



ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, příslušný rozhodovat podle § 3 a § 4 odst. 1 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve spojení s § 152 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v řízení o rozkladu, který podala účastnice řízení, právnická osoba **ČD Cargo, a.s.**, IČO 28196678, se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 – Holešovice, přezkoumal rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 31. 8. 2022, č. j. UPDI-2789/22/UM, o uložení odstranění nedostatků podle § 58 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a **rozhodl takto:**

Podle § 152 odst. 6 písm. a) ve spojení s § 90 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, se rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 31. 8. 2022, č. j. UPDI-2789/22/UM, ruší a řízení vedené pod sp. zn. KOP003/22 se zastavuje.

Odůvodnění

I. Správní řízení v prvním stupni

Úřad obdržel dne 30. 1. 2020 sdělení účastnice řízení č. j. 0079-2020-O13, které obsahovalo seznam veřejně nepřístupných vleček, které měly splňovat podmínky § 22a odst. 3 zákona o dráhách. **V tomto seznamu nebyly mimo jiné uvedeny níže specifikované vlečky.** Žádné další oznámení, které by tento seznam rozšiřovalo o některou z těchto vleček, Úřad neobdržel.

Státní dozor na vlečce „Terminal Brno“

Úřad vykonal u účastnice řízení na vlečce „Terminal Brno“ státní dozor, sp. zn. STD006/21. O průběhu tohoto státního dozoru a kontrolních zjištěních byl sepsán **protokol č. j. UPDI-3200/21/AM2 ze dne 14. 10. 2021.** Námitky účastnice řízení byly vyřízeny dopisem č. j. UPDI-3785/21/MT ze dne 5. 11. 2021.

Při státním dozoru bylo zjištěno, že **vlečka zajišťuje přístup k zařízení služeb (nákladnímu terminálu)**, definovanému přílohou II bodu 2 písm. b) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, **v němž 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.

Vlečka „Terminal Brno“ je tedy veřejně nepřístupnou vlečkou, jejíž provozovatel podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách umožní dopravci nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů užit tuto vlečku za účelem přístupu k zařízení služeb, jelikož tato vlečka napojuje celostátní nebo regionální dráhu k zařízení služeb. Na účastníci řízení se proto jako na provozovatelku této vlečky vztahuje oznamovací povinnost vůči Úřadu, vyplývající z § 22a odst. 5 zákona o dráhách.

Státní dozor na vlečce „Pila Paskov“

Úřad vykonal u účastnice řízení na vlečce „Pila Paskov“ státní dozor, sp. zn. STD008/21. O průběhu tohoto státního dozoru a kontrolních zjištěních byl sepsán **protokol č. j. UPDI-3854/21/UM ze dne 23. 12. 2021**. Námitky účastnice řízení byly vyřízeny dopisem č. j. UPDI-0622/22/MT ze dne 21. 2. 2022.

V rámci státního dozoru bylo zjištěno, že **vlečka zajišťuje přístup k manipulačním místům, jejichž provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky**. Vlečka tedy splňuje podmínku uvedenou v § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Na účastníci řízení se proto jako na provozovatelku této vlečky vztahuje oznamovací povinnost vůči Úřadu, vyplývající z § 22a odst. 5 zákona o dráhách.

Státní dozor na vlečce „Bohumín terminál“

Úřad vykonal u účastnice řízení na vlečce „Bohumín terminál“ státní dozor, sp. zn. STD009/21. O průběhu tohoto státního dozoru a kontrolních zjištěních byl sepsán **protokol č. j. UPDI-3959/21/AM2 ze dne 7. 1. 2021**. Námitky účastnice řízení byly vyřízeny dopisem č. j. UPDI-1035/22/MT ze dne 31. 3. 2022. Z důvodu změny vlastníka vlečky „Bohumín terminál“ byl dne 28. 3. 2022 vydán dodatek protokolu č. j. UPDI-1010/22/UM. Vzhledem k tomu, že se v rámci státního dozoru posuzovaly pouze povinnosti provozovatele vlečky, který zůstal stejný, neměla tato změna na závěry protokolu žádný vliv.

Při státním dozoru bylo zjištěno, že **vlečka je součástí nákladního terminálu** podle přílohy II odst. 2 písm. b) směrnice 2012/34/EU. **Na vlečce se nachází zařízení služeb** – odstavné koleje, tj. zařízení služeb podle § 3 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb., a speciální pásový nakladač, tj. nakládací a vykládací zařízení podle § 3 odst. 4 písm. c) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Bylo tedy zjištěno, že kontrolovaná vlečka napojuje celostátní dráhu k zařízením služeb – odstavným kolejím a nakládacímu a vykládacímu zařízení. Vlečka tedy splňuje podmínku uvedenou v § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách. Jelikož **vlečka zajišťuje přístup k manipulačním místům, jejichž provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky**, splňuje také podmínku uvedenou v § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Vlečka je tedy veřejně nepřístupnou vlečkou s povinností provozovatele umožnit přístup na tuto vlečku podle § 22a odst. 3 písm. b) a c) zákona o dráhách. Na účastníci řízení se proto jako na provozovatelku této vlečky vztahuje oznamovací povinnost vůči Úřadu, vyplývající z § 22a odst. 5 zákona o dráhách.

Státní dozor na vlečce „Vlečka ŽDB DRÁTOVNA“

Úřad vykonal u účastnice řízení na vlečce „Vlečka ŽDB DRÁTOVNA“ státní dozor, sp. zn. STD010/21. O průběhu tohoto státního dozoru a kontrolních zjištěních byl sepsán **protokol č. j. UPDI-3836/21/UM ze dne 17. 12. 2021**. Námitky účastnice řízení byly vyřízeny dopisem č. j. UPDI-0601/22/MT ze dne 16. 2. 2022.

Při státním dozoru bylo zjištěno, že **vlečka zajišťuje přístup k manipulačním místům, jejichž provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky**. Vlečka tedy splňuje podmínku uvedenou v § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Na účastnici řízení se proto jako na provozovatelku této vlečky vztahuje oznamovací povinnost vůči Úřadu, vyplývající z § 22a odst. 5 zákona o dráhách.

Řízení o odstranění nedostatků

Na základě výsledků uvedených státních dozorů dospěl Úřad k závěru, že jsou to vlečky veřejně nepřístupné podle podmínky § 22a odst. 1 zákona o dráhách s povinností umožnit dopravci nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů přístup podle § 22a odst. 3 zákona o dráhách. Účastnice řízení však informace o povinném umožnění užití předmětných vleček Úřadu v rozporu s § 22a odst. 5 zákona o dráhách Úřadu nesdělila.

Úřad proto zahájil oznámením ze dne 15. 7. 2022, č. j. UPDI-2284/22/MT, z moci úřední toto řízení, sp. zn. KOP003/22, jehož předmětem je uložení způsobu a lhůty k odstranění nedostatků zjištěných při státním dozoru.

Úřad oznámil účastnici řízení dne 9. 8. 2022 písemností č. j. UPDI-2516/22/AM2 ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které má možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit. Této možnosti účastnice řízení nevyužila.

Napadené rozhodnutí

Úřad vydal dne 31. 8. 2022 napadené rozhodnutí. V něm podle § 58 odst. 4 zákona o dráhách uložil účastnici řízení, aby ve lhůtě do 10 pracovních dnů v souladu s § 22a odst. 5 zákona o dráhách Úřadu sdělila, že je provozovatelkou vleček „Terminal Brno“, „Pila Paskov“, „Bohumín terminál“ a „Vlečka ŽDB DRÁTOVNA“, a že u těchto vleček vzniká povinnost umožnit dopravcům její užití podle § 22a odst. 3 zákona o dráhách. Současně jí uložil povinnost nahradit náklady řízení.

II. Rozklad

Napadené rozhodnutí bylo účastnici řízení doručeno dne 1. 9. 2022 do datové schránky. Poslední den lhůty pro podání rozkladu připadl na 16. 9. 2022. Rozklad byl podán 15. 9. 2022, jedná se tedy o včasný rozklad.

III. Přehled podaných námitek

1. Vlečky mají jediného vlastníka koncového zařízení a slouží k využití pouze k provozování vlastní drážní dopravy.
2. Zařízeními služeb jsou pouze ta zařízení, která mají veřejnou povahu a jsou k tomu provozovatelem speciálně určena.

IV. Námitky podané do rozkladu a jejich vypořádání

1) Vlečky nenaplnují podmínky § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách – bod a) rozkladu

Námitky účastnice řízení

Podle názoru účastnice řízení žádná z vleček není veřejně nepřístupnou vlečkou s umožněním přístupu podle § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách, jelikož vlečky mají jediného vlastníka koncového zařízení, které slouží k využití pouze k provozování vlastní drážní dopravy.

Podle čl. 2 odst. 3 písm. d) směrnice 2012/34/EU byla z použití příslušných částí této směrnice vyjmuta železniční infrastruktura v soukromém vlastnictví sloužící výhradně k využití jejím vlastníkem pro vlastní nákladní dopravu. Podle čl. 12 preambule směrnice 2012/34/EU je přístup zajištěn pouze k zařízením služeb zásadního významu, nebo pokud slouží více uživatelům.

V tomto smyslu musí být eurokonformně vykládán i § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách, tedy vlečka i koncové zařízení musí sloužit více zákazníkům. Jinak by mohlo docházet ke konfliktu mezi uživateli.

Na výše uvedeném nemění nic skutečnost, že vlastník vlečky smluvně pověřil správou infrastruktury a zároveň provozováním dopravy na této infrastruktuře jiný subjekt (formou outsourcingu), tedy účastníci řízení. Infrastruktura a doprava na ní ovšem i nadále slouží výhradně k využití jejímu vlastníkovu a odpovídají podmínkám pro vyloučení z působnosti směrnice 2012/34/EU aplikací jejího čl. 2 odst. 3 písm. d) a čl. 12 preambule.

Provozovatelka vleček má postavení příkaznice a je vázána pokyny vlastníka příslušné vlečky. Nenachází se v autonomním postavení uživatele věci, takže nemůže bránit v přístupu na vlečky ve prospěch vlastníka. Výklad Úřadu, vede k ukládání nepřiměřených a nedůvodných povinností.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán podotýká, že podle § 24a odst. 2 zákona o dráhách může na vlečce provozovat drážní dopravu dopravce, který má mimo jiné uzavřenu smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li totožný s provozovatelem dráhy. O přístupu dopravce po dráze k manipulačnímu místu tedy rozhoduje provozovatel dráhy, a nikoliv vlastník respektive provozovatel manipulačního místa.

Rozkladový orgán dále poznamenává, že zajištění přístupu k manipulačním místům a zařízení služeb pro ostatní dopravce vede k umožnění soutěže na železnici. Tím dojde k zabezpečení poskytování dopravních služeb i pro ostatní dopravce, kteří jsou s účastnicí řízení v konkurenčním postavení.

Rozkladový orgán k námitce účastnice řízení konstatuje, že čl. 2 odst. 3 písm. d) směrnice 2012/34/EU dává členským státům možnost z použití mimo jiné čl. 13 a kapitoly IV vyloučit železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, která existuje výhradně pro použití vlastníkem infrastruktury pro jeho vlastní nákladní dopravu. Slovo „*může*“ znamená, že rozhodnutí je plně v kompetenci členského státu. Ponechání takovéto infrastruktury v působnosti směrnice tento článek nezakazuje. Česká republika se rozhodla vyloučit z použití výše uvedených článku některé typy vleček, a to způsobem uvedeným v § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Pokud by je nevyloučila, platila by na nich veškerá pravidla uvedená v čl. 13 a kapitole IV směrnice 2012/34/EU. Dodržení takovýchto pravidel Úřad na žádné z vleček nepožadoval. Vzhledem k tomu, že vyloučení, případně způsob vyloučení takovéto vlečky z působnosti směrnice je v kompetenci členského státu, nelze kontrolovanou osobou navržený výklad zákona považovat za skutečně eurokonformní a akceptovat jej.

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, jelikož 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.

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 zajistit přístup pouze prostřednictvím veřejně nepřístupné vlečky. Účelem je proto mimo jiné zajistit, aby provozovatel vlečky nebránil vlastníkovu nebo třetím osobám v přístupu k manipulačnímu místu, a to v rozporu s přáním jeho vlastníka nebo provozovatele. V opačném případě by se zmíněný vlastník nebo provozovatel zařízení stal de facto rukojmím provozovatele vlečky a záviselo by čistě 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.

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 nehraje roli, že vlastník nebo provozovatel manipulačního místa je zároveň vlastníkem vlečky. Zákonná podmínka zde byla naplněna již onou odlišností provozovatele kontrolované vlečky od vlastníka nebo provozovatele manipulačního místa.

Celý § 22a byl nově do zákona o dráhách přidán zákonem č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, avšak písmeno c) odstavce 3. nebylo součástí vládního návrhu, ale jednalo se o senátní pozměňovací návrh. Ve stenozáznamu 1. dne 27. senátní schůze ze dne 24. 8. 2016, při projednávání senátního tisku č. 318, se uvádí, že senátor Petr Bratský odůvodňoval pozměňovací návrh, který do zákona vnesl dotčené ustanovení takto:

„Může ovšem nastat situace, ona se ukazuje právě v poslední době, že hrozí, že bude nastávat, nebo dokonce již nastává, že ten hlavní vlečkař, pokud se nějak nedohodne, tak si vytváří vlastní podmínky vůči ostatním firmám, které na té vlečce jsou, které využívají až už těch magacinů neboli skladišť, nebo dalších zařízení – rampy. Mají provozy přitažené k té vlečce, ovšem ten vlečkař je potom má jako rukojmí a může si stanovovat svoje podmínky, třeba i různé ceny nebo různé výjimky ve smlouvách a podobně. Tomu má zabránit tento pozměňovací návrh.“

Historickou metodou výkladu tak lze zjistit, že zákonodárce přijetím dotčeného ustanovení sledoval právě omezení libovůle provozovatele vlečky.

Na základě jazykové, teleologické i historické metody výkladu práva tak rozkladový orgán dospěl k závěru, že oznamovací povinnost dle § 22a odst. 5 zákona o dráhách dopadá na všechny provozovatele veřejně nepřístupných vleček, které slouží k přístupu k manipulačním místům, jehož

¹ Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 8. 2017, čj. 5 As 154/2016 - 62, www.nssoud.cz, bod 19

vlastník nebo provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky (nezávisle na tom, kdo je vlastníkem vlečky).

Tvrzení kontrolované osoby, že ke skutečnému konfliktu mezi zájmy uživatele koncového zařízení a uživatelem infrastruktury by mohlo docházet pouze v případě, že by vlečka i koncové zařízení sloužily zcela odlišným subjektům, považuje rozkladový orgán za spekulativní, neboť nelze s naprostou jistotou stanovit všechny možné varianty vzájemných vztahů mezi provozovatelem nebo vlastníkem vlečky a provozovatelem nebo vlastníkem manipulačního místa. Podle názoru rozkladového orgánu podmínky uvedené v § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách upravují vztahy mezi výše uvedenými subjekty jednoznačně.

K námitce účastnice řízení ve věci nepřiměřených a nedůvodných povinností rozkladový orgán uvádí, že nejsou nedůvodné ani nepřiměřené. Jediná další povinnost vznikající z tohoto výkladu je jednorázové splnění oznamovací povinnosti vůči Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. To je možné učinit hromadně za všechny provozované vlečky, které splňují některou z podmínek § 22a odst. 3 zákona o dráhách.

Závěr k námitkám pod písm. a) rozkladu

Vlastníkem vlečky Pila Paskov, manipulačních míst a nakládací techniky i **provozovatelem manipulačních míst a nakládací techniky** je Mayr-Melnhof Holz Paskov. **Vlastníkem** vlečky ŽDB DRÁTOVNA, manipulačních míst a portálového jeřábu i **provozovatelem manipulačních míst a portálového jeřábu** je ŽDB DRÁTOVNA a.s., IČO 29400066, se sídlem Jeremenkova 66, Pudlov, 735 51 Bohumín. Provozovatelkou obou vleček je účastnice řízení. Provozovatelka vleček je odlišná od vlastníků a provozovatelů manipulačních míst. Proto obě vlečky splňují podmínku uvedenou v § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách.

Vlastníkem manipulačních míst na vlečce Terminál Bohumín, a od 29. 12. 2021 i **vlastníkem samotné vlečky**, je účastnice řízení. **Provozovatelem manipulačních míst a speciálního pásového nakladače** je právnická osoba Bohumín terminál, a.s., IČO 05619025, se sídlem Poděbradova 843/28, 702 00 Ostrava. **Vlastníkem vlečky Terminál Bohumín a její provozovatelkou je účastnice řízení.** Provozovatelka vlečky je odlišná od vlastníka a provozovatele manipulačních míst. Proto i tato vlečka splňuje podmínku uvedenou v § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách.

Námitky pod písm. a) rozkladu považuje rozkladový orgán za nedůvodné.

2) Na vlečkách nejsou umístěna zařízení služeb ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o dráhách – bod b) rozkladu

Námitky účastnice řízení

Účastnice řízení si vyložila definici zařízení služeb uvedenou v § 2 odst. 9 zákona o dráhách a dospěla k názoru, že v ní uvedený výčet je demonstrativní. Aby zařízení mohlo být považováno za zařízení služeb, musí být splněny ještě 2 zákonné podmínky.

1. Zařízení musí mít veřejnou povahu či musí být určeno k nějaké formě veřejného použití v tom smyslu, že má bezprostředně sloužit provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce. Z této podmínky vyplývá, že zařízení na

soukromých (veřejně nepřístupných) vlečkách pod zařízení služeb podle zákona o drahách nespádají.

Zařazením mezi zařízení služeb dojde k omezení vlastnických práv, které je podle čl. 11 Listiny základních práv a svobod možné ve veřejném zájmu jen a výhradně na základě zákona. Proto je nutné vykládat zákon o dráhách restriktivně, nikoliv extenzivně.

2. Zařízení musí být k danému účelu provozovatelem zvláště určeno.

Aby technické zařízení zmíněné v § 2 odst. 9 zákona o drahách či v prováděcích předpisech bylo zařízením služeb, musí splňovat obě podmínky. Na každé veřejně nepřístupné vlečce je nějaké technické zařízení. Jinak by kdokoli mohl požadovat např. mytí vozů v jakémkoliv myčce umístěné v jakémkoliv soukromém areálu. Takový extenzivní výklad by vedl k rozporu se zákonem o drahách a k protiústavnímu omezování soukromého vlastnictví.

Směrnice 2012/34/EU v bodu 12 preambule a v čl. 2 odst. 3 písm. d) při posouzení zařízení služeb klade důraz na záměr provozovatele a zejména na účel, pro který bylo zařízení na vlečce zřízeno. Účelové určení zařízení je přitom zásadní.

Bod 12 směrnice 2012/34/EU dále provádí čl. 4 odst. 2 písm. c) a čl. 7 odst. 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou. Dle něho se ze soukromých vleček považují za relevantní pouze ty, které zajišťují přístup k zařízením služeb se zásadním významem pro poskytování služeb železniční přepravy. Zařízení budovaná a technicky i kapacitně přizpůsobená pouze v souvislosti s provozem na předmětných vlečkách zařízeními služeb být ani nemohou, neboť nejsou zásadního významu.

Dále je nutné vzít v potaz možnost užití zařízení na vlečkách z hlediska jejich kapacity. Provozovatel předmětných vleček a zařízení na nich umístěných nemůže být nucen zpřístupňovat svá zařízení externím dopravcům, když sám tato zařízení nezbytně potřebuje pro vlastní podnikání a nezbývá volná kapacita pro jejich externí využití.

Účastnice řízení přirovnává zařízení na vlečce, jež mají omezenou kapacitu, k analogickému institutu „essential facilities“ v soutěžním právu. Povinné umožnění užití je zde omezeno provozními nebo jinými důvody, jako je například přílišné omezení potřeb vlastníka nebo nutnost vynaložit určité náklady pro spoluužívání. Tato analogie by měla být použita i pro pravidla užívání zařízení služeb. Navíc podle čl. 13 odst. 4 směrnice 2012/34/EU není povinností provozovatele činit investice do zařízení.

Ani jedna z předmětných vleček není ve smyslu obecně závazné evropské i české legislativy veřejně nepřístupnou vlečkou s umožněním přístupu podle § 22a odst. 3 písm. b) a c) zákona o dráhách. Účastníci řízení proto ve vztahu k předmětným vlečkám oznamovací povinnost podle § 22a odst. 5 zákona o dráhách nikdy nevznikla.

Stanovisko rozkladového orgánu

Důvody k povinnosti umožnění přístupu

Vlečka Terminál Brno zajišťuje přístup k zařízení služeb (nákladnímu terminálu), uvedenému v příloze II bodu 2 písm. b) směrnice 2012/34/EU, v němž 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.

Tato skutečnost je potvrzena také na portálu <https://railfacilitiesportal.eu/>, kde je společnost Terminal Brno a.s. uvedena jako provozovatel zařízení služeb. Takto uvedené informace jsou popisem zařízení služeb ve smyslu článku 4 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Informaci o zajištění přepravy kontejnerů a návěsů po železnici společnost Terminal Brno a.s. uvádí i na svých internetových stránkách www.terminalbrno.cz. Na stránkách Ministerstva dopravy [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Kombinovana-doprava-\(2\)/kombinovana-doprava-\(1\)/Prekladiste-KD-v-CR-2018.xlsx.aspx?lang=cs-CZ](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Kombinovana-doprava-(2)/kombinovana-doprava-(1)/Prekladiste-KD-v-CR-2018.xlsx.aspx?lang=cs-CZ) je rovněž uveden Terminal Brno jako terminál kombinované dopravy.

Vlečka zajišťuje připojení nákladního terminálu k mezinárodním železničním koridorům pro nákladní dopravu, uvedeným v příloze nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Jedná se konkrétně o **koridor „baltsko-jadranský“**, vedený mezi Polskem, Českou republikou, Slovenskem, Rakouskem, Itálií a Slovinskem, a **koridor „východní a východostředomořský“**, vedený mezi Německem, Českou republikou, Rakouskem, Slovenskem, Maďarskem, Rumunskem, Bulharskem a Řeckem.

Vlečka Terminál Bohumín je součástí nákladního terminálu podle přílohy II odst. 2 písm. b) směrnice 2012/34/EU. 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., speciální pásový nakladač.

Vlečka zajišťuje připojení nákladního terminálu k mezinárodním železničním koridorům pro nákladní dopravu, uvedeným v příloze nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Jedná se konkrétně o **koridor „baltsko-jadranský“**, vedený mezi Polskem, Českou republikou, Slovenskem, Rakouskem, Itálií a Slovinskem, **koridor „východní a východostředomořský“**, vedený mezi Německem, Českou republikou, Rakouskem, Slovenskem, Maďarskem, Rumunskem, Bulharskem a Řeckem, a **koridor „rýnsko-dunajský“**, vedený mezi Francií, Německem, Rakouskem, Slovenskem, Maďarskem, Rumunskem a Českou republikou.

Detaily k těmto koridorům jsou uvedeny na stránkách RailNetEurope (<https://rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information/>). Jedná se o koridory **RFC5 „Baltic-Adriatic Corridor“**, resp. **RFC7 „Orient/East-Med Corridor“** a **RFC9 „Rhine-Danube Corridor“**.

Obě vlečky tedy zajišťují přístup k zařízení služeb.

Speciální určení a veřejná povaha zařízení služeb

Rozkladový orgán nesouhlasí s názorem účastnice řízení, že zařízení služeb musí mít veřejnou povahu. Pojem „*bezprostředně související s provozováním drážní dopravy*“ charakterizuje (je legislativní zkratkou) druh služeb, jejichž poskytování resp. užití je regulováno zákonem o dráhách. Jeho cílem je rozlišit takto regulované služby od služeb, které takovéto regulaci nepodléhají. Pokud by nějaká služba byla provozována na veřejně nepřístupné vlečce pouze pro potřeby dopravy na této

vlečce (např. čerpací stanice sloužící výhradně pro hnací vozidlo provozující drážní dopravu jen na této vlečce) o zařízení služeb ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o dráhách by nešlo.

Zařízení 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 provozovateli ukládají právní předpisy, zejména § 23d a následující zákona o dráhách.

Takovéto tvrzení vychází i z rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ze dne 15. července 2021, *Latvijas dzelzceļš v. VAS v. Valsts dzelzceļa administrācija*, C-60/20, EU:C:2021:610 (dále jen „rozhodnutí SDEU C-60/20“), konkrétně z následujících bodů:

38. *Na úvod je třeba připomenout, že pro účely použití směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru se „zařízením služeb“ ve smyslu čl. 3 bodu 11 této směrnice rozumí 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 uvedené směrnice.*

39. *Tato definice pojmu „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.*

40. *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.*

Podle názoru rozkladového orgánu skutečnost, že oba terminály jsou připojeny prostřednictvím soukromé vlečky, není s ohledem na výše uvedené body 39 a 40 odůvodnění rozhodnutí SDEU C-60/20 důvodem pro jejich nezařazení mezi zařízení služeb. Definice zařízení služeb nezávisí ani na totožnosti příjemců uvedených služeb, ani na skutečnosti, že tyto služby využívá pouze jejich vlastník a provozovatel.

Dle uvedeného rozhodnutí SDEU C-60/20 tedy není pravda, že zařízení musí mít veřejnou povahu či musí 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.

Připojení zařízení služeb prostřednictvím vleček předjímá bod 12 preambule směrnice 2012/34/EU a požaduje zajištění přístupu k zařízení služeb prostřednictvím soukromých vleček. Stejně tak to požaduje čl. 13 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, který hovoří o přístupu po železnici a nikoliv pouze prostřednictvím infrastruktury. Takovýto přístup přepokládá i článek 4 odst. 2 písm. c) nařízení Komise (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou.

Zařízení služeb zásadního významu

K termínu „zásadní význam“ rozkladový orgán uvádí, že je nutno přístup k zařízení služeb posuzovat z pohledu cílů směrnice 2012/34/EU a nařízení Komise (EU) 2017/2177. Podle bodu 1

jeho preambule základní pravidla směrnice 2012/34/EU, týkající se přístupu k zařízením služeb a využívání služeb poskytovaných v těchto zařízeních, se **vztahují na všechna zařízení služeb**. Ustanovení bodu 12 preambule směrnice není možné vysvětlovat 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 č. 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 písm. 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). Rozsah zařízení služeb oproti příloze II směrnice 2012/34/EU je možné omezit pouze s využitím článku 2 odst. 3. 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. Na základě výše uvedeného nelze přijmout ani výklad účastnice, že zařízení budovaná a technicky i kapacitně přizpůsobená pouze v souvislosti s provozem na předmětných vlečkách, zařízeními služeb být ani nemohou, neboť nejsou zásadního významu. K tomu rozkladový orgán dodává, že oba terminály slouží k překládce zboží přepravovaného po celostátní a regionální dráze.

Rozkladový orgán částečně souhlasí s účastnicí řízení, že na každé vlečce je nějaké technické zařízení, a že zařízení na soukromých (veřejně nepřístupných) vlečkách pod zařízení služeb podle zákona o drahách nespádají. To však platí, pouze pokud vlečka slouží výhradně pro vlastní nákladní dopravu vlastníka (např. dopravu materiálu pro jeho výrobu a dopravu jeho výrobků), a nikoliv dopravu prováděnou ve smyslu přepravních služeb pro třetí osobu. Jak vyplývá z protokolů o státním dozoru, **Terminál Bohumín** slouží jako skladiště a překladiště sypkých hmot, jehož služby nabízí právnická osoba NH – TRANS, SE, IČO 47679115, se sídlem Poděbradova 843/28, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava, na svých internetových stránkách <http://www.nh-trans.cz/>. V areálu **Terminálu Brno** dochází k překládce kontejnerů, intermodálních návěsů a výměnných nástaveb, včetně jejich uskladnění na skladovacích plochách. Manipulace probíhá za pomoci tří kolových nakladačů speciálně konstruovaných pro nakládku a vykládku kontejnerů a nástaveb. Ani v jednom případě nejde výhradně o vlastní nákladní dopravu sloužící výhradně pro vlastníka vlečky.

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.

Omezení vlastnického práva

Rozkladový orgán souhlasí s účastnicí řízení, že v tomto případě dojde k omezení vlastnického práva. K námitce účastnice řízení, že při omezení vlastnického práva nelze vykládat zákon o dráhách extenzivně rozkladový orgán uvádí, že k němu dojde jak na základě zákona o dráhách, tak na základě směrnice a přímo použitelných předpisů EU. Rozkladový orgán především upozorňuje na bod 17 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177. Podle něj *vybudování zařízení služeb vyžaduje značné investice a síťový charakter železnic znamená, že existují omezení toho, kde lze zařízení postavit; v důsledku toho nelze mnohá zařízení služeb snadno duplikovat*. Tento bod dále řeší postup v případě nedostatku kapacity. Z uvedeného znění vyplývá jeden z cílů směrnice a nařízení. Tímto cílem je dosažení maximálního využití již existujících zařízení služeb, a to umožněním přístupu všem dopravcům (žadatelům), přestože jsou vzájemně v konkurenčním postavení.

Výklad zařízení služeb podle zákona o dráhách

Nelze se tedy opírat jen o nepřesně provedenou směrnici, jelikož povinnost využít eurokonformní výklad vnitrostátního předpisu vyplývá z ustálené judikatury Soudního dvora Evropské unie, kterou přebraly i české soudy, viz například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 7. 2016, č. j. 9 Azs 95/2016 – 31:

„[24] Princip nepřímého účinku byl poprvé Soudním dvorem formulován ve věci Von Colson a Kaman (C-14/83). Toto rozhodnutí se stalo základem doktríny nepřímého účinku a následně bylo nesčetněkrát citováno a rozšiřováno (např. C-106/89 ve věci Marleasing, C-80/86 ve věci Kolpinghuis, C-334/92 ve věci Wagner Merit). Ta ukládá správním i soudním orgánům vykládat a uplatňovat právní předpisy přijaté za účelem provádění směrnice v souladu s požadavky práva Společenství v celém rozsahu, v němž jim vnitrostátní právo poskytuje určitý prostor pro uvážení. Pro užití nepřímého účinku musí být dodržena podmínka, že vnitrostátní předpis je takového výkladu schopen.

[25] Umožňují-li vnitrostátní interpretační techniky vyložit dané vnitrostátní ustanovení několika způsoby, má správní orgán, jakož i soud povinnost použít ten výklad, který je nejbližší smyslu a cíli odpovídajícího unijního ustanovení. Pokud je tedy ustanovení zákona nejasné, neurčité nebo není definováno, nelze ani určit, zda je se směrnicí v rozporu. Ze svého principu nemůže být nepřímý účinek nikdy contra legem. Jak bylo uvedeno výše, může však jít i v neprospěch jednotlivce.

[26] Povinnost vykládat národní právo v souladu se směrnicí je tedy podmíněno a priori tím, že existuje vnitrostátní předpis, který je nejednoznačný, resp. umožňuje několik výkladů a alespoň jeden z možných výkladů práva je v souladu se směrnicí. Z uvedeného vyplývá, že čím větší mají dané vnitrostátní orgány možnost své právo vykládat, tím větší povinnost mají toto právo vykládat eurokonformně.

[27] Zásada eurokonformního výkladu vyžaduje, aby vnitrostátní soudy učinily vše, co spadá do jejich pravomoci, tím, že vezmou v úvahu veškeré vnitrostátní právo a použijí metody výkladu jím uznané, taky aby zajistily plnou účinnost dotčené směrnice a došly k výsledku, který by byl v souladu s cílem stanoveným směrnicí (srov. rozsudek Soudního dvora Pfeiffer C-397/01). Pokud žádná z metod výkladu nevede k výsledku, nepřímý účinek vyzní naprázdno a souladný výklad není

možný. Současně však soudy dle judikatury Soudního dvora musí vycházet z předpokladu, že účelem a smyslem předpisu, jehož měl v úmyslu zákonodárce dosáhnout, je plná implementace směrnice.“

Úřad tedy byl povinen vyložit zákon o dráhách tím způsobem, aby došlo k naplnění účelu sledovaného směrnicí 2012/34/EU.

Výklad zařízení služeb podle přímo použitelných předpisů

Navíc zařazení nákladního terminálu mezi zařízení služeb vyplývá i z nařízení Komise (EU) 2017/2177. Podle jeho článku 1 *Toto nařízení stanoví podrobný postup a kritéria, která se mají dodržovat pro přístup k službám, jež mají být poskytovány v zařízeních služeb uvedených v příloze II bodech 2, 3 a 4 směrnice 2012/34/EU.* Nařízení je přímo použitelný předpis a povinnosti v něm uvedené se vztahují na zařízení služeb uvedená v příloze II bodech 2, 3 a 4 směrnice 2012/34/EU, a nikoliv na pouze na zařízení, která jsou zvláště určena jejich provozovatelem a která mají zásadní význam pro poskytování dopravních služeb. Z tohoto nařízení vyplývají povinnosti spojené s umožněním přístupu pro ostatní dopravce. Z nich pak vychází i povinnost oznámit vlečku jako veřejně nepřístupnou s povinností umožnění přístupu podle § 22a odst. 5 zákona o dráhách.

Podle rozkladového orgánu se terminálem podle čl. 2 odst. 2 písm. c) nařízení (EU) 913/2010 rozumí zařízení, které je speciálně vybaveno, aby umožňovalo nakládku nebo vykládku zboží nákladních vlaků a integraci železniční nákladní dopravy s dopravou silniční. Rozkladový orgán též poukazuje na obdobnou definici v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, kde se v čl. 3 pod písm. s) uvádí „*nákladním terminálem*“ struktura vybavená pro překládku mezi nejméně dvěma druhy dopravy nebo mezi dvěma různými železničními systémy a pro dočasné uskladnění zboží, jako jsou přístavy, vnitrozemské přístavy, letiště a kombinované terminály železniční a silniční dopravy. Zajištění přístupu k těmto terminálům se vyžaduje podle čl. 12 odst. 2 písm. e) tohoto nařízení.

Rozkladový orgán dále upozorňuje na princip přednosti unijního práva, který byl poprvé formulován v rozsudku Evropského soudního dvora ve věci *Costa vs. ENEL* (C-6/64), dle kterého je právo EU nadřazené právu vnitrostátnímu. Vyhláška č. 76/2017 Sb. pak byla vydána na základě zákonného zmocnění obsaženého v § 66 odst. 1 zákona o dráhách a slouží výhradně k provedení zákona v jeho mezích. Nelze proto tvrdit, že by dané předpisy a jejich aplikace byly v rozporu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod.

Rozkladový orgán dospěl k názoru, že terminál Bohumín i terminál Brno jsou nákladními terminály a zařízeními služeb z důvodu splnění materiální povahy zařízení služeb, a nikoliv pouze podle pojmenování „terminál“. Povinnost zajištění přístupu vzniká i pro soukromou vlečku.

K příkladu uvedenému účastníci řízení, že by kdokoli mohl požadovat např. mytí vozů v jakémkoliv myčce umístěné v jakémkoliv soukromém areálu, a uznání nároku na tuto službu by vedlo k extensivnímu výkladu směrnice, rozkladový orgán uvádí, že v tomto řízení se takovýto příklad neřeší. Takováto vlečka by nesplňovala podmínky čl. 2 odst. 3 směrnice 2012/34/EU pro vyloučení z použití článku 13.

Námitka neexistence dominantního postavení

K námitce přirovnávající zařízení na vlečce k analogickému institutu „essential facilities“ v soutěžním právu (účastnice řízení měla na mysli dominantní postavení podle § 11 zákona č. 143/2001 Sb. o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů), rozkladový orgán uvádí, že posouzení podmínek pro zneužití dominantního postavení není předmětem tohoto řízení. Podmínky přístupu k zařízení služeb jsou odlišné od podmínek uvedených ve zmíněném § 11. Úřad v tomto řízení ukládá odstranit nesoulad se zákonem o dráhách nebo s jinými právními předpisy a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, přičemž posouzení souladu se zákonem č. 143/2001 Sb. není v jeho kompetenci. Úřad v napadeném rozhodnutí žádnou povinnost činit investice do zařízení jeho provozovatele neukládal.

Námitka nedostatečné kapacity

Rozkladový orgán nesouhlasí s názorem účastnice řízení, že při posuzování, zda nějaké zařízení je zařízením služeb, je třeba přihlídnout k jeho využití jeho provozovatelem a ke zbývajícím kapacitám pro ostatní potenciální žadatele. Jak vyplývá z čl. 13 odst. 5 směrnice 2012/34/EU, povinnost umožnění přístupu k zařízení služeb není limitována jeho kapacitou určenou pro provozovatele. Naopak provozovatel zařízení služeb je povinen se pokusit o co možná nejlepší uspokojení všech požadavků. Případné neumožnění přístupu v případě nedostatečné kapacity by bylo předmětem jiného řízení.

Závěr k námitkám pod písm. b) rozkladu

Jak bylo zjištěno při výše uvedených státních dozorech, na vlečce „Terminal Brno“ se nachází mobilní zařízení pro překládku přepravních jednotek mezi jednotlivými druhy dopravy podle § 3 odst. 4 písm. d) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Na vlečce „Bohumín terminál“ se pak nachází odstavné koleje podle § 3 odst. 3 a nakládací a vykládací zařízení podle § 3 odst. 4 písm. c) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Obě vlečky navíc napojují terminály podle čl. 2 odst. 2 písm. c) nařízení (EU) 913/2010. Všechna uvedená zařízení jsou zařízeními služeb. Obě vlečky slouží k napojení zařízení služeb odpovídající definicím uvedeným v nařízení Komise (EU) 2017/2177 i v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

Na základě výše uvedeného rozkladový orgán považuje námitky pod písmenem b) rozkladu za nedůvodné.

V. Navržená stanoviska pro rozkladový orgán

Úřad ve svém stanovisku k rozkladu č. j. UPDI-3190/22/UM ze dne 4. 10. 2022 doporučil rozkladovému orgánu předložený rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit. Oproti tomu rozkladová komise předsedy Úřadu předložila rozkladovému orgánu návrh na zrušení napadeného rozhodnutí, zastavení řízení a zveřejnění předmětných vleček na základě skutečností zjištěných při státních dozorech.

Rozkladový orgán uvádí, že uložení opatření k nápravě má vést k odstranění protiprávního stavu v přiměřené lhůtě.

Rozkladový orgán se rozhodl přiklonit ke stanovisku rozkladové komise a s ohledem na zásadu hospodárnosti nepovažuje za nezbytné ukládat účastníci řízení povinnost sdělit Úřadu, že je provozovatelkou předmětných vleček, neboť všechny relevantní informace pro jejich zveřejnění jsou již Úřadu známy. Není proto nutné ukládat účastníci řízení vrchnostensky takovou povinnost. Tudíž je vhodné využít postupu, který je v daném případě adekvátní a efektivní.

Okamžitým zveřejněním vleček v seznamu vedeném Úřadem dojde k uvedení skutečného stavu do souladu se stavem právním. Případné další kroky vedoucí k předcházení opakování neplnění oznamovací povinnosti ze strany účastnice mohou být učiněny jiným způsobem, např. v rámci přestupkového řízení.

VI. Závěr

- 1) Účastnice navrhla, aby předseda Úřadu napadené rozhodnutí v celém rozsahu zrušil.
- 2) Rozkladová komise předsedy Úřadu předložila dne 18. 10. 2022 podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi Úřadu návrh na rozhodnutí, a to napadené rozhodnutí zrušit, řízení zastavit a předmětné vlečky na základě skutečností zjištěných při státních dozorech zveřejnit v souladu s § 22a odst. 6 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.
- 3) Rozkladový orgán uzavřel, že účastnice nesplnila oznamovací povinnost. Úřad prokázal, že předmětné vlečky splňují podmínky § 22a odst. 3 zákona o dráhách, tedy slouží jako spojení dvou nebo více drah rozdílných vlastníků, nebo k napojení zařízení služeb. Současně shledal, že námitky účastnice nejsou důvodné. Ovšem pro zrušení rozhodnutí a zastavení řízení svědčí jiné, výše uvedené, skutečnosti.
- 4) Rozkladový orgán se přiklonil ke stanovisku rozkladové komise. Proto napadené rozhodnutí zrušil a řízení zastavil.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodym
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

Rozdělovník:

- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 – Holešovice, IČO 28196678

Dotčený orgán

- Dražní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, IČO: 61379425