



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Marka Bedřicha, soudce Mgr. Marka Zimy a soudkyně JUDr. Jitky Hroudové ve věci

žalobkyně: **České dráhy, a.s., IČO 70994226**
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

proti

žalovanému: **Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře**
sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí předsedy žalovaného ze dne 21. 10. 2021, č. j. UPDI-3545/21/KP
takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalovanému se nepřiznává náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobkyně je provozovatelkou veřejně nepřístupné vlečky ČD, a.s. – Plzeň – POL (dále jen „vlečka POL“), která napojuje celostátní dráhu k manipulačním a technickým kolejím a k halám vlastněných žalobkyní v železniční stanici Plzeň hlavní nádraží.
2. Předseda žalovaného napadeným rozhodnutím zamítl žalobkynin rozklad a potvrdil rozhodnutí žalovaného, kterým byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku nesplnění oznamovací povinnosti podle věty druhé § 22a odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Neoznámila, že jde o vlečku, jejíž užití je povinna umožnit dopravcům za cenu sjednanou podle cenových předpisů, protože vlečka napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb [§ 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách]. Od správního trestu žalovaný upustil.

II. Dosavadní řízení

Shodu s prvopisem potvrzuje X.

3. Dne 17. 2. 2021 zahájil žalovaný řízení o přestupcích týkající se vlečky POL a dalších tří veřejně nepřístupných vleček. Před zahájením řízení žalobkyně sama dopisem z 4. 2. 2021 sdělila, že je provozovatelkou vleček, které splňují podmínky v § 22a odst. 3 písm. a) a b) zákona o dráhách, takové oznámení bylo však učiněno již po zákonné lhůtě, která v případě vlečky POL uplynula dnem 29. 6. 2020. Následně ve vyjádření ze dne 23. 2. 2021 žalobkyně požádala o vynětí vlečky POL ze seznamu.
4. Dne 9. 4. 2021 zahájil žalovaný státní dozor za účelem zjištění, zda se v případě vlečky POL jedná o veřejně nepřístupnou vlečku s povinností provozovatele umožnit dopravci přístup podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách. Výsledkem kontroly byl protokol ze dne 5. 5. 2021, č.j. UPDI-1504/21/UM, ve znění dodatku č. 1, č.j. UPDI-1617/21/UM, se závěrem, že vzhledem k nejasnostem ohledně definice zařízení služeb bude možné věc došetřit až po vydání rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SDEU“) o předběžných otázkách v případě vedeném pod sp. zn. ŘVP001/20. Ze záznamu o kontrole č.j. UPDI-1315/21/UM vyplývá, že v době kontroly byly na kolejích vlečky deponovány vagony (koleje č. 23a, 25a, 27a) a haly slouží k deponování drážních vozidel (koleje č. 19g, 21g, 35a), provozní ošetření vozidel se zde již neprovádí.
5. Žalovaný rozhodnutím ze dne 2. 9. 2021, č.j. UPDI-3010/21/UM, uznal žalobkyni vinnou z přestupku pro nesplnění oznamování povinnosti podle věty druhé § 22a odst. 5 zákona o dráhách. V odůvodnění uvedl, že podle rozsudku SDEU (pátého senátu) ze dne 15. 7. 2021 ve věci C-60/20, *Latvijas dzelzceļš* (dále jen „rozsudek SDEU ve věci C-60/20“), je definice „zařízení služeb“ založena na objektivním kritériu technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby. Součástí vlečky POL jsou haly a koleje, které byly původně určeny k provádění údržby a nyní slouží k odstavování vozidel. S ohledem na výše uvedenou judikaturu se tak jedná o zařízení služeb.
6. Žalobkyně proti prvostupňovému rozhodnutí podala rozklad, ve kterém namítala zejm. absenci pojmových znaků zařízení služeb tak, jak je stanoví zákon o dráhách. Předseda žalovaného rozklad napadeným rozhodnutím zamítl.

III. Obsah žaloby

7. Žalobkyně navrhuje napadené rozhodnutí zrušit, protože je založeno na mylném závěru žalovaného, že některé koleje vlečky POL a haly na vlečce slouží k odstavení vozidel, pročez se jedná o zařízení služeb kategorie odstavné koleje, a že zbylé koleje vlečky POL zajišťují přístup k zařízení služeb. Ačkoli žalovaný od správního trestu upustil, žalobkyně je rozhodnutím zkrácena na svém vlastnickém právu, protože musí svůj soukromý majetek nabízet a poskytovat všem dopravcům za regulovanou cenu, a nikoliv za cenu tržní.
8. Určité zařízení může být zařízením služeb pouze pokud jsou kumulativně splněny podmínky uvedené ve výčtové definici podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách a musí se jednat o služby poskytované dopravcům bezprostředně související s provozováním drážní dopravy (§ 23d odst. 1 zákona o dráhách). Vzhledem k tomu, že kvalifikování zařízení jako zařízení služeb je výrazným omezením vlastnického práva, musí být v souladu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod a musí k němu docházet ve veřejném zájmu. Veřejným zájmem je v tomto případě zájem na rovné a spravedlivé hospodářské soutěži na trhu přepravních služeb, což současně předpokládá, že zařízení služeb splňuje podmínku nezbytného zařízení ve smyslu § 11 odst. 1 písm. f) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže.

9. Podmínky v případě žalobkyně naplněny nejsou. Žalobkyně využívá vlečku k jízdě drážních vozidel podle § 24a odst. 1 a/nebo odst. 2 zákona o dráhách, nikoliv v pozici dopravce na trhu přepravních služeb. Absentuje tedy veřejný zájem na zde neexistující hospodářské soutěži mezi železničními podniky, ačkoliv tu nedochází k poskytování služeb ve vztahu k vozidlům, jimiž železniční podnik úplatně uspokojuje přepravní potřeby třetích osob.
10. Eurokonformním výkladem § 23d odst. 1 ve vazbě na § 2 odst. 9 zákona o dráhách lze dojít k závěru, že poskytování služeb se vztahuje bezprostředně k poskytování úplatné přepravy zboží nebo cestujících. Pokud zařízení jinak splňuje definici zařízení služeb, ale neposkytuje služby bezprostředně související s úplatnou přepravou cestujících, nejedná se o zařízení služeb.
11. Pokud tedy žalobkyně odstavuje svá vozidla určená k údržbě a opravám dráhy na koleji, nejedná se o odstavnou kolej, kde se odstavují železniční vozidla před následujícím přepravním výkonem, tedy před poskytnutím služby přepravy osob nebo zboží třetí osobě za úplatu. Ani rozsudek SDEU ve věci C-60/20 nikde nestanoví, že by povinnost provozovatele zařízení služeb svědčila i jiným osobám než železničním podnikům. Žalovaný ani neprokázal, že by se mělo jednat např. o vozidla třetích osob určená k přepravě osob či zboží. Ani v případě odstavné koleje nejsou ve věci žalobkyně naplněny podmínky odstavné koleje. Navíc chybí formalizovaný postup podle § 23d odst. 2 zákona o dráhách, který žalobkyně neučinila. Nelze se ztotožnit se závěrem žalovaného, že žalobkyně dotčené koleje určila za zařízení služeb jen tím, že na nich fakticky umožnila odstavit vozidla.
12. Konečně, žalovaný se vůbec nezabýval tím, zda se v případě vlečky POL nejedná o vlečku, která by nebyla součástí železniční infrastruktury ani zařízením služeb, ale byla by „soukromou železniční přípojkou nebo vlečkou“. V takovém případě by se na ni transponovaná úprava směrnice 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“) vůbec nevztahovala.
13. Jestliže je žalobkyně držitelem úředního povolení na celou dotčenou vlečku POL, nelze část jejích kolejí považovat za zařízení služeb, jak žalovaný učinil v napadeném rozhodnutí. Aby se část kolejí vlečky POL mohla stát zařízením služeb, musela by žalobkyně předem požádat o zrušení povolení v příslušném rozsahu podle zákona.
14. Jelikož část vlečky POL nepředstavovala a ani nepředstavuje zařízení služeb podle § 2 odst. 9 a § 23d a násl. zákona o dráhách, nemůže ani žádná zbývající část vlečky představovat vlečku podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách, nemohla se žalobkyně dopustit přestupku podle § 51 odst. 6 písm. b) zákona o dráhách.

IV. Vyjádření žalovaného

15. Žalovaný považuje žalobu za nedůvodnou a navrhl její zamítnutí. Uvedl, že žalobkyně využívá nepřesné transpozice směrnice 2012/34/EU týkající se definice zařízení služeb v zákoně o dráhách.
16. Podle žalovaného je třeba pojem „zařízení služeb“ vykládat eurokonformně tak, aby byl naplněn účel směrnice. Spojení „jsou zvláště určena k poskytování služeb“ v § 2 odst. 9 zákona o dráhách je třeba vykládat jako „bylo zřízeno, aby umožnilo poskytování služeb“ v čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU.

17. Žalovaný uvedl, že nesouhlasí s tvrzením, že zařízení služeb musí mít povahu nezbytného zařízení ve smyslu § 11 odst. 1 písm. f) zákona o ochraně hospodářské soutěže. Povinnost zajistit přístup k zařízení služeb je stanovena § 23d zákona o dráhách pro každé zařízení, a to za cenu podle cenových předpisů. Žádný předpis z tohoto ustanovení výjimku nestanoví, tato povinnost není omezena žádnými dalšími podmínkami. Zároveň odkázal na body 78 až 87 stanoviska generálního advokáta Manuela Campos Sánchez-Bordony ve věci C-60/20, ze kterých plyne, že vlastnické právo k zařízení služeb je omezeno *ex lege* a bez dalšího nepřináší jejich vlastníkům oprávnění disponovat s nimi volně podle svého uvážení.
18. Žalovaný nebyl povinen ověřovat, zda služba odstavení vozidel – železničních osobních vozů, je poskytována dopravci či jiné osobě, a zda odstavené vozy splňovaly zákonné podmínky pro drážní vozidla. Výraz v § 23d zákona o dráhách *poskytnutí služby dopravci* je nutno vykládat tak, že nevzniká povinnost poskytnout zařízení služeb ve prospěch jiné osoby než dopravce, ale ne, že poskytnutí jiné osobě než dopravci zakazuje. To ostatně vyplývá i z bodu 79 stanoviska generálního advokáta. Služby se neposkytují pouze železničním podnikům, ale i *subjektům poskytujícím služby úzce spojené s touto přepravou* (držitel drážního vozidla, provozovatel dráhy).
19. I kdybychom připustili, že údržba vozidel se již v halách neprovádí, a odstavení vozidel nebylo poskytnutím služby dopravci, jednalo by se o nevyužívané zařízení služeb. Pokud podle žalobkyně hala na vlečce již zařízením služeb není, musel by tomu předcházet proces přeměny. O takovémto procesu se žalobkyně nezmiňovala.
20. Žalovaný nesouhlasí se žalobkyní, že pro určení koleje jako odstavné by na ní musela být odstavena vozidla před použitím k přepravní službě. Ve směrnici 2012/34/EU se používá široký termín před následujícím využitím. Stejně tak směrnice blíže nespecifikuje termín dočasné odstavení. Žalovaný nebyl povinen dobu odstavení zjišťovat.
21. Vlečka POL není v soukromém vlastnictví, ale ve státně vlastněné a ovládané společnosti, neslouží pro její vlastní nákladní dopravu, ale jako přístup k zařízení služeb. Proto je její provozovatel povinen na ní zajistit přístup podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách.
22. Námitka žalobkyně, že žalovaný ve druhém odstavci na str. 5 napadeného rozhodnutí tvrdil, že „*některá zařízení služeb podle přílohy II. směrnice 2012/34/EU, resp. § 2 odst. 9 zákona o dráhách mohou být součástí dráhy ve smyslu železniční infrastruktury podle přílohy I. téže směrnice*“, se nezakládá na pravdě. V napadeném rozhodnutí bylo pouze uvedeno, že mohou být součástí dráhy. Pojem železniční infrastruktura v právních předpisech České republiky zaveden není, pojem dráha je širší než pojem železniční infrastruktura, některé části dráhy do infrastruktury nespádají. Odstavná kolej je vždy dráhou, tedy cestou určenou k pohybu drážních vozidel ve smyslu § 2 odst. 1 zákona o dráhách. Vozidla určená k odstavení je nutno na odstavnou kolej dopravit. Úřední povolení se vydává na každou dráhu, i když není infrastrukturou. Proto na vlečku POL musí být vydáno i úřední povolení, přestože jde o zařízení služeb.

V. Ústní jednání

23. Ve věci se konalo ústní jednání v souladu s § 49 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“).
24. Žalobkyně setrvala na své argumentaci a odkázala na ni. Poukázala na to, že vozy, které jsou zaznamenány na fotkách žalovaného slouží žalobkyni jako provozovatelce dráhy,

nikoliv k přepravám osob. Některá vozidla navíc nejsou vozidla ale vraky. Zdůraznila, že úřední povolení stanoví, že předmětný úsek je vlečkou.

25. Žalovaný též setrval na své argumentaci a odkázal na ni. Termín „zařízení služeb“ je třeba vykládat eurokonformně. Žalobkyní navržené důkazy nebylo třeba provádět, neboť nesměřovaly k předmětu řízení.

VI. Posouzení věci soudem

26. Soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.), včetně řízení, které jeho vydání předcházelo, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodnutí správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.).
27. Žalobu podala včas osoba k tomu oprávněná.
28. Žaloba není důvodná.
29. Mezi stranami je sporné, zda koleje vlečky POL č. 23a, 25a, 27a a haly umístěné na kolejích vlečky POL č. 19g, 21g, 35a jsou zařízeními služeb v kategorii odstavné koleje a v takovém případě je žalobkyně, jako jejich provozovatelka, povinna umožnit jejich užití konkurenčnímu dopravci. A zda se tedy mohla dopustit přestupku nesplnění oznamovací povinnosti vůči žalovanému.
30. Ustanovení zákona o dráhách, která dopadají na žalobkynin případ, byla do zákona včleněna novelou, která transponovala směrnici 2012/34/EU. Vnitrostátní právní úprava tak musí být v daném ohledu vykládána eurokonformně a s předpokladem, že úmyslem zákonodárce bylo dosáhnout plného souladu s unijní normou. K tomu soud poznamenává, že eurokonformní výklad může být obecně v neprospěch jednotlivce a může vést též k uložení povinnosti [srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále též „NSS“) ze dne 23. 9. 2014, čj. 4 As 111/2014-27, č. 3177/2015 Sb. NSS, bod 21 a judikatura tam citovaná].
31. Vlečka je kategorií železniční dráhy, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky [§ 3 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách].
32. Oznamovací povinnost provozovatele se odvíjí od povahy a funkce veřejně nepřístupné vlečky. Pokud vlečka napojuje celostátní nebo regionální dráhu k zařízení služeb, je provozovatel povinen umožnit její užití za účelem přístupu dopravce k takovému zařízení služeb [§ 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách].
33. Zákon o dráhách obsahuje v § 2 odst. 9 demonstrativní výčet zařízení služeb. Mezi ně jsou zařazeny mj. odstavné koleje a jiná technická zařízení, která jsou jejich provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce.
34. Směrnice 2012/34/EU v čl. 3 odst. 11 za zařízení služeb označuje 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. SDEU vyložil, že definice 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“ (rozsudek SDEU ve věci C-60/20, bod 39).

35. Definice zařízení služeb v zákoně o drahách není totožná s definicí obsaženou ve směrnici 2012/34/EU. Žalobkynin výklad je založen především na tom, že provozovatel musí zvláště určit, zda se bude jednat o zařízení služeb. To však nekoresponduje s unijní definicí, ve které je kritériem především fakt, že takové zařízení bylo zřízeno k tomu, aby umožnilo poskytování služeb. Ve světle rozsudku SDEU ve věci C-60/20 pak musí být i národní norma vykládána tak, že „zvláštní určení provozovatele“ se netýká určitého formálního procesu, ale technické způsobilosti a je třeba k místu na vlečce přistupovat z hlediska jeho materiální funkce.
36. Čl. 13 odst. 2 směrnice 2012/34/EU ukládá provozovateli zařízení služeb zajistit železničním podnikům nediskriminační přístup k zařízení, jakož i ke službám, které jsou zde poskytovány. Nevyplyvá z něj, že za zařízení služeb lze považovat pouze takové zařízení, které je využíváno jiným železničním podnikem než tím, který dotčené zařízení provozuje.
37. Pokud tedy žalobkyně dovozuje, že zařízení služeb musí kumulativně splňovat podmínky uvedené ve výčtu § 2 odst. 9 a účelu podle § 23d odst. 1 zákona o drahách, není tento závěr správný, a to zvláště s přihlédnutím, že výčet v odst. 9 není taxativním a k závěru vyslovenému ve výše zmíněném rozsudku SDEU. Skutečnost, že pouze železniční podnik (žalobkyně) zajišťující provoz infrastruktury využívá tyto služby, nebrání závěru, že je tato infrastruktura zařízením služeb. Stejně tak nelze tvrdit, že by opomenutí povinnosti žalobkyně vydat popis zařízení služeb, zpochybnilo existenci takového zařízení (srov. body 40 a 42 rozsudku SDEU ve věci C-60/20).
38. Oblast drážní dopravy je odvětví silně harmonizované unijním právem. Obecným cílem unijní úpravy jednotného evropského železničního prostoru je zejména zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi železničními podniky (dopravci) a plné transparentnosti a nediskriminačního přístupu ke službám (srov. rozsudek NSS ze dne 12. 6. 2023, čj. 5 As 116/2021-111, bod 38). S tím souvisí i jisté omezení vlastnického práva k zařízení služeb a oprávnění vlastníků disponovat s nimi volně podle svého uvážení. Provozovatele zařízení služeb tak mají *ex lege* povinnost zajistit přístup k zařízení služeb pro každé zařízení, a to za cenu podle cenových předpisů (§ 23d odst. 1 zákona o drahách). Jde o logický důsledek, kdy historicky rigidní charakter železniční infrastruktury, do té doby ovládané historickými provozovateli, mezi které se žalobkyně bezpochyby řadí také, omezuje možnosti železničních podniků ve výběru prostorů, v nichž se jejich vlakům může dostat služeb potřebných pro jejich fungování (body 79 až 84 stanoviska generálního advokáta ve věci C-60/20).
39. Žalobkyně dále namítá, že se žalovaný nezabýval tím, že by se jednalo o vlečku typu „soukromá železniční přípojka nebo vlečka“, na kterou se směrnice 2012/34/EU a povinnosti jí uložené provozovatelům nevztahují.
40. V bodě 12 odůvodnění směrnice 2012/34/EU jsou soukromé železniční přípojky a vlečky vymezeny jako takové, „které jsou umístěny v soukromých průmyslových zařízeních“. V případě žalobkyně se bezpochyby nejedná o umístění v soukromém průmyslovém zařízení, neboť je vlečka umístěna v železniční stanici a napojuje se na celostátní železniční dráhu, tudíž žalobkynina námitka není v této věci nijak relevantní a žalovaný se touto otázkou nemusel zabývat.

a) Halý na kolejích vlečky POL

41. Haly jsou umístěny na kolejích vlečky POL č. 19g, 21g, 35a. Žalobkyně uvedla, že dříve sloužily k provoznímu ošetření lokomotiv (zkratka „POL“), dnes slouží žalobkyni k deponování drážních vozidel. Z fotodokumentace pořízené žalovaným při státním dozoru vyplývá, že žalobkyně v halách odstavuje staré osobní vagony a přípojná vozidla s označením ČSD (Československé státní dráhy) a taktéž je patrný původní účel zařízení z existence prohlížečích jam (kanálů) na kolejích v halách. Zároveň v jedné hale existuje zařízení pro vyprazdňování retenčních nádrží železničních kolejových vozidel, které slouží jen v případě mimořádnosti a pouze k obsluze koleje č. 207, která je provozována Správou železničních dopravních cest.
42. Soud se ztotožňuje se žalovaným, že v tomto případě haly žalobkyně naplňují pojmové znaky definice zařízení služeb uvedené v čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU. Haly byly v minulosti zřízeny, k tomu, aby žalobkyně mohla provádět činnosti údržby a oprav lokomotiv, které patří mezi služby uvedené v příloze II bodu 2 směrnice 2012/34/EU a stále je technicky uzpůsobené k tomuto účelu. Není relevantní, že žalobkyně již tohoto účelu nevyužívá a namísto provozního ošetření lokomotiv v zařízení odstavuje vozy. Pokud měla v úmyslu odstavovat v halách historické vagony, měla postupovat procesem přeměny změny určení, který vzdaluje původní zařízení (hala k provoznímu ošetření lokomotiv) od poskytování služeb spojených s železniční dopravou [viz čl. 3 odst. 9 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (dále jen „prováděcí nařízení 2017/2177“)].
43. V případě haly na kolejích vlečky POL má soud za prokázané, že se jedná o zařízení služeb ve smyslu přílohy II bodu 2 směrnice 2012/34/EU.

b) Zbylé koleje vlečky POL

44. Na manipulačních a technických kolejích č. 23a, 25a, 27a byly prokazatelně odstaveny osobní vozy, které žalobkyně používá při poskytování úplatné přepravní služby osobám a zcela zjevně se nejednalo o drážní vozidla, která by sloužila pouze k opravě a údržbě dráhy (viz fotografie v příloze č. 4 Záznamu o jednání ze dne 22. 4. 2021). Jedná se o kusé koleje, které sloužily v tu dobu jako tzv. odstavné koleje, které jsou definovány čl. 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU jako koleje speciálně určené k dočasnému odstavení železničních vozidel před následujícím vytížením (v anglické verzi *specifically dedicated to temporary parking of railway vehicles between two assignments*). Předmětné koleje vlečky neslouží k napojení do areálu, ale k příjezdu vozidel za účelem jejich odstavení. Fakt, že žalobkyně neprovedla administrativní akt určení, je nutné klást k tíži žalobkyně, jelikož služba je na těchto kolejích poskytována, aniž by pro ni byla stanovena pravidla a žalobkyně užívá výhodu oproti ostatním dopravcům. Nelze přistoupit na žalobkyninu verzi, že nevyužívala vlečku jako účastník hospodářské soutěže, ale pouze jako provozovatel dráhy k její údržbě a obsluze.
45. Ze zákonné úpravy nevyplývá, že by se na vlečce nemohlo nacházet zařízení služeb odstavné koleje, aniž by došlo, jak tvrdí žalobkyně, ke změně úředního povolení. Vlastní funkce vlečky, jakožto dráhy, nezaniká, ale slouží dopravcům v režimu § 22a odst. 3 písm. b) zákona o drahách, resp. jako odstavná kolej. Žalobkyně v pozici provozovatele dráhy (vlečky) a zároveň dopravce využívá tyto koleje k odstavování vagonů sloužících k osobní přepravě, ale zároveň takové služby v rozporu se zákonem nenabízí ostatním dopravcům.

46. Opačný výklad, tj. že odstavné koleje jako zařízení služeb přestanou být dráhou (vlečkou), by nutně vedl k vyloučení těchto kolejí z působnosti pravidel provozování dráhy i dalších pravidel pro řízení drážní dopravy, přičemž na takový výklad nelze přistoupit.
47. Soud proto shrnuje, že žalovaný posoudil jednání žalobkyně správně a pro tento svůj právní závěr též zcela dostatečně zjistil skutkový stav.

VII. Závěr a náklady řízení

48. Soud z uvedených důvodů neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
49. O nákladech řízení rozhodl soud výrokem II. podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalovaný byl ve věci plně úspěšný, avšak nevznikly mu žádné náklady řízení nad rámec běžného výkonu úřední činnosti.

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). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší 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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 19. prosince 2023

Mgr. Marek Bedřich v. r.
předseda senátu