



## ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, rozkladový orgán 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, rozhodl o rozkladu, který podala obviněná, právnická osoba České dráhy, a. s., IČO 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1, proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 2. 9. 2021, č. j. UPDI-3010/21/UM, takto:

**Podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, se rozklad zamítá a rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 2. 9. 2021, č. j. UPDI-3010/21/UM, sp. zn. POK005/21, se potvrzuje.**

### Odůvodnění

#### I. Řízení v prvním stupni

Dne 17. 2. 2021 zahájil Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) řízení o přestupcích, sp. zn. POK003/21, podle § 51 odst. 6 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“), (č. j. UPDI-0504/21/AM2), týkající se vlečky „**ČD, a.s. – Plzeň – POL**“, **úřední povolení č. 5417** (dále jen „předmětná vlečka“), a dalších tří veřejně nepřístupných vleček.

Ještě před zahájením řízení obviněná sama sdělila Úřadu dopisem ze dne 4. 2. 2021, č. j. 113/2021-O18, že je provozovatelkou v tomto sdělení uvedených vleček, splňujících podmínky § 22a odst. 3 písm. a) a b) zákona o dráhách. Toto sdělení bylo učiněno v souvislosti se zahájením obdobného řízení o přestupku, vedeného pod sp. zn. POK001/21. Sdělení však bylo učiněno až po zákonem stanovené lhůtě, ve které měly být vlečky Úřadu oznámeny.

Dne 24. 2. 2021 obdržel Úřad vyjádření obviněné ze dne 23. 2. 2021, č. j. 504/2021-025. V tomto vyjádření obviněná mimo jiné žádá, aby byla předmětná vlečka ze seznamu podle § 22a odst. 6 zákona o dráhách vyškrtána.

Úřad následně pro urychlení řízení vedeného pod sp. zn. POK003/21 usnesením ze dne 25. 3. 2021, č. j. UPDI-1023/21/DV, skutek týkající se předmětné vlečky podle § 88 odst. 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) vyloučil a vede o něm samostatně toto řízení pod sp. zn. POK005/21.

Dne 9. 4. 2021 zahájil Úřad oznámením, č. j. UPDI-1159/21/UM, státní dozor na předmětné vlečce. Předmětem dozoru bylo ověření, zda je veřejně nepřístupnou vlečkou s povinností provozovatele umožnit přístup na tuto vlečku podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách. Na základě dozoru byl zpracován kontrolní protokol ze dne 5. 5. 2021, č. j. UPDI-1504/21/UM, ve znění dodatku č. 1 ze dne 13. 5. 2021, č. j. UPDI-1617/21/UM (dále jen „protokol“).

Úřad zaslal obviněné dne 24. 8. 2021 oznámení o ukončení dokazování, č. j. UPDI-2813/21/UM, a stanovil lhůtu, ve které se měla možnost vyjádřit k podkladům pro rozhodnutí. Této možnosti obviněná nevyužila.

## **Napadené rozhodnutí**

Úřad vydal dne 2. 9. 2021 rozhodnutí č. j. UPDI-3010/21/UM, sp. zn. POK005/21 (dále jen „napadené rozhodnutí“). Úřad v napadeném rozhodnutí obviněnou uznal vinnou z přestupku podle § 51 odst. 6 písm. b) zákona o dráhách, kterého se měla dopustit tím, že v rozporu s § 22a odst. 5 věty druhé zákona o dráhách jako provozovatelka předmětné veřejně nepřístupné vlečky nesplnila svou oznamovací povinnost vůči Úřadu. V zákonem požadované lhůtě nesdělila, že jde o vlečku, jejíž užití je povinna umožnit způsobem podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách, tj. za účelem přístupu k zařízení služeb, neboť vlečka napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb. Za spáchání přestupku podle § 51 odst. 10 písm. d) zákona o dráhách by býval měl být obviněné uložen správní trest pokuty, od jehož uložení Úřad na základě § 43 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky upustil. Stejně tak Úřad rozhodl o neuložení úhrady paušální částky nákladů řízení.

Důvodem upuštění od uložení pokuty bylo, že Úřad zohlednil zásady ukládání trestů za více přestupků podle § 41 zákona o odpovědnosti za přestupky. Pro účely trestání sbíhajících se přestupků upravuje zákon o odpovědnosti za přestupky princip absorpce. Jeho podstata tkví v absorpci sazeb, tzn., že přísnější trest pohlcuje mírnější. Upuštění od uložení pokuty v tomto případě bylo ovlivněno zejména tím, že rozhodnutím ze dne 25. 6. 2021, č. j. UPDI-2214/21/DV, ve spojení s rozhodnutím ze dne 13. 8. 2021, č. j. UPDI-2746/21/KP, ve věci sp. zn. POK002/21, Úřad obviněné uložil za přestupek podle § 51 odst. 1 písm. i) zákona o dráhách pokutu, tedy podle sazby za přestupek přísněji, resp. nejprísněji trestný, ve výši 95 000 Kč. V tomto případě by totiž obviněné mohl být uložen správní trest (pokuta) v podstatně nižší výši.

## **II. Rozklad**

Obviněná podala proti napadenému rozhodnutí rozklad ze dne 17. 9. 2021 č. j. 0136/2021-O11 (dále jen „rozklad“). Napadené rozhodnutí bylo obviněné doručeno 2. 9. 2021 prostřednictvím datové schránky. Poslední den lhůty pro podání rozkladu připadl na 17. 9. 2021. Rozklad obviněné byl podán 17. 9. 2021. Jedná se o včasný rozklad.

## **III. Přehled námitek**

### Přehled námitek obviněné

1. Úřad neprokázal, že vlečka zajišťuje přístup k zařízení služeb.
2. Úřad nesprávným zařazením předmětných kolejí mezi zařízení služeb neoprávněně v jeho části zrušil úřední povolení vydané Drážním úřadem.
3. Pokud není zařízení provozuschopné a soustavně využíváno, nejde o zařízení služeb.

## **IV. Námitky a jejich vypořádání**

### **1. Absence pojmových znaků zařízení služeb – bod I rozkladu**

#### Námitky obviněné

Aby podle názoru obviněné některé zařízení představovalo zařízení služeb, musí v něm být služby poskytovány alespoň jednomu železničnímu podniku, resp. dopravci, ve smyslu § 2 odst. 4 zákona

o dráhách. To potvrzuje i bod 46 rozsudku Soudního dvora EU ve věci C-60/20 ze dne 15. 7. 2021, (dále jen „rozsudek C-60/20“) odkazem na čl. 13 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“). V protokolu se uvádí, že v době kontroly byly na kolejích 23a, 25a a 27a odstaveny vagony (dále jen „předmětné koleje“ a „odstavená vozidla“), ale ani z protokolu, ani z napadeného rozhodnutí nelze seznat jejich provozovatele.

Aby se jednalo o zařízení služeb, musí odstavená vozidla sloužit provozovateli drážní dopravy (dopravci), splňujícímu definici § 2 odst. 4 zákona o dráhách, musí jít o vozidla technicky a právně schopná přepravní služby poskytovat a také o vozidla tyto služby poskytující. Provozovatel zařízení služeb má totiž povinnost jej zpřístupnit pouze dopravci, nikoliv provozovateli dráhy nebo provozovateli zařízení služeb. Uživatelé zařízení služeb je nutno podle jejich funkcí rozlišovat. Provozovatelem odstavených vozidel v tomto případě nemusí být dopravce, ale i provozovatel dráhy, který nemusí být současně dopravcem.

Pokud by tedy odstavená vozidla nebyla provozována pro poskytování přepravních služeb třetím osobám, pak by dotčené haly a koleje vlečky nemohly představovat zařízení služeb. Samotné odstavení vozidel ještě nemusí činit z dotčené koleje odstavnou kolej, jelikož ta může být součástí železniční infrastruktury ve smyslu přílohy I směrnice 2012/34/EU. Dlouhodobé deponování drážního vozidla, nikoliv dočasné odstavení mezi dvěma výkony, nepředstavuje odstavení ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o dráhách. Stejně tak musí jít o odstavení se souhlasem provozovatele dráhy.

Jelikož Úřad neprokázal účel provozování odstavených vozidel, technickou a právní způsobilost pro poskytování přepravních potřeb, dobu odstavení vozidel a souhlas s jejich odstavením, v rozporu s § 3 a § 50 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) nedokázal, že jde o zařízení služeb.

Protože předmětná vlečka nevede k zařízení služeb, nepředstavuje veřejně přístupnou vlečku podle § 2a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách, a tudíž obviněnou netížila povinnost podle § 22a odst. 5 zákona o dráhách, takže obviněná nemohla spáchat přestupek podle § 51 odst. 6 písm. b) zákona o dráhách.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

Bod 46 rozsudku C-60/20 řeší právo dopravců na přístup k zařízení služeb. Zdůrazňuje, že zařízení služeb je využíváno, pokud je využíváno alespoň jedním dopravcem. Tímto dopravcem může být i sám provozovatel. Článek 13 odst. 2 směrnice 2012/34/EU řeší právo dopravce na přístup k zařízení služeb.

V tomto případě je předmětem sporu definice pojmu zařízení služeb a výše uvedená ustanovení s ním naprosto nesouvisí. Z naplnění definice pojmu zařízení služeb u zařízení na vlečce pak vyplývá povinnost provozovatele vlečky nahlásit Úřadu povinnost umožnění přístupu na vlečku podle § 22a odst. 5 zákona o dráhách a zveřejnit popis zařízení služeb podle § 23d odst. 2 zákona o dráhách a podle čl. 4 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (dále jen „nařízení Komise (EU) 2017/2177“). Tyto povinnosti vznikají bez ohledu na to, kdo je potenciálním uživatelem zařízení služeb. V tomto řízení se neřeší spor o přístup konkrétní společnosti k zařízení služeb.

Rozkladový orgán zde poukazuje na definici zařízení služeb v čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU, podle kterého zařízení služeb je zařízení, které bylo zřízeno, aby umožnilo poskytování služby. V tomto případě bylo zřízeno k provádění údržby vozidel a k odstavení vozidel. K odstavení vozidel slouží doposud.

Stejně tak § 2 odst. 9 zákona o dráhách je třeba vykládat s ohledem na objektivní kritéria. Slovní spojení „provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb“ znamená, že takováto zařízení jsou zřízena či provozována jako technicky způsobilá k poskytování určité služby, respektive naplňují objektivní kritéria technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby.

Pro tento případ je naprosto zásadní bod 39 rozsudku C-60/20, kde se uvádí: *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.* Podle tohoto bodu není důležité, zda příjemcem služeb je provozovatel dráhy nebo sám jejich provozovatel. Stejně tak není důležité, zda koleje umožní odstavení technicky způsobilého vozidla a vozidla sloužícího pro uspokojování přepravních služeb. Nelze připustit výklad, že uvedením vozidla do neprovozního stavu po jeho odstavení (např. úmyslným vyjmutím některých součástí) by bylo možné příslušnou kolej či halu vyjmout z kategorie zařízení služeb. Úřad při státním dozoru zjistil, že na předmětných kolejích jsou odstavena vozidla. I pokud by nešlo o vozidla dopravce, lze tímto prokázat, že předmětné koleje a haly odstavení vozidel umožňují, takže umožňují poskytovat služby dopravci a jde o zařízení služeb. Navíc vozidla držitelů, kteří nejsou dopravci, stejně mohou být provozována pouze některým z dopravců, tedy společností, které byla udělena licence k provozování drážní dopravy.

Pokud by předmětné koleje měly být infrastrukturou ve smyslu přílohy I směrnice 2012/34/EU, jak obviněná namítá, muselo by jít o dráhu celostátní, úřední povolení UP/2020/5417 by bylo nutno nahradit novým úředním povolením pro dráhu celostátní.

Rozkladový orgán nesouhlasí s námitkou obviněné, že dlouhodobé deponování drážního vozidla není odstavení vozidla před jeho využitím. Podle článku 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU jsou „odstavnými nádražím“ (zde došlo k chybě překladu, správně má být odstavné koleje) koleje speciálně určené k dočasnému odstavení železničních vozidel před následujícím vytižením. Podle názoru Úřadu výraz dočasně před následujícím vytižením nikterak nespécifikuje konkrétní dobu do následujícího vytižení. Pod tento výraz lze zahrnout i dlouhodobé odstavení, pro které obviněná užívá termín deponování.

Rozkladový orgán souhlasí s obviněnou, že pro kvalifikaci zařízení služeb musí jít o odstavení vozidel se souhlasem provozovatele dráhy. V tomto případě je v protokolu uvedeno, že haly slouží k deponování železničních kolejových vozidel. Obviněná nikde nenamítala, že by odstavená (podle terminologie obviněné deponovaná) vozidla zde byla odstavena proti její vůli.

Jak vyplývá ze státního dozoru a z úředního povolení, předmětná vlečka má stavební délku 1,28 km, skládá se z několika kusých kolejí, začíná pokračováním staniční koleje 107 a končí zarážedlem kusé koleje. Neslouží k napojení průmyslového ani zemědělského areálu, takže ji nelze použít k jinému provozování drážní dopravy, než k přístupu do hal původně určených k provádění údržby a k příjezdu vozidel za účelem jejich odstavení. Jiný účel použití předmětné vlečky nebyl zjištěn. Proto lze vyloučit i variantu, že Úřad neoprávněně určil její účel jako odstavná kolej, jelikož zde byla vozidla odstavena proti vůli provozovatele vlečky. Provozovatel zařízení tyto koleje k odstavení určil tím, že odstavení vozidel umožnil.

Vzhledem k tomu, že definice zařízení služeb je založena na objektivním kritériu technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby, a nestanoví kritérium týkající se příjemců těchto služeb, nemusel Úřad zjišťovat provozovatele odstavených vozidel a účel jejich použití, ani jejich způsobilost k provozu. Zařízení bylo vybudováno k provádění údržby a slouží k odstavení vozidel. Proto rozkladový orgán shledal námitku o nesplnění pojmových znaků zařízení služeb jako nedůvodnou.

## **2. Zrušení části úředního povolení ze strany Úřadu – bod II rozkladu**

### Námítky obviněné

Z hlediska směrnice 2012/34/EU může být kolej součástí železniční infrastruktury, odstavnou kolejí, součástí jiného zařízení služeb, nebo se na ní směrnice vůbec nevztahuje. Pokud tedy kolej představuje zařízení služeb, není součástí dráhy podle § 1 a § 3 zákona o dráhách. Na předmětné koleje bylo vydáno Drážním úřadem úřední povolení UP/2020/5417, jde o součást dráhy, tedy železniční infrastruktury. Úřad nesprávným zařazením předmětných kolejí mezi zařízení služeb úřední povolení částečně zrušil, aniž by k tomu měl zákonné oprávnění.

### Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce přechodu kolejí z kategorie infrastruktury do kategorie služeb rozkladový orgán uvádí, že definice dráhy uvedená v § 2 odst. 1 zákona o dráhách není definice infrastruktury podle přílohy I směrnice 2012/34/EU. Některá zařízení služeb ve smyslu přílohy II směrnice 2012/34/EU mohou být, byť i částečně, součástí dráhy, resp. stavbou dráhy ve smyslu § 5 odst. 1 zákona o dráhách (odstavné koleje, nádraží, nákladní terminály, seřaďovací nádraží, zařízení pro sestavování vlaků zařízení pro předtápění vlaků). Železniční infrastrukturu ale definuje příloha I směrnice 2012/34/EU, která je transponovaná prostřednictvím § 23 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách a § 1 písm. a), § 2 a přílohy vyhlášky č. 76/2017, o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“). Pojem železniční infrastruktura v právních předpisech České republiky zaveden není. Definice dráhy a železniční infrastruktury jsou odlišné, přestože se vzájemně překrývají (části celostátní a regionální dráhy určené pro provozování drážní dopravy).

Ustanovení § 1 zákona o dráhách řeší oblast působnosti zákona a nesouvisí se zařazením předmětných kolejí do zařízení služeb.

Ustanovení § 3 zákona o dráhách řeší kategorie drah. Předmětné koleje nemohou být infrastrukturou podle přílohy I směrnice 2012/34/EU proto, že byly zařazeny do kategorie vlečka rozhodnutím Ministerstva dopravy a jako na vlečku na ně bylo vydáno úřední povolení. Zařazením do kategorie služeb zůstávají předmětné koleje dráhou kategorie vlečka ve smyslu § 2 odst. 1 zákona o dráhách.

Jelikož k žádné změně úředního povolení nedošlo, není námitka obviněné důvodná.

## **3. Ke kritériu technické způsobilosti podle rozsudku C-60/20 – bod III rozkladu**

### Námítky obviněné

Obviněná z článku 3 bodu 11 směrnice 2012/34/EU a z bodu 39 rozsudku C-60/20 dovozuje, že definice pojmu zařízení služeb je založena na objektivním kritériu technické způsobilosti poskytovat určité služby. Pokud k tomu zařízení aktuálně není technicky způsobilé, povahu zařízení služeb nemá. Ztráta způsobilosti vede k jeho vyřazení z kategorie zařízení služeb a provozovatel pak již nemá povinnost obnovit provoz investicemi. Tento závěr potvrzuje i poslední věta prvního pododstavce odst. 4 čl. 13 směrnice 2012/34/EU, která zprošťuje provozovatele zařízení povinnosti jej rozvíjet a investovat do něho. Dřívější využívání koncových zařízení k údržbě vozidel, není dnes již důvodem pro jejich zařazení mezi zařízení služeb.

Navíc podle bodu 48 rozsudku C-60/20 je podmínkou pro zařízení služeb jeho soustavné využívání. Úřad neprokázal, že by kdykoliv od účinnosti novelizace zákona o dráhách k 1. 4. 2017 byly dotčené koleje nebo haly soustavně provozovány, takže již nešlo o zařízení služeb.

Odstavení vozidel během státního dozoru soustavný provoz domnělého zařízení služeb neprokazuje. Stejně tak stání (dle obviněné pobyt) drážních vozidel v jakékoliv stanici neznamená, že jde o odstavení vozidel na zařízení služeb odstavná kolej. Přestože kolej umožňuje stání (dle obviněné pobyt) a pohyb kolejových vozidel, neznamená to, že by se daná kolej stala zařízením služeb ve formě odstavné koleje. Kolej musí být v souladu s definicí čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU pro odstavování vozidel jako zařízení služeb zřízena rozhodnutím svého provozovatele, přičemž obviněná takto nikdy nerozhodla. Nejedná se tedy o případ kvalifikovaného odstavování ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o dráhách, resp. § 3 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb.

V případě řešeném v rozsudku C-60/20 se dopravce a provozovatel zařízení služeb v jedné osobě rozhodl v pronajatých prostorách provádět údržbu drážních vozidel, čímž určil, že zařízení *bylo zřízeno, aby bylo možno provádět údržbu a opravy lokomotiv*. Pojmovým znakem zařízení služeb tudíž je nejen aktuální technická způsobilost infrastruktury poskytovat určité služby, ale současně i rozhodnutí provozovatele tohoto zařízení jej jako zařízení služeb provozovat. Jinak by např. kterýkoliv dopravce mohl bez souhlasu jejího provozovatele učinit z dopravní či manipulační koleje zařízení služeb jen tím, že by tam vozidla odstavil.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

Podle § 20 zákona o dráhách je vlastník dráhy povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost. Současně je provozovatel dráhy oprávněn omezit její provozování pouze v souladu s § 23b zákon o dráhách. Pokud by provozovatel omezil provozování dráhy v rozporu se zákonem o dráhách, nezprošťovalo by ho to povinností stanovených v § 23d zákona o dráhách a v nařízení Komise (EU) 2017/2177.

Podle názoru rozkladového orgánu znemožnění funkce zařízení služeb formou nezajištění údržby je ve své povaze proces jeho přeměny ve smyslu čl. 15 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Ten je možný pouze v případě, že zařízení není více jak 2 roky využíváno, a že je po tuto dobu zveřejněn jeho popis podle § 23d zákona o dráhách, resp. podle čl. 4 a 5 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Proces přeměny je možné realizovat pouze postupem podle čl. 15 nařízení Komise (EU) 2017/2177, do doby jeho přeměny příslušné zařízení v kategorii zařízení služeb zůstává. V tomto případě je však zařízení využíváno.

Úřad souhlasí, že provozovatel nemá povinnost do zařízení investovat. Investice v ekonomii označuje vklad do kapitálu, který umožní zvýšení produkce. V poslední větě čl. 13 odst. 4 směrnice 2012/34/EU se uvádí: „*To nezavazuje provozovatele zařízení služeb, aby činil investice do zdrojů nebo zařízení s cílem vyhovět všem žádostem železničních podniků*“. Neexistence povinnosti investovat se týká rozšiřování kapacity zařízení služeb v případě nedostatku kapacity. Uvedená věta však neznamená, že provozovatel nemusí zařízení udržovat. Námitka obviněné, že ztrátou technických vlastností zařízení přestává být zařízením služeb, není důvodná.

Rozkladový orgán nesouhlasí s názorem obviněné, že podle bodu 48 rozsudku C-60/20 je podmínkou pro zařízení služeb jeho soustavné využívání. Uvedený bod končí textem: „*musí být toto depo považováno za zařízení služeb, které je využíváno*“. Z něj vyplývá, že soudní dvůr rozlišuje zařízení služeb mezi využívaná a nevyužívaná, k nevyužívaným zařízením se rozkladový orgán zmínil výše. Vždy se však jedná o zařízení služeb. V tomto případě je zařízení využíváno, námitka obviněné podle názoru rozkladového orgánu není důvodná.

Ve věci tvrzení obviněné, že kolej musí být jako odstavná kolej zřízena, rozkladový orgán odkazuje na charakter vlečky popsany pod bodem 1 tohoto rozhodnutí. Podle názoru rozkladového orgánu v tomto případě tyto koleje byly zřízeny k odstavení vozidel a provádění údržby.

Rozkladový orgán navíc nesouhlasí s obviněnou, že by k určení zařízení služeb došlo administrativním krokem jejich provozovatele. V takovém případě by měl provozovatel zařízení

služeb kompetenci určovat, zda jinému dopravci (se kterým je většinou v konkurenčním vztahu) budou služby poskytnuty. Takový postoj by byl v rozporu s čl. 13 odst. 2 směrnice 2012/34/EU. Rozkladový orgán se kloní k výkladu bodu 39 rozsudku C-60/20, a to ke kritériu technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby. Zařízení byla jejich provozovatelem zvláště určena tím, že k poskytování těchto služeb byla a jsou používána.

Rozkladový orgán dospěl k závěru, že napadené rozhodnutí bylo vydáno v souladu s právními předpisy, námitky obviněné nejsou důvodné. Předmětná vlečka „ČD, a.s. – Plzeň – POL“ slouží jako spojení celostátní dráhy se zařízením služeb odstavné koleje a střediska pro údržbu.

## V. Závěr

- 1) Obviněná navrhl, aby rozkladový orgán napadené rozhodnutí zrušil a řízení o přestupku zastavil.
- 2) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 19. 10. 2021 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit. Rozkladový orgán přezkoumal napadené rozhodnutí podle § 98 zákona o odpovědnosti za přestupky v plném rozsahu.
- 3) Obviněná se dopustila přestupku tím, že v rozporu s § 22a odst. 5 věty druhé zákona o dráhách jako provozovatelka předmětné veřejně nepřístupné vlečky nesplnila svou oznamovací povinnost vůči Úřadu. V zákonem požadované lhůtě nesdělila, že jde o vlečku, jejíž užití je povinná umožnit způsobem podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách, tj. za účelem přístupu k zařízení služeb, neboť vlečka napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb.
- 4) Zákon o dráhách obviněné ukládá oznamovací povinnost u veřejně nepřístupné vlečky s přístupem podle § 22a odst. 3 zákona o dráhách. Obviněná spáchala přestupek podle § 51 odst. 6 písm. b) zákona o dráhách.
- 5) Rozkladový orgán uzavřel, že napadené rozhodnutí bylo vydáno v souladu s předpisy a je správné. Úřad prokázal, že obviněná přestupek spáchala, a uložil jí za to odpovídající správní trest. Úřad postupoval v souladu zejména se zákonem o odpovědnosti za přestupky, správním řádem a zákonem o dráhách. Současně shledal, že nenastaly podmínky pro zrušení či změnu napadeného rozhodnutí.
- 6) Vzhledem k výše uvedenému předseda Úřadu rozhodl tak, že rozklad zamítl a napadené rozhodnutí potvrdil.

## Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodym  
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

## **Rozdělovník:**

### Účastnice řízení:

České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČO:70994226

### Dotčený orgán:

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