



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ludmily Sandnerové a soudkyně Mgr. Ivety Postulkové a JUDr. Petry Kamínkové ve věci

žalobkyně: **ČD Cargo, a.s.**, IČ: 28196678
sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7
zastoupena advokátem Mgr. Miloslavem Strnadem
sídlem Jugoslávská 620/29, 120 00 Praha 2

proti
žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**
sídlem tř. Kpt. Jaroše 1926/7, 602 00 Brno

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 13. 2. 2023 č. j. UPDI-0508/23/KP,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalobkyně se podanou žalobou domáhá zrušení shora označeného rozhodnutí, jímž předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále též „*předseda ÚPDI*“) potvrdil rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále též „*ÚPDI*“) ze dne 13. 1. 2023 č. j. UPDI-0184/23/PP2 (dále též „*rozhodnutí ÚPDI*“). Tímto rozhodnutím ÚPDI uznal žalobkyni vinnou čtyřmi přestupky podle § 51 odst. 6 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále též „*ZoD*“), za které jí podle § 51 odst. 10 písm. d) ZoD ve spojení s § 41 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, uložil úhrnnou pokutu ve výši 20 000 Kč, a kterých se dopustila tím, že:
 - a) jako provozovatelka veřejně nepřístupné vlečky *Terminal Brno*, úřední povolení ev. č. ÚP/2011/4512, v zákonem stanovené lhůtě, která marně uplynula dne 15. 2. 2020, nesdělila ÚPDI, že jde o vlečku, jejíž užití je povinná umožnit způsobem podle § 22a odst. 3 písm. b) ZoD, tj. za účelem přístupu k zařízení služeb, neboť vlečka napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb; tedy v rozporu s § 22a odst. 5 ZoD ve spojení s přechodným ustanovením čl. II bodu 2 zákona č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších

(K.ř. č. 1 – rozsudek)

Shodu s prvopisem potvrzuje M. P.

předpisů, a další související zákony (dále též „*zákon č. 367/2019 Sb.*“), nesplnila svou oznamovací povinnost v zákonem stanovené lhůtě,

- b) jako provozovatelka veřejně nepřístupných vleček *Pila Paskov*, úřední povolení ev. č. ÚP/2019/5325, a *Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ*, úřední povolení ev. č. ÚP/2012/4696, v zákonem stanovené lhůtě, která marně uplynula dne 15. 2. 2020, nesdělila ÚPDI, že jde o vlečky, jejichž užití je povinna umožnit způsobem podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD, neboť vlečky zajišťují přístup k manipulačním místům, a jejichž provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky; tedy v rozporu s § 22a odst. 5 ZoD ve spojení s přechodným ustanovením čl. II bodu 2 zákona č. 367/2019 Sb., nesplnila své oznamovací povinnosti v zákonem stanovené lhůtě,
 - c) jako provozovatelka veřejně nepřístupné vlečky *Bobumín terminál*, úřední povolení ev. č. ÚP/2018/5214, v zákonem stanovené lhůtě, která marně uplynula dne 15. 2. 2020, nesdělila ÚPDI, že jde o vlečku, jejíž užití je povinna umožnit způsobem podle § 22a odst. 3 písm. b), c) ZoD, tj. za účelem přístupu k zařízení služeb, neboť vlečka napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb a také zajišťuje přístup k manipulačním místům, jejichž provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky; tedy v rozporu s § 22a odst. 5 ZoD ve spojení s přechodným ustanovením čl. II bodu 2 zákona č. 367/2019 Sb., nesplnila svou oznamovací povinnost v zákonem stanovené lhůtě.
2. S účinností od 1. 1. 2024 působnost původního žalovaného ÚPDI přešla podle přechodných ustanovení Čl.X bodu 1., 2. zákona č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, na nyní žalovaný Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Soud proto nadále jednal s tímto úřadem jako se žalovaným. Pro určení místní příslušnosti soudu byly rozhodné okolnosti, které zde byly v době zahájení řízení, pozdější změny ohledně žalovaného neměly vliv na místní příslušnost soudu (viz usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 10. 2007 č. j. Nad 13/2007-39).
 3. Proti napadenému rozhodnutí brojí žalobkyně podanou žalobou.
 4. V *prvním žalobním bodu* žalobkyně namítá, že vlečky označené *Terminal Brno*, *Pila Paskov*, *Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ* a *Bobumín terminál* (dále též souhrnně „*vlečky*“) nespádají pod definici § 22a odst. 3 ZoD, tudíž oznamovací povinnost podle § 22a odst. 5 ZoD se na ni nevztahuje. Nesouhlasí s ÚPDI, že vlečky jsou veřejně nepřístupné a že jejich provozovatel je povinen umožnit dopravci jejich užití za účelem přístupu k zařízení služeb. Vlečky jsou soukromé, žádná z nich nespadá pod ust. § 22a odst. 3 písm. c) ZoD, neboť podle Čl. 2 odst. 3 písm. d) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. 11. 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále též „*Směrnice*“) vlečky mají jediného vlastníka koncového zařízení i nezbytné infrastruktury a slouží k využití pouze vlastníkov k nakládce a vykládce vozových zásilek, a k provozování vlastní drážní dopravy, ale nejsou součástí železniční infrastruktury ve smyslu Směrnice. Ani koncová zařízení na vlečkách nemohou sloužit více koncovým uživatelům, jen vlastníku. Žalobkyně odkazuje na námitky uplatněné proti kontrolním zjištěním a uvádí, že vlečka *Terminal Brno* je soukromá, její vlastník a provozovatel nákladního terminálu a mobilního zařízení určeného k překládce, je společnost vlastněná mimo jiné i skupinami žalobkyně, vlečka je určena výhradně k soukromé obsluze svých akcionářů, tedy i žalobkyně. Terminál nacházející se na vlečce není veřejným překladištěm, kapacitně postačuje pouze pro podnikatelské potřeby svých akcionářů. Nejedná se o zařízení služeb ve smyslu ZoD. Vlečky *Pila Paskov* i *Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ* jsou též soukromé a určené výhradně pro potřeby svých vlastníků, obsluhuje je žalobkyně formou outsourcingu výhradně podle potřeb a pokynů vlastníků. Vlečka *Bobumín terminál* je taktéž soukromá ve vlastnictví žalobkyně, která vlastní i manipulační místa na vlečce a slouží výhradně pro potřeby koncového uživatele, tj. koncového zákazníka, není proto veřejně přístupná. Zařízení umístěná na vlečce nejsou technicky způsobilá být zařízením služeb a nemají zásadní význam pro poskytování dopravních služeb.
 5. Podle žalobkyně by vlečky ve smyslu odst. 12 preambule Směrnice neměly podléhat povinností podle Směrnice. Výklad žalovaného je rozporný se Směrnicí i s § 22a odst. 3 ZoD, a dopadá na

situace, kdy existuje koncové zařízení, jehož vlastník (provozovatel) by rád využíval služby dopravců jako 3. osob, avšak nemůže, protože jediná přístupová cesta k jeho zařízení vede přes neveřejnou vlečku, kterou ovládá diskriminující vlastník (provozovatel), který se rozhodl, že ke koncovému zařízení nikoho nepustí a neumožní jeho vlastníkovu podnikat. Takovému škodícímu vlastníku neveřejné vlečky pak příkazuje, aby nejednal diskriminačně a koncové zařízení umožnil užít i dalšímu dopravci. To však není případ žádné vlečky žalobkyně. V dané věci vlastník koncového zařízení, který vlečku vlastní či provozuje, využívá ji pouze pro své účely. V projednávaném případě je smluvně zajištěno postavení provozovatele vleček jakožto příkazníka, vázaného pokyny vlastníka vlečky a nenacházejícího se v autonomním postavení uživatele věci, nezávislého na jejím vlastníkovu při uzavírání smluv s provozovatelem drážní dopravy. Je vyloučeno, aby žalobkyně jako provozovatel jakékoli z vleček bránila vlastníkům v přístupu k nim, či jim jej dokonce odeprala, když právě pro vlastníky vlečky provozuje a pobírá za to od nich odměnu. Veřejná moc tak vstupuje do ryze soukromoprávních vztahů a chrání vlastníka buď před sebou samým, nebo vlastníka před osobou, které vlastník smluvně svěřil provozování vlečky. ÚPDI absurdně zasahuje s odůvodněním potřeby ochrany vlastníka před jeho autonomně zvoleným a fungujícím kontraktorem, a přisvojuje si tak pravomoc soukromoprávních soudů. Taková pravomoc správního orgánu neplyne ze ZoD, ani ze Směrnice, a je v rozporu s ústavním pořádkem. Podle žalobkyně měl žalovaný použít eurokonformní výklad § 22a odst. 3 ZoD. EU si neklade za cíl omezovat soukromé vlastnictví zařízení, které nejsou součástí železniční infrastruktury ve smyslu Směrnice. Nediskriminační přístup k soukromým vlečkám má být podle odst. 12 preambule Směrnice zajištěn pouze v případě přístupu k zařízením služeb zásadního významu, případně pokud slouží více než jednomu koncovému uživateli. Při použití nepřímého účinku Směrnice nelze dospět k jinému závěru, než že žádná z vleček žalobkyně nesplňuje podmínky § 22a odst. 3 písm. b) či c) ZoD. Je nerozhodné, zda Směrnice dává možnost vyloučit i další infrastrukturu v soukromém vlastnictví z působnosti národních úprav. Podstatné je, že Směrnice stanoví, že vlečkám žalobkyně nemají být ukládány povinnosti, které jim ÚPDI ukládá s odkazem na národní legislativu.

6. *Ve druhém žalobním bodu* žalobkyně konstatuje, že na vlečkách nejsou umístěna zařízení služeb. Pro posouzení účelového určení zařízení je zásadní, zda se jedná o zařízení služeb ve smyslu ZoD. Směrnice totiž požaduje nediskriminační přístup k železničním přípojkám a vlečkám, jsou-li potřebné k získání přístupu k těm zařízením služeb, která mají zásadní význam pro poskytování dopravních služeb a slouží či mohou sloužit více než jednomu koncovému uživateli. Aby zařízení mohlo být považováno za zařízení služeb, musí mít buď určitou veřejnou povahu, anebo musí být určeno k veřejnému použití. Pokud soukromá zařízení neslouží k provozování drážní dopravy na dráze celostátní či regionální, či na veřejně přístupné vlečce, nejsou součástí železniční infrastruktury ve smyslu Směrnice, a nemohou být tak zařízením služeb ve smyslu ZoD. Zařízení služeb podle ZoD navíc musí být provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb. Podle žalobkyně klade Směrnice při posouzení zařízení služeb důraz na záměr provozovatele a účel, pro který bylo zařízení na vlečce zřízeno. Účelové určení zařízení je zásadní. Odstavec 12 preambule Směrnice provádí čl. 4 odst. 2 písm. c) a čl. 7 odst. 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177, když ze soukromých vleček se považují za relevantní pouze ty, které zajišťují přístup k zařízením služeb se zásadním významem pro poskytování služeb železniční přepravy. Zařízení technicky i kapacitně budované a přizpůsobené pouze k provozu na vlečkách žalobkyně nemohou být zařízením služeb i proto, že nejsou zásadního významu a nijak nemohou ovlivňovat regulaci vozů z pohledu celostátní dopravy.
7. Žalobkyně poukazuje na to, že při posuzování zařízení služeb na vlečkách je nutné zohlednit jejich kapacitu. Provozovatel vleček a zařízení na nich umístěných nemůže být donucen zpřístupňovat svá zařízení externím dopravcům, je nezbytně potřebuje pro provoz vlastního podnikání a nezbývá mu kapacita pro jejich externí využití, aniž by došlo k narušení jeho provozu. Omezená kapacita vlečky hraje roli v povinnosti provozovatele zpřístupnit zařízení dalším dopravcům, což odpovídá analogicky institutu *essential facilities* v soutěžním právu, jehož účelem je ochrana hospodářské soutěže před dominantními subjekty na trhu formou spoluužívání podstatných zařízení na trhu. I v soutěžním

právu je zaručeno vlastnické právo vlastníka nezbytného zařízení tak, že povinnost k poskytnutí zařízení mu nevznikne, pokud spoluužívání není možné z provozních či jiných důvodů, nebo jej po něm nelze spravedlivě požadovat. Za spravedlivý důvod je považováno i přílišné ztížení vlastních možností zařízení užívat či nutnost vynaložit určité náklady pro spoluužívání. Není důvod, proč by se práva a povinnosti subjektů spojená s užíváním zařízení služeb na dráze měla odchylovat od soutěžního práva a být interpretována odlišně. Toto není cílem zákona ani Směrnice, která usiluje právě o spravedlivou hospodářskou soutěž mezi železničními dopravními podniky.

8. Žalobkyně požaduje provést tyto důkazy: námitky uplatněné proti kontrolním zjištěním ze dnů 27. 10. 2021, 12. 1. 2022, 11. 1. 2022 a 21. 1. 2022, rozhodnutí ÚPDI, napadené rozhodnutí, smlouvu o provozování dráhy – vlečky Terminal Brno č. 5FT117001 s dodatky, protokol o státním dozoru ze dne 14. 10. 2021, smlouvu o provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce ze dne 29. 3. 2019 č. 5FT9 82 156, protokol o státním dozoru ze dne 23. 12. 2021, smlouvu o provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce ze dne 1. 10. 2012 č. 5FT2 82 059 s dodatkem, protokol o státním dozoru ze dne 17. 12. 2021, kupní smlouvu č. j. 55361/11-O32 se společností České dráhy, a.s. ze dne 22. 12. 2021, a smlouvu o nájmu č. 9828-2022-O07.
9. ÚPDI (původně žalovaný) v písemném vyjádření navrhl žalobu jako nedůvodnou zamítnout. Odkázal na napadené rozhodnutí s tím, že v něm vypořádal rozkladové námitky žalobkyně, které jsou totožné s nyní uplatněnými. Podle ÚPDI Směrnice v Čl. 13 omezuje soukromé vlastnictví za účelem poskytování služeb souvisejících s provozováním drážní dopravy, odkazuje k tomuto na rozsudek SDEU ze dne 15. 7. 2021 *Latvijas dzelzceļš C-60/20* (dále též „*rozsudek SDEU ve věci C-60/20*“). Definice zařízení služeb je založena na objektivním kritériu, na technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby. V tomto smyslu je třeba vykládat definici zařízení služeb podle § 2 odst. 9 ZoD. Cílem Směrnice je umožnit provozování drážní dopravy a umožnit využívání služeb, které jsou s tím spojeny. Zásadně jde o využívání služeb ve stávajících zařízeních služeb. Fungování železnice je založeno na tom, aby se jednotliví provozovatelé zařízení služeb za podmínek stanovených i unijním právem o svá zařízení služeb podělili s ostatními zájemci. Cílem není ani růst počtu zařízení služeb ani situace, v níž by provozovatelé zařízení služeb subjektivně prohlásili, že tato zařízení zvláště k provozování služeb neurčili. To by v rozporu s cíli Směrnice mohlo vést ke stavu, že by např. v České republice žádná zařízení služeb, tj. subjektivně zvláště určená nebyla. Námitka žalobkyně, že právě subjektivní účelové určení zařízení služeb je stěžejní, není důvodná. Rozhodující je objektivní kritérium.
10. ÚPDI dále uvedl, že členské státy mají podle Čl. 2 odst. 3 písm. d) Směrnice možnost z použití vyloučit železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, která existuje výhradně pro použití vlastníkem infrastruktury pro jeho vlastní nákladní dopravu. Je tedy plně v kompetenci členského státu, zda této možnosti využije či nikoliv. Ponechání takovéto infrastruktury v působnosti Směrnice však uvedený článek nezakazuje. Česká republika se rozhodla vyloučit z použití některé typy vleček podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD. Pokud by je nevyloučila, platila by na nich pravidla podle Čl. 13 a Kapitoly IV Směrnice. Dodržení těchto pravidel žalovaný na vlečkách nepožadoval.
11. Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí v rozsahu uplatněných žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, dále též „s. ř. s.“), a vycházel přitom ze skutkového i právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). Soud neshledal podanou žalobu důvodnou.
12. U jednání konaného dne 17. 12. 2024 oba účastníci setrvali na své argumentaci. Žalobkyně požadovala, aby soud provedl důkazy označené v žalobě (viz bod 8. tohoto rozsudku), žalovaný žádné důkazy provést nežádal. Soud odkazuje na bod 51. tohoto rozsudku, kde se touto otázkou zabývá.
13. Ze správního spisu vyplývají tyto rozhodné skutečnosti.

14. Dne 24. 11. 2022 ÚPDI zahájil žalobkyni řízení o přestupcích podle § 51 odst. 6 písm. b) ZoD, které bylo žalobkyni doručeno dne 25. 11. 2022.
15. Rozhodnutím ÚPDI (ze dne 13. 1. 2023 č. j. UPDI-0184/23/PP2) byla žalobkyně, tehdy obviněná, uznána vinou ze spáchání čtyř přestupků popsanych pod bodem 1. tohoto rozsudku, za které jí byla uložena úhrnná pokuta ve výši 20 000 Kč. V odůvodnění ÚPDI konstatoval, že na vlečce *Terminal Brno* vykonal státní dozor, o jeho průběhu byl sepsán protokol ze dne 14. 10. 2021 č. j. UPDI-3200/21/AM2. V rámci státního dozoru bylo zjištěno, že vlečka zajišťuje přístup k zařízení služeb (nákladnímu terminálu), definovaný přílohou II bodu 2 písm. b) Směrnice, v něm se nachází zařízení služeb, a to mobilní zařízení pro překládku přepravních jednotek mezi jednotlivými druhy dopravy podle § 3 odst. 4 písm. d) vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále též „*vyhláška č. 76/2017 Sb.*“). Vlečka je proto veřejně nepřístupnou, její provozovatel podle § 22a odst. 3 písm. b) ZoD umožní dopravci nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů užít ji za účelem přístupu k zařízení služeb, jelikož napojuje celostátní nebo regionální dráhu k zařízení služeb. Na obviněnou jako na provozovatelku vlečky se vztahuje oznamovací povinnost vůči ÚPDI podle § 22a odst. 5 ZoD, která nebyla splněna. ÚPDI vykonal státní dozor na vlečce *Píla Paskov*, o jeho průběhu byl sepsán protokol ze dne 23. 12. 2021 č. j. UPDI-3854/21/UM. V rámci státního dozoru bylo zjištěno, že vlečka zajišťuje přístup k manipulačním místům, jejich provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky. Vlečka proto splňuje podmínku podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD. Na obviněnou jako na provozovatelku vlečky se vztahuje oznamovací povinnost vůči ÚPDI podle § 22a odst. 5 ZoD, která nebyla splněna. ÚPDI vykonal státní dozor na vlečce *Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ*, o jeho průběhu byl sepsán protokol ze dne 17. 12. 2021 č. j. UPDI-3836/21/UM. V rámci státního dozoru bylo zjištěno, že vlečka zajišťuje přístup k manipulačním místům, jejich provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky. Vlečka tudíž splňuje podmínku podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD. Na obviněnou jako na provozovatelku vlečky se vztahuje oznamovací povinnost vůči ÚPDI podle § 22a odst. 5 ZoD, která nebyla splněna. ÚPDI vykonal státní dozor na vlečce *Bohumín terminál*, o jeho průběhu byl sepsán protokol ze dne 7. 1. 2021 č. j. UPDI-3959/21/AM2. V rámci státního dozoru bylo zjištěno, že vlečka je součástí nákladního terminálu podle přílohy II odst. 2 písm. b) Směrnice. Na vlečce se nachází zařízení služeb odstavné koleje, tj. zařízení služeb podle § 3 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb. a nakládací a vykládací zařízení podle § 3 odst. 4 písm. c) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Bylo zjištěno, že vlečka napojuje celostátní dráhu k zařízením služeb – odstavným kolejím a nakládacímu a vykládacímu zařízení. Splňuje tudíž podmínku podle § 22a odst. 3 písm. b) ZoD. Jelikož vlečka zajišťuje přístup k manipulačním místům, jejichž provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky, splňuje též podmínku podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD. Je proto veřejně nepřístupnou vlečkou s povinností provozovatele umožnit na ni přístup podle § 22a odst. 3 písm. b), c) ZoD. Na obviněnou jako na provozovatelku vlečky se vztahuje oznamovací povinnost vůči ÚPDI podle § 22a odst. 5 ZoD, která nebyla splněna. Proti rozhodnutí ÚPDI podala obviněná rozklad.
16. Napadeným rozhodnutím (ze dne 13. 2. 2023 č. j. UPDI-0508/23/KP) předseda ÚPDI potvrdil rozhodnutí ÚPDI a námitky shledal za nedůvodné. Doplnil, že vlečky splňují podmínky § 22a odst. 3 ZoD tím, že slouží k přístupu k jinému zařízení či manipulačnímu místu, jehož vlastník nebo provozovatel je odlišný od vlastníka nebo provozovatele vlečky, nebo k napojení zařízení služeb. Vlastníkem vlečky *Terminal Brno* je společnost Terminal Brno, a.s., IČO 28295374, sídlem K terminálu 614/11, Horní Heršpice, 619 00 Brno, její provozovatelkou je obviněná. Vlastníkem vlečky *Píla Paskov*, vlastníkem manipulačních míst a nakládací techniky i provozovatelem manipulačních míst a nakládací techniky je společnost Mayr-Melnhof Holz Paskov s.r.o., IČO 26729407, sídlem Staříč 544, 739 43 Staříč. Vlastníkem *Vlečky ŽDB DRÁTOVNÁ*, manipulačních míst a portálového jeřábu i provozovatelem manipulačních míst a portálového jeřábu je společnost ŽDB DRÁTOVNÁ a.s., IČO 29400066, se sídlem Jeremenkova 66, Pudlov, 735 51 Bohumín. Provozovatelkou obou vleček je obviněná. Vlastníkem manipulačních míst na vlečce *Bohumín terminál*, a od 29. 12. 2021 i

vlastníkem vlečky, je obviněná. Provozovatelem manipulačních míst je právnická osoba Bohumín terminál, a.s., IČO 05619025, sídlem Poděbradova 843/28, 702 00 Ostrava. Provozovatelkou vlečky Terminál Bohumín je obviněná. Uvedl, že vlečky *Bohumín terminál* i *Terminal Brno* splňují definice přímo použitelných předpisů Evropské unie a při eurokonformním výkladu i ZoD. Naplňují tedy materiální povahu zařízení služeb, proto jsou zařízeními služeb, nákladními terminály. Obě označené vlečky zajišťují přístup k zařízení služeb a povinnost zajištění přístupu zde vzniká i pro soukromou vlečku. Jsou tedy veřejně nepřístupné a jejich provozovatel je podle § 22a odst. 3 písm. b) ZoD povinen umožnit dopravci jejich užití za účelem přístupu k zařízení služeb. Vlečky *Pila Paskov*, *Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ* i *Bohumín terminál* jsou veřejně nepřístupné a jejich provozovatel podle je podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD povinen umožnit dopravci jejich užití za účelem přístupu k zařízení služeb, neboť, jak vyplývá z vlastnických vztahů, vlastníci manipulačních míst jsou odlišní od provozovatele vlečky, kterým je v tomto případě vždy obviněná, která nesplnila oznamovací povinnost. Jednání obviněné proto naplnilo skutkovou podstatu přestupku podle § 51 odst. 6 písm. b) ZoD, výši pokuty shledal za přiměřenou.

17. Městský soud v Praze vycházel z následující právní úpravy v rozhodném znění.
18. Podle § 3 odst. 1 písm. d) ZoD *železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem, člení do jednotlivých kategorií. Kategoriemi železničních drah jsou: vlečka, jíž je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky.*
19. Podle § 22a odst. 1 ZoD *vlečka je veřejně nepřístupná, pokud*
 - a) *je součástí průmyslového nebo zemědělského areálu, nebo*
 - b) *slouží pro podnikatelské nebo jiné potřeby svého vlastníka nebo jiné oprávněné osoby či jiných oprávněných osob.*
20. Podle § 22a odst. 3 ZoD *provozovatel veřejně nepřístupné vlečky umožní dopravci nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů užít tuto vlečku nebo její část za účelem přístupu k*
 - a) *jiné dráze, slouží-li vlečka nebo její část jako spojení dvou nebo více drah rozdílných vlastníků,*
 - b) *zařízení služeb, napojuje-li vlečka nebo její část, přímo nebo prostřednictvím jiné vlečky, celostátní nebo regionální dráhu k zařízení služeb, nebo*
 - c) *jinému zařízení nebo manipulačnímu místu, jehož vlastník nebo provozovatel je odlišný od vlastníka nebo provozovatele vlečky.*
21. Podle § 2 odst. 9 ZoD *zařízením služeb se rozumí železniční stanice, zastávka, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která jsou jejich provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce.*
22. Podle § 22a odst. 5 věta druhá ZoD *je-li provozovatel veřejně nepřístupné vlečky povinen umožnit její užití způsobem podle odstavce 3, sdělí tuto skutečnost Úřadu do 10 pracovních dnů ode dne, kdy nastala.*
23. Podle § 51 odst. 6 písm. b) ZoD *právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel vlečky dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 22a odst. 5 nesplní oznamovací povinnost vůči Úřadu.*
24. Podle odst. 12 preambule Směrnice *vzhledem k tomu, že soukromé železniční přípojky a vlečky, jako jsou vlečky a tratě v soukromých průmyslových zařízeních, nejsou součástí železniční infrastruktury vymezené v této směrnici, na provozovatele těchto infrastruktur by se neměly vztahovat povinnosti, které provozovatelům infrastruktury ukládá tato směrnice. Je však třeba zaručit nediskriminační přístup k železničním přípojkám a vlečkám, bez ohledu na jejich vlastnictví, jsou-li potřebné k získání přístupu k zařízením služeb, která mají zásadní význam pro poskytování dopravních služeb a slouží nebo mohou sloužit více než jednomu koncovému uživateli.*
25. Podle Čl. 2 odst. 3 písm. d) Směrnice *členské státy mohou vyjmout z použití článků 7, 8, a 13 a kapitoly IV: železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví sloužící vyhradně k využití jejím vlastníkem pro vlastní nákladní dopravu.*

Shodu s prvopisem potvrzuje M. P.

26. Podle Čl. 3 odst. 11 Směrnice *pro účely této směrnice se rozumí „zařízením služeb“ zařízení včetně pozemku, budovy a vybavení, které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II bodech 2 až 4.*
27. Podle Čl. 13 odst. 2 Směrnice *provozovatelé zařízení služeb poskytnou nediskriminačním způsobem všem železničním podnikům přístup k zařízení uvedeným v příloze II bodu 2, včetně přístupu po železnici, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních.*
28. Lze konstatovat, že podstatou sporu je, zda vlečky (*Terminal Brno, Pila Paskov, Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ a Bobumín terminál*) spadají pod definici § 22a odst. 3 ZoD a vztahuje se na ně či nevztahuje oznamovací povinnost podle § 22a odst. 5 ZoD.
29. Úvodem vypořádání žalobní argumentace soud uvádí, že žaloba se v převážné míře shoduje s rozkladem žalobkyně, přičemž rozkladovými námitkami žalobkyně se zabýval předseda ÚPDI v napadeném rozhodnutí. Soud v této souvislosti konstatuje, že není smyslem soudního přezkumu podrobně opakovat již jednou vyčtené, a proto soud může v případech shody i odkazovat na odůvodnění napadeného rozhodnutí (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 7. 2007 č. j. 8 Afs 75/2005-130, či ze dne 29. 5. 2013 č. j. 2 Afs 37/2012-47). Soud předesílá, že se ztotožňuje se závěry napadeného rozhodnutí, na jeho odůvodnění v podrobnostech odkazuje.
30. Ustanovení ZoD, která dopadají na případ žalobkyně, byla do zákona včleněna novelou, která transponovala Směrnici. Vnitrostátní právní úprava tak musí být v daném ohledu vykládána eurokonformně a s předpokladem, že úmyslem zákonodárce bylo dosáhnout plného souladu s unijní normou. Eurokonformní výklad může být obecně i v neprospěch jednotlivce a může vést též k uložení povinnosti (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 9. 2014 č. j. 4 As 111/2014-27).
31. K pojmu *vlečka* lze uvést, že je kategorií železniční dráhy, která slouží vlastní potřebě provozovatele či jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky [viz shora § 3 odst. 1 písm. d) ZoD].
32. Provozovatel veřejně nepřístupné vlečky musí oznámit svou povinnost umožnit užití takové vlečky způsobem podle § 22a odst. 3 ZoD. Podle tohoto ustanovení umožní provozovatel užití vlečky dopravci za účelem přístupu k: *a) jiné dráze, slouží-li vlečka nebo její část jako spojení dvou nebo více dráh rozdílných vlastníků, b) zařízení služeb, napojuje-li vlečka nebo její část, přímo nebo prostřednictvím jiné vlečky, celostátní nebo regionální dráhu k zařízení služeb, nebo c) jinému zařízení nebo manipulačnímu místu, jebož vlastník nebo provozovatel je odlišný od vlastníka nebo provozovatele vlečky.* Oznamovací povinnost provozovatele se tedy odvíjí od povahy a funkce veřejně nepřístupné vlečky.
33. V daném případě dospěly správní orgány k závěru, že oznamovací povinnost u vlečky *Terminal Brno* byla dána, neboť se jedná o vlečku podle § 22a odst. 3 písm. b) ZoD, která napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb. U vleček *Pila Paskov* a *Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ* byla oznamovací povinnost dána, jelikož se jednalo o vlečky podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD, které zajišťují přístup k manipulačním místům, jejichž provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky. Oznamovací povinnost u vlečky *Bobumín terminál* pak byla dána, neboť jde o vlečku podle § 22a odst. 3 písm. b), c) ZoD, která napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb, a zajišťuje přístup k manipulačním místům, jejichž provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky.
34. V *prvním žalobním bodu* žalobkyně namítá, že žádná z vleček není veřejně nepřístupnou vlečkou s umožněním přístupu podle § 22a odst. 3, resp. odst. 3 písm. c) ZoD. Předně soud k vypořádání argumentace prvního žalobního bodu uvádí, že v případě vlečky *Terminal Brno* nejsou námitky ohledně nenaplnění podmínek § 22a odst. 3 písm. c) ZoD relevantní, neboť správní orgány dotčenou vlečku neoznačily podle předmětného ustanovení, nýbrž za vlečku podle § 22a odst. 3 písm. b) ZoD, tedy za vlečku napojující celostátní dráhu k zařízení služeb upravenou pod jiným písmenem dotčeného ustanovení. Předseda ÚPDI v reakci na rozkladové námitky, které se svým obsahem shodují s námitkami žalobními, v napadeném rozhodnutí na str. 5-7 podrobně vysvětlil, proč na dané

vlečky dopadá § 22a odst. 3 písm. c) ZoD. Nejprve na str. 5-6 napadeného rozhodnutí popsal vlastnické poměry na předmětných vlečkách, které žalobkyně nespornuje, soud proto na tento popis předsedy ÚPDI v podrobnostech odkazuje. V řízení bylo zjištěno, že provozovatelkou vlečky *Terminal Brno* je žalobkyně, jejím vlastníkem je jiný subjekt. Tuto skutečnost žalobkyně nespornuje. Nespornuje ani, že označená vlečka „*zajišťuje připojení nákladního terminálu k mezinárodním železničním koridorům pro nákladní dopravu, uvedeným v příloze nařízení (EU) č. 913/2010*“. Provozovatelkou vleček *Pila Paskov* a *Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ* je žalobkyně, jejich vlastníkem a vlastníkem manipulačních míst jsou jiné subjekty, což žalobkyně též nespornuje. Provozovatelka vleček je odlišná od vlastníků a provozovatelů manipulačních míst. Vlastníkem manipulačních míst na vlečce *Bobuřín terminál* je žalobkyně, která vlastní a provozuje označenou vlečku, provozovatelem manipulačních míst je jiný subjekt, což žalobkyně také nespornuje. Z uvedeného je zřejmé, že vlastníci manipulačních míst jsou odlišní od provozovatele vlečky, jímž je ve všech čtyřech případech žalobkyně. Uvedené žalobkyně nikterak nespornuje, namítá pouze, že vlečky a zařízení mají jediného vlastníka, jemuž výhradně slouží k využití, a není přitom rozhodné, kdo je provozovatelem vleček. S tímto žalobním tvrzením soud nesouhlasí.

35. Podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD je provozovatel veřejně nepřístupné vlečky povinen umožnit přístup dopravci k manipulačnímu místu, jehož vlastník nebo provozovatel je odlišný od vlastníka nebo provozovatele vlečky. Ustanovení § 22a odst. 3 písm. c) ZoD tedy dopadá na všechny vlečky ve vlastnictví nebo provozování jiného subjektu než provozovatele nebo vlastníka manipulačního místa. Tedy, pod kategorií vleček definovanou pod písm. c) spadají vlečky, jejichž provozovatel je odlišný od provozovatele nebo vlastníka manipulačního zařízení. Určení osoby provozovatele vlečky je proto pro posouzení naplnění podmínek dotčeného ustanovení rozhodné.
36. Ucelený výklad ustanovení § 22a odst. 3 písm. c) ZoD poskytl předseda ÚPDI na str. 6-7 napadeného rozhodnutí, v němž uvedl: „*Ustanovení § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách je zde třeba vykládat s ohledem na jeho účel, spočívající v ochraně vlastníka i provozovatele manipulačního místa před znemožněním přístupu ze strany vlastníka či provozovatele vlečky. Účelem tohoto ustanovení je zajistit přístup k manipulačnímu místu v případě, kdy k němu lze zabezpečit přístup pouze prostřednictvím veřejně nepřístupné vlečky. Cílem tak je mimo jiné zaručit, aby provozovatel vlečky nebránil vlastníkově nebo třetím osobám v přístupu k manipulačnímu místu, a to v rozporu s práním jeho vlastníka nebo provozovatele. V opačném případě by se zmíněný vlastník nebo provozovatel zařízení stal de facto rukojmím provozovatele vlečky a záviselo by výhradně na libovůli provozovatele vlečky, zda umožní přístup k manipulačnímu místu. Netřeba zdůrazňovat, že případná třetí osoba požadující přístup k manipulačnímu místu musí mít zároveň souhlas jeho provozovatele. Zatímco o přístupu na vlečku rozhoduje provozovatel dráhy, přístup k manipulačnímu místu je naopak podmíněn souhlasem jeho provozovatele. Pokud by tedy se souhlasem provozovatele manipulačního místa bylo třeba zajistit obsluhu manipulačního místa jiným dopravcem, než který má smlouvu s provozovatelem dráhy, bylo by k tomu třeba uzavřít další smlouvu s provozovatelem dráhy. Aby nemohlo dojít k odepření přístupu, je třeba zajistit ochranu dopravce prostřednictvím § 22a odst. 3 zákona o dráhách, neboť provozovatel manipulačního místa je odlišný od provozovatele vlečky ve smyslu § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Proto je třeba se zabývat tím, zda jsou jednotliví vlastníci a provozovatelé odlišní. Ve vztahu k ustanovení § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách rozkladový orgán dále odkazuje na absenci čárky před spojkou ,nebo', která svědčí o využití spojky ,nebo' ve významu slučovacím. Pomocí spojky ,nebo' ve slučovacím významu vyjadřujeme volbu mezi dvěma eventualitami. Podstatné je, že eventuality jsou libovolně zaměnitelné a je lhostejno, která z nich bude platit, které dáme přednost (v konečném důsledku mohou nastat i obě).¹ Požadavek zákonodárce dle § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách se tak vztahuje na všechny eventuální situace, kdy je provozovatel vlečky odlišný od vlastníka nebo provozovatele manipulačního místa. V takovém případě nehráje roli, že vlastník nebo provozovatel manipulačního místa je zároveň vlastníkem vlečky. Zákonná podmínka zde byla naplněna již onou odlišností provozovatele vlečky od vlastníka nebo provozovatele manipulačního místa.*“ Soud se s tímto výkladem předsedy ÚPDI ztotožňuje, přičemž nepovažuje za potřebné jej dále doplňovat, jelikož žalobkyně nevznáší konkrétní námitky způsobilé vyvrátit citované závěry, pouze rekapituluje argumentaci uplatněnou v rozkladu, s níž se podle soudu předseda ÚPDI vypořádal v napadeném rozhodnutí.

37. Soud dospěl ve shodě s žalovaným k závěru, že v souzené věci byly naplněny podmínky § 22a odst. 3 písm. c) ZoD, když vlastníci manipulační míst jsou rozdílní od provozovatele vlečky (v případě vleček *Pila Paskov a Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ*), resp. provozovatel manipulačního místa je odlišný od vlastníka vlečky (v případě vlečky *Bohumín Terminál*), a vlastník vlečky je odlišný od provozovatele vlečky (v případě vlečky *Terminal Brno*). Soud se se závěry správních orgánů v této otázce ztotožnil, neshledal účelným tyto závěry v úplnosti opakovat, v podrobnostech proto odkazuje na žalobou napadené rozhodnutí.
38. Tvzením žalobkyně, že žádná z vleček není veřejně nepřístupnou vlečkou s umožněním přístupu podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD, neboť vlečky mají ve smyslu čl. 2 odst. 3 písm. d) Směrnice jediného vlastníka koncového zařízení i nezbytné infrastruktury, která slouží k využití pouze tomuto vlastníkovu, a že všechny vlečky jsou ryze soukromé a nejsou součástí železniční infrastruktury ve smyslu Směrnice, se předseda ÚPDI zabýval v části týkající se vypořádání rozkladových námitek na straně 7-8 napadeného rozhodnutí. Předně předseda ÚPDI konstatoval, že ÚPDI neuváděl, že některá z předmětných vleček je součástí železniční infrastruktury ve smyslu Směrnice, žalobní argumentace v této části tak nemůže být důvodná. K jednotlivým vlečkám pak uvedl, že „*souhlasí, že vlečky Pila Paskov a ŽDB DRÁTOVNÁ splňují podmínku uvedenou v článku 2 odst. 3 písm. d) pro vyloučení z působnosti článků 7, 8 a 13 a kapitoly IV. směrnice 2012/34/EU. Přestože vlečky jsou v soukromém vlastnictví, umožnění přístupu se zde řídí národní úpravou, tedy § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Rozkladový orgán navíc není přesvědčen, že by vlastnictví vlečky Bohumín terminál bylo vyloženo soukromé. Tuto vlečku vlastní obviněná, kterou vlastní společnost České dráhy, a. s., jež je ve 100% vlastnictví státu. To však pro toto řízení není podstatné, takže se tím Úřad více nezabýval. Naopak u vleček Terminál Bohumín i Terminál Brno koncové zařízení neslouží výhradně k využití jejím vlastníkem pro vlastní nákladní dopravu pro vlastní nákladní dopravu jejich vlastníka, protože slouží pro přístup k zařízení služeb a pro překládku mezi silniční a železniční dopravou, pro dočasné uskladnění zboží a pro odstavení drážních vozidel. Přepřavované zboží není určeno pro jejich vlastníka. Vlečka v areálu Terminál Bohumín neslouží ani výhradně k využití jejím vlastníkem.*“ Žalovaný dostatečně vysvětlil, proč daná argumentace žalobkyně není důvodná, přičemž soud s vypořádáním žalovaného souhlasí. Žalobkyně v podané žalobě netvrdí žádné skutečnosti, jimiž by vyvracela shora citované závěry předsedy ÚPDI.
39. Žalobkyně dále poukazuje na to, že důvody, pro které dané vlečky nespádají pod § 22a odst. 3 zákona o dráhách, vysvětlila již ve svých námitkách proti kontrolním zjištěním. K této argumentaci soud uvádí, že za žalobní bod nelze považovat odkaz žalobkyně na obsah jiného podání v rámci správního řízení. Tam, kde takto formulovaný „žalobní bod“ soud přezkoumá, zatíží řízení vadou, která má vliv na zákonnost jeho rozhodnutí (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 9. 2009 č. j. 8 As 53/2008-93. Není totiž úkolem soudu v takových listinách dohledávat, co by mohlo být součástí žalobní argumentace, soud by se tím stavěl do pozice obhájce dané strany. Je potřeba, aby žalobkyně své námitky řádně vymezila, nikoliv tuto povinnost delegovala na soud formou obecného odkazu na obsah jiných podání.
40. Žalobkyně k vlečce *Terminal Brno* uvedla, že není veřejným překladištěm, je soukromá, slouží žalobkyni a akcionářům. K této vlečce blíže viz druhý žalobní bod níže. K vlečce *Pila Paskov* uvedla, že je soukromou vlečkou, která slouží výhradně potřebám svého vlastníka společnosti Mayr-Melnhof Holz Paskov s.r.o., a nic na tom nemění ani skutečnost, že vlečka je obsluhována žalobkyní formou outsourcingu. K vlečce *Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ* obdobně uvedla, že je soukromou vlečkou, která slouží výhradně potřebám svého vlastníka společnosti ŽDB DRÁTOVNÁ, a.s., na tom nic nemění ani skutečnost, že vlečka je obsluhována žalobkyní formou outsourcingu. Tyto námitky však nikterak nevyvracejí závěry žalovaného. Žalobkyně pouze opakuje vlastnické poměry k vlečce, z nichž vycházely i správní orgány, přičemž namítá, že není rozhodné, kdo je provozovatelem vleček. Jak ale soud uvedl shora, pro posouzení naplnění podmínek § 22a odst. 3 ZoD, je rozhodné určení subjektu provozovatele vlečky, neboť pod kategorií vleček definovanou pod písm. c) spadájí vlečky (poslední dvě jmenované), jejichž provozovatel je odlišný od provozovatele nebo vlastníka manipulačního

zařízení, což v daných případech bylo naplněno. K vlečce *Terminál Bohumín* žalobkyně uvedla, že je soukromou vlečkou vlastněnou žalobkyní, přičemž žalobkyně je rovněž vlastníkem manipulačních míst nacházejících se na vlečce, na základě smluvních ujednání slouží vlečka a manipulační místa na ní umístěná výhradně potřebám společnosti Bohumín terminál, a.s., jakožto jediného koncového uživatele, vlečka proto není veřejně přístupnou. Žalobkyně tedy opět pouze zopakovala vlastnickou strukturu, z níž vyvodila, že vlečka není veřejně přístupná. Taková argumentace žalobkyně nemůže být důvodná, když žalovaný vůbec netvrdil, že by předmětná vlečka byla veřejně přístupnou, naopak ji označil za veřejně nepřístupnou podle § 22a odst. 3 zákona o dráhách, u níž je provozovatel povinen umožnit přístup dopravci. Uvedené žalobní námitky vztahující se k jednotlivým vlečkám tedy nejsou důvodné.

41. Soud neshledal důvodnými ani námitky žalobkyně ohledně tvrzeného rozporného výkladu se Směrnicí i s § 22a odst. 3 ZoD. Žalobkyně v podané žalobě i v rozkladu shodně argumentuje, že veřejná moc vstupuje do ryze soukromoprávních vztahů a chrání vlastníka buď před sebou samým, nebo vlastníka před osobou, které vlastník smluvně svěřil provozování vlečky, a takový výklad nemá oporu ve Směrnici, ani v § 22a odst. 3 ZoD. Předseda ÚPDI se touto skupinou námitek ohledně omezování soukromého vlastnictví zabýval na str. 10-12 napadeného rozhodnutí. Konstatoval, že „na základě § 22a odst. 3 zákona o dráhách dochází k omezování práv provozovatele vlečky, resp. provozovatele zařízení služeb. K omezení těchto práv zde dochází nejen ve prospěch práv dopravce, ale obecně žadatele o kapacitu, kterým může být i zasilatel či provozovatel kombinované dopravy, tedy koncový uživatel. Tvrzení obviněné, že cílem směrnice není omezování soukromého vlastnictví, které není součástí železniční infrastruktury, není pravdivé. Článek 13 odst. 2 směrnice 2012/34/EU ukládá umožnění přístupu k zařízení služeb včetně přístupu po železnici bez ohledu na to, zda jde o zařízení soukromé, či nikoliv. Rozkladový orgán nesouhlasí, že potenciální uživatelé předmětných vleček nemají práva na jejich užití. K námitce obviněné ohledně výkladu, že § 22a zákona o dráhách má chránit vlastníka (uživatele) koncového zařízení, rozkladový orgán uvádí, že tento výklad vychází z odůvodnění změny zákona v senátu. Legislativní záměr přijetí dotčeného ustanovení sledoval právě omezení libovůle provozovatele vlečky. Toto ustanovení samozřejmě chrání i dopravce a není v rozporu s účelem směrnice. Ten je uveden například v bodu 3 její preambule. Za účelem integrace do konkurenčního trhu by se měla zlepšit výkonnost železničního systému, při současném zohlednění jeho zvláštních rysů. Přestože prvotně dojde k ochraně dopravce, dojde tím ke zvýšení výkonnosti železničního systému. Umožnění přístupu k manipulačním místům a zařízení služeb pro ostatní dopravce vede k umožnění soutěže na železnici. Tím je zajištěno poskytování dopravních služeb i pro ostatní dopravce, kteří jsou s obviněnou v konkurenčním postavení. Zvýšení výkonnosti železničního systému pak bude mít vliv na přepravce (zasilatele), který je provozovatelem koncového zařízení. Směrnice 2012/34/EU chrání především žadatele o kapacitu, kterými jsou podle článku 2 odst. 19 zasilatelé a provozovatelé kombinované dopravy se zájmem v oblasti veřejné služby. Proto rozkladový orgán nesouhlasí s názorem, že účelem směrnice není ochrana uživatele koncového zařízení.“ V návaznosti na citovaný výklad odmítl předseda ÚPDI tvrzení žalobkyně, že § 22a odst. 3 ZoD je určen pouze pro případy, kdy provozovatel vlečky znemožní vlastníkově (provozovateli) koncového zařízení využívání služeb více dopravců. Předseda ÚPDI konstatoval, že podmínky uvedené v § 22a odst. 3 písm. c) ZoD upravují vztahy mezi výše uvedenými subjekty jednoznačně. Požadují posouzení vlastnických vztahů a rozhodovacích práv mezi provozovatelem vlečky a vlastníkem či provozovatelem manipulačních míst, a nikoli vztahů smluvních. S tímto závěrem se soud ztotožňuje. Z dikce § 22a odst. 3 písm. c) ZoD totiž vyplývá, že povinnost umožnit užití veřejně nepřístupné vlečky není podmíněna tím, zda provozovatel vlečky znemožnil provozovateli (vlastníkovi) manipulačního zařízení užití vlečky, nýbrž vyplývá přímo ze zákona a vychází z odlišnosti vlastnictví, resp. provozování vlečky a koncového zařízení. Důvodná není proto ani argumentace žalobkyně, že v daném případě je vlastník nebo provozovatel manipulačního zařízení dostatečně chráněn příkazní smlouvou, na jejímž základě je provozovatel vlečky jako příkazník vázán pokyny vlastníka vlečky. Lze konstatovat, že povinnost provozovatelů vleček zpřístupnit veřejně nepřístupné vlečky podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD vychází ze samotné podstaty vlečky a její funkce, není nikterak vázána na existenci smluvního ujednání mezi subjekty. Jak přiléhavě uvedl žalovaný, zákon z povahy své obecné platnosti nemůže kalkulovat s každou jednotlivou smlouvou uzavřenou

mezi vlastníkem a provozovatelem dráhy. Z tohoto důvodu ochrana dopravce, vlastníka a provozovatele manipulačního místa vyplývá přímo ze zákona.

42. Soud ve shodě s žalovaným uvádí, že ÚPDI svým rozhodnutím nikterak nezasáhl do soukromoprávního vztahu mezi subjekty. ÚPDI toliko shledal, že u vleček byly splněny podmínky podle § 22a odst. 3 písm. c) ZoD, a jednalo se tudíž o neveřejně přístupné vlečky s povinností jejich zpřístupnění dopravcům, na což se vztahovala oznamovací povinnost podle § 22a odst. 5 ZoD. Jelikož ÚPDI shledal ze strany žalobkyně porušení oznamovací povinnosti podle ZoD, uložil jí za takto spáchaný přestupek pokutu. Takový postup ÚPDI není zásahem do soukromoprávních vztahů žalobkyně s dalšími subjekty. Ostatně žalobkyně k této otázce konkrétní zásah ani netvrdí.

43. Předseda ÚPDI se v napadeném rozhodnutí zabýval též námitkou žalobkyně o potřebě eurokonformního výkladu § 22a odst. 3 ZoD, jímž žalobkyně též argumentuje v podané žalobě. Předseda ÚPDI vysvětlil, že Čl. 2 odst. 3 písm. d) Směrnice dává členským státům možnost vyloučit z použití mimo jiné Čl. 13 a kapitoly IV železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, která existuje výhradně pro použití vlastníkem infrastruktury pro jeho vlastní nákladní dopravu. Z uvedeného je zřejmé, že rozhodnutí o ponechání či vyloučení takové infrastruktury z působnosti Směrnice je plně v kompetenci členského státu. Česká republika se v souladu s uvedeným ustanovením rozhodla vyloučit z použití výše uvedených článků některé typy vleček, a to způsobem uvedeným v § 22a odst. 3 písm. c) ZoD. Předseda ÚPDI upozornil, že pokud by je Česká republika nevyloučila, platila by na nich veškerá pravidla uvedená v Čl. 13 a kapitoly IV Směrnice, která však ÚPDI na žádné z vleček neaplikoval. Vzhledem k tomu, že vyloučení, případně způsob vyloučení vlečky z působnosti Směrnice je v kompetenci členského státu, pak předseda ÚPDI neshledal výklad žalobkyně za eurokonformní, a naopak výklad ÚPDI považoval za souladný se Směrnicí. S uvedenou argumentací se soud ztotožňuje. S ohledem na vysvětlené není důvodné tvrzení žalobkyně, že na vlečky, které nespadají pod železniční infrastrukturu ve smyslu Směrnice, se nevztahují povinnosti podle Směrnice. Žalovaný totiž nepovažoval vlečky za součást železniční infrastruktury ve smyslu Směrnice, ani na ně nevztahoval povinnosti dle Směrnice. S ohledem na výše uvedené shledal soud první žalobní bod nedůvodný.

44. *Ve druhém žalobním bodu* žalobkyně namítá, že na vlečkách nejsou umístěna zařízení služeb ve smyslu § 22a odst. 3 písm. b) ZoD. Pro posouzení, zda se jedná o zařízení služeb považuje žalobkyně za rozhodné účelové určení zařízení, nikoli technickou způsobilost poskytovat určité služby. Rovněž námitky druhého žalobního bodu se svým obsahem shodují s rozkladovými námitkami, přičemž soud ani u této skupiny námitk neshledal důvod odchytil se od vypořádání žalovaného v napadeném rozhodnutí.

45. Soud připomíná, že v daném případě shledal ÚPDI naplnění podmínek podle § 22a odst. 3 písm. b) ZoD u vleček *Terminal Brno* a *Bobumín terminál*. U vlečky *Terminal Brno* konstatoval, že vlečka zajišťuje přístup k zařízení služeb (nákladnímu terminálu), v němž se nachází zařízení služeb, a to mobilní zařízení pro překládku přepravních jednotek mezi jednotlivými druhy dopravy. Vlečka *Bobumín terminál* je součástí nákladního terminálu, na vlečce se nachází zařízení služeb odstavné koleje a nakládací a vykládací zařízení.

46. ZoD obsahuje v § 2 odst. 9 (citace viz shora) demonstrativní výčet zařízení služeb. Mezi ně jsou zařazeny také odstavné koleje a jiná technická zařízení, která jsou jejich provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce.

47. Směrnice v Čl. 3 odst. 11 (citace viz shora) za zařízení služeb označuje zařízení včetně pozemku, budovy a vybavení, které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II bodech 2 až 4.

Shodu s prvopisem potvrzuje M. P.

48. SDEU v rozsudku ve věci C-60/20 (rozsudek SDEU ze dne 15. 7. 2021 ve věci C-60/20, *Latvijas dzelzceļš*) vyložil, že definice zařízení služeb „je založena na objektivním kritériu, a sice na kritériu technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby, a nestanoví kritérium týkající se příjemců těchto služeb. Takové kritérium nezávisí ani na povaze nebo kvalifikaci právního titulu, na jehož základě je takové zařízení provozováno, ani na totožnosti příjemců uvedených služeb. Skutečnost, že pouze železniční podnik zajišťující provoz infrastruktury využívá tyto služby, tak nebrání závěru, že tato infrastruktura představuje „zařízení služeb“ ve smyslu čl. 3 bodu 11 směrnice 2012/34“. Ze shora uvedeného vyplývá, že definice zařízení služeb v ZoD není totožná s definicí obsaženou ve Směrnici. Uvedené ostatně konstatoval i předseda ÚPDI na str. 4 napadeného rozhodnutí, kde příhodně upozornil, že dotčené ustanovení § 2 odst. 9 ZoD musí být vykládáno eurokonformně. Ve světle shora přiblížených závěrů rozsudku SDEU ve věci C-60/20 je třeba ustanovení § 2 odst. 9 ZoD vykládat tak, že „zvláštní určení provozovatele“ se netýká určitého formálního procesu, ale technické způsobilosti, a je třeba k místu na vlečce přistupovat z hlediska jeho materiální funkce. Podle unijní definice je totiž kritériem pro určení zařízení služeb především skutečnost, že takové zařízení bylo zřízeno k tomu, aby umožnilo poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy. Neobstojí proto tvrzení žalobkyně, že provozovatel musí zvláště určit, zda se bude jednat o zařízení služeb. Jinými slovy, podstatné není, zda je zařízení formálně provozovatelem označeno jako zařízení služeb, nýbrž zda zařízení naplňuje materiální povahu zařízení služeb. Relevantní není tudíž ani tvrzení žalobkyně, že zařízení musí mít veřejnou povahu, aby mohlo být považováno za zřízení služeb. Uvedenou argumentaci odmítl již předseda ÚPDI na str. 14 napadeného rozhodnutí, kde konstatoval, že „[z]ařízení služeb nejsou specifikována veřejným charakterem, ale svými technickými schopnostmi služby poskytovat. Určení zařízení služeb je materiálně naplněno tím, že se příslušné zařízení za účelem poskytování dané služby používá. Veřejný charakter vzniká až jako následek povinností, které provozovatelé ukládají právní předpisy, zejména § 23d a následující zákona o dráhách.“ Žalovaný vyšel ze shora citovaného závěru rozsudku SDEU ve věci C-60/20. Z jeho závěrů lze proto dovodit, že definice zařízení služeb nezávisí na totožnosti příjemců uvedených služeb, ani na skutečnosti, že tyto služby využívá pouze jejich vlastník a provozovatel. Soud proto ve shodě s žalovaným uzavírá, že v souladu s rozsudkem SDEU ve věci C-60/20 zařízení služeb nemusí mít veřejnou povahu nebo nemusí být určeno k nějaké formě veřejného použití. K účelu svého použití je zvláště určeno technickou způsobilostí infrastruktury poskytovat služby překládky mezi nejméně dvěma druhy dopravy.
49. Soud rovněž nepovažuje za důvodnou argumentaci žalobkyně, že nediskriminační přístup k soukromým vlečkám má být podle Čl. 12 preambule Směrnice zajištěn pouze v případě přístupu k zařízení služeb zásadního významu. Čl. 13 odst. 2 Směrnice ukládá provozovateli zařízení služeb zajistit železničním podnikům nediskriminační přístup k zařízení, jakož i ke službám, které jsou zde poskytovány. Nevyplyvá z něj, že za zařízení služeb lze považovat pouze taková zařízení, která jsou zásadního významu. Uvedené konstatoval již předseda ÚPDI na str. 9 napadeného rozhodnutí, kde k Čl. 12 preambule Směrnice konstatoval: „Ustanovení bodu 12 preambule směrnice není možné vykládat z hlediska systematického výkladu izolovaně, ale pouze ve světle normativní části této směrnice, resp. jejích konkrétních článků, k nimž se vztahuje. Stejně tak je třeba pohlížet na článek 4 odst. 1 písm. c) a článek 7 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Podle čl. 13 odst. 2 směrnice 2012/34/EU poskytnou provozovatelé zařízení služeb přístup k zařízením a službám uvedeným v její příloze II bodu 2. Z tohoto ustanovení tedy vyplývá povinnost provozovatele zajistit přístup ke všem zařízením služeb (tj. i k nákladním terminálům), pokud nejsou vyloučena z působnosti článku 13 směrnice 2012/34/EU na základě výjimky, plynoucí z článku 2 odst. 3 směrnice 2012/34/EU. Podle písmene d) tohoto ustanovení lze vyloučit pouze železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, sloužící výhradně k využití jejím vlastníkem pro vlastní nákladní dopravu (ostatní výjimky plynoucí z čl. 2 odst. 3 směrnice nejsou pro předmětné vlečky v posuzovaném případě relevantní). To u vleček Terminál Bohumín i Terminál Brno splněno není. Rozsah zařízení služeb oproti příloze II směrnice 2012/34/EU u těchto vleček využitím článku 2 odst. 3 směrnice 2012/34/EU omezit nelze. Zásadní význam mají i taková zařízení služeb, která jsou připojena k infrastruktuře prostřednictvím soukromých přípojek a vleček, které nelze vyloučit z působnosti článku 13 s využitím čl. 2 odst. 3 směrnice 2012/34/EU. Správnost výkladu, že provozovatel je povinen zajistit přístup ke každému zařízení služeb, potvrzuje například čl. 2 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Podle

něj mohou regulační subjekty rozhodnout o udělení výjimky pro provozovatele zařízení služeb, jež nemají žádný strategický význam pro fungování trhu se službami železniční dopravy. Z toho vyplývá, že evropský zákonodárce uznal, že mohou nastat situace, kdy zařízení služeb nemají strategický význam. To však nemá za následek ztrátu charakteru zařízení služeb, nýbrž možnost požádat o udělení výjimky. Takovouto povinnost nelze obcházet tvrzením, že některá zařízení, jako zařízení služeb, provozovatel neurčí. Tentýž výklad vychází i z bodu 6 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177. V něm se uvádí, že je-li pro přístup k zařízení služeb nezbytné projet soukromou železniční přípojkou nebo vlečkou, měl by provozovatel zařízení služeb poskytovat informace o soukromé železniční přípojce či vlečce.“ S uvedenou argumentací se soud ztotožňuje a na napadené rozhodnutí odkazuje.

50. Soud neshledal důvodnými ani námitky žalobkyně o nedostatečné kapacitě zařízení. Podle Čl. 13 odst. 5 Směrnice platí: *pokud provozovatel zařízení služeb uvedeného v příloze II bodu 2 zjistí střet mezi různými žádostmi, pokusí se je vyřešit tak, aby zajistil co možná nejlepší uspokojení všech požadavků. Pokud není dostupná žádná přijatelná alternativa a není možné vyhovět všem žádostem o kapacitu příslušného zařízení na základě prokázaných potřeb, může žadatel podat stížnost regulačnímu subjektu uvedenému v článku 55, který případ posoudí a případně přijme opatření, aby zajistil vyčlenění přiměřené části kapacity pro uvedeného žadatele.* Z citovaného ustanovení Směrnice je zřejmé, že pro určení zařízení jako zařízení služeb není podstatná jeho kapacita určená pro provozovatele. Naopak, jak upozornil v reakci na shodnou rozkladovou argumentaci předseda ÚPDI, je provozovatel povinen uspokojit co nejlépe všechny požadavky o přístup k zařízení služeb. Ohledně námitky žalobkyně o podobnosti s institutem soutěžního práva (*essential facilities*), soud uvádí, že posouzení podmínek pro přístup k zařízení služeb ve smyslu zákona o dráhách je odlišné od posouzení zneužití dominantního postavení odmítnutím přístupu k podstatným zařízením (*essential facilities*) podle § 11 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže). Při určení povinnosti umožnit přístup k neveřejně přístupné vlečce podle § 22a odst. 3 ZoD nelze vycházet z odlišných pravidel jiné právní úpravy obsažené v zákoně o ochraně hospodářské soutěže, obě úpravy nelze klást na roveň. V daném případě se totiž jedná o porušení povinností podle ZoD, proto posouzení souladu podle zákona č. 143/2001 Sb. není relevantní. Druhý žalobní bod není důvodný.
51. Návrhy žalobkyně na provedení důkazů soud shledal nedůvodné. Mezi účastníky řízení nebyl sporným zjištěný skutkový stav, nýbrž právní posouzení. Pro vypořádání žalobní argumentace, která směřovala proti právnímu hodnocení správního orgánu, by bylo provedení žalobkyní navrhovaných důkazů nadbytečné. K návrhu žalobkyně na provedení důkazu listinami, které jsou součástí správního spisu, soud uvádí, že písemnosti obsažené ve správním spisu jako podkladu pro rozhodování správního soudu se nedokazují (viz rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009 č. j. 9 Afs 8/2008-117, nebo ze dne 29. 6. 2011 č. j. 7 As 68/2011-75). Při jednání o žalobě ve správním soudnictví totiž není obsah správního spisu (tj. všechny jeho součásti) považován bez dalšího za důkaz.
52. Na základě uvedeného soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
53. O nákladech řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Ve věci měl plný úspěch žalovaný, avšak žalovanému v řízení žádné náklady nad rámec jeho běžných činností nevznikly. Soud proto rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů tohoto řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 17. prosince 2024

JUDr. Ludmila Sandnerová v. r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje M. P.