



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D. a soudců Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D. a Mgr. Petra Šebka v právní věci

žalobce: **NET4GAS, s.r.o.**
sídlem Na Hřebenech II 1718/8, Praha
zastoupen Mgr. Vítem Stehlíkem, advokátem
sídlem Na Příkopě 854/14, Praha

proti
žalovanému: **Energetický regulační úřad**
sídlem Masarykovo nám. 5, Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí rady žalovaného ze dne 19.12.2017, č.j. 11390-20/2016-ERU,

takto:

- I. Rozhodnutí rady žalovaného ze dne 19.12.2017, č.j. 11390-20/2016-ERU, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 19 456 Kč do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám Mgr. Víta Stehlíka, advokáta, sídlem Na Příkopě 854/14, Praha.

Odůvodnění:

1. Žalobce podanou žalobou napadá rozhodnutí rady žalovaného ze dne 19.12.2017, č.j. 11390-20/2016-ERU, kterým bylo rozhodnuto o rozkladu žalobce proti výrokům III. a IV. rozhodnutí žalovaného ze dne 9.8.2017, č.j. 11390-15/2016-ERU, sp. zn. SLS-11390/2016-ERU, tak, že se rozklad zamítá a uvedené výroky prvostupňového rozhodnutí se potvrzují. Ve výroku III. prvostupňového rozhodnutí bylo podle § 58k odst. 9 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (dále jen „energetický zákon“), rozhodnuto o tom, že se žalobci nařizuje, aby Desetiletý plán rozvoje přepravní soustavy v České republice 2017-2026 změnil tak, že odstraní projekt s označením TRA-N-133; ve výroku IV. bylo rozhodnuto tak, že se žalobci nařizuje, aby Desetiletý plán rozvoje přepravní soustavy v České republice 2017-2026 změnil tak, že doplní svoji žádost ve věci schvalování desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy tak, že uvede do souladu rozsah plánovaných projektů a investic uvedených v dokumentu Neveřejná část Desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy v České republice 2017-2026 pro žalovaného s rozsahem plánovaných investic do rozvoje, rekonstrukce a modernizace přepravní soustavy ve smyslu účinných opatření k zajištění přiměřenosti soustavy a bezpečnosti dodávek uvedených v regulačním výkazu č. 23-A: Výkaz aktiv a změn aktiv, část Plán 2017 – Aktivovaný majetek, za období 2016 pro držitele licence na přepravu plynu a rozpadem plánu aktivovaného majetku pro rok 2017 uvedeného výkazu, který žalobce doručil na výzvu žalovaného dne 4.8.2017. Výrokem VII. prvostupňového rozhodnutí byla žalobci k odstranění vad stanovena lhůta v délce 20 pracovních dní od právní moci rozhodnutí.
2. Žalovaný a rada žalovaného rozhodovali poté, co původní rozhodnutí žalovaného ze dne 22.12.2016, č.j. 11390-5/2016-ERU, sp. zn. SLS-11390/2016-ERU, předsedkyně žalovaného rozhodnutím ze dne 9.6.2017, č.j. 11390-10/2016-ERU, zrušila a věc vrátila žalovanému k novému projednání.

I. Shrnutí žalobní argumentace

3. Podle žalobce tzv. projekt společného zájmu je podle čl. 3 odst. 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě a kterým se zrušuje rozhodnutí č. 1364/2006/ES a mění nařízení (ES) č. 713/2009, (ES) 714/2009 a (ES) 715/2009 (dále jen „nařízení č. 347/2013“), automaticky součástí příslušného národního rozvojového plánu, tedy i Desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy v České republice 2017-2026. Provozovatel přepravní soustavy ani národní regulační úřad nemají diskreci v tom směru, zda projekt společného zájmu do příslušného plánu zahrnou či nikoliv; postup, kdy žalovaný žalobci ukládá, aby projekt z rozvojového plánu odstranil, je nezákonný, a projekt TRA-N-133 jakožto projekt společného zájmu nemůže být z Desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy v České republice 2017-2026 odstraněn. Výrok III. prvostupňového rozhodnutí je tak v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie, a po žalobci je jím žádáno, aby postupoval v rozporu s tímto předpisem.
4. Vzhledem k tomu, že projekty společného zájmu přesahují zpravidla význam jednotlivých členských států, lze vyloučit, že by bylo úmyslem evropského normotvůrce přenechat oprávnění k faktické revizi unijního seznamu národním orgánům. Pokud žalovaný dovodil, že je při schvalování desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy povinen důkladně zkoumat potenciální přínosy plánovaného projektu a v případě důvodných

pochybností o míře jeho přínosu ve vztahu k nákladům oprávněn naříditi odstranění takového projektu z předloženého návrhu desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy, tak minimálně v případě projektu společného zájmu je tento názor nesprávný, neboť výslovné ustanovení právního předpisu, nadto evropského, nelze takovým výkladem popřít, nadto nařízení č. 347/2013 počítá v případě projektů společného zájmu se zvláštním režimem úhrady nákladů dle vlastního režimu ve smyslu čl. 12 nařízení č. 347/2013. Pokud žalovaný a rada žalovaného odkazují na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/73/ES ze dne 13.7.2009 o společných pravidlech pro vnitřní trh se zemním plynem a o zrušení směrnice 2003/55/ES, tak čl. 3 odst. 6 nařízení č. 347/2013 je ve vztahu speciality k ustanovením této směrnice a má tudíž aplikační přednost, nadto ustanovení směrnice citovaná žalovaným (mj. čl. 13 odst. 1 písm. a/ a čl. 13 odst. 2) nemají žádný vztah k otázce, zda se žalovaný může nebo nemůže rozhodnout neaplikovat čl. 3 odst. 6 nařízení č. 347/2013.

5. Pokud žalovaný odkazuje na ekonomickou neopodstatněnost projektu TRA-N-133, tak otázka přínosu projektu a jeho nákladů byla řešena již v souvislosti s jeho zařazením mezi projekty společného zájmu, k čemuž žalobce odkazuje na čl. 4 odst. 1 nařízení č. 347/2013; pokud Komise projekt TRA-N-133 na seznam projektů společného zájmu zařadila, znamená to, že kritérium dle čl. 4 odst. 1 písm. b) nařízení č. 347/2013 považuje za splněné. Nelze dovozovat, že žalovaný jako národní regulační orgán má pravomoc posouzení Komise fakticky přezkoumávat a následně požadovat po žalobci, aby se řídil posouzením žalovaného dle národního předpisu spíše než posouzením Komise dle evropského předpisu.
6. Dále žalobce uvádí, že zařazení projektu TRA-N-133 do Desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy v České republice 2017-2026 odpovídá rovněž závaznému stanovisku Ministerstva průmyslu a obchodu k tomuto plánu ze dne 20.12.2016, kterým je žalobce vázán, jak potvrdil také žalovaný.
7. Svoji argumentaci žalobce rozvedl v podané replice. Zdůraznil, že povinností žalovaného je dohlížet na soulad národního plánu s unijním plánem a tento soulad případně vynucovat, nikoli naopak zakládat mezi nimi nesoulad. Žalovaný nemá pravomoc vybírat a rozhodovat o zařazení projektu do seznamu projektů společného zájmu, tato pravomoc náleží Komisi; členské státy mají právo uplatnit svá stanoviska v procesu přijímání seznamu v souladu s čl. 3 odst. 5 písm. c) nařízení č. 347/2013. Seznam projektů společného zájmu nepodléhá dalšímu přezkumu či hodnocení ze strany národních regulátorů, a to ani z pohledu cenové regulace. Žalobce rovněž poukázal na to, že žalovaný od roku 2018 již postupuje opačným způsobem než v nyní posuzované věci, tedy v souladu s nařízením č. 347/2013.
8. Žalobce navrhl, aby zdejší soud napadené rozhodnutí v rozsahu, v jakém jím byl zamítnut rozklad proti výroku III. prvostupňového rozhodnutí a ten potvrzen, a rozhodnutí prvostupňové v rozsahu výroku III. zrušil. Pro případ, že by zdejší soud dospěl k závěru o nicotnosti napadených částí správních rozhodnutí, žalobce alternativně navrhl, aby zdejší soud rozhodl tak, že napadené rozhodnutí v rozsahu, v jakém jím byl zamítnut rozklad proti výroku III. prvostupňového rozhodnutí a ten potvrzen, a rozhodnutí prvostupňové v rozsahu výroku III. je nicotné. Na svém procesním postoji žalobce setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem.

II. Shrnutí procesního stanoviska žalovaného

9. Žalovaný nesouhlasí se žalobou, napadené rozhodnutí považuje za správné a odůvodněné. Věcně setrvává na závěrech obsažených v napadeném rozhodnutí.
10. Podle žalovaného závazné stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu přímo nepřikazuje žalovanému ani žalobci, že má být konkrétní projekt v desetiletém plánu rozvoje přepravní soustavy zahrnut; pokud stanovisko uvádí, že předložený desetiletý plán naplňuje požadavky na bezpečnost a spolehlivost dodávek, tak žalovaný vyhodnotil, že k jejich naplnění dojde i v případě, že plynovod BACI (projekt TRA-N-133) nebude realizován, přičemž ze stanoviska nevyplývá, že v případě jeho realizace by toto nebylo zajištěno. Na základě zahrnutí projektu do plánu ostatně není postaveno najisto, že takový projekt bude realizován, a ani ze stanoviska požadavek na jeho realizaci neplyne.
11. Žalovaný poukazuje na skutečnost, že tzv. třetí seznam projektů společného zájmu zahrnul projekt BACI do seznamu s poznámkou, podle které otázka realizace projektu BACI (tj. TRA-N-133) je závislá od vyhodnocení projektu TRU (Trading Regional Upgrade) týkajícího se integrace obchodních zón rakouského a českého trhu s plynem; realizace BACI tedy není objektivně jistá a do značné míry ztrácí smysl, aby byla předem poskytována garance oprávněnosti nákladů vynaložených (třeba i jen na přípravnou fázi) na realizaci tohoto projektu, když je možné, že výsledkem bude rozhodnutí, že realizace projektu není potřebná. Bylo by zbytečné následně vyhodnocovat otázku provádění BACI v závislosti na vyhodnocení projektu TRU, pokud by žalobce již měl garantováno zahrnutí vynaložených nákladů.
12. Žalovaný navrhl zdejšímu soudu, aby zvážil položení předběžné otázky Soudnímu dvoru Evropské unie v souladu s čl. 267 Smlouvy o fungování Evropské unie, a to v následujícím znění: „*I. Znamená právní úprava obsažená v čl. 3 odst. 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013 v případě projektů společného zájmu ve svém důsledku povinnost národního regulačního orgánu neaplikovat právní úpravu vycházející z čl. 22 odst. 4, čl. 22 odst. 5 a čl. 22 odst. 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/73/ES, o společných pravidlech pro vnitřní trh se zemním plynem a o zrušení směrnice 2003/55/ES? II. Pokud jde odpověď na otázku č. I. negativní, jakým způsobem by za takové situace měl národní regulační orgán čl. 22 odst. 4, čl. 22 odst. 5 a čl. 22 odst. 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/73/ES, o společných pravidlech pro vnitřní trh se zemním plynem a o zrušení směrnice 2003/55/ES aplikovat?*“.
13. Taktéž žalovaný setrval na svém procesním postoji po celou dobu řízení před zdejším soudem. Žalovaný navrhl, aby zdejší soud žalobu zamítl.

III. Posouzení věci

14. Žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s.ř.s.“), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s.ř.s.), žaloba je přípustná (§ 65, § 68 a § 70 s.ř.s.).
15. Zdejší soud napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.) podle skutkového a právního stavu ke dni rozhodnutí žalovaného (§ 75 odst. 1 s.ř.s.) a bez jednání za splnění podmínek podle § 51 odst. 1 s.ř.s. dospěl k závěru, že žaloba je důvodná.

16. Mezi stranami je sporné, zda projekt TRA-N-133, který je součástí unijního seznamu projektů společného zájmu ve smyslu nařízení č. 347/2013, byl žalobce povinen zahrnout do Desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy v České republice 2017-2026 dle § 58k odst. 1 energetického zákona a zda žalovaný byl oprávněn s odkazem na § 19a odst. 1 energetického zákona (týkající se regulace cen prováděné žalovaným) posuzovat, zda náklady na realizaci uvedeného projektu budou ekonomicky oprávněnými náklady, a v případě, že dospěl k závěru, že nikoli (a tudíž, jak dovodil žalovaný, dotčený projekt nezahrnuje opodstatněné požadavky na realizaci investic do přepravní soustavy ve smyslu § 58k odst. 9 energetického zákona), žalobci nařídít odstranění uvedeného projektu z desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy. Spornou je tedy především otázka, zda samotné zařazení určitého projektu na seznam projektů společného zájmu má za následek povinnost žalobce zahrnout tento projekt do desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy a současně také nemožnost žalovaného nařídít odstranění takového projektu z desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy.
17. Podle § 58k odst. 1 energetického zákona nezávislý provozovatel přepravní soustavy je povinen každoročně do 31. října zpracovávat a předkládat Ministerstvu průmyslu a obchodu a žalovanému desetiletý plán rozvoje soustavy.
18. Podle § 58k odst. 2 energetického zákona při zpracování návrhu desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy vychází nezávislý provozovatel přepravní soustavy z dosavadní a předvídatelné budoucí nabídky plynu a poptávky po něm. Za tímto účelem nezávislý provozovatel přepravní soustavy provede analýzu vývoje výroby, dodávek, dovozu a vývozu plynu, přičemž zohlední plánovaný rozvoj distribučních soustav připojených k přepravní soustavě, plánovaný rozvoj zásobníků plynu a plán rozvoje přepravní soustavy pro celou Evropskou unii podle nařízení o podmínkách přístupu k plynárenským přepravním soustavám.
19. Podle § 58k odst. 3 energetického zákona předmětem desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy jsou opatření přijímaná s cílem zajistit přiměřenou kapacitu přepravní soustavy, aby odpovídala požadavkům nezbytným pro zajištění bezpečnosti dodávek plynu. Desetiletý plán rozvoje přepravní soustavy a) uvádí, které části přepravní soustavy je třeba v následujících deseti letech vybudovat nebo rozšířit, b) vymezuje veškeré investice do přepravní soustavy, o jejichž realizaci nezávislý provozovatel přepravní soustavy rozhodl, a nové investice, které je nutno realizovat v následujících třech letech, c) stanoví termíny realizace investic podle písmena b).
20. Podle § 58k odst. 8 věty první energetického zákona žalovaný posuzuje soulad desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy s požadavky na realizaci investic do přepravní soustavy uplatněnými v konzultačním procesu podle odstavců 6 a 7 a soulad s plánem rozvoje soustavy pro celou Evropskou unii podle nařízení o podmínkách přístupu k plynárenským přepravním soustavám.
21. Podle § 58k odst. 9 energetického zákona nezahrnuje-li desetiletý plán rozvoje přepravní soustavy opodstatněné požadavky na realizaci investic do přepravní soustavy, je-li v rozporu s plánem rozvoje soustavy pro celou Evropskou unii nebo trpí-li jinými vadami, může žalovaný provozovateli přepravní soustavy nařídít, aby desetiletý plán rozvoje přepravní soustavy změnil nebo odstranil vady, a stanoví k tomu přiměřenou lhůtu. Rozhodnutí o nařízení změny desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy nebo odstranění jiných vad obsahuje odůvodnění a je prvním úkonem v řízení.

22. Podle čl. 2 písm. 4) nařízení č. 347/2013 se „projektem společného zájmu“ rozumí projekt, který je nezbytný pro realizaci prioritních koridorů a oblastí energetické infrastruktury stanovených v příloze I a který je uveden na unijním seznamu projektů společného zájmu uvedeném v článku 3.
23. Podle čl. 3 odst. 4 nařízení č. 347/2013 je Komise zmocněna přijímat v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci, jimiž se stanoví unijní seznam projektů společného zájmu (dále jen „seznam Unie“), aniž je dotčen čl. 172 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tento seznam Unie je přijat v podobě přílohy tohoto nařízení. Při výkonu své pravomoci Komise zajistí, aby byl tento seznam Unie přijímán každé dva roky, a to na základě regionálních seznamů přijatých rozhodovacími orgány skupin podle oddílu 1 čl. 2 přílohy III postupem stanoveným v odstavci 3 tohoto článku. První seznam Unie se přijme do 30. září 2013.
24. Podle čl. 3 odst. 6 nařízení č. 347/2013 projekty společného zájmu zařazené na seznam Unie podle odstavce 4 tohoto článku se stanou nedílnou součástí příslušných regionálních investičních plánů podle článku 12 nařízení (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009 a příslušných národních desetiletých plánů rozvoje sítě podle článku 22 směrnic 2009/72/ES a 2009/73/ES a podle potřeby i dalších relevantních národních plánů infrastruktury. Těmto projektům je udělena nejvyšší možná priorita v rámci každého z těchto plánů.
25. Ze čl. 3 odst. 6 nařízení č. 347/2013 zcela zjevně plyne, že je-li určitý projekt společného zájmu zařazen na unijní seznam projektů společného zájmu, stává se součástí národního desetiletého plánu ve smyslu čl. 22 směrnice 2009/73/ES. Podle čl. 22 směrnice 2009/73/ES přitom provozovatelé přepravní soustavy předkládají každoročně regulačnímu orgánu desetiletý plán rozvoje sítě založený na dosavadní a prognózované nabídce a poptávce po konzultaci všech příslušných zúčastněných stran, přičemž tento plán rozvoje sítě musí obsahovat účinná opatření s cílem zajistit přiměřenost soustavy a bezpečnost dodávek. Jedná se tedy o desetiletý plán ve smyslu § 58k energetického zákona.
26. V daném případě není sporu o to, že projekt TRA-N-133 v desetiletém plánu rozvoje přepravní soustavy předloženém žalobcem žalovanému dne 31.10.2016 byl součástí unijního seznamu projektů společného zájmu.
27. Jednalo se o první seznam projektů společného zájmu vydaný nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1391/2013 ze dne 14.10.2013, kterým se mění nařízení č. 347/2013, pokud jde o unijní seznam projektů společného zájmu, resp. o druhý seznam vydaný nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/89 ze dne 18.11.2015, kterým se mění nařízení č. 347/2013, pokud jde o unijní seznam projektů společného zájmu; mezi stranami není sporu o to, že v obou těchto seznamech (jednalo se o přílohy VII nařízení č. 347/2013) byl projekt TRA-N-133 obsažen, přičemž zde byl pod bodem 6.4 označen jako „PCI Bidirectional Austrian – Czech interconnection (BACI) between Baumgarten (AT) – Reinthal (CZ/AT) – Břeclav (CZ)“, označovaný také zkráceně jako „BACI“.
28. S ohledem na skutečnost, že nařízení č. 347/2013 je přímo použitelným právním předpisem Evropské unie, který má aplikační přednost před českými vnitrostátními předpisy, je třeba jej aplikovat přednostně před ustanoveními energetického zákona týkajícími se tvorby a schvalování desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy. Pokud podle čl. 3 odst. 6 nařízení č. 347/2013 je určitý projekt projektem společného zájmu a je zařazen na unijní seznam projektů společného zájmu, pak je nutné, aby jej nezávislý provozovatel přepravní soustavy zahrnul do desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy

ve smyslu § 58k energetického zákona. Žalovaný pak není oprávněn k tomu, aby s odkazem na hlediska obsažená v § 58k odst. 8 a 9 energetického zákona nezávislému provozovateli přepravní soustavy nařídil odstranění takového projektu z desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy.

29. Pokud jde o návrh žalovaného vyslovený ve vyjádření k žalobě, aby zdejší soud zvážil položení prejudiciální otázky Soudnímu dvoru Evropské unie v souladu s čl. 267 Smlouvy o fungování Evropské unie o tom, zda právní úprava obsažená v čl. 3 odst. 6 nařízení č. 347/2013 znamená v případě projektů společného zájmu ve svém důsledku povinnost národního regulačního orgánu neaplikovat právní úpravu vycházející z čl. 22 odst. 4, 5 a 6 směrnice 2009/73/ES, a pokud nikoliv, jakým způsobem by za takové situace měl národní regulační orgán čl. 22 odst. 4, 5 a 6 směrnice 2009/73/ES aplikovat, tak zdejší soud neshledává takový návrh důvodným; nepovažuje rozhodnutí o uvedené otázce za nutné k tomu, aby ve věci mohl rozhodnout. Nařízení č. 347/2013, které jednoznačně stanoví, že projekty společného zájmu uvedené na unijním seznamu projektů společného zájmu jsou součástí desetiletého plánu rozvoje sítě, je přímo použitelné, a to na rozdíl od směrnice 2009/73/ES a energetického zákona, který uvedenou směrnicí provádí. Otázka přímé použitelnosti nařízení č. 347/2013 představuje *acte clair* (např. rozsudky Soudního dvora Evropské unie ze dne 5.2.1963 ve věci Van Gend en Loos, 26/62, a ze dne 14.12.1971 ve věci Politi, 43/71, nález Ústavního soudu ze dne 8.3.2006, Pl. ÚS 50/04, č. 153/2006 Sb.) a nevzbuzuje žádné pochybnosti o tom, jak má být vyřešena; zastává-li žalovaný názor, že pro něj zařazení projektu na unijní úrovni mezi projekty společného zájmu unijním nařízením a z toho plynoucí další povinnosti nejsou závazné, tak s tímto názorem se zdejší soud nemůže ztotožnit. To ovšem neznamená, že musí zdejší soud položit předběžnou otázku Soudnímu dvoru Evropské unie (rozsudek Soudního dvora ze dne 6.10.1982 ve věci Cilfit a ostatní, 283/81).
30. Pokud jde o nařízení Komise (EU) 2017/459 ze dne 16.3.2017, kterým se zavádí kodex sítě pro mechanismy přidělování kapacity v plynárenských přepravních soustavách a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 984/2013 (podle věty první bodu 2 odůvodnění tohoto předpisu, na kterou odkazoval žalovaný v prvostupňovém rozhodnutí, duplikace plynárenských přepravních soustav není ve většině případů hospodárná ani účinná), tak toto nařízení neobsahuje žádnou právní úpravu speciální ke čl. 3 odst. 6 nařízení č. 347/2013.
31. Pokud jde o žalovaným akcentovaný třetí unijní seznam projektů společného zájmu (nařízení Komise v přenesené pravomoci /EU/ 2018/540 ze dne 23.11.2017, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady /EU/ č. 347/2013, pokud jde o unijní seznam projektů společného zájmu, publikovaný v Úředním věstníku Evropské unie dne 6.4.2018), k němuž žalovaný ve vyjádření k žalobě uvádí, že i přes přiznání statutu projektu společného zájmu nutně předpokládá nejprve vyhodnocení projektu TRU a až následně přijetí definitivního rozhodnutí o implementaci projektu BACI, protože realizace projektu není jistá a je možné, že výsledkem bude rozhodnutí o tom, že realizace projektu nebude potřebná, tak zdejší soud napadené rozhodnutí přezkoumává podle skutkového a právního stavu ke dni rozhodnutí žalovaného; napadené rozhodnutí bylo vydáno dne 19.12.2017, třetí unijní seznam projektů společného zájmu podle čl. 2 uvedeného nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/540 ze dne 23.11.2017 vstoupil v platnost dvacátým dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie, k čemuž došlo dne 26.4.2018. Uvedený třetí seznam tedy na nyní posuzovanou věc nedopadá. Zdejší soud k tomu ovšem dodává, že to, že implementace projektu jako projektu společného zájmu je

odvislá od splnění určité podmínky, neznamená, že plynovod BACI nemá statut projektu společného zájmu.

32. Pokud jde o odkaz na kladné závazné stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu ze dne 20.12.2016, které obsahuje mimo jiné závěr, že žalobcem předložený plán respektuje naplňování cílů stanovených Státní energetickou koncepcí České republiky, přičemž projekt TRA-N-2013 je ve Státní energetické koncepci České republiky uveden, tak sám žalovaný potvrdil, že žalobce je stanoviskem vázán. Zabývat se otázkou zákonnosti postupu žalovaného, pokud se neřídil, resp. nezohlednil obsah závazného stanoviska Ministerstvo průmyslu a obchodu k desetiletému plánu rozvoje přenosové soustavy a k desetiletému plánu rozvoje přepravní soustavy vydanému podle § 16 písm. m) energetického zákona, je již pro posuzovanou věc nadbytečné, neboť žalovaný postupoval při posuzování desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy nezákonně již z toho důvodu, že nerespektoval ustanovení přímo použitelného evropského předpisu, které jednoznačně stanoví podmínky, za kterých se projekt stává součástí desetiletého plánu rozvoje přepravní soustavy; postup v rozporu s unijním nařízením však nezakládá nicotnost rozhodnutí žalovaného, jak argumentuje žalobce, nýbrž jeho nezákonnost.
33. Zdejší soud s ohledem na výše uvedené shledal žalobu důvodnou a napadené rozhodnutí podle § 78 odst. 1 s.ř.s. pro nezákonnost zrušil a podle § 78 odst. 4 s.ř.s. vyslovil, že se věc vrací žalovanému k dalšímu řízení. V něm je žalovaný vázán právním názorem vysloveným v tomto rozsudku (§ 78 odst. 5 s.ř.s.). Osud prvostupňového rozhodnutí, resp. jeho výroků III. a IV., je odvislý od úvah rady žalovaného v řízení o rozkladu.

IV. Náklady řízení

34. Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1 větu první s.ř.s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, jež důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl.
35. Žalovaný ve věci nebyl úspěšný, proto právo na náhradu nákladů řízení nemá. Žalobce byl ve věci úspěšný, a proto mu náleží právo na náhradu nákladů řízení. Z obsahu soudního spisu vyplývá, že žalobci vznikly náklady za zaplacený soudní poplatek za žalobu ve výši 3 000 Kč, společně s náklady právního zastoupení za čtyři úkony právní služby po 3 100 Kč, jež spočívají v převzetí věci a přípravě zastoupení, podání žaloby, podání repliky k vyjádření žalovaného a dalšího podání týkajícího se věci samé, společně s čtyřmi režijními paušály po 300 Kč, to vše společně s částkou odpovídající výši daně z přidané hodnoty, kterou je zástupce povinen odvést podle zákona č. 235/2004 Sb. Celkem byl tedy žalovaný zavázán k náhradě ve výši 19 456 Kč, to vše podle § 7, § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. a) a d), § 13 odst. 4 vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytnutí právních služeb (advokátní tarif). K zaplacení byla žalovanému stanovena přiměřená lhůta.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního

soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

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

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

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

Brno 16. dubna 2020

David Raus v.r.
předseda senátu