



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 bez uvedení č. j. ze dne 30. 1. 2023, který podala jediná účastnice řízení, a to **obviněná, právnická osoba ČD Cargo, a.s.**, IČO 28196678, se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, zastoupená Mgr. Miloslavem Strnadem, advokátem, advokátní kancelář STRNAD JOCH LOKAJÍČEK advokáti s.r.o., IČO: 036 80 215, se sídlem Jugoslávská 620/29, Praha 2 – Vinohrady, ev. č. ČAK 12299, proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře č. j. UPDI-0184/23/PP2 ze dne 13. 1. 2023, sp. zn. POK006/22, 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 č. j. UPDI-0184/23/PP2 ze dne 13. 1. 2023, sp. zn. POK006/22, se potvrzuje.**

Odůvodnění

I. Řízení v prvním stupni

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) zahájil řízení o přestupku dne 25. 11. 2022 doručením oznámení č. j. UPDI-3848/22/UM ze dne 24. 11. 2022, a to na základě skutečností zjištěných v průběhu čtyř státních dozorů. Jednalo se o státní dozory na vlečkách „Terminal Brno“, sp. zn. STD006/21, „Pila Paskov“, sp. zn. STD008/21, „Bohumín terminál“, sp. zn. STD009/21, „Vlečka ŽDB DRÁTOVNÁ“, sp. zn. STD010/21 (dále jen „předmětné vlečky“). Úřad dále vedl související řízení o odstranění nedostatků sp. zn. KOP003/22, ve kterém vydal dne 31. 8. 2022 rozhodnutí č. j. UPDI-2789/22/UM o uložení povinnosti sdělit Úřadu údaje podle § 22a odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“). Informace nezbytné pro zveřejnění údajů o předmětných vlečkách byly již Úřadu známy, nebylo tedy nutné je s ohledem na zásadu hospodárnosti Úřadu sdělovat, proto předseda rozhodnutím č. j. UPDI-3740/22/KP ze dne 11. 11. 2022 prvostupňové rozhodnutí zrušil a řízení zastavil.

Úřad oznámil dne 12. 12. 2022 dopisem č. j. UPDI-4072/22/PP2, obviněné ukončení dokazování a stanovil lhůtu, v níž má možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit. Tohoto práva obviněná využila a před vydáním rozhodnutí zaslala dne 19. 12. 2022 vyjádření zn. 157-2022-O25.

Napadené rozhodnutí

Úřad vydal dne 13. 1. 2023 rozhodnutí č. j. UPDI-0184/23/PP2 (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž byla obviněná uznána vinnou tím, že jako provozovatelka předmětných vleček v zákonem

stanovené lhůtě, která marně uplynula dne 15. 2. 2020, nesdělila Úřadu, že jde o vlečky, jejichž užití je povinna umožnit způsobem podle § 22a odst. 3 zákona o dráhách. Tím spáchala čtyři přestupky podle § 51 odst. 6 písm. b) zákona o dráhách. Za to jí byla podle § 51 odst. 10 písm. d) zákona o dráhách ve spojení s § 41 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „přestupkový zákon“), uložena úhrnná pokuta ve výši 20 000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1 000 Kč.

II. Rozklad

Obviněná podala proti napadenému rozhodnutí rozklad. Napadené rozhodnutí bylo obviněné do datové schránky doručeno dne 13. 1. 2023. Poslední den lhůty pro podání rozkladu připadl na 30. 1. 2023. Rozklad byl podán 30. 1. 2023, jednalo se tedy o včasný rozklad.

III. Přehled námitek

- a) Vlečky splňují podmínky pro jejich vyjmutí z použití příslušných ustanovení směrnice.
- b) Vlečky nenapojují zařízení služeb zásadního významu.
- c) Vlečky nesplňují podmínky pro zajištění přístupu k manipulačním místům.
- d) Pravidla přístupu k manipulačnímu místu je třeba vykládat eurokonformně.
- e) Zařízení služeb musí mít veřejnou povahu.
- f) Zařízení služeb musí mít dostatečnou kapacitu.
- g) Podobnost s institutem dominantního postavení.

IV. Stanovisko rozkladového orgánu, podrobný popis námitek a jejich vypořádání

1. Nákladní terminály jako zařízení služeb

a) Výklad podle nařízení Komise (EU) 2017/2177

Zařazení nákladního terminálu mezi zařízení služeb vyplývá z 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“). 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 Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“). 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.

b) Výklad podle nařízení (EU) č. 1315/2013

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, v jehož čl. 3 písm. s) se uvádí, že „*nákladním terminálem*“ se rozumí 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. Podle čl. 12 odst. 2 písm. e) tohoto nařízení členské státy zajistí, aby přístup k nákladním terminálům splňoval požadavky stanovené ve směrnici 2012/34/EU. Z uvedeného vyplývá, že výše uvedenou definici nákladního terminálu je nutno použít i pro výklad pojmu nákladní terminál uvedený v příloze II. bodu 2) písm. b) směrnice 2012/34/EU.

c) Nařízení (EU) č. 913/2010

Podle rozkladového orgánu se terminálem podle čl. 2 odst. 2 písm. c) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (dále jen „nařízení (EU) č. 913/2010“) rozumí zařízení, které je speciálně vybaveno, aby umožňovalo nakládku nebo vykládku zboží nákladních vlaků a integraci železniční nákladní dopravy s dopravou silniční.

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., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb.

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. 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.

Vlečka zajišťuje připojení nákladního terminálu k mezinárodním železničním koridorům pro nákladní dopravu, uvedeným v příloze nařízení (EU) č. 913/2010. Jedná se konkrétně o **koridor „baltsko-jadranský“**, vedený mezi Polskem, Českou republikou, Slovenskem, Rakouskem, Itálií a Slovinskem, a **koridor „východní a východo-středomořský“**, 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. Jak vyplývá z protokolů o státním dozoru, Terminál Bohumín slouží jako skladiště a překladiště sypkých hmot. Jeho služby nabízí NH – TRANS, SE, IČO 47679115, se sídlem Poděbradova 843/28, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava, na svých internetových stránkách <http://www.nh-trans.cz/>. Na vlečce se nachází zařízení služeb, konkrétně **odstavné koleje**, tj. zařízení služeb podle § 3 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Vlečka zajišťuje připojení nákladního terminálu k mezinárodním železničním koridorům pro nákladní dopravu, uvedeným v příloze nařízení (EU) č. 913/2010. Jedná se konkrétně o **koridor „baltsko-jadranský“**, vedený mezi Polskem, Českou republikou, Slovenskem, Rakouskem, Itálií a Slovinskem, **koridor „východní a východo-středomořský“**, 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“**.

d) Výklad zařízení služeb podle zákona o dráhách

Rozkladový orgán připouští, že definice v § 2 odst. 9 zákona o dráhách není přesnou transpozicí definice uvedené v čl. 3 bodě 11 směrnice 2012/34/EU. Úřad má povinnost tuto definici vykládat eurokonformně. To vyplývá z ustálené judikatury Soudního dvora Evropské unie, kterou převzaly i české soudy, viz například rozsudek Nejvyššího soudu č. j. 9 Azs 95/2016 – 31 ze dne 15. 7. 2016:

„[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 směrnici 2012/34/EU. Terminál Brno i Terminál Bohumín jsou obviněnou, jejich provozovatelkou, zvláště určeny k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální, a to k překládce mezi silniční a železniční dopravou, pro dočasné uskladnění zboží a odstavení drážních vozidel. Při eurokonformním výkladu i z § 2 odst. 9 zákona o dráhách vyplývá, že jde o zařízení služeb.

e) Přednost evropského práva

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. I z tohoto důvodu je Úřad povinen se řídit evropským právem.

f) Dílčí závěr

Rozkladový orgán dospěl k názoru, že Terminál Bohumín i Terminál Brno splňují definice všech výše zmíněných přímo použitelných předpisů EU a při eurokonformním výkladu i zákona o dráhách. Naplňují tedy materiální povahu zařízení služeb, a proto jsou zařízeními služeb konkrétně nákladními terminály. K tomuto zařazení nedošlo proto, že součástí názvu vlečky je slovo „terminál“. Obě vlečky zajišťují přístup k zařízení služeb a povinnost zajištění přístupu zde vzniká i pro soukromou vlečku. Obě vlečky jsou tedy veřejně nepřístupné a jejich provozovatel podle je podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách povinen umožnit dopravci jejich užití za účelem přístupu k zařízení služeb. Na jejich provozovatelku se vztahuje oznamovací povinnost vyplývající z § 22a odst. 5 zákona o dráhách. Tuto oznamovací povinnost obviněná nesplnila.

2. Přístup k manipulačním místům

a) Vlastnické poměry na předmětných vlečkách

Vlastníkem vlečky **Pila Paskov**, vlastníkem 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 obviněná. 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 obviněná. Provozovatelem manipulačních míst je právnická osoba Bohumín

terminál, a.s., IČO 05619025, se sídlem Poděbradova 843/28, 702 00 Ostrava. Provozovatelkou vlečky Terminál Bohumín je obviněná, jde tedy o osobu odlišnou od provozovatele manipulačních míst. Proto i tato vlečka splňuje podmínku uvedenou v § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách.

Vlastníkem vlečky **Terminal Brno, a.s.** je firma Terminal Brno, a.s., IČO 28295374, se sídlem K terminálu 614/11, Horní Heršpice, 619 00 Brno, její provozovatelkou je obviněná.

b) Povinnost umožnění přístupu k manipulačním místům

Jak vyplývá z výše popsaných vlastnických vztahů, vlastníci manipulačních míst jsou odlišní od provozovatele vlečky, kterým je v tomto případě vždy obviněná. Uvedené vlečky splňují podmínku umožnění přístupu podle § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Rozkladový orgán pro informaci uvádí, 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 resp. provozovatel manipulačního místa.

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 vlastníkovi 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 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 lhůstojno, 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

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

případě nehraje 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.

Celý § 22a byl nově do zákona o dráhách doplněn zákonem č. 319/2016 Sb., kterým se měnil zákon o dráhách. Písmeno c) v odstavci 3 však nebylo součástí vládního návrhu, ale jednalo se o senátní pozměňovací návrh. Ve stenozáznamu prvního 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 vlastník nebo provozovatel je odlišný od provozovatele vlečky (nezávisle na tom, kdo je vlastníkem vlečky). Ohledně eurokonformního výkladu § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách se rozkladový orgán odkazuje na bod 3 písmeno d) tohoto rozhodnutí.

c) Dílčí závěr

Rozkladový orgán dospěl k názoru, že vlečky Pila Paskov, ŽDB DRÁTOVNA i Terminál Bohumín jsou tedy veřejně nepřístupné a jejich provozovatel podle je podle § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách povinen umožnit dopravci jejich užití za účelem přístupu k zařízení služeb. Na jejich provozovatelku se vztahuje oznamovací povinnost vyplývající z § 22a odst. 5 zákona o dráhách. Tuto oznamovací povinnost obviněná nesplnila.

3. Námitky obviněné a jejich vypořádání

a) Vyjmutí vleček z působnosti směrnice – bod 3. rozkladu

Námitky obviněné

Obviněná namítá, že žádná z předmětných vleček není veřejně nepřístupnou vlečkou s umožněním přístupu podle § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách, neboť mají ve smyslu článku 2 odst. 3 písm. d) směrnice 2012/34/EU jediného vlastníka koncového zařízení i nezbytné infrastruktury. Koncová zařízení slouží k využití pouze tomuto vlastníkovi k provozování vlastní drážní dopravy. Všechny vlečky jsou ryze soukromé a nejsou součástí železniční infrastruktury ve smyslu směrnice 2012/34/EU.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán především uvádí, že Úřad netvrdil, že některá z předmětných vleček je součástí železniční infrastruktury ve smyslu směrnice 2012/34/EU.

Rozkladový orgán souhlasí, že vlečky Pila Paskov a ŽDB DRÁTOVNA 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 vyloženě 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. Převážené zboží není určeno pro jejich vlastníka. Vlečka v areálu Terminál Bohumín neslouží ani výhradně k využití jejím vlastníkem.

Rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitka obviněné, ve věci vyjmutí vleček z příslušných ustanovení směrnice, není důvodná.

b) Zařízení služeb zásadního významu – bod 3. a 4. rozkladu

Námítka obviněné

Obviněná odkazuje na bod 12 preambule směrnice 2012/34/EU, podle kterého je však třeba zaručit přístup k železničním přípojkám a vlečkám 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. Namítá, že ve smyslu tohoto bodu 12 preambule směrnice 2012/34/EU by předmětné vlečky neměly podléhat povinnostem, které směrnice 2012/34/EU ukládá.

Nediskriminační přístup k soukromým vlečkám má být podle článku 12 preambule směrnice 2012/34/EU zajištěn pouze v případě přístupu k zařízením služeb zásadního významu, případně pokud slouží více než jednomu koncovému uživateli neboli koncovému zákazníkovi.

Takové podmínky žádná z předmětných vleček nesplňuje. Je přitom zcela nerozhodné, zda směrnice 2012/34/EU dává možnost vyloučit i další infrastrukturu v soukromém vlastnictví z působnosti národních úprav. Sama směrnice 2012/34/EU stanoví, že těmto vlečkám nemají být ukládány povinnosti, které jim Úřad ukládá s odkazem na národní legislativu.

Obviněná z definice zařízení služeb v článku 3 bodu 11 směrnice 2012/34/EU dovozuje, že tato směrnice klade důraz na záměr provozovatele a účel, pro který bylo zařízení na vlečce zřízeno. Účelové určení zařízení je přitom zásadní. Podle obviněné bod 12 směrnice 2012/34/EU provádí čl. 4 odst. 2 písm. c) a čl. 7 odst. 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177. Z něj vyplývá, že ze soukromých vleček je třeba zajistit přístup pouze k těm, které zajišťují přístup k zařízením služeb se zásadním významem pro poskytování služeb železniční přepravy. Zařízení, budované a

technicky i kapacitně přizpůsobené pouze v souvislosti s provozem na předmětných vlečkách, nejsou zásadního významu.

Stanovisko rozkladového orgánu

K termínu „zásadní význam“ rozkladový orgán uvádí, že přístup k zařízení služeb je nutno posuzovat s ohledem na cíle směrnice 2012/34/EU a nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou. 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** a nikoliv pouze na zařízení, která jsou zvláště určena jejich provozovatelem a která mají zásadní význam pro poskytování dopravních služeb.

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. Na základě výše uvedeného nelze přijmout ani výklad obviněné, 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.

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.*

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 předpokládá i článek 4 odst. 2 písm. c) nařízení Komise (EU) 2017/2177.

Rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitka obviněné, ve věci zařízení služeb zásadního významu, není důvodná.

c) Nesprávný výklad ustanovení o vlečkách zajišťujících přístup k manipulačním místům – bod 3. rozkladu

Námítka obviněné

Omezováním soukromého vlastnictví, které není součástí železniční infrastruktury, by nemohlo být dosaženo smyslu a účelu směrnice 2012/34/EU. Jejím účelem je před odepřením práv přístupu ochránit uživatele železniční infrastruktury, a nikoliv uživatele neveřejných vleček. V tomto případě nemůže docházet k diskriminaci uživatelů, neboť neexistuje důvod pro její užití.

Obviněná napadá nesprávný Úřadem použitý výklad § 22a zákona o dráhách, že ochráněn má být vlastník (uživatel) koncového zařízení před smluvně zajištěným provozovatelem vlečky. Tento výklad nemá oporu ve směrnici 2012/34/EU a je v rozporu se samotným zněním § 22a odst. 3 zákona o dráhách. Ten má zajistit ochranu dopravců, pokud by vlastník (provozovatel) hodlal využívat služby více dopravců. Aby dopravcům vlastník neveřejné předmětné vlečky nebránil, tak mu § 22a zákona o dráhách prikazuje, aby umožnil přístup i dalším dopravcům. V tomto případě však vlastník koncového zařízení využívá koncové zařízení pouze pro své účely a sám vlastní či provozuje i vlečku samotnou. Provozovatel vleček má postavení příkazníka vázaného pokyny vlastníků předmětných vleček, a nikoliv autonomní postavení jejich uživatele. Je tedy vyloučené, že by provozovatel vlečky bránil přístup dopravě určené ve prospěch vlastníka.

Úřad jako správní orgán není povolán k tomu, aby stanovoval podmínky soukromoprávního kontraktu mezi stranami, a už vůbec ne preventivně. Úřad neoprávněně v rozporu s ústavním pořádkem přisvojuje pravomoc soukromoprávních soudů. Výklad Úřadu k § 22a odst. 3 zákona o dráhách je formalistický a omezuje ty, které má chránit.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán k námitce obviněné ohledně omezování soukromého vlastnictví uvádí, že zde 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 omezováním 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. Zákonodárce přijetím 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. Výklad Úřadu je plně v souladu s cíli směrnice.

K tvrzení obviněné, že § 22a odst. 3 zákona o dráhách je pouze určen pro případy, kdy provozovatel vlečky a znemožní vlastníkovu (provozovateli) koncového zařízení využívání služeb více dopravců, což nemůže nastat u předmětných vleček, rozkladový orgán konstatuje, podmínky uvedené v § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách upravují vztahy mezi výše uvedenými subjekty jednoznačně. Ty požadují posouzení vlastnických vztahů a rozhodovacích práv mezi provozovatelem dráhy a vlastníkem nebo provozovatelem manipulačních míst, a nikoliv vztahů smluvních.

Názor obviněné, že vlastník nebo provozovatel manipulačního místa je dostatečně chráněn příkazní smlouvou a možností výpovědi smlouvy s provozovatelem dráhy nepovažuje rozkladový orgán za relevantní pro posouzení pravidel umožnění přístupu. I pokud bychom k němu přihlíželi, je třeba vzít v úvahu i výpovědní dobu. Vybral-li by si uživatel koncového zařízení jiného dopravce, než obviněnou a ta by s ním jakožto provozovatelka dráhy odmítla uzavřít smlouvu, tak by byl nucen využívat dopravních služeb obviněné ještě po celou dobu výpovědní doby smlouvy, popř. nepoužívat železniční dopravu pro své výkony vůbec. Například výpovědní doba na vlečce Pila Paskov činí podle smlouvy jeden rok, ale v obdobných případech jiných provozovatelů by mohla být i delší. Zákon vzhledem ke své obecné platnosti nemůže kalkulovat s každou jednotlivou smlouvou, kterou mezi sebou uzavřou vlastník a provozovatel dráhy. Z tohoto důvodu je ochrana dopravce, vlastníka a provozovatele manipulačního místa zajištěna prostřednictvím § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách.

Rozkladový orgán nesouhlasí s námitkou obviněné, že jeho rozhodování je neoprávněným preventivním zásahem do soukromoprávního vztahu mezi stranami. Úřad do něho nezasahuje. Úřad pouze hodnotil naplnění skutkové podstaty přestupku. Obviněná porušila zákon, neboť nesplnila oznamovací povinnost. Na základě tohoto zjištění je Úřad povinen vést řízení a rozhodovat o přestupku. Přestupek spáchala, a proto jí Úřad uznal vinnou a uložil jí sankci.

Pokud by příkazní smlouva zajišťovala koncovému uživateli absolutní ochranu, pak by rozhodnutím Úřadu byla tato ochrana fakticky potvrzena, a nemohlo by dojít k žádnému omezení práv. Nedošlo by ani ke zvyšování administrativní zátěže a nákladů uživatelů soukromých vleček, jelikož jedinou další zátěží vznikající z tohoto výkladu bylo jednorázové splnění oznamovací povinnosti vůči Úřadu. To by bylo možné učinit hromadně za všechny provozované vlečky. V tomto případě navíc zveřejnění informací Úřad provedl z moci úřední.

Rozkladový orgán souhlasí s obviněnou, že v tomto případě dojde k omezení vlastnického práva. K námitce obviněné, 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 2012/34/EU 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.

K námitce obviněné, že záměrem směrnice 2012/34/EU nebylo zásadně omezit soukromé vlastnictví, rozkladový orgán uvádí, že její článek 13 soukromé vlastnictví omezuje u všech zařízení služeb. Za účelem poskytování služeb souvisejících s provozováním drážní dopravy bylo soukromé vlastnictví omezeno.

Rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitky obviněné ve věci výkladu odlišného vlastnictví provozovatelů a vlastníků nejsou důvodná.

d) Eurokonformní výklad § 22 odst. 3 zákona o dráhách – bod 3. rozkladu

Námitky obviněné

Úřad byl povinen použít výklad eurokonformní, tj. vykládat a uplatňovat právní předpisy přijaté za účelem provádění směrnice v souladu s požadavky unijního práva 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. Úřad má tedy povinnost použít ten výklad, který je nejbližší smyslu a cíli odpovídajícího unijního ustanovení. Obviněná odkazuje na bod 112 rozsudku Soudního dvora Pfeiffer C-397/01 bodě 112 rozsudku, a dodává, že to platí i v případě, že přípravné dokumenty (např. důvodová zpráva k vnitrostátnímu předpisu) svědčí o opaku. Požadavek na dodržení eurokonformního výkladu potvrdil i Ústavní soud ve věcech *Cukerné kvóty III²* a *Evropský zatýkací rozkaz³*. Úřad ale takovýmto výkladem neargumentuje, čímž se dopouští chyby.

Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce obviněné, že Úřad vnitrostátní předpisy nevykládal eurokonformně, rozkladový orgán uvádí, že právě tento výklad Úřad použil. V případě vleček, u nichž je povinnost zajistit přístup podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách, dospěl eurokonformním výkladem k závěru, že terminály a odstavné koleje jsou zařízením služeb. V případě § 22a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách Úřad použil výklad s ohledem na volný pohyb služeb. Toto ustanovení vychází z článku 2 odst. 3 písm. d) směrnice 2012/34/EU, který je fakultativní a dává zde rozhodovací pravomoc členskému státu.

² Nález ÚS ze dne 8. 3. 2006, sp. zn. Pl.ÚS 50/04

³ Nález ÚS ze dne 3. 5. 2006, sp. zn. Pl.ÚS 66/04

Ustanovení čl. 2 odst. 3 směrnice 2012/34/EU je speciální právní úpravou vůči obecné úpravě volného pohybu služeb zakotvené v čl. 56 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“). Článek 2 odst. 3 této směrnice připouští pro členské státy pouhou možnost (tedy nikoliv povinnost) vyjmout soukromou železniční infrastrukturu (některé vlečky) z použití článků 7, 8, a 13 a kapitoly IV. Pokud členský stát takovou možnost nevyužije, pak se subsidiárně užije obecné právní úpravy článků 7, 8, a 13 a kapitoly IV. směrnice 2012/34/EU a dále úpravy obsažené v čl. 56 SFEU, která zakazuje omezení volného pohybu služeb uvnitř Unie.

Článek 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 článků 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 obviněnou navržený výklad zákona považovat za skutečně eurokonformní a akceptovat jej. Naopak, výklad použitý Úřadem je plně v souladu s cílem směrnice, uvedeným pod bodem 7 její preambule. Podle něj *zásada volného pohybu služeb se vztahuje rovněž na železnice, s přihlédnutím ke specifickým rysům tohoto odvětví*. V dalším rozkladový orgán odkazuje na bod 2. b) tohoto rozhodnutí.

Rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitky obviněné ve věci nepoužití eurokonformního výkladu, nejsou důvodné.

e) Veřejná povaha zařízení služeb – bod 4. rozkladu

Námitky obviněné

Zařízení služeb musí mít určitou 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.

Ryze soukromá zařízení neslouží provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální, tedy nejsou součástí železniční infrastruktury ve smyslu směrnice 2012/34/EU, nemohou být zařízením služeb ve smyslu zákona o dráhách. Definice § 2 odst. 9 zákona o dráhách zdůrazňuje veřejnou přístupnost a účelové určení daného zařízení, čímž vymezuje jen některá zařízení. Téměř na každé soukromé vlečce (tedy veřejně nepřístupná) se nějaké zařízení vyskytuje. Záměrem směrnice 2012/34/EU nebylo zásadně omezit soukromé vlastnictví a přikázat vlastníku každého jednoho neveřejného zařízení, aby jej umožnil využívat všem dopravcům veřejně.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán především odkazuje na své stanovisko uvedené pod bodem 1. tohoto rozhodnutí. Rozkladový orgán nesouhlasí s názorem obviněné, že zařízení služeb musí mít veřejnou povahu. Pojem „*bezprostředně související s provozováním drážní dopravy*“ zahrnuje ty druhy 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/EU 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/EU.*

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.

Rozkladový orgán částečně souhlasí s obviněnou, že na každé vlečce je nějaké technické zařízení, a že zařízení na soukromých (veřejně nepřístupných) vlečkách pod zařízení služeb podle zákona o dráhách 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.

Rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitky obviněné ve věci veřejné povahy zařízení služeb, nejsou důvodné.

f) Kapacita zařízení služeb – bod 4. rozkladu

Námitky obviněné

Při posuzování zařízení služeb na předemtných vlečkách je třeba vzít v úvahu jejich kapacitu. Provozovatel předemtných vleček a zařízení na nich umístěných nemůže být donucen zpřístupňovat svá zařízení externím dopravcům, pokud veškerou kapacitu potřebuje pro vlastní podnikání. Takový přístup by byl v rozporu s ochranou vlastnického práva.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán nesouhlasí s názorem obviněné, že při posuzování, zda nějaké zařízení je zařízením služeb, je třeba přihlídnout k jeho využití jeho provozovatelem a ke zbývající kapacitě 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.

Rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitka obviněné ve věci omezené kapacity, není důvodná.

g) Podobnost s institutem dominantního postavení – bod 4. rozkladu

Námitky obviněné

Omezená kapacita vlečky hraje roli v povinnosti provozovatele tohoto zařízení zpřístupnit jej dalším dopravcům a odpovídá analogickému institutu *essential facilities* v soutěžním právu, jehož účelem je ochrana hospodářské soutěže před dominantními subjekty na trhu formou spoluužívání *podstatných zařízení* na trhu. V těchto případech povinnost k poskytnutí zařízení vlastníku nevznikne, pokud spoluužívání není možné z provozních nebo jiných důvodů nebo jej po něm nelze spravedlivě požadovat. Za spravedlivý důvod je považováno i přílišné ztížení vlastních možností zařízení užívat. Práva a povinnosti subjektů spojená s užíváním zařízení služeb na dráze by se neměla odchylovat od soutěžního práva a být interpretována zcela odlišným způsobem.

Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce přirovnávající zařízení na vlečce k analogickému institutu „essential facilities“ v soutěžním právu (obviněná 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 správní trest za zjištěné porušení povinnosti vyplývající ze zákona o dráhách, přičemž posouzení souladu se zákonem č. 143/2001 Sb. není v jeho kompetenci.

Rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitka obviněné ve věci dominantního postavení, není důvodná.

V. Závěr

- 1) Obviněná v závěru konstatuje, že předmětné vlečky nenaplnují podmínky § 22a odst. 3 písm. b) ani c) zákona o dráhách, a z toho důvodu se ani neuplatní ani povinnost stanovená v § 22a odst. 5 zákona o dráhách. Z těchto důvodů se nemohla dopustit přestupku. Proto navrhuje napadené rozhodnutí v celém rozsahu zrušit a celé řízení zastavit.
- 2) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 6. 2. 2023 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 přestupkového zákona v plném rozsahu.
- 3) Rozkladový orgán uzavřel, že obviněná nesplnila oznamovací povinnost. Úřad prokázal, že předmětné vlečky splňují podmínky § 22a odst. 3 zákona o dráhách, tedy slouží k přístupu k jinému zařízení nebo manipulačnímu místu, jehož vlastník nebo provozovatel je odlišný od vlastníka nebo provozovatele vlečky, nebo k napojení zařízení služeb. Současně shledal, že námitky účastnice nejsou důvodné.
- 4) Rozkladový orgán dospěl k závěru, že jednání obviněné naplňuje skutkovou podstatu přestupku ve smyslu podle § 51 odst. 6 písm. b) zákona o dráhách a že i výše pokuty je přiměřená.
- 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 s přestupkovým zákonem, správním řádem, zákonem o dráhách, směrnicí a prováděcími nařízeními. 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 podat rozklad.

Ing. Pavel Kodým
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

Rozdělovník

ČD Cargo, a.s., IČO 28196678, se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7,
zastoupené *Mgr. Miloslavem Strnadem, advokátem, advokátní kancelář STRNAD JOCH
LOKAJÍČEK advokáti s.r.o., IČO: 036 80 215, se sídlem Jugoslávská 620/29, Praha 2 – Vinohrady*

Dotčený orgán

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