



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Petry Weissové a soudců JUDr. Terezy Kučerové a JUDr. Jiřího Pally, v právní věci žalobkyně: **České dráhy, a. s.**, IČO 70994226, se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, proti žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**, se sídlem třída Kpt. Jaroše 7, Brno, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 10. 2021, č. j. UPDI-3545/21/KP, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 19. 12. 2023, č. j. 11 A 226/2021-49,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se zamítá.**
- II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

I.

[1] Žalobkyně provozuje železniční dráhu v kategorii vlečka – „ČD, a.s., - Plzeň – POL“ („vlečka“), která napojuje celostátní dráhu k manipulačním a technickým kolejím č. 23a, 25a a 27a, a k halám v jejím vlastnictví nacházejícím se na kolejích č. 19g, 21g a 35a, které dříve sloužily k provoznímu ošetření lokomotiv (odtud zkratka „POL“). Uvedené koleje vlečky slouží dle žalovaného k odstavení vozidel (resp. ty, které jsou zaústěny do hal, mohou sloužit k údržbě a opravě vozidel), a vlečka tak napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb, proto byla žalobkyně povinna tuto skutečnost v souladu s § 22a odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách („zákon o drahách“), nahlásit. S tím žalobkyně nesouhlasí a uvádí, že o zařízení služeb nejde – nejedná se o odstavné koleje – uvedená oznamovací povinnost ji proto nestíhá.

[2] Rozhodnutím Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře („Úřad“) ze dne 2. 9. 2021, č. j. UPDI-3010/21/UM, byla žalobkyně uznána vinnou z přestupku dle § 51 odst. 6 písm. b) zákona o drahách, kterého se, coby provozovatelka vlečky, měla dopustit tím, že porušila povinnost oznámit Úřadu, že jde o vlečku, jejíž užití byla povinna umožnit

dopravcům za cenu sjednanou dle cenových předpisů, neboť vlečka napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb (§ 22a odst. 5 zákona o drahách). Od uložení správního trestu Úřad upustil. Rozklad směřující proti uvedenému rozhodnutí Úřadu byl výše označeným rozhodnutím jeho předsedy („napadené rozhodnutí“), zamítnut.

[3] Žalobkyně nebyla úspěšná ani v řízení před městským soudem, ten její žalobu směřující proti rozhodnutí žalovaného (dříve předsedy Úřadu), shora uvedeným rozsudkem („napadený rozsudek“), zamítl.

[4] Městský soud dospěl k závěru, že vlečka provozovaná žalobkyní napojuje celostátní či regionální dráhu k zařízení služeb, a proto byla žalobkyně povinna umožnit její užívání ostatním dopravcům a tuto skutečnost oznámit Úřadu.

[5] Při výkladu pojmu „zařízení služeb“, od kterého se zmíněná oznamovací povinnost provozovatele vlečky odvozuje, městský soud vycházel z rozsudku SDEU ze dne 15. 7. 2021 ve věci C-60/20, *Latvijas dzelzceļš* („rozsudek C-60/20“). Ten se výkladem uvedeného pojmu vymezeného v čl. 3 odst. 11 směrnice č. 2012/34/EU, o vytvoření jednotného železničního prostoru („směrnice 2012/34/EU“), zabývá. SDEU interpretuje zařízení služeb na základě objektivního kritéria, a tedy hodnotí pouze technickou způsobilost infrastruktury poskytovat určité služby, bez ohledu na hledisko týkající se příjemců těchto služeb či právní titul, na základě kterého je zařízení provozováno.

[6] Žalobkyní zmiňovaný výčet zařízení služeb v § 2 odst. 9 zákona o drahách není taxativní, tato zařízení je nutno vymezovat eurokonformně – v souladu s úmyslem zákonodárce dosáhnout plného souladu s unijní úpravou a v souladu se závěry zmiňovaného rozsudku C-60/20. Ani skutečnost, že tyto služby využívá pouze žalobkyně zajišťující provoz infrastruktury, nebrání závěru, že jde o zařízení služeb. Stejně tak opomenutí povinnosti žalobkyně vydat popis zařízení služeb existenci takového zařízení nezpochybňuje.

[7] Městský soud dospěl k závěru, že haly žalobkyně naplňují pojmové znaky definice zařízení služeb vymezené v čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU. Vycházel přitom z tvrzení žalobkyně, která uvedla, že dříve byly haly užívány k provoznímu ošetření lokomotiv, čemuž nasvědčují i prohlížecké jámy (kanály) na kolejích v halách a retenční nádrže. Údržba a opravy lokomotiv, k nimž haly žalobkyně v minulosti sloužily, jsou činnostmi spadajícími pod služby vymezené přílohou směrnice 2012/34/EU. Není přitom relevantní, že v současnosti jsou haly užívány k deponování drážních vozidel, podstatné je, že k původnímu účelu jsou i nadále uzpůsobeny.

[8] Manipulační a technické koleje č. 23a, 25a a 27a, jsou dle městského soudu odstavnými kolejemi sloužícími k dočasnému odstavení železničních vozidel před jejich následujícím vytižením. To městský soud dovodil ze skutečnosti, že jsou žalobkyní užívány při poskytování úplatné přepravní služby osobám. Je přitom bez významu, že žalobkyně neprovedla administrativní akt určení této odstavné koleje. Podstatné je pouze to, že ji žalobkyně k tomu účelu užívá, aniž by tuto službu nabídla ostatním dopravcům.

pokračování

[9] Dle městského soudu žalovaný na základě dostatečně zjištěného skutkového stavu věci posoudil jednání žalobkyně správně.

II.

[10] Žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) nyní brojí proti napadenému rozsudku kasační stížností z důvodů podle § 103 odst. 1 písm. a), b) a d) s. ř. s.

[11] Stěžovatelka namítá, že městský soud i žalovaný nesprávně právně posoudili otázku, zda manipulační a technické koleje č. 23a, 25a a 27a, představují zařízení služeb kategorie odstavné koleje. Zdůrazňuje, že prokázání této skutečnosti je klíčové pro dovození odpovědnosti za přestupek. Pokud by se o zařízení služeb nejednalo, nevztahovala by se na tyto koleje povinnost podle § 22a odst. 5 zákona o drahách a stěžovatelka by se nemohla dopustit přestupku. Věc má dle stěžovatelky i výrazný majetkoprávní aspekt, neboť užití zařízení služeb by stěžovatelka musela nabízet všem dopravcům za regulovanou cenu, zatímco v opačném případě by mohla okruh uživatelů libovolně stanovit a zpoplatnit mimo cenovou regulaci.

[12] Stěžovatelka tvrdí, že městský soud ani žalovaný neprovedli eurokonformní výklad § 2 odst. 9 zákona o drahách v souladu se směrnicí 2012/34/EU.

[13] Podle čl. 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU, se odstavnými kolejemi rozumí „*koleje speciálně určené k dočasnému odstavení železničních vozidel před následujícím vytížením*“. Pro kvalifikaci jako odstavná kolej, a tedy zařízení služeb podle čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU, musí být splněny kumulativně čtyři podmínky: a) speciální určení provozovatelem, b) k dočasnému odstavení, c) železničních vozidel, d) před poskytnutím přepravní služby.

[14] Stěžovatelka namítá, že žádná z těchto podmínek nebyla prokázána. Městský soud i žalovaný se domnívali, že pouhým faktickým odstavováním drážních vozidel se z kolejí stalo zařízení služeb, přičemž nesprávně argumentovaly rozsudkem C-60/20.

[15] Stěžovatelka upozorňuje, že pro speciální určení koleje k odstavování, které z ní učiní zařízení služeb, je nezbytný formalizovaný postup podle § 23d odst. 2 zákona o drahách a čl. 4 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177 („nařízení 2017/2177“). K tomu by bylo nutné například požádat Drážní úřad o změnu úředního povolení vlečky nebo vydat popis zařízení služeb. Nic z toho se nestalo.

[16] Městský soud se podle stěžovatelky mylně domníval, že na vlečce může být zařízení služeb bez změny úředního povolení. Stěžovatelka dále tvrdí, že koleje mohou mít pouze jednu ze tří právních povah (mimo působnost směrnice, součást železniční infrastruktury, nebo zařízení služeb), které nelze zaměňovat, a proto nemohou být současně součástí vlečky a zařízeními služeb.

[17] Ani městský soud, ani žalovaný neprokázali, zda se jedná o dočasné odstavení vozidel před dalším výkonem. V případě dlouhodobého či trvalého deponování vozidel nejde o dočasné odstavení.

[18] Nezabývali se ani otázkou, zda se jedná o železniční vozidla v právním smyslu, která splňují administrativní, technické a provozní náležitosti pro provozování drážní dopravy. Stěžovatelka poukazuje na to, že na kolejích v halách byly prokazatelně odstaveny staré, dávno nepoužívané vozy označené „ČSD“, tedy vozidla jejího právního předchůdce, který zanikl ke dni 31. 12. 1992. Jedná se o historické vozy, které nejsou nasazovány na standardní přepravní výkony. To platí i pro muzejní vozidla nebo vozidla pro údržbu dráhy. Taková vozidla nesplňují kvalifikaci železničního vozidla ve smyslu eurokonformního výkladu a nemohou být považována za odstavená před poskytnutím přepravní služby. Městský soud ani žalovaný nezkoumali technický stav vozidel.

[19] Městský soud dle stěžovatelky nesprávně interpretoval bod 12 preambule směrnice 2012/34/EU, když uvedl, že soukromé železniční přípojky a vlečky jsou takové, které jsou umístěny v soukromých průmyslových zařízeních. Z uvedeného bodu však plyne, že vlečky a tratě v soukromých průmyslových zařízeních představují jen jeden druh vleček v demonstračním výčtu bodu 12.

[20] Městský soud se ztotožnil se žalovaným, že haly stěžovatelky naplňují pojmové znaky definice zařízení služeb pro údržbu a opravy lokomotiv, a že je irrelevantní, že stěžovatelka již tohoto účelu nevyužívá a odstavuje v halách historické vagóny. Stěžovatelka namítá, že vozidla byla umístěna v halách dávno před účinností nařízení 2017/2177, a toto nařízení neobsahuje přechodná ustanovení, která by zakládala povinnost postupovat podle čl. 3 odst. 9 nařízení 2017/2177. Navíc, vlečka a haly byly v minulosti součástí plzeňského depa stěžovatelky, a proto by se na ně směrnice 2012/34/EU, s ohledem na návětí přílohy I. vůbec nevztahovala.

[21] Stěžovatelka tvrdí, že napadený rozsudek je nepřezkoumatelný, neboť městský soud bez udání důvodu ignoroval její argumentaci týkající se interpretace čl. 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU.

[22] Městský soud se opřel pouze o skutková tvrzení žalovaného, která nebyla podložena provedenými důkazy. Tím porušil právo stěžovatelky na spravedlivé řízení, když bezdůvodně vzal za prokázaná skutková a právní tvrzení žalovaného, aniž by bylo provedeno řádné dokazování.

III.

[23] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti setrval na správnosti a zákonnosti závěrů obou správních rozhodnutí, stejně jako napadeného rozsudku.

[24] Zdůraznil, že ustanovení zákona o dráhách, včetně § 2 odst. 9, transponují směrnici 2012/34/EU, a proto je nutné vnitrostátní úpravu vykládat eurokonformně. Žalovaný nesouhlasí se stěžovatelkou, že by pro určení koleje jako odstavné muselo docházet k faktickému odstavení vozidel před použitím k přepravní službě. Dále nesouhlasí s tvrzením stěžovatelky, že zařízení služeb musí kumulativně splňovat podmínky uvedené ve výčtu § 2 odst. 9 zákona o dráhách, neboť tento výčet není taxativní.

[25] Klíčovým argumentem žalovaného je odkaz na rozsudek C-60/20, který stanoví, že definice "zařízení služeb" je založena na objektivním kritériu technické způsobilosti

pokračování

infrastruktury poskytovat určité služby. Žalovaný uvedl, že vzhledem k tomu, že součástí předmětné vlečky jsou haly a koleje původně určené k údržbě a nyní sloužící k odstavování vozidel, a s ohledem na rozsudek SDEU, se jedná o zařízení služeb. Není proto podstatné, k čemu vlečku aktuálně stěžovatelka využívá, nýbrž k čemu na základě svého původního určení a technického stavu sloužit může. Opačný přístup by byl nepřijatelný, neboť by zasahoval do spravedlivé hospodářské soutěže.

[26] Žalovaný je přesvědčen, že manipulační a technické koleje a haly předmětné vlečky představují zařízení služeb kategorie odstavné koleje podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách, a proto je stěžovatelka povinna umožnit přístup a jejich užití konkurenčním dopravcům podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o dráhách a splnit oznamovací povinnost dle § 22a odst. 5 téhož zákona. Jelikož stěžovatelka tuto oznamovací povinnost nesplnila, dopustila se přestupku.

IV.

[27] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v mezích rozsahu kasační stížnosti a v ní uplatněných důvodů; neshledal přitom vady, k nimž přihlíží z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.).

[28] Úvodem je nutno konstatovat, že v průběhu řízení došlo ke změně v osobě žalovaného. Původně byl žalovaným Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. Účinností zákona č. 464/2023 Sb. (1. 1. 2024), kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, však došlo k přechodu působnosti uvedeného úřadu na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Nejvyšší správní soud proto považoval za žalovaného ode dne přechodu působnosti Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.

[29] Kasační stížnost není důvodná.

[30] Nejvyšší správní soud se z povahy věci nejprve zabýval námitkou směřující k naplnění kasačního důvodu podle § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. Stěžovatelka v tomto ohledu tvrdí, že napadený rozsudek je nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, neboť se městský soud nezabýval její argumentací týkající se interpretace čl. 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU.

[31] Nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů je dána, opřel-li soud rozhodovací důvody o skutečnosti v řízení nezjišťované, případně zjištěné v rozporu se zákonem (viz např. rozsudek NSS ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75, č. 133/2004 Sb. NSS), nebo pokud zcela opomenul vypořádat některou z námitek uplatněných v žalobě (viz např. rozsudek NSS ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004-73, č. 787/2006 Sb. NSS). Nepřezkoumatelnost ovšem není projevem nenaplněné subjektivní představy účastníka řízení o tom, jak měl krajský soud rozhodnout, resp. jak podrobně by mu měl být rozsudek odůvodněn, ale je objektivní překážkou, která kasačnímu soudu znemožňuje přezkoumat napadené rozhodnutí (srov. např. rozsudky NSS ze dne 28. 2. 2017, č. j. 3 Azs 69/2016-24, a ze dne 27. 9. 2017, č. j. 4 As 146/2017-35).

[32] Napadený rozsudek popsaná kritéria přezkoumatelnosti splňuje. Argumentační linií stěžovatelky týkající se definice odstavných kolejí obsažené v čl. 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU, se městský soud zabývá v bodě 44 napadeného rozsudku, kde konkrétně vymezuje skutečnosti, které jej vedly k závěru, že definiční znaky této koleje byly v projednávané věci naplněny. Vyjadřuje se současně i k tomu, proč nenaplnění znaku v podobě „speciálního určení“ nebrání tomu, aby kolej jako odstavná byla přesto vymezena. Z uvedeného je zřejmé, že se městský soud uvedenou žalobní námitkou přezkoumatelným způsobem zabýval. Zda se jedná o závěry správné je věcí jinou, o té bude pojednáno níže.

[33] K meritornímu posouzení věci lze uvést následující. Stěžovatelka byla uznána vinnou z přestupku, který spočívá v nesplnění oznamovací povinnosti provozovatele vlečky, která vzniká v případě, kdy veřejně nepřístupná vlečka napojuje celostátní či regionální dráhu na zařízení služeb. Tehdy je totiž její provozovatel povinen umožnit vlečku či její část za stanovených cenových podmínek užívat dopravcům. Ačkoli tedy stěžovatelce nebyl uložen správní trest (bylo od něj upuštěno), napadené rozhodnutí, resp. z něj plynoucí závěry, se dotýkají majetkoprávní sféry stěžovatelky, která je v jeho důsledku povinna zařízení služeb včetně jinak neveřejné vlečky nabízet ostatním dopravcům za regulovanou cenu.

[34] Spornou je v projednávané věci otázka, zda veřejně nepřístupná vlečka provozovaná stěžovatelkou napojuje celostátní dráhu k zařízení, které je ve smyslu čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU, resp. § 2 odst. 9 zákona o drahách, zařízením služeb.

[35] Vlečkou přitom rozumíme dráhu, která spojuje celostátní či regionální dráhu s obsluhovaným objektem. Pokud vlečka slouží k odstavování vozidel, pak je odstavná kolej její součástí.

[36] Správní orgány obou stupňů ve shodě s městským soudem dospěly k závěru, že vlečka provozovaná stěžovatelkou napojuje celostátní dráhu k zařízení služeb v podobě odstavné koleje (manipulační koleje č. 23a, 25a a 27a), resp. zařízení údržby (haly na kolejích č. 19g, 21g a 35a).

[37] Stěžovatelka existenci zařízení služeb – odstavné koleje na manipulačních a technických kolejích č. 23a, 25a a 27a, popírá. Namítá, že městský soud spolu s žalovaným v této otázce nesprávně vycházel pouze z výkladu zařízení služeb (čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU), zaujatého SDEU v rozsudku C-60/20, aniž se zabývali konkrétními definičními znaky odstavné koleje ve smyslu čl. 3 odst. 29 uvedené směrnice. V řízení nebylo prokázáno, že jde o odstavnou kolej a skutková zjištění žalovaného, která městský soud bez dalšího přejal, nemají oporu v provedeném dokazování (§ 103 odst. 1. písm. b) s. ř. s.).

[38] Nejvyšší správní soud úvodem poznamenává, že v nynějším řízení aplikovaná právní úprava zákona o drahách je výsledkem transpozice směrnice 2012/34/EU, a je proto nutno ji interpretovat v souladu s unijním právem. Povinnosti plynoucí provozovateli železniční infrastruktury z této směrnice se vztahují i na stěžovatelku, neboť ta neprovozuje vlečku v soukromém průmyslovém zařízení (na něž působnost směrnice nedopadá), jak ostatně sama výslovně pod bodem 79. kasační stížnosti uvádí. Ke shodnému závěru dospěl také městský soud v bodě 40. napadeného rozsudku, a proto je zcela bez významu nesprávná interpretace, kterou zaujal k bodu 12. preambule směrnice 2012/34/EU. Stěžovatelka v této

pokračování

souvislosti ani neuvádí, jak by nesprávně definovaná množina soukromých železničních přípojek a vleček měla zasáhnout do jejích veřejných subjektivních práv za situace, kdy je s městským soudem ve shodě v tom, že ona vlečku v soukromém průmyslovém zařízení neprovozuje.

[39] Podle § 22a odst. 3 písm. b) zákona o drahách, „*provozovatel veřejně nepřístupné vlečky umožní dopravci nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů užít tuto vlečku nebo její část za účelem přístupu k zařízení služeb, napojuje-li vlečka nebo její část, přímo nebo prostřednictvím jiné vlečky, celostátní nebo regionální dráhu k zařízení služeb.*“

[40] Dle § 2 odst. 9 zákona o drahách se zařízením služeb rozumí „*železniční stanice, zastávka, odstavné koleje, čerpací stanice 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.*“

[41] Dle čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU, zařízením služeb je „*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.*“ Dle Přílohy II bodu 2 písm. d) je zařízením poskytujícím službu odstavná kolej.

[42] Výklad spojení „zařízení služeb“ provedl SDEU v již shora zmíněném rozsudku C-60/20 (bod 39):

„Tato definice pojmu »zařízení služeb« je založena na objektivním kritériu, a sice na kritériu technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby, a nestanoví kritérium týkající se příjemců těchto služeb. Takové kritérium nezávisí ani na povaze nebo kvalifikaci právního titulu, na jehož základě je takové zařízení provozováno, ani na totožnosti příjemců uvedených služeb.“ (důraz doplněn)

[43] Odstavnou kolejí se dle čl. 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU (v jehož české verzi je obsažen překladatelsky nepřesný termín „*odstavné nádraží*“), rozumí kolej speciálně určená k dočasnému odstavení železničních vozidel před následujícím vytížením.

[44] Aby se tedy vůbec mohlo jednat o zařízení služeb, musí být prokázáno, že takové zařízení je technicky způsobilé danou službu (obsaženou v příloze II bodech 2 až 4) poskytovat.

[45] Aby šlo o zařízení služeb v podobě odstavné koleje, musí tato kolej dále naplňovat směrnici vymezené definiční znaky. Pokud by odstavná kolej byla určena jen na základě obecné definice zařízení služeb dle čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU, postrádalo by vymezení odstavné koleje v čl. 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU, smysl.

[46] Manipulační a technické koleje č. 23a, 25a a 27a tedy jsou odstavnými kolejemi, pokud jsou (i) technicky způsobilé jako odstavná kolej sloužit a současně (ii) jsou speciálně určené k dočasnému odstavení železničních vozidel před následujícím vytížením.

[47] Jde-li o (i) technickou způsobilost dotčených kolejích dočasně deponovat železniční vozidla, Nejvyšší správní soud nemá ve shodě s městským soudem pochybnost o tom, že ta v projednávaném případě dána je. K prokázání tohoto závěru zcela postačuje fotografická dokumentace obsažená v příloze č. 4 Záznamu o jednání ze dne 22. 4. 2021, která byla k důkazu provedena ve správním řízení a z níž vycházel i městský soud. Z těchto fotografií je zjevné, že se na kolejích odstavená železniční vozidla nachází. Již tato skutečnost vede k závěru, že takové odstavení vozidel na řešených kolejích technicky možné je – bez ohledu na jejich stěžovatelkou namítané aktuální využití (dlouhodobé odstavení) a stav deponovaného vozidla.

[48] V případě (ii) speciálního určení odstavných kolejích je situace složitější – směrnice totiž nestanovuje, jakým způsobem by k tomuto speciálnímu určení odstavných kolejí mělo dojít, a není tak zřejmé, zda jde o formalizovaný proces či zda stačí, pokud je ke koleji jako k odstavné provozovatelem fakticky přistupováno (provozovatel se k ní chová jako ke koleji odstavné).

[49] Nejvyšší správní soud v této otázce ve shodě s městským soudem vycházel z již shora zmíněného rozsudku C-60/20 (bodu 42), v němž SDEU dovodil, že: „*Pro účely rozhodnutí, zda zařízení musí být považováno za »zařízení služeb«, je irrelevantní kvalifikace přiznaná tomuto zařízení v nájemní smlouvě i okolnost, že toto zařízení je či není uvedeno ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34.*“ SDEU tak speciální určení nevnímá jako formalizovaný proces. Shodný náhled pak plyne i z judikatury správních soudů, zmínit lze např. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 28. 4. 2025, č. j. 17 A 120/2023-105 (bod 44), či rozsudek téhož soudu ze dne 30. 7. 2024, č. j. 6 A 99/2023-57 (bod 34). Speciálním určením odstavné koleje tak je třeba rozumět způsob, jakým je k užívání koleje přistupováno jejím provozovatelem, resp. dopravci.

[50] Stěžovatelka se proto mylí, pokud určení odstavné koleje navazuje mj. na formální proces – změnu úředního povolení vlečky či popis zařízení služeb. Jestliže by určení odstavné koleje bylo podmíněno administrativním úkonem provozovatele, bylo by pouze v jeho gesci, zda takové zařízení služeb poskytne jinému dopravci, a to navzdory tomu, že mu taková povinnost za splnění zákonných podmínek plyne přímo ze zákona [§ 22a odst. 3 písm. b) zákona o drahách a čl. 13 odst. 2 směrnice 2012/34/EU].

[51] V řízení před správními orgány tak bylo třeba prokázat, že stěžovatelka k manipulačním a technickým kolejím č. 23a, 25a a 27a přistupuje jako k odstavným, tedy že z její strany (příp. ze strany smluvených dopravců) jsou užívány k dočasnému odstavení železničních vozidel před následujícím vytížením.

[52] Z odůvodnění správních rozhodnutí vyplývá, že správní orgány z hlediska určení odstavné koleje vycházely z obecné definice zařízení služeb vyložené rozsudkem C-60/20. Úřad na základě výstupů ze státního dozoru dospěl k závěru, že manipulační a technické koleje slouží k odstavení vozidel. Dle žalovaného čl. 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU, nijak nespecifikuje dobu odstavení vozidel před jejich následujícím vytížením a stejně tak neurčuje ani dobu tohoto následujícího vytížení. Podstatné je, zda koleje odstavení vozidel umožňují. Vzhledem k tomu, že v rámci státního dozoru bylo zjištěno, že se na kolejích odstavená

pokračování

vozidla nacházejí, bylo objektivní kritérium technické způsobilosti infrastruktury poskytovat služby naplněno.

[53] Městský soud k žalobní námitce, dle níž žalovaný vůbec nezjišťoval, zda vozidla, která se na vlečce nachází, představují vozidla, kterými stěžovatelka poskytuje úplatné přepravní služby třetím osobám, či zda jde o vozidla určená k jiným účelům, např. k údržbě dráhy nebo jako muzejní vozidla, uvedl, že na kolejích č. 23a, 25a a 27a byly prokazatelně umístěny vozy, které stěžovatelka při poskytování úplatné přepravní služby používá. Zjevně nešlo o drážní vozidla sloužící k opravě a údržbě dráhy. To dovodil z již zmíněné fotografické dokumentace pořízené v rámci státního dozoru, jejíž relevantní část Nejvyšší správní soud pro názornost uvádí níže.



[54] Nejvyšší správní soud se s hodnocením městského soudu ztotožňuje. Z uvedených fotografií je zjevné, že se skutečně jedná o železniční vozidla, které stěžovatelka užívá k úplatné přepravě osob. Očividně nejde o vozidla historická, vozidla určená k opravě či údržbě železniční infrastruktury či vozidla nevyužívaná. Závěrem městského soudu nasvědčuje i umístění těchto odstavných kolejí, ty se nacházejí v železniční stanici Plzeň hlavní nádraží a jsou zaústěny do celostátní dráhy. Všechny tyto okolnosti ve svém souhrnu prokazují, že manipulační a technické koleje č. 23a, 25a a 27a, jsou užívány k dočasnému odstavení železničních vozidel před následujícím vytížením, naplňují tak definici odstavných kolejí vymezenou v čl. 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU, a jsou proto zařízením služeb, na něž se vztahuje oznamovací povinnost stěžovatelky.

[55] Z uvedeného vyplývá, že nelze přisvědčit ani námitce stěžovatelky, dle níž zjištěný skutkový stav nemá oporu v provedeném dokazování. Zmíněné fotografie osvědčují, že jde o koleje, které jsou k odstavení vozidel technicky způsobilé a stěžovatelka je k tomuto účelu zjevně využívá. Takto zjištěný skutkový stav postačuje pro závěr, že uvedené odstavné koleje jsou zařízením služeb.

[56] Jakkoli naprostá většina stížní argumentace míří k určení manipulační a technické koleje č. 23a, 25a a 27a, pod body 53. a 54. se stěžovatelka vyjadřuje i k provozuschopnosti historických železničních vozidel umístěných v halách na kolejích č. 19g, 21g a 35a. V případě těchto nepoužívaných vozů nelze dle stěžovatelky hovořit o vozidlech dočasně odstavených před následujícím vytížením.

[57] Městský soud v případě těchto kolejí ve shodě se správními orgány vycházel z toho, že tyto haly byly v minulosti určeny k údržbě a opravám lokomotiv, nyní slouží pouze k odstavení historických vozů právního předchůdce stěžovatelky. I v tomto případě jde o zařízení služeb ve smyslu přílohy č. II bodu 2 směrnice 2012/34/EU, neboť k jeho původnímu účelu (údržba a oprava), je i nadále technicky způsobilé, byť jsou haly v současnosti užívány jinak. Fotografickou dokumentaci hal Nejvyšší správní soud pro názornost uvádí níže.



[58] Z rozhodnutí správních orgánů i městského soudu vyplývá, že haly na kolejích č. 19g, 21g a 35a, nebyly podřazeny pod zařízení služeb v podobě odstavné koleje ve smyslu čl. 3 odst. 29 směrnice 2012/34/EU, nýbrž pod zařízení údržby [příloha č. II bod 2 písm. e) směrnice 2012/34/EU]. Definice odstavné koleje se proto nepoužije. Pojmové vymezení zařízení údržby směrnice neobsahuje a je tak třeba zkoumat pouze naplnění objektivního kritéria technické způsobilosti zařízení služeb ve smyslu rozsudku C-60/20. Nejvyšší správní soud ve shodě s městským soudem dospěl k závěru, že nic nenasvědčuje tomu, že by haly nebyly i nadále technicky způsobilými k údržbě železničních vozidel. Ostatně ani sama stěžovatelka nic takového netvrdí. Haly na kolejích č. 19g, 21g a 35a, tak jsou rovněž zařízením služeb, neboť jsou technicky způsobilé k údržbě železničních vozidel, k níž byly v minulosti využívány. Skutečnost, že k tomuto účelu aktuálně užívány nejsou, nemá na určení zařízení služeb vliv.

V.

[59] Lze tedy uzavřít, že Nejvyšší správní soud shledal kasační stížnost nedůvodnou, a proto ji podle § 110 odst. 1 *in fine* s. ř. s. zamítl.

[60] O nákladech řízení o kasační stížnosti rozhodl Nejvyšší správní soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatelka neměla ve věci úspěch, a právo na náhradu nákladů řízení tudíž nemá. Žalovaný byl ve věci úspěšný, ale náhradu nákladů nepožadoval a ze spisového materiálu nevyplývá, že by mu nějaké náklady přesahující rámec jeho běžné úřední činnosti vznikly. Nejvyšší správní soud proto vyslovil, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladu řízení o kasační stížnosti.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

pokračování

4 As 15/2024-42

V Brně dne 30. září 2025

Mgr. Petra Weissová
předsedkyně senátu