



Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
Myslíkova 171/31
110 00 Praha 1
www.updi.cz



sp. zn. OPD008/21
oprávněná úřední osoba: Martinková Lucie

č. j. UPDI-0793/21/ML
Praha 10. března 2021

ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) jako orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle ustanovení § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“),

rozhodl

podle ustanovení § 23c odst. 1 a 2 zákona o dráhách

**o návrhu plánu omezení provozování dráhy
v rozsahu uvedeném v příloze 1 tohoto rozhodnutí**

takto:

I. o neschválení části návrhu plánu omezení provozování dráhy

**uvedenému v příloze 1 pod ROV Z-53083 B a ROV Z-53083 B1
v úseku Ústí nad Orlicí - Brandýs nad Orlicí, 2. kolej bez TV,
v době 21:40 až 23:00 a 0:15 až 4:55 hod v nocích v následujících datech:
8./9., 11./12., 12./13., a 17./18. května 2021.**

II. o schválení zbývajících částí návrhu plánu.

Účastníci řízení:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1, IČO:70994234
- ARRIVA vlaky s.r.o., Křížíkova 148/34, 18600 Praha 8, IČO:28955196
- BF Logistics s.r.o., Beranových 65, 19900 Praha 9, IČO:27406911
- Cargo Motion s.r.o., Vinařického 116/15, 70200 Ostrava, IČO:28270304
- CER Slovakia a. s., Mýtna 15, 81107 Bratislava, Slovenská republika, IČO:44616791
- CityRail, a.s., Magistrů 202/16, 14000 Praha 4, IČO:24199010
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 17000 Praha 7, IČO:28196678
- České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO:70994226
- DB Cargo Czechia s.r.o., Hlubinská 1378/36, 70200 Ostrava, IČO:25785419
- HSL - Logistik, s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO:24218367
- IDS CARGO a.s., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO:27820017
- Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO:06661572
- Leo Express Tenders s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO:24848131
- LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o., Dolní 404, 74715 Šilheřovice, IČO:27208028
- METRANS Rail s.r.o., Podleská 926/5, 10400 Praha 10, IČO:26361485

- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., Hornopolská 3314/38, 70200 Ostrava, IČO:47675977
- Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., Žerotínova 1132/34, 13000 Praha 3, IČO:01569236
- RegioJet a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO:28333187
- Retrack Slovakia s. r. o., Seberíniho 1, 82103 Bratislava, Slovenská republika
- RM LINES, a.s., Jednoty 1931, 35601 Sokolov, IČO:27274489
- ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o., Litvínov - Růžodol č.p. 4, 436 70 Litvínov, IČO:64049701
- Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO:66003008
- Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, 53002 Pardubice, IČO:70892822

Odůvodnění:

Úřad obdržel dne **13. ledna 2021** podání právnické osoby **Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 70994234** (dále jen „žadatelka“) označené jako „Žádost o schválení plánu omezení provozování dráhy v režimu 6+“, č. j. 2986/2021-SŽ-GŘ-O12, ve věci schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy **v rozsahu uvedeném v příloze 1.**

Dnem doručení podání, tj. 13. ledna 2021, bylo podle § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“), zahájeno v této věci řízení, které je Úřadem vedeno podle ustanovení § 23c odst. 1 a 2 zákona o dráhách. Úřad následně oznámil pod č. j. UPDI-0122/21/ML ze dne 14. ledna 2021 zahájení řízení všem známým účastníkům.

Odstranění nedostatků podání

Vzhledem k tomu, že přijaté podání neobsahovalo veškeré požadované náležitosti, vyzval Úřad žadatele výzvou č. j. UPDI-0169/21/ML ze dne 26. ledna 2021, aby podání doplnil o informace o druzích dopravy a kritériích, dle nichž rozdělila stávající dopravu pro přetrasování vlaků, rozsahu přetrasování, odebrání a ponechání kapacity a kritéria pro její stanovení. Dále vyzval žadatele, aby doložil, jakým způsobem poskytl informace o plánovaném omezení provozování dráhy dopravcům, projednal omezení s dopravci, nabídl alternativní scénáře, způsob uplatnění požadavku na ponechání mezinárodních tras vlaků a vysvětlil rozdíly mezi plánem omezení provozování dráhy schvalovaným, a plánem s dopravci projednávaným. Současně Úřad požadoval vysvětlení proporcionálního odejmutí, resp. omezení, dříve přidělené kapacity všem dopravcům uvedeným v žádosti. V neposlední řadě Úřad žádal poskytnutí přehledu tras přidělených v rámci Východního a východostředomořského evropského železničního koridoru (RFC 7) a koridoru Rýnsko-dunajského (RFC 9) podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 (dále jen nařízení (EU) č. 913/2010).

Vyjádření Správy železnic

Žadatelka se k výzvě vyjádřila dopisem č. j.: 7574/2021-SŽ-GŘ-O12 ze dne 2. února 2021, v němž uvedla, že k přetrasování nedošlo podle druhu dopravy, nýbrž podle směru dopravy. V rámci směrů byla následně doprava rozdělena podle druhů na osobní regionální, osobní dálkovou a nákladní. K přetrasování dochází v zásadě pro 100 % rozsahu stávající dopravy, a to u směrově vhodné k odklonu. U směrově nevhodné k odklonu, dochází u dopravy osobní regionální k odebrání kapacity, u osobní dálkové a nákladní dopravy ke změně časových poloh a spojování vlaků. Dále žadatelka uvedla, že žádná doprava by neměla být krácena nad rámec uvedených kritérií, takže není nutno přistoupit ke krácení podle dopravců ve stejném poměru a text v zápisu již není aktuální. K projednání s dopravci dochází kontinuálně od 16. 12. 2020 přičemž informace o plánovaném omezení a alternativní scénáře dopravcům byly poskytnuty a nabídnuty.

Požadavek bodu 4 přílohy 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 (EU) 2017/2075“) je podmíněn pouze v případě je-li to možné, takže na jeho splnění nelze trvat. Jeho splnění v tomto případě není reálně možné. Při tomto omezení nejde s ohledem na kompenzace dle § 36 odst. 2 zákona o dráhách, o změnu jízdního řádu, jak výslovně zmiňuje text Rozhodnutí (EU) 2017/2075, takže Úřadem požadovaná striktní aplikace přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 není možná. Úřad není oprávněn doporučující požadavek považovat za povinnost. Žadatelka uvádí, že k žádnému rozšíření omezení nedošlo a Úřad si pouze špatně interpretuje příloženou tabulku - Přehled projednaných výluk v režimu 6+. Žadatelka uvedla přehled dat, kdy dojde k úplnému přerušení provozu. Žadatelka nemůže sdělit trasy přidělené podle nařízení (EU) č. 913/2010, jelikož je nepřidělují a hospodaří s nimi koridorové OSS.

Odstranění nedostatků podání II

Vzhledem k tomu, že z vyjádření žadatelky nebyl zřejmý skutečný stav věci pro vydání rozhodnutí, vyzval ji Úřad druhou výzvou (č. j. UPDI-0363/21/ZA ze dne 4. 2. 2021) o doložení projednání omezení provozování dráhy v nočních hodinách v termínech 8./9., 11./12., 12./13., 17./18. a 28./29. 5. 2021.

Současně Úřad upozornil na kolizi s omezeními způsobujícími přerušení provozu v měsících červen – listopad, které je součástí správního řízení ve věci schvalování plánu omezení provozování dráhy na druhou polovinu roku 2021 (řízení vedeno pod sp. zn. OPD002/21, položka 11 výlukové rameno 501, V-019443/20) a na překrývání těchto plánů ve stejném období a ve stejném místě. Dále Úřad žádal vysvětlení, na základě čeho žadatelka usoudila, že ke zrušení tras přidělených podle nařízení (EU) č. 913/2010 při výlukách nedojde, přestože údaje o těchto trasách nemá k dispozici.

Zároveň Úřad dopisy č.j. UPDI-0362/21/ND a č.j. UPDI-0362/21/ND ze dne 5. 2. 2021 zažádal kontaktní místa pro žádosti o přidělení kapacity infrastruktury Východního a východostředomořského (RFC 7) a Rýnsko-dunajského (RFC 9) evropského železničního koridoru o přehled přidělených tras. Za RFC 7 dostal přehled přidělených tras ještě téhož dne, za RFC 9 zaslala přehled tras sama žadatelka dopisem č. j. 11953/2021-SŽ-GR-O16 ze dne 17. února 2021 s tím, že roli jediného kontaktního místa v roce 2020, kdy k přidělení těchto tras došlo, vykonávala sama žadatelka, Správa železnic, státní organizace.

Vyjádření Správy železnic II

Žadatelka se k druhé výzvě vyjádřila dopisem č. j.: 10706/2021-SŽ-GR-O12 ze dne 11. února 2021 v němž uvedla, že k žádnému rozšíření omezení nedošlo, jelikož v termínech 8./9., 11./12., 12./13., 17./18. se výluka konat nebude, což je i patrné z projednání s dopravci dne 26. 11. 2020 a uvedeno i v zápise z měsíční výlukové porady č. j. 84831/2020-SŽ-GR-O12. Noční omezení v termínu 28./29. 5. projednáno bylo. Vývoj jednotlivých technologických postupů je natolik dynamický, že ke změnám jednotlivých stavebních postupů dochází takřka na denní bázi a došlo zde k zúžení projednaného omezení provozování dráhy, a to ke zrušení jednoho nočního zastaveného provozu čímž je předmětná noc z 28. na 29. 5. 2021.

Co se týká uváděné kolize přerušených provozů v měsících červen – listopad v plánu omezení provozování dráhy na druhou polovinu roku 2021 jsou vyfiltrovány pouze omezení začínající po 1. 7. 2021.

Trasy dle nařízení (EU) č. 913/2010 jsou vloženy do jízdních řádů a jako s takovými je pak s nimi nakládáno při tvorbě výlukových opatření. Vzhledem k tomu, že ve výlukových opatřeních nenavrhuje žadatelka žádné trase odejmutí kapacity bez náhrady, nejsou dotčeny ani tyto trasy.

Námítky účastníků

K omezením vnesli námítky následující účastníci řízení, dopravci (dále jen společnosti):

- BF Logistics s.r.o., Beranových 65, 19900 Praha 9, IČO:27406911 dopisem PO – ze dne 4. 2. 2021
- CityRail, a.s., Magistrů 202/16, 14000 Praha 4, IČO:24199010 dopisem 17/2021 z 18. 1. 2021 (dále jen CR).
- ORLEN Unipetrol doprava, s.r.o., Litvínov - Růžodol č.p. 4, 436 70 Litvínov, IČO:64049701, dopisem ze dne 4. 2. 2021
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 17000 Praha 7, IČO:28196678, dopisem 0057/2021/O25 ze dne 18. 2. 2021.

Společnosti zaslaly v příloze dopis Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ, z.s., Podleská 926/5, 104 00 Praha 10 ze dne 2. 2. 2021 jako svoje námítky, jelikož toto sdružení není účastníkem řízení.

V písemnostech společnosti zdůrazňují, že si uvědomují nutnost provedení předmětných výluk a nehodlají jim bránit, či je oddalovat. Současně ale upozorňují, že doposud neobdržely pro výše uvedené kombinace výluk (zastavený provoz během jednokolejného provozu) výlukový nákresný jízdní řád. Dopady těchto výluk na provoz jsou natolik zásadní, že požadavek na předložení výlukového jízdního řádu před schválením výluk Úřadem lze bez ohledu na § 21a odst. 1 vyhl. č. 173/1995 Sb. považovat za opodstatněný. Dopravci před schválením omezení provozování dráhy takového rozsahu potřebují znát podrobné postupy pro reorganizaci kapacity dráhy, a to při respektování Rozhodnutí (EU) 2017/2075, zejm. odst. 17 a nařízení (EU) č. 913/2010, zejm. čl. 14. Společnosti požadují, aby se i při výlukách se zastaveným provozem zohlednil poměr denních tras osobní/nákladní dopravy 60%/40 %, který dle jejich názoru maximálně zamezuje negativním dopadům na všechny dotčené dopravce.

CR, kromě výše uvedeného napadá i nesprávnosti uvedené v žádosti Správy železnic o schválení plánu a požaduje prověření stavu věci Úřadem. Dle jejího tvrzení předložený návrh výlukových opatření v rozporu s informacemi v žádosti počítá se zrušením tras nákladní dopravy dle nařízení (EU) č. 913/2010.

Plán výluk projednávaný dne 16. 12. 2020 byl dne 7. 1. 2021 společně dopravci prostřednictvím sdružení ŽESNAD.CZ odmítnut jako nereálný, a níže uvedené uplatňované připomínky CR pod č. j.: 2/2021 ze dne 5. 1. 2021 nebyly doposud řádně vypořádány. CR v nich uvedla, že není jasný způsob řešení dopravy vlaků vezoucích zásilky s překročenou ložnou mírou (PLM), jelikož odklonové tratě přes Brno a Havlíčkův Brod ani přes Žamberk jízdu vlaků s PLM neumožňuje. Celkově se jedná o 2 vlaky tedy 4 ad hoc trasy týdně. Neumožnění těchto přeprav bude mít za následek jejich náhradu jiným druhem dopravy. Možnosti přepravy pouze za situace odřeknutí pravidelných tras s ohledem na jejich plánování ve více než týdenním předstihu nelze, proto je nutno ponechat rezervní trasy, a to alespoň 1x za hodinu v obou směrech.

CR dále namítala, že navrhované řešení je zcela kapacitně nedostatečné, a to i při využití odklonových tras. Tyto odklonové trasy po tratích 513 a 315 nebo přes území Polska a Německa svými technickými parametry požadavkům nákladní dopravy nevyhovují a jejich použití přinese dopravcům enormně zvýšené náklady. CR argumentovala, že SŽ zdaleka nevyužila možnost spojování vlaků podle § 23b odst. 5 zákona o dráhách.

ORLEN Unipetrol doprava, s.r.o. rovněž uvádí informaci, že od 1. 2. 2021 došlo ke změně obchodní firmy a že původní firma Unipetrol doprava, s.r.o. je nahrazena novým zněním ORLEN Unipetrol doprava, s.r.o. s tím, že ostatní údaje zůstávají v platnosti.

Odstranění nedostatků podání III

Vzhledem k tomu, že stále přetrvávaly některé nejasnosti, vyzval Úřad žadatelku třetí výzvou (č. j.: UPDI-0525/21/ZA ze dne 18. 2. 2021) k uvedení konkrétních údajů o počtech tras v úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí, týkajících se souběhu výluk s následkem úplného přerušování

v nočních hodinách. Úřad požadoval sdělení počtů tras mimo konání souvisejících výluk, odebraných tras regionální dopravy, počtů tras s využitím spojování vlaků, počtů odkloněných tras, počtů ponechaných tras osobní a nákladní dopravy. Dále si vyžádal specifikaci dopravy vhodné k odklonění, dokladů o projednání a přijatých opatření pro minimalizaci dopadů změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců.

Vyjádření Správy železnic III

Žadatelka se k třetí výzvě vyjádřila dopisem č. j.: 12888/2021-SŽ-GŘ-O12 ze dne 22. února 2021, v němž uvedla, že připravovaná výluková opatření nenavrhují žádné trase odejmutí kapacity bez náhrady. Uvedla také, že návrh výlukového jízdního řádu pro zastavené provozy předloží dopravcům do konce února. V rámci výlukových opatření bude dopravcům předložen návrh výlukového jízdního řádu, který bude mít poměr denních tras osobní/nákladní dopravy 61 %/39 % (tedy 134 tras osobní dopravy, 85 tras nákladní dopravy). Z aktuálně platných dat nevyplývá, že by byl kdokoliv omezen nad přiměřenou míru. Nákladní doprava, na rozdíl od osobní, není nucena se žádných tras vzdávat – všechny vlaky budou moci projet buď přes výlukový úsek, nebo odklonem.

K námitkám společnosti CR žadatelka uvádí, že dne 16. 12. 2021 se projednával koncept, ze kterého byl následně zpracován návrh výlukového jízdního řádu, ten byl dopravcům předložen dne 12. 2. 2021. Správa železnic přijala a představila výluková opatření pro noční zastavené provozy, při jejichž uplatnění nebude v nákladní dopravě odejmuta kapacita bez poskytnutí náhradní trasy. Zpracované materiály byly zveřejněny na webových stránkách žadatelky, v novinkách na portálu provozovatele dráhy. Jednotliví dopravci se k nim mohli vyjadřovat do 8. 1. 2021 a žadatelka se snažila k těmto podnětům přihlédnout při tvorbě návrhů výlukových jízdních řádů. Připomínky společnosti CR k zásilkám s překročenou ložnou mírou (PLM) byly mimo jiné vypořádány zveřejněním návrhu Pokynu provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy - Provozní opatření k zajištění přípravní a postrkové služby na trati Brno-Maloměřice – Kutná Hora hl.n. dne 9. 2. 2021. Požadavek CR na ponechání rezervních tras pro vlaky v režimu ad hoc je nereálný a nezákonný. Stejně tak nemá dopravce právní nárok na trasu vlaku s PLM.

Společnosti CR nebyly ze strany Správy železnic nabízeny odklonové trasy přes území Polska nebo Německa. Odklonové trasy po tratích 513 a 315 jsou technicky možné za přijetí určitých dopravních opatření i s PLM. K argumentu spojování vlaků uvádí, že Správa železnic této možnosti využila v maximální míře.

Vliv na trasy vlaků:

- celkem bylo přiděleno 156 nákladních tras
- celkem bylo přiděleno 249 tras vlaků osobní dopravy; z toho 50 regionálních a 199 dálkových.
- 48 tras vlaků regionální dopravy bude odebráno a nahrazeno náhradní autobusovou dopravou
- průjezd výlukovým úsekem pro 138 tras osobní dopravy (dvojice spojených vlaků jsou technicky jedna trasa).
- průjezd výlukovým úsekem pro 109 tras nákladní dopravy (těch, které nejsou směrově vhodné pro odklonění na trať přes Havlíčkův Brod).
- zbývá volná kapacita cca 35 tras, s využitelností pro provedení 17 nákladních vlaků spadajících do času nočního zastaveného provozu.

Za směrově vhodnou část dopravy k odklonu je považována ta, která je tranzitní mezi Brnem a Kolínem a nácestné stanice mezi Brnem, Českou Třebovou a Kolínem neobsluhuje buď vůbec (nákladní doprava), nebo je schopna tuto obsluhu bez větších ztrát převést na jinou část železniční dopravy (toto se týká zejména osobní dopravy, kdy obsluha např. Pardubic tranzitními vlaky Praha – Brno může být bez větších ztrát převedena na ostatní vlaky osobní dopravy).

Ve věci dokladů o projednání žadatelka odkazuje na Zápis z konferenční měsíční výlukové porady pro tvorbu střednědobých plánů výluk na měsíce leden, únor a březen 2021, ze dne 8. 12. 2020, 84831/2020-SŽ-GŘ-O12, kterým Úřad disponuje.

Správa železnic k požadavku na doložení přijatých opatření uvádí, že mimo jiné v souvislosti s rozsáhlou plánovanou výlukovou činností v úseku Brno-Maloměřice – Česká Třebová – Kolín a vzhledem k náročným sklonovým poměrům zajistila veřejnou přípravní a postrkovou službu (dále jen „VPS“) pro odklonovou vozbu tranzitních nákladních vlaků po trati Brno-Maloměřice – Havlíčkův Brod – Kutná Hora hl.n. Tím bude umožněna vozba i nákladních vlaků, u kterých je nezbytné z hlediska stanoveného normativu hmotnosti použití VPS, a to z důvodů maximální využitelnosti a minimalizace dopadů do kapacity dráhy. Přepravy PLM budou dle výsledků dosavadního prověření při stanovených omezeních umožněny po trati č. 513 Týniště nad Orlicí – Doudleby nad Orlicí – Letohrad – Ústí nad Orlicí a trati č. 315 Brno-Maloměřice – Brno-Slatina – Holubice – Nezamyslice – Přerov.

Po dobu vozby odklonových vlaků bude mimořádně na dotčených odklonových tratích upravena největší povolená délka vlaku při využití institutu mimořádné největší povolené délky vlaku a za stanovených podmínek zde bude umožněn i provoz vozů se zatížením traťové třídy D. Správa železnic předpokládá i zkrácení celkového omezení při nočních zastavených provozech.

Ve věci odebrání tras dle nařízení (EU) č. 913/2010 žadatelka uvádí, že na odklon všech tranzitních nákladních vlaků mezi Brnem a Kolínem (a vice versa) upozorňovala dopravce na všech jednáních, předcházejících zveřejnění návrhu výlukového jízdního řádu. Navíc dle Správy železnic odklon není zrušením trasy ve smyslu čl. 14 odst. 8 nařízení (EU) č. 913/2010.

Dne 24. února 2021 vydal Úřad usnesení o ukončení dokazování pod č. j. UPDI-0633/21/ZA, ve kterém stanovil všem účastníkům řízení lhůtu, ve které mají možnost vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí ve smyslu ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu. Této možnosti v dané lhůtě žádný z účastníků řízení nevyužil.

K jednotlivým námitkám a zjištěním

Neprojednání některých omezení a jejich kolize

Ke zjištění, že některá omezení nebyla projednána, Úřad konstatuje, že sama žadatelka v odpovědi na druhou výzvu uvádí, že v termínech 8./9., 11./12., 12./13., 17./18.5. se výluka konat nebude, a dokládá to z projednání s dopravci dne 26. 11. 2020 a uvedení v zápise č. j. 84831/2020-SŽ-GŘ-O12. Jelikož tyto výluky přes výše zmíněné tvrzení byly do návrhu plánu zaneseny, ale projednány nebyly, nebyly splněny podmínky § 23b odst. 3 zákona o dráhách a Úřad rozhodl o neschválení plánu v jejich rozsahu.

Ke zjištění kolize Úřad konstatuje, že žadatelka dopisem č.j.: 9297/2021-SŽ-GŘ-O12 ze dne 5. února 2021 zažádala o zúžení předmětu řízení vedeného pod sp. zn. OPD002/21 a vyjmutí položky 11 z výlukového ramene 501, č. výluky V-019443/20. Tím byla zjištěná kolize odstraněna.

Zachování mezinárodních tras

Úřad souhlasí, že splnění požadavku bodu 4 přílohy rozhodnutí (EU) 2017/2075 je podmíněno pouze tím, že je to možné. To však neznamená, že na něm nelze trvat. Úřad nesouhlasí s žadatelkou, že v tomto případě to reálně možné není. Zachování tras se týká všech následujících postupů, tedy nejen tvorby jízdního řádu, ale i reorganizace kapacity při omezení provozování dráhy. Dle názoru Úřadu zachování těchto tras je možné vždy, pokud nedojde k úplnému přerušení provozu, nebo pokud zbylá kapacita pro ostatní druhy dopravy nezpůsobí nepřiměřené nepříznivé dopady změn na dopravce v ostatních druzích dopravy. V tomto případě žadatelka sice tvrdila, že požadavek bodu 4

přílohy Rozhodnutí (EU) 2017/2075 dodržet nemusí, ale fakticky tyto trasy při použití odklonů zachovala.

Dodržení podmínek nařízení (EU) č. 913/2010

Úřad se ztotožňuje s námitkou společností, že omezit provozování dráhy je možné pouze při respektování nařízení (EU) č. 913/2010, zejm. čl. 14. Podle odst. 8 tohoto článku nesmí být vlaková trasa přidělená nákladnímu vlaku zrušena ve lhůtě kratší než 2 měsíce před jízdou vlaku, nedá-li dotyčný žadatel s tímto zrušením svůj souhlas. Společnosti namítají, že při zrušení trasy v rozporu s čl. 14 odst. 8 nařízení (EU) č. 913/2010 nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopavy u jednotlivých dopravců přesáhnou přiměřenou míru. V tom případě pak nebudou splněny podmínky § 23b odst. 5 zákona o dráhách, za kterých lze navrhnout rozsah změn a omezení i bez dohody s dopravci. Ke zrušení trasy může dojít teprve až na základě pravomocného rozhodnutí Úřadu o schválení plánu omezení provozování dráhy. Předem projednávaný rozsah omezení nelze považovat za zrušení trasy dříve, než dva měsíce před jízdou vlaku.

Úřad nesouhlasí s názorem žadatelky, že v tomto případě uvažovaný odklon není zrušením trasy ve smyslu čl. 14 odst. 8 nařízení (EU) č. 913/2010. Jednotlivé předem plánované vlakové trasy jsou definovány po konkrétních traťových úsecích jednotlivých koridorů a jejich odklonění je dle názoru Úřadu jejich zrušení ve smyslu zmiňovaného odst. 8. Žádný z dopravců však nenamítal, že by mu tyto trasy byly zrušeny bez jeho souhlasu, navíc opatření přijatá žadatelkou případné následky na dopravce značně eliminují. Proto zde Úřad neshledal porušení nařízení (EU) č. 913/2010, které by mohlo vést k nesplnění podmínky § 23b odst. 5 zákona o dráhách.

Respektování Rozhodnutí (EU) 2017/2075

Žadatelka s ohledem na bod 17 Rozhodnutí (EU) 2017/2075 rozdělila dopravu na druhy podle možností jejich přesměrování. Za směrově vhodnou část dopravy k odklonu považuje tu, která je tranzitní mezi Brnem a Kolínem, nebo je schopna tuto obsluhu bez větších ztrát převést na jinou část železniční dopravy. Dopravu, kterou přesměrovat nelze, rozdělila na osobní regionální a dálkovou a nákladní. Osobní doprava regionální byla fakticky zastavena, zachována byla doprava v poměru denních tras osobní/nákladní dopravy 61%/39%. Dle názoru Úřadu podmínky bodu 17 Rozhodnutí (EU) 2017/2075 splněny byly. Žadatelka uvedla, že veškeré informace pro dopravce požadované v bodu 16 Rozhodnutí (EU) 2017/2075 byly dopravcům poskytnuty, jakmile byly k dispozici. Současně uvedla, že vzhledem k neočekávaným změnám nebylo možné dopravce informovat v termínech stanovených v Rozhodnutí (EU) 2017/2075. Úřad neshledal porušení Rozhodnutí (EU) 2017/2075, které by mohlo vést k nesplnění podmínky § 23b odst. 5 zákona o dráhách. K požadavkům společností, na rozdělení nákladní a osobní dopravy v určitém poměru a na podmínění schválení plánu omezení vydáním návrhu výlukového jízdního řádu Úřad konstatuje, že v takovéto konkrétní podobě nemají oporu v právních předpisech. Lze však požadovat zohlednění vlivu na jednotlivé druhy dopravy a předběžné přidělení zbývající kapacity jednotlivým druhům železniční dopravy bodu 17 Rozhodnutí (EU) 2017/2075, což nakonec žadatelka doložila.

Námítky CR

Úřad konstatuje, že vzhledem k vzájemným jednáním mezi žadatelkou a CR došlo ke změně podmínek pro vedení odklonových tras, takže její námítky se staly bezpředmětnými. CR nemá přidělenou žádnou trasu podle nařízení (EU) č. 913/2010 a v organizaci drážní dopravy došlo v průběhu řízení k posunu ve prospěch nákladní dopravy. Úřad zde souhlasí s žadatelkou, že dopravce nemá právní nárok na trasu vlaku s PLM a že ponechání rezervní kapacity pro ad-hoc trasy by nebylo v souladu s právními předpisy. Přesto žadatelka navrhla možnost odklonu vlaků s PLM. K námitce nedostatečné kapacity a nevyhovujících technických parametrů odklonových tras pro požadavky nákladní dopravy Úřad uvádí, že žadatelka přijala opatření k jejich vylepšení, např. navýšení maximální délky vlaku. Stejně tak žadatelka doložila, že využila možnost spojování vlaků podle § 23b odst. 5 zákona o dráhách.

U některých omezení nebylo doloženo projednání s dotčenými účastníky, proto nejsou splněny požadavky ustanovení § 23b zákona o dráhách a Úřad rozhodl ve výroku č. I. o jejich neschválení.

Po shromáždění všech podkladů má Úřad za to, že již nelze pochybovat o skutečnosti, že u omezení uvedených ve výroku č. II. k omezení provozování dráhy dojde na dobu nezbytně nutnou, v nezbytně nutném rozsahu z důvodů uvedených v ustanovení § 23b odst. 1 zákona o dráhách. Úřad dále shledal, že návrh plánu omezení provozování dráhy v rozsahu uvedeném ve výroku č. II obsahuje veškeré náležitosti stanovené v ustanovení § 23b odst. 3 zákona o dráhách. Provozovatel dráhy doložil projednání omezení provozování dráhy s dotčenými dopravci, dotčenými kraji a s Ministerstvem dopravy na celostátní výlukové poradě v Praze dne 26. 11. 2020 konané konferenční formou a dále na konferenční měsíční výlukové poradě pro tvorbu střednědobých plánů výluk na měsíce leden, únor a březen 2021, jak je doloženo v zápise ze dne 8. 12. 2020, 84831/2020-SŽ-GŘ-O12. V průběhu řízení došlo i ke změnám ve prospěch dopravců, které dokládají, že k jednáním dochází ještě průběžně.

Protože jsou splněny požadavky ustanovení § 23b zákona o dráhách pro schválení omezení specifikovaných ve výroku č. II. návrhu plánu omezení provozování dráhy nebo její části, rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. II. tohoto rozhodnutí.

Okruh účastníků řízení byl stanoven v souladu s ustanovením § 27 správního řádu.

Úřad v souladu s ustanovením § 4 odst. 2 správního řádu poskytl účastníkům řízení poučení o jejich základních procesních právech a povinnostech. Ze strany účastníků řízení nedošlo k podání námítky podjatosti úřední osoby, ani k jiným návrhům v rámci správního řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí má podle ustanovení § 83 odst. 1 správního řádu účastník řízení právo podat rozklad ve lhůtě do 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po dni, kdy bylo rozhodnutí oznámeno. O podaném rozkladu rozhoduje předseda Úřadu. Rozklad se podává k předsedovi Úřadu, a to prostřednictvím Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, se sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1.

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

Přílohy:

Příloha 1: Přehled projednaných výluk v režimu 6+

Příloha 2: Vysvětlivky zkratk

Rozdělovník

Účastníci řízení:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1, IČO:70994234
- ARRIVA vlaky s.r.o., Křížíkova 148/34, 18600 Praha 8, IČO:28955196
- BF Logistics s.r.o., Beranových 65, 19900 Praha 9, IČO:27406911

- Cargo Motion s.r.o., Vinařického 116/15, 70200 Ostrava, IČO:28270304
- CER Slovakia a. s., Mýtna 15, 81107 Bratislava, Slovenská republika, IČO:44616791
- CityRail, a.s., Magistrů 202/16, 14000 Praha 4, IČO:24199010
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 17000 Praha 7, IČO:28196678
- České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO:70994226
- DB Cargo Czechia s.r.o., Hlubinská 1378/36, 70200 Ostrava, IČO:25785419
- HSL - Logistik, s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO:24218367
- IDS CARGO a.s., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO:27820017
- Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO:06661572
- Leo Express Tenders s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO:24848131
- LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o., Dolní 404, 74715 Šilheřovice, IČO:27208028
- METRANS Rail s.r.o., Podleská 926/5, 10400 Praha 10, IČO:26361485
- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., Hornopolní 3314/38, 70200 Ostrava, IČO:47675977
- Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., Žerotínova 1132/34, 13000 Praha 3, IČO:01569236
- RegioJet a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO:28333187
- Retrack Slovakia s. r. o., Seberíniho 1, 82103 Bratislava, Slovenská republika
- RM LINES, a.s., Jednoty 1931, 35601 Sokolov, IČO:27274489
- ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o., Litvínov - Růžodol č.p. 4, 436 70 Litvínov, IČO:64049701
- Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO:66003008
- Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, 53002 Pardubice, IČO:70892822

Dotčený orgán:

- Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 11000 Praha 2, IČO:61379425