

**Vec C-222/21**

**Návrh na začatie prejudiciálneho konania**

**Dátum podania:**

22. marec 2021

**Vnútroštátny súd:**

Obvodní soud pro Prahu 1

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

1. október 2020

**Žalobkyňa:**

České dráhy a.s.

**Žalovaní:**

Univerzita Pardubice a ďalších 103 žalovaných

---

PRACOVNÝ DOKUMENT

## UZNESENIE

Obvodní soud pro Prahu 1 rozhodol [*omissis*] vo veci

žalobkyne: **České dráhy a.s.**,

[*omissis*] Praha 1

o žalobe podľa časti V. c.s.p.

**takto:**

[*omissis*] [prerušenie konania]

[*omissis*] Obvodní soud pro Prahu 1 predkladá Súdnemu dvoru Európskej únie v súlade s článkom 267 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) tieto prejudiciálne otázky:

1. Splňa vnútroštátna právna úprava podľa piatej časti zákona č. 99/1963, občanský soudní řád (ďalej len „civilný sporový poriadok“ alebo „c.s.p.“) požiadavky na súdne preskúmanie rozhodnutí regulačného orgánu podľa článku 56 ods. 10 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (ďalej len „smernica 2012/34“)?
2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku, je zlučiteľné s článkom 56 ods. 6 smernice 2012/34, aby sa rozhodnutia regulačného orgánu nahrádzali rozsudkami jednotlivých všeobecných súdov vo veci samej o výške poplatkov za používanie infraštruktúry v konaniach za účasti žiadateľov a manažéra infraštruktúry, ale pri vylúčení účasti regulačného subjektu?
3. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku, umožňujú požiadavky na zriadenie jednotného vnútroštátneho regulačného orgánu pre sektor železničnej dopravy podľa článku 55 ods. 1, na funkcie regulačného orgánu podľa článku 56 ods. 2, 11 a 12 a na spoluprácu regulačných orgánov podľa článku 57 ods. 2 smernice 2012/34 možnosť, aby sa rozhodnutia regulačného orgánu vo veci samej nahrádzali rozsudkami jednotlivých všeobecných súdov, ktoré nie sú viazané skutkovým stavom, ako ho zistil regulačný orgán?

[*omissis*] [vnútroštátne konanie]

V Prahe 1. októbra 2020

[*omissis*]

## OBVODNÍ SOUD PRO PRAHU 1

[omissis]

[omissis] [adresa vnútroštátneho súdu, spisová značka, adresa Súdneho dvora Európskej únie, meno súdneho asistenta]

24. marca 2021

[omissis] [omissis] [omissis] [názvy a identifikačné čísla žalobkyne a 104 žalovaných]

Vážené dámy, vážení páni,

v súlade s vašou prosbou zo 4. marca 2021 o stručné zhrnutie povahy a priebehu konania pred Obvodným súdom pre Prahu 1 [omissis], v rámci ktorého vznikla a bola následne 2. marca 2021 predložená prejudiciálna otázka Súdnemu dvoru Európskej únie, a to v ideálnom prípade na jednu stranu A4, vám oznamujeme, že vzhľadom na prejednávanú problematiku, počet účastníkov konania a obšírnosť ich podaní bol súd nútený postupovať tak, že pokiaľ ide o okolnosti predloženia návrhu na začatie prejudiciálneho konania, odkáže na relevantné podanie zo spisu, ktoré sa zasiela ako príloha emailovej správy.

Samotný **základ prejednávanej** veci tvoria tieto skutočnosti:

Žalobkyňa, České dráhy, a.s., sa žalobou z 21. októbra 2019 domáhala **nahradenia výroku č. 2 rozhodnutia Úradu pre prístup k dopravnej infraštruktúre (ďalej len „Úrad“) z 5. marca 2019 [omissis] výrokom v znení „Článok II. ako aj článok III. ods. 1 a ods. 2 Prílohy č. 1 Vyhlásenia 2019, nie sú v rozpore so zákonom o železničiaroch“ a výroku toho istého rozhodnutia týkajúceho sa článku IV. Prílohy č. 1 Vyhlásenia 2019** za výrok v znení „Článok IV. Prílohy č. 1 Vyhlásenia 2019, je v rozpore s § 33 ods. 3 písm. k) zákona o železničiaroch. Úrad stanovuje Univerzite Pardubice, Dopravnej fakulte Jána Pernera, lehotu 90 dní odo dňa nadobudnutia právoplatnosti tohto rozhodnutia, po uplynutí ktorej nemožno článok II., článok III ods. 1 a 2 a článok IV. Prílohy č. 1 Vyhlásenia 2019 použiť“.

Dňa 13. augusta 2020 Úrad pre prístup k dopravnej infraštruktúre podal návrh **na polozenie prejudiciálnej otázky** s týmto **odôvodnením**:

Úrad v správnom konaní [omissis], v ktorom z úradnej moci na základe § 34e zákona o železničiaroch preskúmal súlad Vyhlásenia o celoštátnej železnici a o verejne prístupných koľajach prevádzkovaných spoločnosťou České dráhy a.s., platného pre cestovný poriadok 2018/2019 (*podmienky používania siete* v zmysle článku 27 smernice 2012/34, ďalej len „Vyhlásenie o železnici 2019“) so zákonom o železničiaroch a vydal 5. marca 2019 rozhodnutie [omissis]. Manažérom

infraštruktúry je spoločnosť České dráhy a.s. (ďalej len „manažér“), zatiaľ čo používateľom kapacity na železnici je Univerzita Pardubice, Dopravná fakulta Jana Pernera (ďalej len „používateľ“). Manažér podal proti rozhodnutiu rozklad predsedovi Úradu. Rozhodnutím z 20. augusta 2020 [omissis] predseda Úradu potvrdil rozhodnutie Úradu v prvom stupni.

V správnom konaní Úrad z úradnej moci posudzoval súlad Prílohy č. 1 Vyhlásenia o železnici 2019 „Návrh dohody o sankčných poplatkoch za porušenie prevádzkovania železničnej dopravy vrátane nestranného spôsobu mimosúdneho riešenia sporov týkajúcich sa porušenia prevádzkovania železničnej dopravy na železnici“. Ide o dohodu o sankciách podľa článku 35 smernice 2012/34. Ten je súčasťou stanovenia poplatkov za používanie infraštruktúry a systému spoplatnenia podľa kapitoly IV oddielu 2 smernice 2012/34. V českom práve došlo k transpozícii v § 33 ods. 3 písm. k) zákona o železniciach.

Úrad rozhodol, že sankcie, ktoré nesúvisia s narušením prevádzkovania železničnej dopravy, nepatria do dohody o sankčných poplatkoch podľa § 33 ods. 3 písm. k) zákona o železniciach, a preto článok II., článok III. ods. 1 a ods. 2, a článok IV. Prílohy č. 1 Vyhlásenia 2019 boli v rozpore s § 33 ods. 3 písm. k) zákona o železniciach.

Účastník pôvodného správneho konania pred Úradom a manažér infraštruktúry, České dráhy, a.s., podal na Obvodný súd pre Prahu 1 žalobu podľa piatej časti civilného sporového poriadku, ktorou sa domáhal toho, aby Obvodný súd pre Prahu 1 vec znovu prejednal a podľa § 250j civilného sporového poriadku nahradil rozhodnutie Úradu svojím vlastným rozhodnutím.

Podľa článku 56 ods. 10 smernice 2012/34 členské štáty zabezpečia, aby rozhodnutia prijaté regulačným orgánom podliehali súdnemu preskúmaniu. Súdne konanie podľa piatej časti c.s.p. však nepredstavuje [omissis] [chyba v písaní] súdne preskúmanie rozhodnutí regulačného orgánu.

Súd v novom konaní prejedná vec, o ktorej sa rozhodlo v správnom konaní, je oprávnený rozhodnúť bez ohľadu na predchádzajúce rozhodnutie regulačného orgánu, nie je povinný sa vysporiadať s jeho tvrdeniami. Súd nemá možnosť zrušiť rozhodnutie regulačného orgánu a vrátiť mu vec na nové rozhodnutie. Súd môže žalobu zamietnuť alebo rozhodnúť sám a nahradiť tak rozhodnutie regulačného orgánu. Regulačný orgán má minimálnu možnosť brániť svoje rozhodnutie pred súdmi.

Tieto závery potvrdil aj Najvyšší správny súd vo svojom rozsudku z 21. júna 2007, sp. č. 1 As 53/2006: „Súdy rozhodujúce podľa piatej časti c.s.p. nepreskúmajú rozhodnutia správneho orgánu, ale jeho rozhodnutia nahrádzajú – de facto teda vstupujú do pozície rozhodujúceho orgánu“.

V Českej republike existuje celkovo 86 súdov, ktoré majú právomoc rozhodovať o žalobách na základe piatej časti c.s.p., pričom miestna príslušnosť súdov sa určuje podľa miesta pobytu účastníkov konania. Existuje reálna možnosť, že

jednotlivé občianskoprávne súde budú rozhodovať o súlade vyhlásenia o železnici so zákonom o železničiach úplne odlišne.

V dôsledku toho môžu rôzne rozhodnutia nezávislých občianskoprávných súdov, ktoré prípadne nie sú zladené judikatúrou vyšších súdov, nahradiť jednotnosť kontroly vykonávanej regulačným orgánom.

Vzhľadom na vyššie uvedenú úpravu súdneho konania podľa piatej časti c.s.p. každý jednotlivý občianskoprávny súd v Českej republike v zásade plní svoju individuálnu úlohu regulačného orgánu v sektore železničnej dopravy. To je v rozpore s článkom 55 ods. 1 smernice 2012/34, podľa ktorého každý členský štát zriadi jeden vnútroštátny kontrolný orgán pre sektor železničnej dopravy.

Správne súdnictvo plne zodpovedá požiadavkám, ktoré sa kladú na súdne preskúmanie rozhodnutí regulačného orgánu podľa článku 56 ods. 10 smernice 2012/34. Na rozhodnutie o žalobách proti rozhodnutiam regulačného orgánu by bol vždy príslušný jeden správny súd. Konanie podľa správneho poriadku má kasačný charakter. Súd môže zrušiť rozhodnutie z dôvodu jeho nezákonnosti alebo väd konania. Regulačný orgán následne znova vo veci rozhodne, pričom je viazaný právnym názorom správneho súdu.

Až po rozhodnutí Najvyššieho správneho súdu bola smernica 2012/34 prebraná do zákona o železničiach. Bol prijatý aj zákon č. 320/2016 Sb. o Úrade pre prístup k dopravnej infraštruktúre, ktorým sa zriadil regulačný orgán, ktorý prevzal funkciu regulačného úradu od Železničného úradu (Dražní úřad).

Inštitút preskúmania súladu vyhlásenia o železnici so zákonom o železničiach bol prebraním smernice 2012/34 takisto upravený tak, že regulačný orgán len posudzuje zákonnosť vyhlásenia o železnici a nenahrádza ho konkrétnym textom. Regulačný orgán posudzuje vyhlásenie o železnici nanovo aj z úradnej moci.

Bolo vydané aj rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie, ktoré sa týka podobnej veci a na prejednávanú vec ho možno uplatniť.

Ide o rozsudok Súdneho dvora (piata komora) z 9. novembra 2017, CTL Logistics GmbH/DB Netz AG. (C-489/15, EU:C:2017:834).

Úrad pre úplnosť dodáva, že smernica 2012/34 nahradila predchádzajúcu smernicu 2001/14 a že problematiku podmienok používania siete a jej kontrolu regulačným orgánom upravuje obdobne. Smernica 2012/34 v článkoch 55 a 56 výrazne rozšírila a sprísnila požiadavky na regulačný orgán v porovnaní s článkami 30 a 31 smernice 2001/14. Kládie dôraz na existenciu jedného regulačného subjektu.

Podľa názoru Úradu je rozsudok SDEÚ vo veci CTL Logistics v plnom rozsahu uplatniteľný na toto konanie a z toho dôvodu je súdne preskúmanie postupu Úradu podľa piatej časti civilného sporového poriadku v rozpore s účelom smernice 2012/34, ktorá vylučuje uplatnenie vnútroštátnej právnej úpravy, podľa ktorej sa

postupy regulačného orgánu týkajúce sa podmienok používania siete preskúmajú v súlade s piatou časťou civilného sporového poriadku.

Civilný sporový poriadok tiež pripúšťa možnosť ukončiť konanie zmluvou medzi účastníkmi konania podľa § 99 c.s.p. Pokiaľ by súd zmluvu schválil, o zákonnosti podmienok používania siete by fakticky rozhodovala dohoda medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry.

Uzavretie zmluvy by nebolo v súlade s článkom 56 smernice 2012/34, pretože táto smernica uvádza, že práve regulačný orgán skúma žiadosti o preskúmanie rozhodnutí prijatých manažérom infraštruktúry alebo prípadne železničným podnikom alebo prevádzkovateľom servisných zariadení, pokiaľ ide o podmienky používania siete a kritériá, ktoré sú v nich stanovené. Okrem toho smernica 2012/34 spresňuje, že rozhodnutie regulačného orgánu je záväzné pre všetky strany dotknuté týmto rozhodnutím a nepodlieha kontrole iného správneho orgánu.

Rozhodnutie Úradu o posúdení súladu vyhlásenia o železnici so zákonom o železniciach podľa § 34e zákona o železniciach by stratilo svoj zmysel, pretože účastníci konania by mohli kedykoľvek obísť Úrad a uzavrieť súdny zmluvu, pričom v takom prípade by vôbec nezáležalo na stanovisku Úradu. Konečným rozhodcom o zákonnosti vyhlásenia o železniciach by teda nebol Úrad, ale používatelia kapacity a žiadatelia o kapacitu, ktorí by sa medzi sebou dohodli o tom, či vyhlásenie o železnici je alebo nie je v súlade so zákonom.

Podľa článku 56 ods. 10 smernice 2012/34 rozhodnutia regulačného orgánu podliehajú súdnej preskúmaniu. Toto ustanovenie v žiadnom prípade nemožno vykladať tak, že súdy namiesto toho, aby preskúmali postup alebo rozhodnutia regulačného orgánu, budú v skutočnosti jeho funkciu nahrádzať.

Privatizácia regulačnej činnosti Úradu je v rozpore so zásadou ochrany slabšej zmluvnej strany, v rámci ktorej Úrad má tiež dohliadať na to, aby manažér železničnej infraštruktúry nezneužíval svoje prirodzene monopolné postavenie vo vzťahu k jednotlivým železničným podnikom.

V prípade súdneho preskúmania postupov Úradu vykonaných *ex officio*, ako je to v prejednávanej veci, by dokonca mohlo dôjsť k situácii, keď Úrad rozhodne v neprospech žiadateľov, ako aj manažéra infraštruktúry a používateľov kapacity. Vzhľadom na to, že v takom prípade by žiadny účastník konania nevystupoval proti žalobcovi, žalobca by sa dostal do procesne veľmi výhodného procesného postavenia bez odporcu a mohlo by dôjsť k obídniu regulačného orgánu.

Prejednávaná vec sa týka určenia poplatkov za používanie infraštruktúry a režimom spoplatňovania, ako sú stanovené v kapitole IV oddiele 2 smernice 2012/34.

Podľa článku 56 ods. 6 „regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry splňali požiadavky kapitoly IV oddielu 2 a aby boli

*nediskriminačné. Rokovania medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry týkajúce sa úrovne poplatkov za infraštruktúru sa pripúšťajú len vtedy, keď sa uskutočnia pod dohľadom regulačného orgánu. Regulačný orgán zasiahne v prípade, keď sú rokovania pravdepodobne v rozpore s požiadavkami tejto kapitoly“.*

V konaní podľa piatej časti c.s.p. sa celá vec prejedná znovu, teda vrátane výšky poplatkov v zmysle článku 56 ods. 6 smernice 2012/34, avšak bez dohľadu alebo možnosti zásahu regulačného orgánu. Podľa Úradu je prejednanie tej istej veci pred všeobecným súdom bez účasti regulačného orgánu v rozpore s ustanoveniami tejto smernice.

Uplatnenie piatej časti civilného sporového poriadku napokon nie je v súlade so smernicou 2012/34 ani preto, že rozhodnutia Úradu majú v určitých prípadoch preskúmať správne súdy a v určitých prípadoch občianskoprávne súdy. To sa týka najmä tohto prípadu cien stanovených nezákonným spôsobom – poplatkov, za uplatňovanie ktorých je manažér infraštruktúry obvinený zo spáchania priestupku. Rozhodnutie Úradu, ktorým sa konštatuje spáchanie priestupku, bude po prípadnom podaní žaloby preskúmané správnym súdom. O súlade týchto cien vo vyhlásení o železnici so zákonom však bude opäť rozhodovať občianskoprávny súd. Súdne preskúmanie postupov, resp. rozhodnutí regulačného orgánu v rôznych typoch konaní podľa článku 56 ods. 1 smernice 2012/34 sa bude líšiť podľa toho, aký súd bude príslušný pre dotknutý typ konania.

Súdne preskúmania vykonávané rôznymi súdmi v rôznych typoch konania tak povedú k roztrieštenosti regulačnej praxe, čo je v rozpore so zmyslom článku 55 ods. 1 smernice 2012/34. Tento článok stanovuje, že každý členský štát zriadi jeden vnútroštátny regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy. Dôsledkom týchto skutočností môže byť koexistencia dvoch nekoordinovaných rozhodovacích procesov, a to je v zjavnom rozpore s cieľom sledovaným článkom 56 smernice 2012/34.

Občianskoprávne súdy rozhodujúce podľa piatej časti c.s.p. nespĺňajú niektoré požiadavky, ktoré na rozhodovanie regulačného orgánu kladie smernica 2012/34. Tieto súdy nemajú povinnosť zverejňovať svoje rozhodnutia, ako to vyžaduje článok 56 ods. 11 smernice 2012/34. Podľa ustanovenia § 158 c. s. p. sa rozsudok súdu v občianskom súdnom konaní doručuje len účastníkom konania. Ak Úrad nie je pripustený medzi účastníkov konania, nie je stanovená výslovná zákonná povinnosť zasielať regulačnému orgánu písomné vyhotovenia rozsudkov, ktoré nahrádzajú jeho rozhodnutia.

Občianskoprávne súdy nemajú podľa článku 56 ods. 2 smernice 2012/34 právomoc monitorovať stav hospodárskej súťaže na trhoch železničnej dopravy a činnosti manažérov infraštruktúry v kontexte pravidiel stanovených v podmienkach používania siete s cieľom zabrániť diskriminácii žiadateľov. Ich rozhodovanie teda nemôže nahradiť rozhodovanie regulačného orgánu.

Pokiaľ ide o zmier, občianskoprávne súdy nemôžu zabezpečiť, aby sa vyjednávania medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry o výške poplatkov za využívanie infraštruktúry uskutočnili pod dohľadom regulačného orgánu, ako to vyžaduje článok 56 ods. 6 smernice 2012/34. Tieto poplatky sú uvedené v podmienkach používania siete.

Občianskoprávne súdy nemajú právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity u manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a prípadne v železničných podnikoch s cieľom kontroly dodržiavania ustanovení o oddelenom účtovníctve, ako to vyžaduje článok 56 ods. 12 smernice 2012/34. Potreba vykonať audit môže vzniknúť aj v konaní pred súdom.

Občianskoprávne súdy nemajú právomoc spolupracovať s regulačnými orgánmi s cieľom navzájom podporovať svoje úlohy dohľadu nad trhom, vybavovania sťažností (tiež preskúmať vyhlásenie o železnici) alebo vedenia prešetrovaní, ako to vyžaduje článok 57 ods. 2 smernice 2012/34.

V uvedenom rozhodnutí Najvyššieho správneho súdu zo 7. mája 2014, spis. č. 1 As 28/2014 – 62 sa okrem iného v bode 29 uvádza, že *smernica 2001/14/ES vo svojom článku 30 ods. 6 vyžaduje, aby bolo zabezpečené preskúmanie rozhodnutia regulačného orgánu, ktorým je v Českej republike Drážní úřad. Smernica však neupravuje vecnú príslušnosť súdov rôznych členských štátov, takže je len na členských štátoch, aby určili, ktorý súd bude vecne príslušný na preskúmanie rozhodnutí regulačného orgánu. Požiadavka preskúmania je teda v podmienkach Českej republiky v súlade tak s konaním podľa § 65 a nasl. Správneho poriadku, ako aj s konaním stanoveným v piatej časti civilného sporového poriadku, ktoré treba v tejto súvislosti v zásade považovať za rovnocenné. Keďže pre určenie vecnej príslušnosti súdu v prejednávanej veci je rozhodujúca vnútroštátna právna úprava a nie je potrebné vykladať alebo posudzovať platnosť smernice 2001/14/ES ani iného právneho predpisu Európskej únie, Najvyšší správny súd nepodal Súdnemu dvoru Európskej únie návrh na začatie prejudiciálneho konania v zmysle článku 267 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.*

Odvtedy došlo jednak k vyššie uvedeným zmenám požiadaviek na regulačný subjekt a jednak bol vydaný už citovaný rozsudok CTL Logistics. Je pravda, že smernica 2012/34 neupravuje vecnú príslušnosť súdu, ale upravuje rozhodovací proces. Nie je teda úplne pravda, že požiadavke preskúmania zodpovedajú v podmienkach Českej republiky obe súdne konania. Konanie pred občianskoprávnym súdom je podľa názoru Úradu nezlučiteľné so smernicou 2012/34. Z tohto dôvodu Úrad navrhuje, aby súd predložil návrh na začatie prejudiciálneho konania Súdnemu dvoru Európskej únie podľa článku 267 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Úrad pre prístup k dopravnej infraštruktúre konštatuje, že existujúca vnútroštátna právna úprava v oblasti súdneho preskúmania rozhodnutí Úradu o súlade vyhlásenia o železnici so zákonom o železničiach podľa piatej časti c.s.p. je v rozpore so smernicou 2012/34 z týchto dôvodov:



- a) od rozhodnutia Najvyššieho správneho súdu došlo k zmene právnej úpravy a judikatúry, čím vznikol dôvod na podanie návrhu na začatie prejudiciálneho konania;
- b) v rozpore s článkom 56 ods. 10 smernice 2012/34 nejde o súdne preskúmanie rozhodnutia orgánu, ale o nové rozhodnutie v tej istej veci;
- c) všeobecné súdy svojimi rozsudkami nahrádzajú rozhodnutia Úradu v rozpore s článkom 55 ods. 1 smernice, podľa ktorého musí byť vytvorený jeden vnútroštátny regulačný orgán sektora železničnej dopravy;
- d) rozhodovacia prax celkovo 86 príslušných všeobecných súdov v Českej republike by nahradila jednotnosť kontroly vykonávanej príslušným orgánom s výhradou prípadného následného preskúmania zo strany súdov, ktoré by rozhodovali o žalobách podaných proti rozhodnutiam tohto orgánu, a výsledkom by bola koexistencia dvoch nekoordinovaných rozhodovacích procesov, čo je jasne v rozpore s cieľom sledovaným článkami 55 a 56 smernice 2012/34;
- e) v dôsledku možnosti uzavrieť súdny zmliev medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry sa úplne vyprázdňuje úloha regulačného orgánu, čo je v úplnom rozpore s účelom smernice 2012/34;
- f) regulačný orgán nemá v občianskoprávných konaniach minimálnu možnosť brániť svoje rozhodnutia, k súdnym rozhodnutiam, ktorými sa nahrádzajú rozhodnutia Úradu, môže dochádzať bez ohľadu na činnosť regulačného orgánu;
- g) nie je splnená ani požiadavka článku 56 ods. 6 smernice 2012/34, podľa ktorého rokovania medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry o výške poplatkov za používanie infraštruktúry majú prebiehať pod dohľadom regulačného orgánu;
- h) občianskoprávne súdy nespĺňajú ani požiadavky článku 56 ods. 2, 11 a 12 a článku 57 ods. 2 smernice 2012/34.

Pokiaľ ide o ostatné podporné informácie, dovoľujeme si odkázať na spis, ktorý sa vám v súčasnosti doručuje.

[omissis] [meno súdneho asistenta, vnútroštátny súd]