



ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, rozkladový orgán příslušný 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 Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, pod zn. 43110/2022-SŽ-GŘ-O5 ze dne 16. 6. 2022, jehož další účastníci podle § 27 odst. 1 správního řádu je CityRail, a.s., IČO 24199010, se sídlem Magistrů 202/16, Michle, 140 00 Praha 4, přezkoumal rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, a rozhodl

takto:

Podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 správního řádu se rozklad zamítá a rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 2. 6. 2022 č. j. UPDI-1822/22/ZA, sp. zn. RPD003/20, se potvrzuje.

Odůvodnění

I. Správní řízení v prvním stupni

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen Úřad) obdržel dne 22. 4. 2020 návrh právnické osoby (dopravkyně) CityRail, a.s., IČO 24199010, se sídlem Magistrů 202/16, Michle, 140 00 Praha 4 (dále jen CityRail) podle § 34e zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, na přezkoumání a posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 (dále jen Prohlášení 2020) se zákonem o dráhách, konkrétně souladu článků 2.1, 4.1.1, 4.1.2, 6.1.1, 6.2.1, 6.2.2 dokumentu Popisu zařízení služeb, č. j. 16396/2019-SŽDC-GŘ-O11, ve znění změny č. 4 účinné od 1. 4. 2020, který obsahuje podrobné informace nezbytné pro přístup k zařízením služeb a ke službám souvisejícím se železniční dopravou (dále jen Popis zařízení služeb) a dále žádost o nařízení předběžného opatření v téže věci. Všechny posuzované dokumenty vydala státní organizace Správa železnic (dále jen Správa železnic), která zde plní funkce přidělkyně, provozovatelky dráhy i zařízení služeb.

Úřad dopisem ze dne 27. 4. 2020, č. j. UPDI-1683/20/ND, oznámil účastníkům řízení zahájení řízení a vyzval dne 29. 4. 2020 pod č. j. UPDI-1743/20/ND Správu železnic, aby se k návrhu vyjádřila. Téhož dne dále Úřad vyzval pod č. j. UPDI-1742/20/ND CityRail, aby doložila doklady o žádostech o přidělení kapacity, kterým nebylo vyhověno. Rozhodnutím ze dne 4. 5. 2020, č. j. UPDI-1754/20/ND, Úřad zamítl žádost CityRail o nařízení předběžného opatření.

Správa železnic se vyjádřila dopisem ze dne 7. 5. 2020, č. j. 29242/2020-SŽ-GŘ-O5. CityRail téhož dne doplnila požadované doklady. K řízení se také vyjádřila (dopravkyně) ČD Cargo, a.s., IČO 28196678, se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 (dále jen ČD Cargo). Úřad dále dne 5. 6. 2020 pod č. j. UPDI-2259/20/ZA vyzval Správu železnic, aby doplnila informace o rezervované kapacitě a jejím využití v příslušných stanicích a dodala sešitové jízdní řády na souvisejících tratích.

Správa železnic doplnila požadované informace dopisem ze dne 19. 6. 2020, č. j. 39751/2020-SŽ-GŘ-O5. Úřad dále vyzval CityRail dopisem ze dne 24. 6. 2020, č. j. UPDI-2491/20/ZA, aby

vysvětlila rozdíl mezi požadovanou a přidělenou kapacitou. Jelikož Správa železnic uvedla, že sešitové jízdní řády se již nevydávají, Úřad ji vyzval dopisem ze dne 26. 6. 2020, č. j. UPDI-2505/20/ZA, k doplnění jízdních řádů ročních tras nákladních a lokomotivních vlaků a ke zdůvodnění, z jakého důvodu Správa železnic zařadila koleje pro nakládku a vykládku mezi zařízení služeb. Správa železnic na výzvu odpověděla a zaslala požadované dopisem ze dne 7. 7. 2020, č. j. 43894/2020-SŽ-GŘ-O5. Společnost CityRail na výzvu odpověděla dopisem ze dne 8. 7. 2020, č. j. 30/2020.

Následně Úřad zahájil řízení z moci úřední ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2021 (dále jen Prohlášení 2021) se zákonem o dráhách, v rozsahu dokumentu Popisu zařízení služeb, a dopisem ze dne 10. 6. 2020, č. j. UPDI-2266/20/GP, zahájení účastníkům oznámil. Poté obě řízení spojil usnesením ze dne 2. 7. 2020, č. j. UPDI-2573/20/ZA, a vyrozuměl o tom účastníky. Úřad dále dopisem ze dne 19. 8. 2020, č. j. UPDI-3100/20/ZA oznámil ukončení dokazování a vyzval účastníky, aby se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřili. Této možnosti nikdo nevyužil.

Dne 14. 7. 2020 vydala Správa železnic změnu č. 5 Popisu zařízení služeb Železniční stanice - provozní součást Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí č. j. 45885/2020-SŽDC-GŘ-O5, kterou se aktualizuje seznam zařízení služeb a dne 13. 8. 2020 změnu č. 6 pod č. j. 53431/2020-SŽ-GŘ-O5, která se dotýká předmětu řízení okrajově. Žádná z těchto změn nemá vliv na výsledek vedeného řízení.

Dne 23. 9. 2020, pod č. j. UPDI-3430/20/ZA Úřad nařídil rozhodnutím předběžné opatření (dále jen rozhodnutí o předběžném opatření) podle § 61 odst. 1 správního řádu ve spojení s § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách. Tímto opatřením Správu železnic, jako účastnici řízení a přidělkyni kapacity, uložil po uplynutí lhůty 90 dnů od oznámení napadeného rozhodnutí zákaz používat Prohlášení 2020 a Prohlášení 2021, v účinném znění, v rozsahu vybraných textů uvedených v článcích 2.1, 6.1.1, 6.2.1 první, druhý, čtvrtý a pátý odstavec a 6.2.2 dokumentu Popis zařízení služeb, č. j. 16396/2019-SŽDC-GŘ-O11, v účinném znění.

Souběžně dne 23. 9. 2020 Úřad vydal pod č. j. UPDI-3512/20-ZA usnesení (dále jen usnesení o přerušení), kterým dle § 64 odst. 1 písm. c) bod 1 správního řádu řízení přerušil z důvodů zaslání žádosti Soudnímu dvoru Evropské unie (dále jen SDEU) k rozhodnutí o předběžných otázkách ze dne 23. 9. 2020, č. j. UPDI-3466/20/KE.

Proti rozhodnutí o předběžném opatření podala Správa železnic rozklad datovaný 7. 10. 2020, č. j. 69198/2020-SŽ-GŘ-O25, a k němu se připojila (dopravkyně) ČD Cargo č. j. 0201/2020/025 ze dne 22. 10. 2020. Tento rozklad byl navíc směřován i proti usnesení o přerušení.

Proti usnesení o přerušení podala Správa železnic rozklad datovaný 7. 10. 2020, č. j. 69163/2020-SŽ-GŘ-O25. Následně Úřad dopisy ze dne 13. 10. 2020, č. j. UPDI-3722/20/ZA, a ze dne 23. 10. 2020, č. j. UPDI-3842/20/DV, vyrozuměl účastníky řízení o podaných rozkladech, ke kterým se nikdo z účastníků nevyjádřil. Úřad pak rozhodnutím č. j. UPDI-4169/20/KP a č. j. UPDI-4170/20/KP ze dne 27. 11. 2020 rozklady zamítl a rozhodnutí o předběžném opatření i usnesení o přerušení potvrdil.

SDEU posuzoval věc pod číslem C-453/20 a generální advokát Manuel Campos Sánchez-Bordona vydal k žádosti dne 16. 12. 2021 své stanovisko. V něm dospěl k názoru, že Úřad není oprávněn podávat žádosti o rozhodnutí o předběžných otázkách. Přesto pro případ, že by se Soudní dvůr s jeho názorem neztotožnil, posoudil otázky Úřadu. SDEU pak v rozsudku ze dne 3. 5. 2022, CityRail a.s. v. Správa železnic, C-453/20, EU:C:2022:341, dostupný na <https://curia.europa.eu>, ve kterém stanovisko generálního advokáta potvrdil. Nato Úřad dopisem č. j. UPDI-1437/22/ZA ze

dne 4. 5. 2022 oznámil ukončení dokazování a stanovil účastníkům lhůtu k vyjádření. Žádný z účastníků se k řízení nevyjádřil.

Napadené rozhodnutí

Úřad vydal napadené rozhodnutí dne 2. 6. 2022, č. j. UPDI-1822/22/ZA sp. zn. RPD003/20, a rozhodl, že Prohlášení 2020 a Prohlášení 2021 jsou v rozsahu článků 2.1, 4.1.1, 4.1.2, 6.1.1, 6.2.1, 6.2.2 v dokumentu Popis zařízení služeb v rozporu s § 33 odst. 3 a 6 zákona o dráhách.

II. Vymezení účastníků řízení

Úřad určil jako účastníka řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu přídělce - provozovatele dráhy Správu železnic, jemuž byla v řízení založena omisivní povinnost nepoužívat část prohlášení o dráze, a dále žadatele společnost CityRail.

Dalšími účastníky řízení jsou podle § 27 odst. 2 správního řádu všichni dopravci, kteří mají s provozovatelkou dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy. Ti jsou uvedeni na internetových stránkách Správy železnic. Při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze celostátní, regionální nebo na veřejně přístupné vlečce se podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách od obsahu prohlášení o dráze nelze odchýlit. Změna prohlášení o dráze se tak dotýká i všech dopravců, kteří mají s provozovatelem dané dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy. Proto jsou tito dopravci účastníky řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu. V případě, kdy Úřad rozhodne, že prohlášení o dráze je v rozporu se zákonem, vzniká na základě § 34e odst. 3 zákona o dráhách přídělci povinnost prohlášení o dráze změnit. Touto změnou dojde i ke změně obsahu smluv o provozování drážní dopravy mezi dopravci a provozovatelem dráhy. Smluvní strany tak jsou dotčenými osobami. Úřad dopravcům doručuje veřejnou vyhláškou, neboť se jedná o řízení s velkým počtem účastníků podle § 144 správního řádu. S ohledem na § 69 odst. 2 správního řádu Úřad uvádí jejich seznam.

Seznam dopravců jako účastníků řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu

- ARRIVA vlaky s.r.o., Křižíkova 148/34, 18600 Praha 8, IČO 28955196
- AŽD Praha s.r.o., Žirovnická 3146/2, 10600 Praha 10, IČO 48029483
- BF Logistics s.r.o., U Elektry 203/8, Hloubětín, 198 00 Praha 9, IČO 27406911
- BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., Železničná 1, 07643 Čierna nad Tisou, SR, IČO 36774278
- Cargo Motion s.r.o., Sokolská třída 2800/99, 702 00 Ostrava, IČO 28270304
- CER Slovakia a. s., Mýtna 15, 81107 Bratislava, SR, IČO 44616791
- CZ Logistics, s.r.o., Semanínská 580, 56002 Česká Třebová, IČO 62957937
- ČD Cargo a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, IČO 28196678
- ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o., Nezvěstice 175, 332 04 Nezvěstice, IČO 03944948
- České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO 70994226
- DBV-ITL, s.r.o., Polepská 867, 28002 Kolín IV, IČO 25786768
- Die Länderbahn CZ s.r.o., U Studánky 39/1, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem, IČO 08342849
- Die Länderbahn GmbH DLB, org. složka, Oldřichovská 696, 46334 Hrádek nad Nisou, IČO 29018889
- DB Cargo Czechia s.r.o., Hlubinská 1378/36, 70200 Ostrava, IČO 25785419
- DRAKEM, s.r.o., náměstí SNP 1140/32, 61300 Brno, IČO 27678989
- E-Railconstruct s.r.o., Novovysočanská 2746/1, 13000 Praha 3, IČO 08678600
- EDIKT a.s., Rudolfovska tř. 461/95, 37001 České Budějovice, IČO 25172328
- Elektrizace železnic Praha a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 14000 Praha 4, IČO 47115921
- EP Cargo a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4, IČO 24721166
- EUROVIA CS, a.s., U Michelského lesa 1581/2, Michle, 140 00 Praha 4 IČO 45274924
- Express Group, a. s., Plynárenská 7/B, 82109 Bratislava 2, SR, IČO 35795123
- FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., Mlýnská 388/68, 60200 Brno, IČO 25317628
- Gepard Express, SE, Jezuitská 6/1, 60200 Brno, IČO 08071888

- Gerhát Train s.r.o., č.p. 126, 533 41 Černá u Bohdanče, IČO 08617503
- GJW Praha spol. s r.o., Mezitrat'ová 137/46, 19800 Praha 9, IČO 41192869
- GW Cargo s.r.o., Pekárenská 255/77, 37004 České Budějovice, IČO 08942005
- GW Train Regio a.s., Tovární 975/3, 40001 Ústí nad Labem, IČO 28664116
- Hans Wendel spol. s r.o. & Co., k.s., Sazečská 3270/2a, 10000 Praha 10, IČO 25064461
- HROCHOSTROJ a.s., K Vápence 2677, Zelené Předměstí, 530 02 Pardubice, IČO 03012191
- Hroší stavby Morava a.s., Průmyslová 955/4, 77900 Olomouc, IČO 28597460
- HSL - Logistik, s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO 24218367
- Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 41201 Litoměřice, IČO 62743881
- Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s., Průmyslová 941, 58001 Havlíčkův Brod, IČO 60932171
- Chládek a Tintěra, Pardubice a.s., K Vápence 2677, 53002 Pardubice, IČO 25253361
- IDS CARGO a.s., Albertova 229/21, 779 00 Olomouc, IČO 27820017
- I.G. Rail, s.r.o., Mostová 2, 811 02 Bratislava, SR, IČO 43894330
- IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO 25869523
- INTER CARGO SPÓLKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA, Ul. Ceglana 4, 40-514, Katowice Polsko, IČO 8971772442
- JARO Česká Skalice, s.r.o., Havlíčkova 610, 55203 Česká Skalice, IČO 25934473
- Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., Nádražní 203, 37701 Jindřichův Hradec, IČO 62509870
- KDS - Kladenská dopravní a strojní s.r.o., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO 08391211
- KK - provoz a opravy lok. s.r.o., 75353 Býškovice 108, IČO 25834282
- Kladenská dopravní a strojní s.r.o., Wolkerova 2766, 27201 Kladno-Kročehlavy, IČO 28170679
- Komplex Rail Kft., Madarász Viktor u. 47-49, 1138, Maďarsko
- KŽC Doprava, s.r.o., Meinlinova 336/1a, 19016 Praha 9, IČO 27423069
- Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO 06661572
- Leo Express Global a.s., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO 29016002
- Leo Express Tenders s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO 24848131
- Lokálka Group, spolek, Plzeňská 334, 33701 Rokycany, IČO 47695609
- LOKORAIL, a.s., Horárska 12, 821 09 Bratislava, IČO 36564443
- LokoTrain s.r.o., Školní 353, 56002 Česká Třebová, IČO 28903811
- LOKO TRANS s.r.o., Tetčická 887/2a, 664 47 Střelice, IČO 60731796
- LOKOTRANS SERVIS s.r.o., Drážní 1152/11, 62700 Brno, IČO 26931443
- „LOTOS KOLEJ“ SPÓLKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA, Ul. Michałki 25, 80-716, Polsko
- LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o., Drážďanská 506/8, 400 07 Ústí nad Labem IČO 27208028
- LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o., Kopčianska 1, 85101 Bratislava, SR, IČO 35845961
- MBM rail s.r.o., Žižkova 595, 55101 Jaroměř, IČO 25277171
- METRANS, a.s., Podleská 926/5, 10400 Praha 10, IČO 40763811
- METRANS Rail s.r.o., Podleská 926, 104 00 Praha 10, IČO 26361485
- MS – Railway s.r.o., Jilemnického 5/51, Nedvězí, 779 00 Olomouc, IČO 07097611
- N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o., Nerudova 2215, 41201 Litoměřice, IČO 44564287
- NOR a.s., Lípová 509, 54101 Trutnov, IČO 13585312
- OHLA ŽS, a.s., Tuřanka 1554/115b, 62700 Brno-Slatina, IČO 46342796
- OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o., U panelárny 538/1, 77900 Olomouc, IČO 27778479
- ORLEN Unipetrol Doprava, s.r.o., Litvínov - Růžodol č.p. 4, 436 70 Litvínov, IČO 64049701
- Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava, IČO 05663041
- PEDASTA dopravní stavby, s.r.o., 8. května 19/5, 41002 Lovosice, IČO 01717243
- Petrolsped Slovakia s.r.o., Mlynská ulica 6/B, 934 01 Levice, SR, IČO 46247211
- Pirell s.r.o., Husova 690, 56002 Česká Třebová, IČO 05938406
- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., Betonárska 580/14, 712 00 Ostrava, IČO 47675977
- PKP CARGO S. A., ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, Polsko, IČO 0000027702

- Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť, Pri Habánskom mlyne 30, 81104 Bratislava, SR, IČO 35858664
- PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG KOLEJOWYCH KOLPREM SPÓŁKA Z OGRANICZONA 41-308 Dąbrowa Górnicza, Al. J. Piłsudskiego 92, Polsko
- Puš s.r.o., Bezručova 1665, 54401 Dvůr Králové nad Labem, IČO 48154547
- Rabbit Rail s.r.o., Za dráhou 824, 28151 Velký Osek, IČO 08784493
- Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., Žerotínova 1132/34, 130 00 Praha 3, IČO 01569236
- Rail system s.r.o., 78901 Lukavice 21, IČO 29381614
- Railtrans International a.s., Kukučínova 989/22, 83103 Bratislava, SR, IČO 46384740
- Railway Capital a.s., Plzeňská 157/98, 15000 Praha 5, IČO 24158071
- RegioJet a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO 28333187
- RegioJet ÚK a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO 07544014
- REKOP s.r.o., Průmyslová 1895/1, 56802 Svitavy, IČO 27499499
- Retrack Czech s.r.o., Matyášová 2215, 560 02, Česká Třebová, IČO 06229026
- Retrack Slovakia s. r. o., Seberíniho 1, 82103 Bratislava, SR, IČO 45866040
- RENDEZ Rail CZ s.r.o., Nová Ves 1341/1, Střekov, 400 03 Ústí nad Labem, IČO 04563433
- RETROLOK s.r.o., Nádražní 279/1, 15000 Praha 5, IČO 24830275
- ReViRail CZ s.r.o., Sokolovská 87/95, 186 00 Praha 8, IČO 08979847
- RM LINES, a.s., Jednoty 1931/, 35601 Sokolov, IČO 27274489
- RTS Rail Transport Service GmbH, Puchstraße 184/b, 8055 Graz, Rakousko, IČO 252571D
- RUTR, spol. s r.o., Chodovská 1106/7, 14100 Praha 4, IČO 49244515
- SART-stavby a rekonstrukce a.s., Uničovská 2944/1b, 78701 Šumperk, IČO 25898671
- SD - Kolejová doprava, a.s., Tušimice 7, 43201 Kadaň, IČO 25438107
- SEŽEV-REKO, a.s., Jarní 1116/50, 61400 Brno, IČO 46904859
- Skanska a.s., Křižíkova 682/34a, 18600 Praha 8, IČO 26271303
- Slezské zemské dráhy, o.p.s., č.p. 298, 793 82 Třemešná IČO 26819856
- SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s., Poděbradova 3360/113, 70200 Ostrava, IČO 47676965
- SOFISTIK SERVIS s.r.o., Bratří Sedláčků 238/35, 72100 Ostrava, IČO 28598466
- Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Staré náměstí 69, 35601 Sokolov, IČO 26348349
- STRABAG Rail a.s., Železničářská 1385/29, 40003 Ústí nad Labem, IČO 25429949
- SUAZ Transportation s.r.o., Staré náměstí 69, 356 01 Sokolov, IČO 09783041
- SUAZ Transportation Service s.r.o., Staré náměstí 69, 356 01 Sokolov, IČO 09782737
- S u b t e r r a a.s., Koželužská 2246/5, 18000 Praha 8, IČO 45309612
- Swietelsky Rail CZ s.r.o., Pražská tř. 495/58, 37004 České Budějovice, IČO 28332202
- Tessta s.r.o., Lišovská 86, 37372 Zvíkov, IČO 28293886
- TOMI - REMONT a.s., Přemyslovka 2514/4, 79601 Prostějov, IČO 25508571
- TORAMOS, s.r.o., Tovární 1001/129, 73701 Český Těšín, IČO 61944327
- TRAMO RAIL, a.s., Železniční 547/4a, 77900 Olomouc, IČO 25369610
- Trans Rapid s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO 03904547
- Traťová strojní společnost, a.s., Musílkova 257/48, Košíře, 150 00 Praha 5 IČO 04946685
- TSS Cargo a.s., Musílkova 257/48, Košíře, 150 00 Praha 5 IČO 29393736
- TSS GRADE, a.s. pobočka Česká republika, Pražákova 1008/69, 63900 Brno, IČO 02765055
- Valenta Rail s.r.o., Radlická 2343/48, 15000 Praha 5, IČO 08072795
- VIAMONT Servis a. s., Mařákova 3079/2, 40001 Ústí nad Labem, IČO 25021851
- VÍTKOVICKÁ DOPRAVA a.s., 1. máje 3302/102a, 70300 Ostrava, IČO 25909339
- Východočeská dráha s.r.o., Hýblova 546, 56002 Česká Třebová, IČO 07342136
- Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Novodvorská 1698/138b, 14200 Praha 4, IČO 27257258
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, Purkytgasse 1B, 1230 Wien, Rakousko
- WTT s.r.o., Brloh 56, 39701 Drhově, IČO 02732858
- WYNX Pool s.r.o., Olivova 2096/4, 110 00 Praha 1, IČO 07995911
- ZABABA, s.r.o., Noutonická 512/39, 15200 Praha 5, IČO 27148548

- Železnice Peštál s.r.o., Družstevní 1229/51, 67401 Třebíč, IČO 07711115
- Železničné stavby, a.s. Košice, Južná trieda 66, 04001 Košice, SR, IČO 31714421

Ostatní účastníci řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu

Dalšími účastníky řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu jsou i žadatelé o přidělení kapacity dráhy, kteří jsou oprávněni podat návrh na zahájení řízení podle § 34e odst. 1 zákona o dráhách. Žadatelé jsou podle čl. 3 odst. 19 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34“) definováni jako „*železniční podnik nebo mezinárodní seskupení železničních podniků nebo jiné osoby nebo právní subjekty, jako například příslušné orgány ve smyslu nařízení (ES) č. 1370/2007 a zasilatelé, dopravci a provozovatelé kombinované dopravy se zájmem v oblasti veřejné služby nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury*“. Ti nejsou Úřadu známi. Úřad účastníkům řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu a osobám, které nejsou známy, doručuje veřejnou vyhláškou v souladu s § 25 odst. 1 správního řádu. V souladu s § 32 odst. 3 správního řádu těmto účastníkům Úřad neustanovuje opatrovníka.

III. Rozklad

Správa železnic podala proti napadenému rozhodnutí rozklad zn. 43110/2022-SŽ-GŘ-O5 ze dne 16. 6. 2022 (dále jen rozklad). Napadené rozhodnutí bylo Správě železnic doručeno dne 3. 6. 2022. Poslední den lhůty pro podání rozkladu připadl na pondělí 20. 6. 2022, jelikož 15. den od doručení byla sobota. Rozklad Správy železnic byl podán 16. 6. 2022, jde tedy o včasný rozklad.

Úřad vyrozuměl dopisem č. j.: UPDI-2015/22/ZA ze dne 27. 6. 2022 účastníky řízení o podaném rozkladu a vyzval je, aby se k němu vyjádřili. Tohoto práva nevyužil žádný z účastníků řízení.

IV. Stručný přehled podaných námitek a vyjádření názoru Správy železnic

1. Správa železnic namítá, že Úřad bez odůvodnění přešel od funkčního k technicko-stavebnímu způsobu posuzování zařízení služeb.
2. Podle Správy železnic jsou zařízeními služeb zařízení uvedená v zákoně o dráhách a prováděcím předpise, která navíc jeho provozovatel k poskytování služeb zvláště určí.
3. Správa železnic namítá, že jak Komise, tak členské státy dospěly k názoru, že nakládková místa jsou zařízeními služeb.
4. Správa železnic namítá, že odkazy na závěry generálního advokáta nemohou být výkladovým pramenem pro chápání práva, jako by šlo o rozhodnutí SDEU.
5. Správa železnic namítá, že neoprávněným položením otázek SDEU došlo k prodlevě v řízení a k nedodržení lhůt.
6. Správa železnic namítá, že Úřad neuvedl v interpretaci generálního advokáta ve věci plnění povinností ze směrnice, že generální advokát není oprávněn vykládat vnitrostátní právo.
7. Správa železnic namítá, že Úřad neřešil aplikaci předběžného opatření.

V. Popis případu, námitek a jejich vypořádání

Popis případu

Podle článku 2.2 Popisu zařízení služeb Správa železnic provozuje místa nakládky a vykládky a umožňuje jejich využití pro nakládku a/nebo vykládku drážních vozidel včetně jejich odstavení (dále jen nakládkové místo). Nakládkovým místem je tedy plocha určená pro nakládku a vykládku včetně související koleje. V napadeném rozhodnutí byl použit nepřesný pojem „sousední kolej“ místo kolej související. Předmětem sporu je, že Úřad označil nakládková místa za součást

minimálního rozsahu a obsahu služeb dle § 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb. a její přílohy, přesněji řečeno za součást železniční infrastruktury, jak je definována ve směrnici 2012/34 v článku 3 bodu 3 a příloze I (dále jen infrastruktura). Úřad dospěl k názoru, že nakládková místa (plochy bezprostředně určené pro nakládku a vykládku) jsou rampami pro nakládku zboží uvedenými v příloze I směrnice 2012/34, potažmo přístupovými komunikacemi včetně dopravních ploch uvedenými v příloze vyhlášky č. 76/2017. Proto jsou včetně související koleje součástí minimálního přístupového balíku ve smyslu přílohy II odst. 1 směrnice 2012/34. Nejsou tedy zařízeními služeb ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o dráhách, resp. článku 3 odst. 11 a přílohy II odst. 2 – 4 směrnice 2012/34. V podrobnostech rozkladový orgán odkazuje na kapitolu nadepsanou *Pojmy použité v národních a evropských předpisech* napadeného rozhodnutí.

1. Změna rozhodovací praxe Úřadu – bod I. rozkladu

Námítky Správy železnic

Správa železnic napadá, že se Úřad ve svém rozhodnutí označením nakládkových míst za součást infrastruktury bezdůvodně odklonil od dosavadní praxe. Navíc odchylně od této praxe označil všechny koleje železniční stanice jako součásti dráhy, pokud nejsou explicitně zařazeny do směrnici definovaných zařízení služeb. V dřívější praxi, při posuzování zda se jedná či nejedná o zařízení služeb, Úřad posuzoval zásadně funkční hledisko. Takto považoval v řízení UPDI-RPD0001/17 za zařízení služeb odstavné koleje všechny koleje, kde Správa železnic krátkodobé odstavení drážních vozidel poskytovala, bez ohledu na jejich označení.

V tomto správním řízení Úřad přešel bez jakéhokoliv vysvětlení k čistě technicko-stavebnímu hledisku pro posuzování, zda je technické zařízení zařízením služeb, či zda je součástí infrastruktury.

Při zachování funkčního hlediska rozlišení by Úřad musel nutně konstatovat, že nakládková místa zveřejněná v Popisu zařízení služeb jsou zařízením služeb, neboť jejich primárním a jediným účelem je poskytování služby nakládky a vykládky drážních vozidel. Při uplatnění technicko-stavebního hlediska by došel ke zcela opačným závěrům. Správa železnic poukazuje na nález Ústavního soudu ÚS 652/06 (pozn. rozkladového orgánu – míněn nález Ústavního soudu ze dne 25. 2. 2008, IV.ÚS 625/06, N 40/48 SbNU 48, dostupné z www.nalus.usoud.cz), podle kterého ke změně rozhodovací praxe je nutno přistupovat opatrně a v odůvodnění na původní praxi upozornit a ozřejmit okolnosti vedoucí k odchylce.

Úřad ve svém rozhodnutí nijak nevysvětlil, na základě čeho uplatňuje rozdílný přístup při definici nakládkových míst a odstavných kolejí a kolejíště pro sestavu vlaku a posun. Přitom všechny tři typy zařízení služeb obsahují výhradně technické prvky vyjmenované ve vyhlášce č. 76/2017 Sb., a přesto jsou v zákoně o dráhách a ve vyhlášce č. 76/2017 Sb., jasně definované jako zařízení služeb. Správou železnic jsou zvláště určeny k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální, takže se musí jednat o zařízení služeb.

Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad především vykládá národní předpisy ve světle ustanovení směrnice 2012/34 tak, aby vzal v úvahu jejich znění, kontext i cíle. Cíle této směrnice jsou uvedeny pod např. pod bodem 34 její preambule. Uvádí se v něm, že účelem zprávy o síti (prohlášení o dráze) je zajištění transparentnosti a nediskriminačního přístupu pro všechny železniční podniky k železniční infrastruktuře a službám v zařízeních služeb. V tomto případě takovýto přístup zajištěn nebyl, protože Správa železnic nezákonně rezervovala kapacitu nakládkových míst pro jednoho z dopravců a prakticky tím vyloučila ostatní dopravce. Kapacita nebyla přístupná pro ostatní

dopravce, přestože nebyla a nemohla být využívána. Úřad souhlasí se Správou železnic, že povinnosti provozovatele dráhy jsou jiné a přísnější, než povinnosti provozovatele zařízení služeb. Jak je uvedeno v části rezervace a přiděl kapacity na str. 11 napadeného rozhodnutí, v případě přístupu ke dráze zde existuje vyšší ochrana práv dopravce. Dopravce byl tedy nesprávným zařazením do kategorie služeb poškozen.

V tomto případě poskytování služby nakládky a vykládky drážních vozidel směrnice 2012/34 nezná, zná pouze nákladní terminály. Proto nakládková místa poskytování některé služby, uvedené pod body 2 – 4 přílohy II směrnice 2012/34, sama o sobě neumožňují. Stejně tak body 2 – 4 přílohy II směrnice 2012/34 neznají kolej určenou pro nakládku a vykládku věcí. Proto účelem nakládkových míst nemůže být poskytování služeb souvisejících s provozováním drážní dopravy.

K námitce, že odstavné koleje, kolejiště pro sestavu vlaku a i nakládková místa obsahují prvky uvedené v příloze I směrnice 2012/34 rozkladový orgán uvádí následující. Rozdílný přístup k definici nakládkových míst a odstavných kolejí vychází z toho, že seřaďovací nádraží i odstavná kolej jsou v příloze II. bodu 2 písm. c) a d) směrnice 2012/34 jako zařízení služeb uvedeny, zatímco kolej související s rampou pro nakládku zboží, stejně jako kolej související s nástupištěm pro cestující, v příloze II. bodech 2 – 4 uvedena není. Rozkladový orgán nepostupoval podle technicko-stavebního hlediska, ale pouze posoudil, zda nakládková místa jsou součástí některé z položek infrastruktury uvedené v příloze I směrnice 2012/34. K uvedenému postupu jej vedl rozsudek SDEU ze dne 10. července 2019, C-210/18, WESTbahn Management GmbH v. ÖBB-Infrastruktur AG, EU:C:2019:586, dostupný na <https://curia.europa.eu>, který je pro něj závazný (podrobněji o tom pojednává pod bodem 3 tohoto rozhodnutí). Unijní právo zahrnuje rovněž rozsudky SDEU a ty jsou závazné pro státní orgány členských států.

Naopak odstavné koleje a seřaďovací nádraží v příloze I uvedeny nejsou, takže výkladem použitým v rozsudku SDEU nelze dospět k závěru, že jde o položky infrastruktury. U seřaďovacích nádraží jsou sice uvedeny jako položky infrastruktury zabezpečovací zařízení a kolejové brzdy. Úřad ale seřaďovací nádraží uvedl jako příklad, o jeho zařazení nerozhodoval.

Úřad v řízení sp. zn. UPDI-RPD0001/17 postupoval podle stejné správní praxe, kdy posuzoval nejen znění příslušných ustanovení směrnice, ale i jejich kontext a cíle. Účelem směrnice je zajistit nediskriminační přístup k zařízení služeb, tedy i k odstavným kolejím. Proto Úřad požadoval, aby Správa železnic stanovila jasné mezní hodnoty odstavení, za kterých bude odstavení vozidla považováno za použití odstavné koleje.

Rozkladový orgán tedy dospěl k závěru, že k odchýlení od rozhodovací praxe nedošlo a námitka Správy železnic proto není důvodná.

2. Rozpor s národní legislativou - bod II. rozkladu

Námítka Správy železnic

Směrnice 2012/34, stejně jako národní legislativa, nepovažuje zařízení služeb za součást dráhy. Úřad ve svém rozhodnutí tento úmysl nerespektuje a volně zaměňuje provozování dráhy za provozování zařízení služeb, což je nepřipustné.

Definice zařízení služeb byla naposledy upřesněna při změně zákona o dráhách zákonem č. 367/2019 Sb. V důvodové zprávě se pak uvádí, že účelem změny je odstranění pochybností o zařazení odstavných kolejí mezi zařízení služeb a že navrhované zpřesnění je plně v souladu se směrnicí 2012/34. Uvedené zpřesnění se bude vztahovat rovněž na ostatní druhy zařízení služeb uvedené v demonstrativním výčtu v § 2 odst. 9 zákona o dráhách, přičemž rozhodujícím kritériem bude zvláštní určení jejich provozovatelem. Podle Správy železnic zařízení služeb musí být některým ze zařízení uvedených v § 2 odst. 9 a současně jeho provozovatelem zvláště určeno a detailně jej popisuje § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017.

Pokud tedy existuje technické zařízení, které je provozovatelem zařízení služeb zvláště určeno k poskytování služeb, jako nakládková místa, je v souladu s ustanovením zákona o dráhách

zařizováním služeb a provozuje je provozovatel zařízení služeb za podmínek stanovených legislativou pro provozovatele zařízení služeb.

Nakládková místa jsou Správou železnic zvláště určena k poskytování služby nakládky a vykládky drážních vozidel, naplňují všechny znaky požadované platnou legislativou k tomu, aby byla zařízeními služeb. Nejsou určena k pohybu drážních vozidel, ale právě naopak k jejich státní po dobu poskytování služby nakládky a vykládky.

Stanovisko rozkladového orgánu

Námítka Správy železnic, že Úřad nerespektuje rozdíl mezi infrastrukturou a zařízením služeb se nezakládá na pravdě. Úřad pouze začlenil nakládková místa v souladu se směrnicí a se stanoviskem generálního advokáta do železniční infrastruktury.

Úřad se neztotožňuje se závěrem Správy železnic, že je v kompetenci provozovatele zařízení služeb s ohledem na § 2 odst. 9 zákona o dráhách určit, co zařízením služeb je a co není. Výklad předkládaný Správou železnic by mohl vést až k takovým závěrům, že provozovatel zvláště určí veškerou provozovanou infrastrukturu za zařízení služeb, nebo naopak neurčí za zařízení služeb vůbec nic. To by bezpochyby k naplnění cílů směrnice nevedlo.

Podle rozkladového orgánu je nicméně třeba pojem „zařízení služeb“ vykládat eurokonformně tak, aby byl naplněn účel směrnice. Jedná se pak o tzv. *nepřímý účinek směrnice*. K povinnosti aplikovat eurokonformní výklad se vyjadřuje například rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 15. 7. 2016, č. j. 9 Azs 95/2016 – 29:

*„[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.“***

Rozkladový orgán proto uplatnil možný právní výklad tak, aby bylo dosaženo cíle směrnice. V tomto duchu je třeba spojení „jsou zvláště určena k poskytování služeb“ ze zákona o dráhách vykládat jako „provozovatel je zřídil, aby umožnila poskytování služeb“ uvedených v příloze II odst. 2 – 4 směrnice 2012/34. V tomto případě především nakládková místa byla zřízena, aby umožnila poskytnout železničním podnikům služby v rozsahu minimálního přístupového balíku podle přílohy II odst. 1 směrnice 2012/34.

Vyhláška č. 76/2017 Sb. ukládá provozovateli dráhy povinnost zajistit, aby dopravce mohl použít dráhu rozsahu její přílohy, tedy v mimo jiné v rozsahu pozemků v obvodu dráhy i přístupových komunikací pro cestující a pro přepravu věcí včetně dopravních ploch. Podle § 4 odst. 2 zákona o dráhách je pak obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu. Stejně tak vyhláška nezaražuje mezi zařízení služeb koleje přilehlé k těmto plochám. Zákon o dráhách tedy v souladu se směrnicí umožňuje výklad, že nakládková místa jsou položkou infrastruktury. Jelikož výklad použitý Správou železnic v souladu se směrnicí 2012/34 není, dospěl rozkladový orgán k závěru, že zařazení nakládkových míst mezi položky uvedené v příloze I směrnice 2012/34 bylo v souladu s předpisy a ustálenou judikaturou.

3. Rozpor s legislativou EU - bod III. rozkladu

Námítky Správy železnic

Úřad ve svém rozhodnutí vychází dle názoru Správy železnic z domnělého „eurokonformního“ výkladu národní legislativy. Výklad Úřadu je podle Správy železnic v rámci EU ojedinělý, nesdílí jej ani Evropská komise. Úřad se dovolává definice „nákladního terminálu“ uvedené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, kterou lze použít pouze pro účely tohoto nařízení.

Evropská komise zadala v rámci projektu „Další rozvoj portálu evropských železničních míst“ číslo kontraktu MOVE/C3/2017- 198 vypracování definic jednotlivých typů zařízení služeb uvedených v příloze II směrnice 2012/34, tyto definice byly následně představeny, projednány a odsouhlaseny železničním sektorem a jsou používány v rámci EU. Evropská komise „nákladní terminály“ uvedené v příloze II bodu 2 písm. b) definuje jako „zařízení, kde jsou poskytovány služby nakládky, vykládky a překládky zboží z a na nákladní vlaky nebo vozy.“ Tyto nákladní terminály pak mají čtyři základní typy a to:

- a) Intermodální terminály - zařízení pro překládku standardizovaných přepravních jednotek (kontejnery, výměnné nástavby, přívesy), kde alespoň jedním z obsluhovaných druhů dopravy musí být doprava železniční.
- b) Multifunkční železniční terminály - zařízení pro konvenční a/nebo intermodální železniční/silniční překládku otevřená v zásadě pro veřejné použití a pro všechny druhy nákladu. Tento druh zařízení neposkytuje pouze překládku, ale také doplňkové služby, jako je skladování, předání zásilky nebo silniční svoz a rozvoz zásilek.
- c) Veřejná nakládací místa - veřejná místa skládají se z jedné nebo více veřejně přístupných nakládacích kolejí, případně s manipulační plochou a/nebo boční/hlavovou rampou. Tato místa mohou být umístěna přímo ve veřejných železničních stanicích a mohou být ve vlastnictví příslušného provozovatele infrastruktury.
- d) Privátní nakládací místa - železniční infrastruktura a nakládací zařízení, k nimž je obecně přístup omezen na vlastníka. Často patří do průmyslových, obchodních nebo vojenských areálů napojených na veřejnou železniční síť. Konfigurace uspořádání závisí na individuálních požadavcích příslušného uživatele.

Jednotlivé definice schválené železničním sektorem napříč EU jsou uvedeny v příloze 2. podaného rozkladu. Místa nakládky a vykládky provozovaná Správou železnic jsou pak z pohledu evropské

legislativy „nákladním terminálem“ konkrétně typu ad c) *veřejné nakládací místo*. Tyto definice požívají jak jednotlivá prohlášení o dráze manažerů infrastruktury v EU, tak i popisy zařízení služeb provozovatelů zařízení služeb.

Pokud by Úřad v souladu s článkem 57 směrnice č. 2012/34/EU provedl průzkum implementace této přílohy v jednotlivých členských zemích EU, zjistil by, že názory jsou v ostatních státech odlišné. To Správa železnic dokládá odkazy na internetové stránky ostatních provozovatelů drah, odkazem na jejich sdružení RNE a na evropský portál zařízení služeb Rail Facilities Portal (<https://railfacilitiesportal.eu/>).

Výklad aplikovaný Správou železnic má oporu v národních předpisech, zatímco výklad Úřadu má oporu pouze v jednom z aktů Unie, avšak aplikovaném v rozporu s jeho účelem. Výklad Správy železnic potvrdila stanoviska orgánů Unie.

Stanovisko rozkladového orgánu

Pokud jde o výklad zařazení nakládkových míst, vyšel Úřad ze směrnice 2012/34 a ohledně jejího výkladu byl rovněž vázán rozhodnutím SDEU C-210/18 týkajícím se zařazení nástupišť do infrastruktury. Přestože jsou osobní nádraží součástí zařízení služeb, příloha I směrnice 2012/34 zahrnuje do infrastruktury *nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží (též na osobních nádražích a nákladních terminálech); stezky a chodníky; přístupové komunikace pro cestující a zboží, včetně přístupu po silnici*. Vzniklým rozporem se pak zabýval SDEU ve svém rozsudku ve věci. Dle něj „nástupiště pro cestující“ uvedená v příloze I směrnice 2012/34 jsou složkou železniční infrastruktury. Ve stejném odstavci přílohy I směrnice 2012/34 jsou uvedeny i rampy pro nakládku zboží.

V rozsudku C-210/18 se v bodech 23 – 26 se uvádí, že článek 3 bodu 3 směrnice 2012/34 definuje železniční infrastrukturu jako položky uvedené v příloze I této směrnice. Mezi těmito položkami jsou i nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží (též na osobních nádražích a nákladních terminálech). Proto se na jejich použití v souladu s bodem 1 písm. c) přílohy II téže směrnice, vztahují pravidla pro použití železniční infrastruktury. Ze samotného znění těchto ustanovení směrnice 2012/34 vyplývá, že použití nástupišť pro cestující spadá do minimálního přístupového balíku definovaného v bodě 1 přílohy II směrnice 2012/34. I pokud by rozkladový orgán nepřihlížel ke stanovisku generálního advokáta v případě C-453/20, bylo by možné takovýto výklad aplikovat i na rampy pro nakládku zboží.

Pod body 27 – 31 rozsudku C-210/18 pak SDEU potvrzuje tento výklad jak historickým kontextem relevantních ustanovení směrnice 2012/34, tak cíli sledovanými touto směrnicí. Již před přijetím směrnice 2012/34 zahrnovala předcházející směrnice 91/440 „nástupiště pro cestující“ do železniční infrastruktury, a to prostřednictvím odkazu na nařízení Komise (EHS) č. 2598/70, kterým se stanoví obsah jednotlivých položek účtové osnovy uvedené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 1108/70 ze dne 4. června 1970 č. 2598/70 (dále jen nařízení č. 2598/70). V bodě 1 c) přílohy II směrnice 2012/34 byl k minimálnímu přístupovému balíku oproti předcházející směrnici přidán text „použití železniční infrastruktury“. V příloze I bylo nově upřesněno zahrnutí nástupišť pro cestující „(též na osobních nádražích a nákladních terminálech)“. Z toho SDEU dovodil, že je třeba odlišit nástupiště pro cestující od osobních nádraží, přičemž pouze osobní nádraží jsou zařízeními služeb ve smyslu bodu 2 písm. a) přílohy II uvedené směrnice. K tomu rozkladový orgán uvádí, že i rampy pro nakládku zboží byly uvedeny spolu s nástupišti v nařízení č. 2598/70 a doplněná věta „(též na osobních nádražích a nákladních terminálech)“ se vztahuje i k nim.

Pod body 34 – 39 rozsudku C-210/18 ještě SDEU posuzuje soulad s naplňováním cílů směrnice 2012/34. Z bodů 3, 7, 8 a 26 její preambule vyplývají její cíle v podobě podpory spravedlivé hospodářské soutěže v řízení železniční dopravy a vztažením zásady volného pohybu služeb na železnice zlepšit výkonnost železničního systému za účelem integrace do konkurenčního trhu, k jejichž dosažení je dle bodu 65 preambule nezbytné, aby složky služeb infrastruktury byly

poskytovány výměnou za minimální poplatky za přístup. Uvádí, že podmínky přístupu a zpoplatnění vztahující se k minimálnímu přístupovému balíku jsou s ohledem zejména na jeho nezbytnost zvláště výhodné pro železniční podniky, jelikož provozovatelé infrastruktury jsou jim povinni poskytnout nediskriminačním způsobem minimální přístupový balík za poplatky ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy. Zařazení použití nástupišť pro cestující do minimálního přístupového balíku zlepšuje podmínky přístupu železničních podniků na trh železniční dopravy, a tedy splňuje cíle uvedené směrnice. K tomu rozkladový orgán dodává, že totéž platí i pro rampy pro nakládku zboží a v tomto případě zejména nutí jejich provozovatele i k lepšímu využití jejich kapacity. Z uvedeného výkladu vyplývá, že námitka Správy železnic o nesouladu napadeného rozhodnutí s legislativou EU není důvodná.

Tvrzení Správy železnic, že výklad užitý Úřadem je v rozporu s názory Komise, se nezakládá na pravdě. V rámci vedeného řízení o předběžných otázkách se k případu vyjádřila Evropská komise dopisem sj.a(2021)2277207 ze dne 24. března 2021. Zde pod bodem 41 uvádí:

Není pochyb o tom, že stejně jako "nástupiště pro cestující" jsou i "rampy pro nakládku zboží" (a to i na nákladních terminálech), jakož i jiné "přístupové cesty pro zboží" (cours de marchandises) součástmi železniční infrastruktury, na jejichž využití se vztahuje minimální přístupový balík v souladu s bodem 1(c) přílohy II směrnice. Jasně to vyplývá nejen z analýzy znění relevantních ustanovení směrnice 2012/34, ale i z rozboru historického kontextu, v němž byla tato ustanovení přijata, a z cílů uvedené směrnice provedeného Soudním dvorem ve věci C-210/18 v souvislosti s "nástupišti pro cestující".

Pod bodem 43 pak Komise dospěla k názoru, že *...je Komise stejně jako Úřad toho názoru, že skutečnost, zda je manipulační plocha vyvýšená či nikoliv, není relevantním kritériem pro určení, zda taková plocha spadá pod definici pojmu železniční infrastruktury.*

V dalším textu se pak Komise zabývá tím, co je třeba považovat za "rampy pro nakládku zboží" ve vztahu k nákladním terminálům. Přitom došla pod bodem 56. k následujícímu závěru:

Ve světle výše uvedeného Komise Soudnímu dvoru navrhuje, aby na první předběžnou otázku odpověděl následovně:

"Místa pro manipulaci se zbožím, bez ohledu na to, zda jsou vyvýšená či nikoliv, která přiléhají k hlavní trati nebo pomocné trati využívané pro účely železniční dopravy, a to i v nákladních terminálech, jsou součástí železniční infrastruktury ve smyslu čl. 3 bodu 3 a přílohy I směrnice 2012/34, na jejichž využití se vztahuje minimální přístupový balík v souladu s bodem 1(c) přílohy II této směrnice. To však neplatí pro manipulační a pomocné koleje, které slouží výlučně poskytování služeb nakládky a vykládky / překládky v daném zařízení služeb."

V řízení o předběžné otázce se vyjádřily i další členské státy. Podle nizozemské vlády je tedy místo nakládky a vykládky zařízením služeb, konkrétně nákladním terminálem ve smyslu přílohy II bodu 2 písm. b) směrnice 2012/34. Podle České republiky „*Místa nakládky a vykládky*“ jsou v posuzované věci zařízením sloužící k následné manipulaci, překládce, meziskládce a deponaci zboží, často za užití dalších technických zařízení pro provozování železniční dopravy, jakými jsou například stabilní a mobilní zařízení pro překládku přepravních jednotek. „*Místa nakládky a vykládky*“ je tedy nutno chápat jako pojem odlišný a výrazně širší než pojem „*ramp pro nakládku zboží*“. Takto pojímaná „*místa pro nakládku a vykládku zboží*“ jsou tak dle České republiky provozní součástí železniční stanice (nákladového terminálu), spadají tedy pod pojem „*nákladní terminál*“ uvedený v příloze II bodu 2 směrnice a jako takové proto náleží k zařízení služeb. Tento výklad, kterému odpovídá i česká vnitrostátní úprava, podle názoru České republiky plně odpovídá směrnici. Česká republika pak uzavírá, že „*místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí*“, o které jde v posuzované věci, náleží k zařízení služeb ve smyslu článku 3 bodu 11 této směrnice. „**Koleje související s místy nakládky a vykládky**“ jsou součástí železniční infrastruktury, ledaže jde o koleje, které nenáležejí ke stálé železniční cestě nebo jsou součástí tratí uvnitř železničních dílen, dep, vozoven či jsou součástí soukromých železničních přípojek či vleček. Ke stanovisku České

republiky rozkladový orgán uvádí, že není v rozporu s napadeným rozhodnutím. Česká republika tvrdí, že místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí jsou širší pojem, než rampy pro nakládku zboží. Úřad na straně 8 napadeného rozhodnutí v části nadepsané *Zařazení nakládkových míst do infrastruktury na základě národních předpisů* uvádí, že „vzniká provozovateli dráhy povinnost zajistit stejný přístup k nakládkovým místům jako ke dráze. Toto se týká ale pouze těch míst, která jsou vyloženě určena pro přístup a pro samotnou nakládku a vykládku. Pokud jsou některé plochy určeny k jiným účelům, např. skladování, povinnost zajistit zde přístup ke dráze nevzniká“. Španělsko pak uvedlo, že možné jsou oba výklady, a že závisí na posouzení technických faktorů prvků určujících jejich kvalifikaci českým regulačním subjektem. Generální advokát měl všechna tato stanoviska k dispozici a dospěl k závěru, že jde o součást infrastruktury, avšak pouze s omezením na vlastní místo nakládky a vykládky. Úřad dospěl k názoru, že pokud nakládková místa mají širší obsah, než rampy pro nakládku a vykládku zboží, musí k nim být zachován přístup pro dopravce jako k železniční infrastruktuře, jelikož u ramp a souvisejících kolejí takový přístup směrnice nařizuje. Jinak je možné místa rozdělit a k místům nesloužícím jako rampa pro nakládku a vykládku zboží (skladovacím plochám) udělit přístup jako k zařízení služeb souvisejících s provozováním drážní dopravy.

Vzhledem k tomu, že další členské státy se nevyjádřily, tak jediným státem se zásadně odlišným názorem bylo Nizozemsko. Rozkladový orgán tedy dospěl k závěru, že námitky Správy železnic ve věci odlišného názoru Evropské komise a ostatních států nejsou důvodné.

K definicím předkládaným RNE rozkladový orgán uvádí, že RailNetEurope (RNE) je sdružení provozovatelů drah a přidělců kapacity, vzniklé za účelem usnadnění a sjednocení podnikání na železnici. Není součástí Evropské komise. Projekt zmiňovaný Správou železnic mohl být objednan Komisí, ale realizován byl RNE. Ke zmíněným odchýlkám od definic rozkladový orgán uvádí, že Úřadem použitý výklad vychází zejména z výkladu SDEU z rozsudku v případě C 210/18. Není vyloučeno, že doposud nebyl řádně zapracován do praxe. Úřad problematiku zařazení nakládkových míst v souladu s článkem 57 směrnice 2012/34 s ostatními regulačními subjekty konzultoval. Došlo ke shodě, že je nutno vyčkat rozsudku SDEU. Navíc členské státy měly právo se k věci vyjádřit v řízení u SDEU o rozhodování o předběžných otázkách. Námitka Správy železnic ve věci nedodržení článku 57 není důvodná.

4. Stanovisko generálního advokáta nenahrazuje rozsudek SDEU - bod A. rozkladu

Námitky Správy železnic

Úřad v bodu III. „*Řízení u SDEU*“ napadeného rozhodnutí shrnuje, že se obrátil na SDEU, vymezuje jím definované otázky a naznačuje, co k otázkám generální advokát uvedl. Úřad stanovisko generálního advokáta dále nerozebírá, pouze pod bodem I. napadeného rozhodnutí konstatuje, že SDEU vydal dne 3. 5. 2022 rozsudek, ve kterém stanovisko generálního advokáta potvrdil. SDEU však potvrdil pouze závěry generálního advokáta, že Úřad není orgánem, který je s to obrátit se na SDEU.

SDEU však závěry generálního advokáta nepotvrdil. Z napadeného rozhodnutí vyplývá, že očekávaným výstupem bylo právě stanovisko generálního advokáta, avšak jediným platným závěrem řízení před SDEU je, že Úřad není orgánem, který se může obrátit na SDEU. Závěry ze stanoviska generálního advokáta pak nemohou nahradit závěry SDEU.

Dovolávání se závěrů generálního advokáta vede k poškození práv účastníků řízení C-453/20, jelikož se nemohli k jeho závěrům vyjádřit. Generální advokát, byť nepochybně požívá autority, rozhodovací praxi SDEU nemůže nahradit. Odkazy na závěry generálního advokáta proto z pohledu Správy železnic nemohou být výkladovým pramenem pro chápání práva, jako by šlo o rozhodnutí SDEU.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán k námitce Správy železnic k odkazu na řízení u SDEU konstatuje, že v části I. napadené rozhodnutí pouze rekapituluje průběh řízení. Zde bylo uvedeno, že generální advokát dospěl k názoru, že Úřad není oprávněn podávat žádosti o rozhodnutí o předběžných otázkách a že SDEU pak vydal 3. 5. 2022 rozsudek, ve kterém stanovisko generálního advokáta potvrdil. Úřad se zde nezabýval očekáváním výsledku řízení o předběžných otázkách. Úřad nikterak netvrdil, že by stanovisko generálního advokáta mohlo nahradit rozsudek SDEU. Úřad svoje rozhodnutí řádně zdůvodnil, přitom k názoru generálního advokáta přihlédl. Úřad nakonec dospěl ke stejnému závěru, jako generální advokát. Správa železnic byla účastnicí řízení o předběžné otázce, měla tedy veškeré podklady k dispozici. Ke stanovisku generálního advokáta se vyjádřit mohla, byla k tomu vyzvána dopisem ze dne 4. 5. 2022, č. j. UPDI-1437/22/ZA. Svého práva nevyužila.

Rozkladový orgán nesouhlasí se názorem Správy železnic, že závěry generálního advokáta jsou z pohledu Správy železnic nezohlednitelné a nemohou být výkladovým pramenem pro chápání práva. Závěry obsahují řádné odůvodnění a odkazy na předchozí rozhodnutí SDEU. Navíc se s nimi Úřad ztotožnil. Úřad nikde netvrdí, že by byly pro něj závazné. Námitka Správy železnic není důvodná.

5. Nedůvodná prodleva při vedení řízení - bod B. rozkladu

Námítka Správy železnic

Správa železnic napadá, že neoprávněným položením otázek SDEU došlo ke zbytečné prodlevě v řízení. Úřad měl rozhodnout ve lhůtách v souladu s ustanovením § 71 správního řádu a § 34e odst. 4 zákona o dráhách, a nikoliv až po více než 2 letech. Úřad v napadeném rozhodnutí pokládání dotazů u SDEU neobjasnil. Správa železnic považuje postup Úřadu za protiprávní.

Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce trvání průběhu řízení rozkladový orgán konstatuje, že po dobu soudního řízení u SDEU bylo řízení přerušeno usnesením č. j. UPDI-3512/20-ZA ze dne 23. 9. 2020 a rozhodnutím č. j. UPDI-3430/20/ZA ze dne 23. 9. 2020 bylo nařízeno předběžné opatření, kterým byly poměry účastníků zatímně upraveny.

Jak uvádí bod 37 rozsudku SDEU v případě C-210/18, *avšak právní úprava podmínek přístupu a zpoplatnění vztahující se k minimálnímu přístupovému balíku je s ohledem zejména na jeho nezbytnost zvláště výhodná pro železniční podniky, kterým jsou provozovatelé infrastruktury povinni poskytovat tyto služby. Čl. 13 odst. 1 a čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34 totiž stanovují, že provozovatelé infrastruktury jsou povinni poskytnout všem železničním podnikům nediskriminačním způsobem minimální přístupový balík za poplatky ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy.* Pokud Úřad vydal rozhodnutí o předběžném opatření, kterým ponechal nakládková místa zařazena jako zařízení služeb, ponechal stav méně výhodný pro dopravce, tedy výhodnější pro Správu železnic. Nejde jen o výše zmíněné ceny, ale zejména o podmínky přístupu, tedy o povinnosti provozovatele dráhy při přetížení dráhy. Správa železnic postupem Úřadu nemohla být poškozena.

K věci údajné nezákonnosti postupu Úřadu rozkladový orgán uvádí, že Úřad vycházel z doporučení pro vnitrostátní soudy o zahájení řízení o předběžné otázce (2018/C 257/01) vydaného SDEU. Zde se mimo jiné uvádí:

4. Pojem soudního orgánu je Soudním dvorem vykládán jako autonomní pojem unijního práva a Soudní dvůr v tomto ohledu přihlíží k souboru faktorů, například zda je orgán, který se na něj obrátil, zřízen zákonem, zda se jedná o stálý orgán, zda má obligatorní jurisdikci, zda má řízení před ním kontradiktorní povahu, zda aplikuje právní normy a zda je nezávislý.

5. Soudy členských států mohou Soudnímu dvoru položit otázku týkající se výkladu nebo platnosti unijního práva, považují-li rozhodnutí Soudního dvora o této otázce za nezbytné k vynesení svého rozsudku (viz čl. 267 druhý pododstavec SFEU). Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se může ukázat jako zvláště užitečná zejména tehdy, pokud u vnitrostátního soudu vyvstane nová otázka výkladu mající obecný význam pro jednotnou aplikaci unijního práva nebo se nejeví, že stávající judikatura poskytuje nezbytné objasnění v novém právním a skutkovém rámci.

Úřad podmínky bodu 4 splňoval, navíc otázka výkladu zařazení nakládkových míst měla obecný význam pro jednotnou aplikaci unijního práva.

Úřad dále vycházel z původní judikatury SDEU, která se však v poslední době změnila. Generální advokát pod bodem 41. uvádí, že je pravda, že Soudní dvůr v rozsudku *Westbahn Management I* připustil, že kontrolní komise zřízená v rámci rakouského regulačního subjektu může postupovat podle článku 267 SFEU. Mám za to, že tak učinil ze setrvačnosti, která sice mohla být smysluplná v dané době (v roce 2012), ale nyní ji považuji za překonanou. V bodu 47 rozsudku ve věci C-453/20 SDEU uvádí, že: „V rozsudku ze dne 22. listopadu 2012, *Westbahn Management (C-136/11, EU:C:2012:740)*, na který se odvolává Úřad, přitom Soudní dvůr, kterému žádost o rozhodnutí o předběžné otázce předložila rakouská komise pro kontrolu železniční dopravní cesty, zkoumal pouze kritéria vyplývající z rozsudku ze dne 30. června 1966, *Vaassen-Göbbels (61/65, EU:C:1966:39)*, a opomenul tak zkoumat, zda tento subjekt v řízení, v jehož rámci byla podána tato žádost, vykonával funkce soudní povahy.“

Úřad nemůže předvídat změny v judikatuře SDEU reagující na vývoj právních názorů SDEU a neměl důvod se domnívat, že v řízení ve věci C-136/11 došlo ze strany soudu k opomenutí. Rozkladový orgán tedy dospěl k názoru, že Úřad postupoval v souladu s předpisy a judikaturou SDEU. Jako v každém soudním řízení, je nutno vyčkat na konečné rozhodnutí soudu. Bez podání příslušné žádosti soudu ovšem jeho stanovisko nelze získat a jeho obsah nelze předem předjímat. Využití žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce bylo v souladu s unijním právem. Skutečnost, že SDEU dospěl k závěru, že Úřad nesplňuje definici soudu, na tomto závěru nic nemění. Soudem totiž může být i ten, kdo nenaplnuje definici soudu podle vnitrostátního práva.

6. Nesprávná interpretace stanoviska generálního advokáta Úřadem - bod C. rozkladu

Námítky Správy železnic

Správa železnic napadá, že si Úřad ze stanoviska generálního advokáta vybírá pouze některé skutečnosti. Jako případ uvádí odkaz na bod 92 stanoviska generálního advokáta, který je v napadeném rozhodnutí prezentován jako potvrzení povinnosti Správy železnic plnit povinnosti vyplývající ze směrnice 2012/34. Neuvedl však dovětek, že „Soudnímu dvoru nepřísluší vykládat vnitrostátní pravidla za účelem rozhodnutí tohoto sporu, nýbrž musí v zásadě vycházet z předkládacího rozhodnutí, ve kterém Správu železnic jako státní subjekt podřízený svrchované moci státu kvalifikuje pouze Úřad. Generální advokát věc neposuzoval a vyšel z předkládaného rozhodnutí, kde Úřad na Správu železnic povinnosti ze směrnic aplikoval.“

Správu železnic stejně jako jiné „národní“ provozovatele infrastruktur, kteří jsou dílem propojeni se státem, nelze považovat za součást státu ve smyslu přípustnosti přímé aplikace směrnice. Navíc splnění povinností vycházejících ze směrnice se nemůže po Správě železnic požadovat orgán státu. Správa železnic se odkazuje na text JUDr. Markéty Whelanové Ph.D, dle kterého nelze uplatnit tzv. obrácený přímý účinek směrnic, aby se stát dovolával směrnicе vůči jednotlivci. Text přitom odkazuje se na další judikaturu SDEU. Postup aplikovaný Úřadem, kdy se u Správy železnic dovolává povinností ze směrnic, je tak za všech okolností nezákonný a je v rozporu s právem EU.

Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce Správy železnic, že generální advokát její povinnost přímo aplikovat směrnici 2012/34 podmínil výkladem vnitrostátního práva, rozkladový orgán uvádí následující.

Generální advokát posoudil jak předkládací rozhodnutí Úřadu, tak stanovisko Správy železnic, dle kterého se Správa železnic považuje za samostatnou a suverénní právnickou osobu. Uvedl, že Soudnímu dvoru nepřísluší vykládat vnitrostátní pravidla, nýbrž musí v zásadě vycházet z předkládacího rozhodnutí - žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce. Úřad ve své žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce uvedl, že dle § 19, § 20 a § 28 a násl. zákona č. 77/2002 Sb. je státní organizace Správa železnic právnickou osobou zřízenou zákonem. Za její závazky ručí stát. Správa železnic hospodářá jen s majetkem státu. Statutárním orgánem Správy železnic je generální ředitel, který rozhoduje o všech záležitostech Správy železnic, pokud nejsou tímto zákonem vyhrazeny do působnosti správní rady nebo ministerstva. Generálního ředitele jmenuje a odvolává správní rada. Správní radu tvoří sedm členů jmenovaných a odvolávaných vládou na návrh ministra dopravy. Vládou jmenovaná Správní rada dále schvaluje zásadní otázky koncepce Správy železnic a nakládání s majetkem státu, projednává výroční zprávu, roční finanční plán, pololetní výsledky hospodaření, schvaluje roční účetní závěrku, dohlíží na výkon působnosti generálního ředitele a uskutečňování činnosti státní organizace. Dle § 21 zákona č. 77/2002 Sb. provozuje železniční dopravní cestu – železniční infrastrukturu ve veřejném zájmu. Poskytování nakládkových míst Správa železnic zpoplatnila nulovým tarifem, takže jej plně hradí z dotací ze státního rozpočtu. Jde tedy o skutečnost vyplývající z § 19, § 20 § 21 a § 28 a násl. zákona č. 77/2002 Sb., a nikoliv o názor Úřadu. Generální advokát uvedl 3 podmínky, při splnění kterékoliv z nich musí být subjekty či entity stavěny na roveň státu. V bodě 90 pak uvedl, že z tohoto hlediska a s výhradou ověření předkládajícím orgánem vše nasvědčuje tomu, že provozovatel české infrastruktury je odnoží státu, jenž jej zřídil zákonem, pověřil jej plněním úkolů ve veřejném zájmu, které zahrnují výjimečné pravomoci, a také jmenuje a odvolává jeho správní radu. Státní orgány mají povinnost uplatňovat unijní právo a v případě potřeby nepoužít vnitrostátní ustanovení, která jsou s ním v rozporu. Podle názoru rozkladového orgánu sice ve vyjádření generálního advokáta byl odkaz na neposuzování vnitrostátních předpisů zmíněn, přesto i s ohledem na vyjádření Správy železnic citovaný závěr pod bodem 92 uvedl.

S výkladem Úřadu se ztotožnil i Městský soud v Praze v rozsudku č. j. 18 Af 3/2021- 64 ve kterém zamítl žalobu Správy železnic proti Úřadu. V něm pod bodem pod bodem 51 uvádí: „*Prováděcí nařízení, na něž odkazují i výměry MF, je přímo použitelné (viz jeho závěrečné poučení) a pro žalobce tedy zcela jistě přímo závazné; v tomto smyslu lze poukázat i na stanovisko generálního advokáta Manuela Campos Sánchez-Bordony ve věci předběžné otázky žalovaného (CityRail, a.s. proti Správě železnic, státní organizace, C-453/20), dle něhož je žalobce jako subjekt státu přímo vázán i směrnicí.*“

Rozkladový orgán jako další doklad toho, že Správa železnic je jako státní subjekt podřízena svrchované moci státu a jeho dohledu, uvádí usnesení vlády České republiky ze dne 13. září 2021 č. 795 o Plánu moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS. Zde vláda pod bodem 2. ukládá členům správní rady a generálnímu řediteli Správy železnic, státní organizace, spolupracovat s Ministerstvem dopravy na plnění úkolů podle bodu II/1 tohoto usnesení. Úkol pod bodem II. 1. písm. d) např. zní: *zajistit zpracování Plánu do příslušných prohlášení o dráze, počínaje prohlášením o dráze pro jízdní řád 2022/2023.* Úřad uvádí, že uvedený plán obsahuje pravidla, která omezují přístup ke dráze vybavené zabezpečovacím systémem ERTMS. Pokud by byla Správa železnic samostatnou a suverénní právnickou osobu, nemohla by jí vláda ukládat povinnosti. Rozkladový orgán pro upřesnění dodává, že nenapadá obsah zmíněných dokumentů, ale pouze poukazuje na podřízenost Správy železnic moci státu.

Správa železnic dále namítá, že splnění povinnosti vycházející směrnicí nemůže po Správě železnic požadovat orgán státu a odkazuje se na text odborné literatury JUDr. Markéty Whelanové, Ph.D. K tomu rozkladový orgán uvádí, že v napadeném rozhodnutí nepožaduje od Správy železnic plnění povinnosti z nesprávně provedené směrnice, ale aby národní předpisy (přílohu vyhlášky č. 76/2017 Sb.) vykládala v souladu s touto směrnicí. I pokud bychom připustili, že takovýto výklad není

možný, tak podle článku 13 odst. 1 směrnice 2012/34 provozovatelé infrastruktury poskytnou všem železničním podnikům nediskriminačním způsobem minimální přístupový balík stanovený v příloze II bodu 1. Takovéhoho přístupu se domáhá CityRail. V tomto případě se tedy stát nedovolává směrnice vůči jednotlivci, ale jednotlivce CityRail se dovolává účinků směrnice vůči Správě železnic, jako státu v širším slova smyslu. Na základě výše uvedeného dospěl rozkladový orgán k závěru, že námitky Správy železnic ve věci přímého účinku směrnic nejsou důvodné.

7. Neřešení aplikace předběžného opatření - bod D. rozkladu

Námitky Správy železnic

Úřad neřešil v rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí otázku aplikace předběžného opatření, pouze v jeho textu uvádí, že mají odpadnout jeho důvody. Neuvedl, jaké byly důvody pro jeho další platnost, neučinil vhodná opatření, takže napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné. Správa železnic informuje, že o rozhodnutí ze dne 27. 11. 2020, č. j. UPDI-4169/20/KP, kterým bylo nařízeno předběžné opatření, je vedeno soudní řízení u Městského soudu v Praze (správní soud).

Stanovisko rozkladového orgánu

Podle § 61 odst. 3 správního řádu pokud správní orgán nezruší předběžné opatření rozhodnutím poté, co pomine důvod, pozbývá účinnosti dnem vykonatelnosti rozhodnutí ve věci. V tomto případě Úřad nezjistil, že by důvody pro vydání rozhodnutí o předběžném opatření pominuly. Proto rozhodnutí o předběžném opatření nezrušil. Pozbyde tedy účinnosti až po nabytí právní moci a vykonatelnosti rozhodnutí ve věci.

Závěr rozkladu

Správa železnic považuje postup Úřadu a napadené rozhodnutí za nezákonné a navrhuje, aby je rozkladový orgán změnil, případně zrušil.

VI. Závěr

- 1) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 2. 8. 2022 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit.
- 2) Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že plochy určené pro nakládku a vykládku včetně související koleje jsou součástí dráhy, uvedenými v příloze vyhlášky č. 76/2017, dospěl rozkladový orgán k závěru, že napadené rozhodnutí bylo vydáno v souladu se správním řádem, zákonem o dráhách, předpisy EU i s ustálenou judikaturou i stanoviskem generálního advokáta a Komise.
- 3) S ohledem na výše uvedené předseda Úřadu rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodým
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

Rozhodnutí se doručuje také veřejnou vyhláškou, která bude vyvěšena po dobu 15 dnů na úřední desce Úřadu v listinné podobě a současně i způsobem umožňujícím dálkový přístup, přičemž takto se doručuje účastníkům řízení uvedeným v § 27 odst. 2 správního řádu.

Vyvěšeno dne 11. 8. 2022

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 11. 8. 2022 do 26. 8. 2022

Rozdělovník

- Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1
- CityRail, a.s., IČO 24199010, Magistrů 202/16, 14000 Praha 4

Ostatním účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou.

Dotčený orgán: Drážní úřad, IČO 61379425, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2