce KŽC opakovaně zdůrazňuje, že žadatel neplní své povinnosti jakožto vlastník dráhy<sup>1</sup> podle ustanovení § 20 odst. 1 zákona o drahách.

<sup>1</sup> Úřad pro zpřesnění uvádí, že v současné době je vlastníkem většiny železničních tratí České republiky stát zastoupený právě žadatelem a žadatel je garantem provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železničních drah České republiky.

67. Do jisté míry lze dát dopravci KŽC za pravdu, že se jedná o úsek, který je dlouhodobě v neprovozuschopném stavu, nicméně v takovém případě je nezbytné, aby došlo k opravě daného úseku. Dále je nutné uvést, že daný úsek je už od roku 2022 nesjízdný. Část trati v úseku Telnice – Krupka město byla zprovozněna k 15. 9. 2024. Jedná se úsek dlouhý 10 km z celkových 41 km. V současné době zbývá opravit úsek Krupka město – Oldřichov u Duchcova, který dosahuje rovněž délky 10 km. Pro úplnost Úřad uvádí, že na předmětném úseku dle sdělení žadatele chybí koleje a místy roste lesní porost, je tedy zjevné, že rozsah prací potřebných ke zprovoznění úseku je značný. Rovněž, jak již bylo uvedeno výše, v současné době je na daném úseku omezeno provozování dráhy, a fakticky proto není v úseku Krupka město – Oldřichov u Duchcova, včetně dopraven D3 Krupka, Teplice lesní brána drážní doprava provozována.
68. Bude-li Úřad vycházet ze srovnání výluk obdobného charakteru<sup>2</sup>, jež jsou zahrnuty do RPV 2025, lze považovat omezení provozování dráhy v rámci předmětné výluky na dobu nezbytně nutnou, zejména s přihlédnutím ke skutečnosti, že na deseti kilometrovém úseku je třeba opravit svrškový materiál a mostní objekty. Co se týče rozsahu omezení, lze konstatovat, že opravy zahrnující opravy svrškového materiálu a mostních objektů vyžadují omezení provozování dráhy ve formě zastaveného provozu. Dle Úřadu je tedy rozsah předmětné výluky spočívající v zastavení provozu na daném úseku nezbytný.
69. Nad to Úřad opětovně uvádí, že na předmětném úseku v současné době fakticky drážní doprava neprobíhá. V případě, že by Úřad předmětnou výlukou neschválil, i nadále by byl na předmětném úseku provoz omezen ve smyslu výše uvedeného Vyrozumění. Ostatně v souvislosti s návrhem plánu omezení provozování dráhy na rok 2024 ÚPDI navrhovanou výlukou č. V-007722/23 s místem vyloučení: Telnice – Oldřichov u Duchcova včetně dopraven D3 Chlumeck u Chabařovic, Krupka, Teplice lesní brána neschválil, a přesto na předmětném úseku byl provoz omezen i nadále, a to právě na základě Vyrozumění. Pokud by Úřad postupoval stejně jako ÚPDI, výsledný stav by byl stejný. To by vedlo pouze k průtahům v souvislosti s opravami. Úřad je toho názoru, že zahrnutí této výluky do RPV 2025 bude transparentnější postup oproti tomu, jak je daná situace řešena v současné době, tedy v režimu ustanovení § 23c odst. 3 zákona o drahách. V případě, že bude předmětná výluky zahrnuta do RPV 2025, má totiž Úřad možnost zabývat se situací, kdy žadatel jako provozovatel dráhy omezí provozování dráhy nebo její části v rozporu s § 23b zákona o drahách, tj. nad rámec doby a rozsahu schválených v RPV 2025, v rámci přestupkového řízení. Dle Úřadu je v zájmu dopravce KŽC i žadatele, aby byla předmětný úsek opraven a Úřad má proto za to, že je ve veřejném zájmu předmětnou výlukou schválit tak, aby byla letos realizovaná.
70. Po shromáždění nezbytných podkladů dospěl Úřad v souvislosti s výlukou č. V-007721/23, v rámci návrhu plánu omezení provozování dráhy na rok 2025 k následujícímu. Ze zápisu z roční porady vyplývá, že dopravce nevznesl k předmětné výluce žádné připomínky. Právě v rámci postupu popsaného v ustanovení § 23b odst. 4 zákona o drahách, kdy má provozovatel dráhy projednat návrh plánu omezení provozování dráhy s dopravci, je prostor pro vyjádření

---

<sup>2</sup> Například výluky č. V-004025/23, č. V-017724/22 a č. V-007435/23.



připomínek, které měl dopravce KŽC k předmětné výluce. Dle zápisu z roční porady dopravce KŽC žádné připomínky nevzněl, a nedal tak žadateli možnost vysvětlit mu jeho postup a případné připomínky vypořádat, a nalézt tak plnou shodu ve vztahu k předmětné výluce. Skutečnost, že si dopravce KŽC tyto své připomínky nechal až do fáze, kdy je návrh plánu omezení provozování dráhy projednáván Úřadem, vede pouze k prodlužování řízení o schválení RPV 2025.

71. Úřad rovněž dospěl k závěru, že k omezení provozování dráhy dojde na dobu nezbytně nutnou, když se jedná o dobu nepřevyšující výluky v porovnatelném rozsahu a zároveň o dobu obdobně dlouhou, kterou žadatel potřeboval k opravě jiného úseku na téže trati, který byl téměř totožně dlouhý jako úsek dotčený předmětnou výlukou. Úřad rovněž dospěl k závěru, že dojde k omezení provozování dráhy v nezbytně nutném rozsahu, protože jak bylo uvedeno výše, předmětný úsek není způsobilý k provozování drážní dopravy pro špatný technický stav dráhy a vyžaduje provádění rozsáhlých opravných a stavebních činností dle ustanovení § 23b odst. 1 zákona o dráhách. Úřad dále shledal, že změna plánu omezení provozování dráhy obsahuje veškeré náležitosti stanovené v ustanovení § 23b odst. 3 zákona o dráhách, když žadatel vymezil, konkrétní termíny zahájení a ukončení konání jednotlivých výluk, jejich důvodu a předpokládaného rozsahu omezení provozování drážní dopravy na dráze (jak je vidět detailněji v bodě 63 tohoto rozhodnutí).
72. Úřad tak dospěl k závěru, že žádost žadatele v rozsahu výluky č. V-007721/23 s místem vyloučení: Krupka město – Oldřichov u Duchcova, včetně dopraven D3 Krupka, Teplice lesní brána splňuje požadavky ustanovení § 23b zákona o dráhách pro schválení plánu omezení provozování dráhy.

## **VI. Závěr**

73. Vzhledem k výše uvedenému Úřad dospěl k závěru, že RPV 2025 v rozsahu uvedeném ve výroku I. rozhodnutí je třeba schválit, protože žadatel splnil své zákonné podmínky tím, že RPV 2025 s dotčenými subjekty ve smyslu § 23b odst. 4 zákona o dráhách projednal, když relevantní námitky dotčených subjektů dle zápisu z porady dostatečně vypořádal, přičemž s ohledem na povahu jednotlivých staveb omezil provozování dráhy v nezbytném rozsahu a na nezbytnou dobu. V rámci předkládání RPV 2025 Úřadu ke schválení pak postupoval v souladu s § 23b odst. 5 zákona o dráhách.
74. Co se týče RPV 2025 v rozsahu uvedeném ve výroku II. tohoto rozhodnutí, kde je v současné době omezeno provozování dráhy ve smyslu ustanovení § 23c odst. 3 zákona o dráhách a kde proto v současnosti neprobíhá provoz na dráze na předmětném úseku, dospěl Úřad k závěru, že je třeba jej schválit, a to s ohledem na skutečnost, že žadatel dodržel zákonné požadavky, protože žadatel splnil své zákonné podmínky tím, že RPV 2025 s dotčenými subjekty ve smyslu § 23b odst. 4 zákona o dráhách projednal, přičemž s ohledem na povahu jednotlivých staveb omezil provozování dráhy v nezbytném rozsahu a na nezbytnou dobu. V rámci předkládání RPV 2025 Úřadu ke schválení pak postupoval v souladu s § 23b odst. 5 zákona o dráhách.

## **POUČENÍ**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení dle § 152 odst. 1 a odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 83 odst. 1 a § 85 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat do 15 dnů od jeho doručení rozklad, o kterém rozhoduje předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Rozklad se podává u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Včas podaný a přípustný rozklad má odkladný účinek.

otisk úředního razítka

JUDr. Petr Solský  
místopředseda

**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, 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
- ARRIVA vlaky s.r.o., Křižíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO: 28955196
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 17000 Praha 7 - Holešovice, IČO: 28196678
- České dráhy, a.s., Nábřeží L.Svobody 1222, PSČ 11015 Praha 1, IČO: 70994226
- Die Länderbahn CZ s.r.o., U Studánky 39/1, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem, IČO: 08342849
- MBM rail s.r.o., Žižkova 595, 55101 Jaroměř, IČO: 25277171
- Zubačka provoz s.r.o., Polubný 806, 468 50 Kořenov, IČO: 17633133
- Středočeský kraj, Zborovská 81/11, 15000 Praha 5
- Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, Sokolovská 100/94, 18600 Praha 8, IČO: 05792291
- Liberecký kraj, U Jezu 642/2a, 46001 Liberec
- KORID LK, spol. s r.o., U Jezu 642/2a, 46001 Liberec, IČO: 27267351
- Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 40001 Ústí nad Labem
- Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1

**Dotčený orgán:**

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

**Vypraveno dne**

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