



ČESKÁ REPUBLIKA

## ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Marie Žiškové a soudců JUDr. Lenky Kaniové a JUDr. Filipa Dienstbiera v právní věci žalobce: **DPÚK, a. s.**, se sídlem Lumiérů 181/41, Praha 5, zastoupen JUDr. Ilonou Vaněčkovou, advokátkou se sídlem Na Pankráci 404/30a, Praha 4, proti žalovanému: **Ministerstvo vnitra ČR**, se sídlem náměstí Hrdinů 3, Praha 4, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 1. 9. 2010, č. j. MV-74652-13/ODK-2008, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 21. 4. 2015, č. j. 5 A 256/2010 - 209,

**t a k t o :**

- I. Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 21. 4. 2015, č. j. 5 A 256/2010 - 209, **se zrušuje.**
- II. Rozhodnutí žalovaného ze dne 1. 9. 2010, č. j. MV-74652-13/ODK-2008, **se zrušuje** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- III. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení o žalobě a o kasační stížnosti částku 16.922 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám JUDr. Ilony Vaněčkové, advokátky.

### O d ů v o d n ě n í :

#### I. Vymezení věci

[1] Žalobce v roce 2006 provozoval regionální linkovou autobusovou dopravu na území Ústeckého kraje na základě smlouvy o závazku veřejné služby v linkové dopravě (doplňované pozdějšími dodatky), kterou s jeho právním předchůdcem uzavřel Krajský úřad Ústeckého kraje jako dopravní úřad (§ 19 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,

ve znění účinném do účinnosti novely zákonem č. 229/2006 Sb.), a na základě licencí k provozování linkové osobní dopravy.

[2] Dne 31. 1. 2006 krajský úřad žalobci smlouvu o závazku veřejné služby vypověděl, čímž započala běžet tříměsíční výpovědní lhůta. Následně krajský úřad žalobci neproplatil částku za květen 2006, kterou žalobce vyúčtoval v červnu 2006, s tím, že dopravní výkony již nejsou poskytovány v režimu závazku veřejné služby, neboť smlouva již byla vypovězena. Totéž se pak opakovalo s fakturou za červen 2006, předloženou dne 18. 7. 2006.

[3] Dne 26. 7. 2006 oznámil žalobce krajskému úřadu, že u něj nastaly neodvratitelné okolnosti podle § 18 písm. d) zákona o silniční dopravě, a označil konkrétní spoje (v počtu 2135, z toho 2103 v režimu závazku veřejné služby), které k 1. 8. 2006 přeruší. Tohoto dne tak skutečně učinil. Předtím však krajský úřad upozornil, že je připraven v poskytování dopravních služeb pokračovat, pokud krajský úřad učiní kroky k úhradě dlužných částek za květen až červenec 2006.

[4] Dne 4. 8. 2006 krajský úřad zahájil správní řízení směřující k vydání rozhodnutí podle článku 14 odst. 5 Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (dále jen „nařízení“), a zaslal žalobci návrh tohoto rozhodnutí. Žalobce v týž den večer obnovil provoz na všech linkách. Krajský úřad pak rozhodnutím ze dne 7. 8. 2006 výrokem I. uložil žalobci povinnost zachovat na vyjmenovaných linkách provoz do dne 8. 9. 2006. Výrokem II. rozhodl, že o vyrovnání finančního břemene náležejícího žalobci za zachování provozu bude rozhodnuto ve zvláštním správním řízení. Dále výrokem III. tohoto rozhodnutí přiznal žalobci zálohu na vyrovnání finančního břemene ve výši 16.453.000 Kč.

[5] Žalobce následně v období, na které se rozhodnutí vztahovalo, provoz zachoval.

[6] Žalobce napadl samostatnými žalobami obě rozhodnutí – o zachování dopravy i o vyrovnání finančního břemene.

[7] Rozhodnutí o zachování dopravních služeb napadl žalobou ze dne 4. 10. 2010 u Městského soudu v Praze vedenou pod sp. zn. 6 A 218/2010. Usnesením Městského soudu ze dne 29. 10. 2015, v právní moci téhož dnem, bylo však řízení zastaveno, neboť žalobce vzal návrh zpět.

[8] Druhé rozhodnutí – rozhodnutí o vyrovnání finančního břemene ze dne 31. 7. 2008, vydané samostatně dle výše uvedeného výroku II. – je předmětem přezkumu v tomto soudním řízení.

[9] Rozhodnutí o vyrovnání finančního břemene krajský úřad přiznal žalobci vyrovnání finančního břemene za plnění povinnosti zachovat dopravní služby na vymezených linkách a spojích, která mu byla uložena výše uvedeným rozhodnutím úřadu. Výše vyrovnání přiznaná rozhodnutím byla 0 Kč. Současně krajský úřad tímto rozhodnutím žalobci uložil, aby vrátil zálohu na vyrovnání finančního břemene vy výši

16.453.000 Kč přiznanou rozhodnutím o zachování dopravních služeb a následně žalobci poskytnutou.

[10] Žalobcovo odvolání proti tomuto rozhodnutí žalovaný v záhlaví uvedeným rozhodnutím zamítl a napadené rozhodnutí potvrdil.

[11] Proti rozhodnutí žalovaného se žalobce bránil žalobu u Městského soudu v Praze, který ji neshledal důvodnou a napadeným rozsudkem ji zamítl.

## II. Kasační stížnost

[12] Žalobce (dále též „stěžovatel“) napadl rozhodnutí městského soudu kasační stížností, ve které uvedl řadu kasačních námitek. V obecné rovině vytýká žalovanému i soudu formalistický přístup a nesprávné posouzení povahy zálohy přiznané v rozhodnutí o zachování dopravních služeb. Dále nesouhlasí s jejich závěry ohledně vztahu licence k provozování dopravy a závazků veřejné služby.

[13] Stěžovatel své kasační námitky strukturoval do následujících dvanácti bodů:

1. Nesprávný výklad výroku III. rozhodnutí o zachování dopravních služeb a čl. 13 nařízení
2. Nesprávné posouzení existence legitimního očekávání stěžovatele
3. Nesprávný výklad čl. 10 nařízení (výklad pojmu „veškeré dotyčné závazky“)
4. Arbitrární přiřazení nákladů a tržeb výhradně plnění povinností dle § 18 zákona o silniční dopravě
5. Nesprávné posouzení příčinné souvislosti mezi vznikem nákladů a plněnou povinností
6. Přepjatý právní formalismus a nepřípustně extenzivní výklad
7. Porušení základních práv stěžovatele
8. Nerespektování současné judikatury Soudního dvora
9. Nesprávná interpretace zákona o silniční dopravě v ohledu, zda upravuje závazky veřejné služby
10. Nezohlednění nezákonného postupu krajského úřadu
11. Nesprávné posouzení údajné časové tísně pro vydání rozhodnutí o zachování dopravních služeb

## 12. Nesprávné, resp. absentující posouzení otázky podjatosti osob správního úřadu

[14] V důsledku nadměrné délky kasační stížnosti bude soud pro přehlednost stěžovatelovy námitky rekapitulovat jednotlivě vždy v příslušné části odůvodnění.

[15] Žalovaný se ke kasační stížnosti nevyjádřil.

### III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[16] Nejvyšší správní soud přezkoumal rozsudek městského soudu jednak v mezích uplatněných důvodů, jednak z hlediska vad, ke kterým je povinen přihlídnout z úřední povinnosti. Dospěl přitom k závěru, že kasační stížnost je důvodná.

[17] Stěžejní otázkou je, zda stěžovateli náleží náhrada finančního břemene za provozování dopravy od 7. 8. 2006 do 8. 9. 2006 v jiné než nulové výši.

[18] Podle stěžovatele náleží, neboť v tomto období trval závazek veřejné služby na základě licence a navíc povinnost provozovat dopravu mu krajský úřad uložil rozhodnutím o zachování dopravních služeb.

[19] Žalovaný naopak tvrdí, že stěžovateli náhrada finančního břemene nenáleží. Sice mu rozhodnutím o zachování dopravních služeb krajský úřad přikázal dopravu provozovat, avšak tímto rozhodnutím stěžovateli žádné dodatečné náklady nevznikly, neboť stěžovatel měl v rozhodném období povinnost provozovat dopravu již na základě licence, které byl držitelem. Samotnou licenci přitom nelze vnímat jako závazek veřejné služby.

[20] Nejvyšší správní soud dává za pravdu stěžovateli, a to konkrétně jeho druhému argumentu. Náhrada finančního břemene mu náleží, neboť mu krajský úřad poskytovat dopravu rozhodnutím o zachování dopravy nařídil.

[21] Z důvodu značné repetitivnosti stěžovatelovy argumentace nacházející se pod různými oddíly jeho stížnosti soud na jeho strukturu nenavázal. Řada námitek spočívá na stejném argumentačním základě. Soud dle toho odůvodnění strukturoval do čtyř hlavních částí: nejprve se zabýval povahou rozhodnutí o zachování dopravních služeb (část III. A, stěžovatelovy námitky 1, 10 a 11), následně se věnoval otázce vztahu licence a rozhodnutí o zachování dopravních služeb pro účely vypočítání výše finančního břemene (III. B, námitky 2 až 9) a na závěr se vyjádřil k absenci posouzení otázky podjatosti osob správního úřadu (III. C, námitka 12).

[22] Ještě před samotným odůvodněním soud připomíná, že již rozhodoval ve třech řízeních, pramenících ze stejných skutkových okolností. Konkrétně šlo o: (i) rozsudek ze dne 31. 3. 2010, č. j. 8 As 13/2009 – 157, ve kterém se soud zabýval otázkou účastenství stěžovatele v řízení o udělení licence konkurenčnímu dopravci, dále o (ii) rozsudek ze dne 18. 7. 2013, č. j. 1 As 19/2013 – 130, v němž hlavním předmětem přezkumu byly okolnosti výpovědi smlouvy o závazku veřejné služby mezi stěžovatelem a krajským úřadem.

Posledním řízením o kasační stížnosti vyrůstajícím z totožného skutkového základu byl (iii) rozsudek ze dne 26. 6. 2013, č. j. 1 Afs 7/2009 – 753, kterým soud zamítl kasační stížnost stěžovatele v řízení o žalobě proti rozhodnutí o správním deliktu. Toho se stěžovatel dopustil tím, že zneužil svého dominantního postavení na trhu poskytování dopravních služeb, neboť dne 1. 8. 2006 přerušil provoz veřejné linkové autobusové dopravy na území Ústeckého kraje, přičemž tento svůj úmysl oznámil krajskému úřadu teprve dne 26. 7. 2006.

[23] Jelikož všechna tato tři rozhodnutí se v dílčích otázkách s nyní projednávanou věcí překrývají a Nejvyšší správní soud nemá důvod se od v nich vyjádřených závěrů odchýlovat, soud na ně v následujícím odůvodnění bude odkazovat.

### *III. A) K povaze rozhodnutí o zachování dopravních služeb*

[24] První námitkou stěžovatel tvrdí, že rozhodnutím o zachování dopravních služeb krajský úřad výrokem III. stanovil předem částku vyrovnání ve smyslu článku 13 odst. 1 nařízení. Výrokem II. pak rozhodl o vyloučení řízení o *opravě* této částky ve smyslu článku 13 odst. 2 nařízení. Jinými slovy, dle stěžovatele, krajský úřad v rozhodnutí o zachování dopravních služeb dopředu stanovil částku vyrovnání finančního břemene a následně ve vyloučeném řízení zakončeném nyní napadeným rozhodnutím, mohl tuto částku pouze opravit na základě předem stanovených faktorů ve smyslu článku 13 odst. 2 nařízení. Nelze ji však „opravit“ z částky 16.453.000 Kč na nulu.

[25] Podle stěžovatele je rozhodnutí o stanovení výše břemene dle článku 13 odst. 1 nařízení imanentní součástí rozhodnutí o zachování dopravních služeb. Výrok III. stanovující „zálohu“, ani výrok II. vylučující řízení o stanovení částky k samostatnému řízení, nejsou jednoznačné - neobsahují žádný odkaz na aplikované právní předpisy. Proto je namístě je jednak interpretovat ve prospěch stěžovatele, jednak je interpretovat tak, aby rozhodnutí bylo v souladu se zákonem - tj. tak, že rozhodnutí obsahuje povinnou náležitost rozhodnutí o zachování dopravních služeb spočívající ve stanovení výše finančního břemene.

[26] Naopak interpretace žalovaného vnímající v rozhodnutí stanovenou částku jako zálohu možná není. V takovém případě by totiž rozhodnutí krajského úřadu odporovalo nařízení stanovujícímu nutnost stanovit výši finančního břemene předem.

[27] Že krajský úřad rozhodl o věci s konečnou platností, stěžovatel dovozuje i z toho, že výrokem V. rozhodnutí o zachování dopravních služeb zamítl návrh na vydání předběžného opatření ve věci zálohy.

[28] Dle stěžovatele nelze procesní postup krajského úřadu odůvodňovat potřebou akutního řešení situace. Krajský úřad má totiž povinnost zajistit základní dopravní obslužnost svého území, kterou má dle § 19 odst. 3 zákona o silniční dopravě. Tuto povinnost má splnit jediným možným způsobem dle zákona o silniční dopravě – uzavřením smlouvy na veřejné služby. Tuto smlouvu mohl uzavřít se stěžovatelem, který mu dal nabídku akceptující jeho podmínky. Krajský úřad tuto smlouvu ale neuzavřel.

Úmyslným porušením svojí povinnosti nechal dojít situaci až k narušení základní dopravní obslužnosti kraje.

[29] Žalovaný i městský soud v rozhodnutích uvedli, že sice článek 13 nařízení předpokládá společné rozhodnutí ukládající povinnost a vyčíslovací výši vyrovnání finančního břemene, avšak z důvodu časové tísně vyvolané stěžovatelem krajský úřad správně využil možnost dle § 140 odst. 3 zákona č. 500/2004, správního řádu, a za účelem urychlení řízení otázku stanovení výše finančního břemene dle článku 13 odst. 1 nařízení vyloučil k samostatnému řízení.

[30] Nejvyšší správní soud se s určitou korekcí ztotožňuje s názorem žalovaného a městského soudu.

[31] Stěžovatelova námitka spočívá ve zpochybňování zákonnosti rozhodnutí o zachování dopravních služeb. Jednak brojí proti posouzení jeho *obsahu*, jednak zpochybňuje *procesní přípustnost* vyloučení řízení o stanovení výše finančního břemene do samostatného řízení.

[32] Jak výše uvedeno, stěžovatel rozhodnutí o zachování dopravních služeb napadl samostatnou žalobou u městského soudu. Tuto žalobu však vzal zpět a řízení je nyní pravomocně zastaveno. Z toho je zřejmé, že stěžovatel měl možnost se proti rozhodnutí o zachování dopravních služeb bránit. V této obraně úspěšný nebyl, respektive rozhodl se v ní nepokračovat.

[33] Za takové situace je třeba vycházet z presumpce správnosti veřejnoprávních aktů a rozhodnutí o zachování dopravních služeb považovat za zákonné ve všech jeho výrocích.

[34] Z výroku i odůvodnění rozhodnutí o zachování dopravních služeb je zřejmé, že se nejednalo o stanovení výše finančního břemene dle článku 13 odst. 1 nařízení. Naopak, krajský úřad tuto otázku výrokem II. tohoto rozhodnutí výslovně vyloučil k samostatnému správnímu řízení. Výrokem III. pak výslovně nestanovil výši finančního břemene, ale výši *zálohy* na vyrovnání finančního břemene. Stejně jako výrok, jednoznačné je i odůvodnění, v němž krajský úřad uvádí, že „z důvodu *akutního nebezpečí z prodlení a nutnosti rozsáhlého dokazování* neurčuje správní orgán v tomto řízení výši vyrovnání finančního břemene vzniklého zachování provozu na spojích uvedených ve výroku I. tohoto rozhodnutí dle čl. 14 odst. 6 nařízení č. 1191 a ponechává tuto otázku k rozhodnutí v separátním řízení“ (str. 9 rozhodnutí o zachování dopravních služeb). Dále uvádí, že „s ohledem na naléhavou potřebu zajistit obnovení dopravní obslužnosti za situace, kdy účastník řízení tvrdí, že nedisponuje potřebnými finančními prostředky ke splnění svých povinností vyplývajících z platných právních předpisů, však správní orgán přiznal účastníkovi řízení možnost čerpat zálohu na toto vyrovnání finančního břemene ve výroku č. III. rozhodnutí“.

[35] Závěry žalovaného a městského soudu je třeba dílčím způsobem korigovat. Procesní postup zvolený krajským úřadem nepředstavoval vyloučení ze společného řízení k samostatnému řízení dle § 140 odst. 3 správního řádu, ale mezitímní rozhodnutí o části věci dle § 148 odst. 1 písm. a) správního řádu. Je tomu tak proto, že součástí rozhodnutí o zachování dopravních služeb skutečně má být určení výše náhrady finančního břemene dle

článku 13 odst. 1 nařízení. Krajský úřad tak rozhodnutím o zachování dopravních služeb rozhodl nejprve pouze o základu věci (povinnosti poskytovat dopravu) a následně až rozhodnutím o zbytku věci (výše vyrovnání finančního břemene). Uvedené však na věci nic nemění v tom, že stěžovatelovy námitky nelze v tomto řízení uplatňovat. Důležité totiž je, že mezitímní rozhodnutí o zachování dopravních služeb bylo samostatně přezkoumatelné ve správním soudnictví.

[36] Rozhodnutí o zachování dopravy tedy neurčuje výši finančního břemene, ale pouze dává stěžovateli k dispozici určitou zálohu s tím, že výše finančního břemene bude stanovena v samostatném řízení. Rozhodnutí nevyloučilo pouze řízení k opravení již stanovené částky dle článku 13 odst. 2 nařízení, ale výslovně vyloučilo stanovení výše finančního břemene dle článku 14 odst. 6 nařízení, tj. jakékoliv stanovení částky vyrovnání. O opaku nesvědčí ani stěžovatelem uváděné citace z rozhodnutí o zachování dopravních služeb a rozhodnutí městského soudu, které jsou pouze účelově vytrhávány z kontextu.

[37] Rozhodnutí o zachování dopravních služeb tedy bylo přezkoumatelné ve správním soudnictví, nyní je pravomocné a procesními i hmotněprávními námitkami proti němu se Nejvyšší správní soud v tomto řízení zabývat nemůže (srov. § 52 odst. 2 s. ř. s. a § 75 odst. 2 s. ř. s., z judikatury např. rozsudek ze dne 31. 5. 2005, č. j. 1 As 6/2003 - 7). Otázkou správnosti procesního postupu správních orgánů spočívající ve vydání nejdříve mezitímního rozhodnutí a až následně rozhodnutí o zbytku věci, ani správnosti přiznání zálohy, se soud tedy nemůže zabývat v tomto řízení.

[38] V tomto řízení, jehož předmětem přezkumu je pouze rozhodnutí o výši vyrovnání finančního břemene, lze tedy uplatňovat pouze námitky směřující proti tomuto rozhodnutí.

### *III. B) K námitce nesprávného posouzení vztahu licence a rozhodnutí o zachování dopravních služeb*

[39] Další část kasační stížnosti stěžovatel zakládá na úvahách předestírající tuto právní otázku: je krajský úřad povinen dopravnímu podniku hradit finanční břemeno v situaci, kdy mu rozhodnutím nařídil zachování dopravních služeb dle článku 14 odst. 5 nařízení, ač zároveň dopravní podnik byl ve stejném období povinen tyto služby provozovat na základě licence, které byl dobrovolně držitelem?

[40] Podle stěžovatele ano. Tento závěr odůvodňuje především tím, že na základě povinností z licence i z rozhodnutí o zachování dopravních služeb plnil závazek veřejné služby, za což mu náleží náhrada vzniklého finančního břemene. Podle žalovaného a městského soudu ne, neboť rozhodnutím státních orgánů stěžovateli nevznikly žádné dodatečné náklady – licenci držel dobrovolně a rozhodnutí o zachování dopravy mu uložilo povinnost něčeho, čeho byl již na základě licence povinen.

[41] Stěžovatel na podporu svého závěru uvádí dvě hlavní argumentační linie. Za první, povinnosti z licence jsou samy o sobě závazkem veřejné služby. Za druhé, s uložením závazku veřejné služby je spojena náhrada za plnění tohoto závazku.

[42] První linie spočívá v tvrzení, že k podřazení plnění povinnosti dopravce pod plnění závazků veřejné služby postačuje, aby dopravci byla udělena licence na provoz dopravy zahrnuté do rozsahu základní dopravní obslužnosti. Právo na vyrovnání finančního břemene tak vzniká již ze samotné licence, která dopravci stanoví povinnost dopravu ve veřejném zájmu provozovat.

[43] Stěžovatel sám uznává, že tento názor je v rozporu s dosavadní judikaturou správních soudů. Názor správních soudů však považuje za rozporný s evropským nařízením. Licence sama o sobě splňuje definici závazku veřejné služby obsaženou v článku 2 nařízení, neboť se jedná o závazek, který by daný dopravní podnik na základě svých vlastních obchodních zájmů nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek. O tomto závěru svědčí i judikatura Soudního dvora (rozsudek Soudního dvora ze dne 24. 7. 2003, *Altmark*, C-280/00, Recueil, s. I-07747, ECLI:EU:C:2003:415).

[44] Dle druhé argumentační linie stěžovateli náhrada finančního břemene náleží i proto, že své dopravní povinnosti neplnil v souvislosti s licencemi, ale v souvislosti s rozhodnutím o zachování dopravních služeb dle článku 14 odst. 5 nařízení. Pokud mu správní orgány odmítají přiznat finanční břemeno s odůvodněním, že v době rozhodnutí o zachování dopravních služeb byl vlastníkem licence obsahující v sobě povinnost dopravu provozovat, je tento výklad absurdní. V důsledku by totiž nárok na kompenzaci finančního břemene měli dopravci výhradně v případě, že by měli uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby. V ostatních případech by bylo nutné stanovit vždy nulovou výši břemene, neboť při každém provozování dopravy musí mít dopravce licenci a plnit povinnosti z ní plynoucí. Dopravce musí mít vždy licenci i v případě, že správní orgán rozhodne dle článku 14 odst. 5 nařízení o jeho povinnosti zachovat dopravu.

[45] Stěžovatel nesouhlasí s podmínkou, že by musel požádat o zrušení licence, aby se její držba stala nedobrovolnou. Tato podmínka nevyplývá ze zákona a představuje arbitrární formalismus. Sám městský soud v odůvodnění rozhodnutí uvedl, že pokud by stěžovatel o odebrání licence požádal, tato žádost by byla zamítnuta. Krajský úřad by totiž poté neměl komu uložit povinnost zachovat dopravní služby dle článku 14 odst. 5 nařízení, k jejímuž plnění je zapotřebí licence. Podle stěžovatele tedy důležité nemůže být to, zda o odebrání licence dopravce požádal. Žádost o odejmutí na povinnostech nic nemění. Důležité naopak je, že o povinnosti zachovat dopravní služby bylo rozhodnuto proti vůli dopravce. Možnost požádat o odebrání licence je v takovém případě irelevantní.

[46] V této souvislosti stěžovatel upozorňuje na judikaturu Soudního dvora Evropské unie, kterou žalovaný i městský soud nerespektovali. Konkrétně upozorňuje na rozsudek ve věci *CTP - Compagnia Trasporti Pubblici a další* ve kterém Soudní dvůr vyslovil: „Články 4 a 6 nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, ve znění nařízení Rady (EHS) č. 1893/91 ze dne 20. června 1991, musí být vykládány v tom smyslu, že v případě závazků veřejné služby vzniklých před vstupem uvedeného nařízení v platnost je vznik práva na vyrovnání za finanční zátěž, která plyne z plnění takových závazků, podmíněn podáním žádosti o zrušení těchto závazků dotyčným

*podnikem, jakož i rozhodnutím příslušných orgánů o zachování nebo zrušení koncem stanoveného období uvedených závazků. Pokud jde naproti tomu o závazky veřejné služby vzniklé po tomto datu, vznik takového práva na vyrovnání těmto podmínkám nepodléhá.“* (rozsudek Soudního dvora ze dne 3. 4. 2014, CTP - *Compagnia Trasporti Pubblici* a další, C-516/12 a C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220, zvýraznění stěžovatelem).

[47] Stěžovatel ze zvýrazněné věty dovozuje, že podmínka ve formě předchozího požádání o odebrání licencí tomuto rozhodnutí Soudního dvora odporuje. Soudní dvůr totiž dovedl, že tato podmínka platí pouze pro vznik nároku na vyrovnání finančních za závazky veřejné služby vzniklé před vstupem nařízení v platnost. Tím spíše není možné obdobnou podmínku uplatňovat v případě stanovení výše nároku na vyrovnání finančního břemene vzniklého z plnění povinnosti uložené rozhodnutím o zachování dopravních služeb dle článku 14 odst. 5 nařízení.

[48] Pokud by Nejvyšší správní soud nepřisvědčil této argumentaci judikaturou, stěžovatel se domáhá předložení předběžné otázky Soudními dvory.

[49] Navíc, dle stěžovatele je zřejmé, že náklady vznikly v příčinné souvislosti s účinky rozhodnutí o zachování dopravních služeb. Rozhodnutí bylo vydáno v reakci na jeho oznámení, že dopravu už nebude provozovat. Je zřejmé, že bez rozhodnutí o zachování dopravních služeb by stěžovatel dopravu neprovozoval, ač mu to ukládal § 18 zákona o silniční dopravě. V důsledku rozhodnutí ji však opět provozoval. Na této zjevné příčinné souvislosti nic nemůže změnit ani hypotetické tvrzení žalovaného a městského soudu, že pokud by stěžovatel dopravu neprovozoval, dopustil by se tím deliktu dle zákona o silniční dopravě.

[50] Dále stěžovatel uvádí, že rozhodnutím o zachování dopravních služeb, kterým mu byla poskytnuta záloha ve výši 16.453.000 Kč, mu vzniklo legitimní očekávání toho, že konečná výše vyrovnání bude zhruba v této výši. Legitimní očekávání rovněž dovozuje z toho, že předpokládal, že správní orgán vydá zákonné rozhodnutí o zachování dopravních služeb, jehož obligatorní náležitostí dle článku 13 odst. 1 nařízení je stanovení výše finančního břemene. Částku 16.453.000 Kč uvedenou v rozhodnutí o zachování dopravních služeb proto považoval za již stanovené finanční břemeno.

[51] Stěžovatel vysvětluje, že licence si po výpovědi smlouvy na veřejné služby ponechal, neboť je bylo obtížné získat a také z toho důvodu, že s krajským úřadem vedl spor o nároky z licencí. V tomto sporu svůj nárok odůvodňoval tím, že licence byly vydány na dopravu zahrnutou do základní dopravní obslužnosti.

[52] Správní orgány a městský soud stěžovatelovy úvahy odmítly s tím, že pod pojem veškeré dotčené závazky není možné zahrnout povinnosti stěžovatele plynoucí ze samotné licence. Takové povinnosti by bylo možné pod tento pojem zahrnout až v případě, že by dopravní podnik zažádal o odebrání licence a tato žádost by mu byla zamítnuta. V tomto okamžiku by se totiž plnění povinností z licence stalo nedobrovolné, a proto by za něj náležela náhrada finančního břemene. Ohledně povahy licence žalovaný i městský soud uvedli argumentaci dosavadní judikaturou správních soudů.

[53] Námitka stěžovatele je důvodná.

[54] Stěžovatelova první argumentační linie je nesprávná. Její podstatou, tedy že povinnosti z licence jsou samy o sobě závazkem veřejné služby, se Nejvyšší správní soud zabýval v rozsudcích ze dne 31. 3. 2010, č. j. 8 As 13/2009 – 157, ze dne 26. 7. 2013, č. j. 1 Afs 7/2009 – 753, body 71 – 75 a ze dne 18. 7. 2013, č. j. 1 As 19/2013 – 130, body 31 – 36. Obsah argumentace soudu lze reprodukovat následovně.

[55] Zákon o silniční dopravě vymezuje řízení o předmětné licenci v § 10 až § 16, a to včetně obsahových náležitostí žádosti a licence samotné. Žádost o licenci představuje svobodné rozhodnutí žadatele o licenci, který s vědomím podnikatelského rizika chce za podmínek stanovených v licenci provozovat linku osobní dopravy. Licence je pak zákonem koncipována jako povolení, na jehož základě vzniká dopravci právo a povinnost provozovat linkovou osobní dopravu za podmínek specifikovaných v licenci. To ovšem neznamená, že by vlastníku licence automaticky vznikl závazek veřejné služby. Zákon o silniční dopravě závazek veřejné služby upravuje zcela nezávisle na licenci, přičemž jeho vznik výslovně spojuje s písemnou smlouvou, kterou uzavírá krajský úřad s dopravcem za účelem zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje (§ 19 odst. 3). Skutečnost, že zákon o silniční dopravě odlišuje udělení licence a závazek veřejné služby, vyplývá též z § 12 odst. 2 (možnost vázat udělení licence na uzavření smlouvy o závazku veřejné služby) a z § 19 odst. 2 (uzavře-li krajský úřad písemnou smlouvu o závazku veřejné služby s dopravcem, který nemá licenci, zahájí dopravní úřad řízení o udělení licence bez návrhu dopravce). Se samotným udělením licence tak není spojen vznik závazku veřejné služby a právo držitele licence na úhradu prokazatelné ztráty.

[56] Názor stěžovatele je mylný i tehdy, pokud tvrdí, že provozuje síť veřejné linkové dopravy v režimu závazku veřejné služby podle článku 2 nařízení. Předmětné nařízení, jak vyplývá i z jeho názvu, reguluje pouze výšeč vztahů vznikajících v dopravě, a to konkrétně vztahy vyplývající z tzv. veřejné služby. Nelze mít přitom pochybnosti o tom, že dopravní obslužnost určitého území není zajišťována výlučně prostřednictvím veřejné služby, ale i dopravci poskytujícími dopravní služby mimo veřejnou službu (na čistě komerční bázi, jak vyplývá z článku 14 odst. 4 nařízení). Citované nařízení rozeznává dva nástroje, jimiž je veřejná služba v dopravě zajišťována. Za prvé jde o „smlouvu na veřejné služby“, jako dvoustranný úkon mezi orgánem členského státu a příslušným dopravním podnikem (čl. 1 odst. 4 a čl. 14). Za druhé se jedná o „závazek veřejné služby“, který je dopravnímu podniku uložen rozhodnutím orgánu členského státu (čl. 1 odst. 5 a oddíl II až IV). Tyto nástroje přitom nelze směřovat (srov. rozsudek Tribunálu ze dne 16. 3. 2004, *Danske*, T-157/01, Recueil, s. II-00917, ECLI:EU:T:2004:76).

[57] Zákon o silniční dopravě v rozhodném znění upravoval pouze jeden nástroj zajištění veřejné služby v dopravě, a to „smlouvu o závazku veřejné služby“ jako dvoustranný právní úkon mezi dopravcem a krajským úřadem. Ačkoliv název této smlouvy nasvědčuje smísení obou nástrojů uvedených v nařízení, obsahově jí bezpochyby odpovídá pouze „smlouva na veřejné služby“. Nástroj spočívající v jednostranném uložení závazku veřejné služby rozhodnutím dopravního nebo jiného úřadu tedy zákon o silniční dopravě v rozhodné době neobsahoval. K jednostrannému uložení závazku veřejné služby tak mohlo dojít pouze na základě nařízení, a to autoritativním rozhodnutím orgánu

členského státu. Za toto rozhodnutí přitom nelze považovat udělení licence, a to kvůli výše uvedené nezávislosti licence na poskytování veřejných služeb. Kromě toho ze zákona o silniční dopravě vyplývá, že nelze mít uzavřenu a plnit „smlouvu o závazku veřejné služby“ a současně nedisponovat příslušnou licenci: pokud by však licence byla rozhodnutím ukládajícím závazek veřejné služby, docházelo by k nepřípustné kumulaci obou nástrojů zajišťování veřejné služby v dopravě. Uzavírání „smlouvy o závazku veřejné služby“ by se navíc jevilo jako zcela nadbytečné (byl-li již uložen závazek veřejné služby licenci).

[58] Z rozsudku Soudního dvora Evropské unie ve věci *Atmark* nelze vyvozovat závěry, jak to činí stěžovatel. V dotčeném řízení se jednalo o odlišnou vnitrostátní úpravu licencí než v tomto řízení. Německá vnitrostátní úprava obsahovala úpravu různých druhů licencí. Konstrukce některých těchto licencí byla spojena s veřejnými dotacemi (srov. body 11 - 18 a 61 rozsudku). Za takovéto právní úpravy je závazek veřejné služby přímo obsažen v licenci. Česká právní úprava však odlišuje vznik licence na straně jedné a vznik závazku na straně druhé, na základě kterého teprve vzniká nárok na obdržení dotace. Soudní dvůr tak nevyslovil závěr, že by povinnosti dodržovat dobrovolně drženou licenci znamenaly závazek veřejné služby. Naopak, soud uvedl, že „v rozsahu, v němž licence dotčené v původním řízení ukládají závazky veřejné služby a jsou spojeny s dotacemi, které přispívají na financování plnění těchto závazků, podléhá udělení těchto licencí a dotací v zásadě ustanovením nařízení č. 1191/69“ (bod 47).

[59] Stěžovatelem navrhované iniciování řízení o předběžné otázce před Soudním dvorem není na místě, neboť v projednávaném případě jsou splněny podmínky pro uplatnění výjimky z povinnosti Soudnímu dvoru předběžnou otázku předložit. Správný výklad ustanovení o výpočtu dodatečného finančního břemene podle článku 10 odst. 1 nařízení v tomto případě je totiž nepochybný (srov. rozsudek Soudního dvora ze dne 6. 10. 1982 ve věci *Srl. CILFIT a Lanificio di Tabardo SpA v. Ministerstvo zdravotnictví*, 283/81, Recueil s. 3415, ECLI:EU:C:1982:335, bod 16).

[60] Lze tedy uzavřít, že dopravce může poskytovat veřejné služby v dopravě buď na základě „smlouvy na veřejné služby“, již v českých podmínkách odpovídá veřejnoprávní „smlouva o závazku veřejné služby“, nebo na základě autoritativního rozhodnutí o uložení závazku veřejné služby.

[61] Stěžovatel tedy nemůže nárok na nahrazení finančního břemene za poskytování veřejné služby zakládat pouze na tom, že byl držitelem předmětné licence, ke které neměl uzavřenou s krajským úřadem žádnou smlouvu o závazku veřejné služby.

[62] Druhá argumentační linie stěžovatele odůvodňující jeho nárok na vyrovnání finančního břemene je však správná. Rozhodnutí o povinnosti zachovat dopravní služby dle nařízení představuje závazek veřejné služby, se kterým je spojena náhrada za plnění tohoto závazku. Tento závazek přitom nelze směřovat s povinností dodržovat licenci.

[63] Klíčové pro pochopení těchto závěrů je fungování a účel mechanismu upraveného článkem 14 odst. 4 až 6 nařízení. Podle odstavce 4 platí: „Každý podnik, který zamýšlí přerušit dopravní služby poskytované veřejnosti plynule a pravidelně a nespádající do

*systému smluv na veřejné služby nebo závazků veřejné služby, anebo provést v nich podstatné změny, to sdělí příslušným orgánům členského státu nejméně tři měsíce předem. [...]“ Dle odstavce 5 tohoto článku zase platí: „Po obdržení sdělení podle odstavce 4 mohou příslušné orgány trvat na zachování dané služby až po dobu jednoho roku ode dne sdělení a oznámí toto rozhodnutí podnikům nejpozději jeden měsíc před uplynutím platnosti předběžného oznámení. Mohou také podnítit jednání o zřízení nebo úpravě takové služby.“ Dle odstavce 6 zase platí: „Finanční břemena vzniklá dopravním podnikům ze závazků podle odstavce 5 jsou vyrovnávána společnými postupy stanovenými v oddílech II, III a IV.“*

[64] Mechanismus v článku 14 odst. 5 nařízení má fungovat tak, že jestliže dopravní podnik poskytující dopravní služby mimo systém smluv na veřejné služby nebo závazku veřejné služby, tzn. poskytující dopravu čistě komerčně, se chystá své služby přerušit, má povinnost o tomto úmyslu uvědomit příslušný správní orgán, a to nejméně tři měsíce předem. Tato lhůta tří měsíců je poskytnuta správnímu orgánu pro adaptaci na vzniklou situaci tak, aby mohl plnit svoji povinnost spočívající v zajištění základní dopravní obslužnosti jeho území. Dopravní obslužnost dotčených tras správní orgán může zajistit některým z dopravců, a to ať již pouze na základě licence provozované na komerční bázi, nebo uzavřením smlouvy o veřejné službě.

[65] Pro případ, že by se správnímu orgánu dopravní obslužnost takto zajistit nepodařilo, článek 14 odst. 5 nařízení mu dává možnost vydat rozhodnutí o zachování dopravních služeb, kterým dopravnímu podniku, který záměr změnit či přerušit poskytování dopravních služeb oznámil, uloží povinnost pokračovat v poskytování dopravy až po dobu jednoho roku ode dne sdělení záměru. Pokud správní orgán uloží dopravnímu podniku tuto povinnost, poskytne mu za to náhradu finančního břemene dle obecných ustanovení nařízení o náhradě finančních břemen.

[66] Nástroj v článku 14 odst. 5 nařízení je svým účelem konstruován pro období *po* výpovědní lhůtě komerčního provozování služeb – jeho účinek se tak má vztahovat primárně na období, ve kterém už provozování dopravy nebylo kryté povinností provozovat dopravu na základě licence.

[67] Krajský úřad tedy tento nástroj využil nesprávně – jeho účinnost vztáhl již na období, ve kterém běžela výpovědní lhůta z licence, tedy na období, kdy šlo vynucovat povinnosti z licence bez náhrady. Z toho nevhodného užití nástroje pramení problémy a nejasnosti řešené v tomto řízení. Jak však výše uvedeno, je třeba vycházet z presumpce správnosti rozhodnutí o zachování dopravy a předmětem tohoto řízení je tak pouze správnost vypočtení výše náhrady.

[68] V projednávaném případě stěžovatel oznámil úmysl přerušit poskytování dopravních služeb pět dní před jejich skutečným přerušením. Zároveň si dopravní podnik ponechal licenci. Oznámení o úmyslu přerušit dopravu, avšak zároveň ponechání si licence, z které plyne povinnost dopravu provozovat, nedává v souvislosti s úpravou úpravou v českém zákonu o silniční dopravě žádný smysl (stejně tak již citovaný rozsudek č. j. 1 Afs 7/2009 - 753, bod 147). Stěžovatel však takovou cestu zvolil, ať již veden svým podnikatelským úsudkem, či nesprávným výkladem právních předpisů. Tímto postupem

porušil jednak povinnost oznámit přerušení dopravních služeb tři měsíce předem, jednak povinnost provozovat dopravu na základě licence.

[69] Za této situace krajský úřad mohl vynucovat povinnosti plynoucí dopravnímu podniku z licence a zároveň ho vést k odpovědnosti za nedodržení oznamovací povinnosti. Krajský úřad však zvolil řešení jiné – vydal rozhodnutí o zachování dopravních služeb dle článku 14 odst. 5 nařízení. Tento nástroj s nástroji k vymáhání povinností z licence nelze směřovat. Jedná se o dva oddělené nástroje s rozdílným účelem, mechanismem a následkem.

[70] Nástroje vymáhání povinností z komerčně provozované licence jsou zakotvené v zákoně o silniční dopravě. Krajský úřad mohl stěžovateli uložit pokutu za to, že neprovozuje po celou dobu platnosti licence dopravu na lince (§ 35 odst. 2 písm. g) zákona o silniční dopravě]. Při stanovení výše pokuty a kauce se přihlíží k závažnosti, významu a době trvání protiprávního jednání a k rozsahu způsobené škody (§ 36 odst. 2 zákona o silniční dopravě).

[71] Naproti tomu rozhodnutí o zachování dopravních služeb neslouží k vymáhání povinností z licence. Toto rozhodnutí naopak nezávisle na licenci autoritativně ukládá novou povinnost spočívající v závazku veřejné služby. S tímto závazkem je přitom spojena náhrada finančního břemene, které tento závazek přináší.

[72] Tyto dva rozdílné nástroje nelze směřovat, respektive aplikovat každý „napůl“ - tzn. rozhodnutím o zachování dopravních služeb stanovit povinnost veřejné služby avšak při určování výše náhrady vycházet z toho, že povinnost provozovat dopravu vyplývala již z licence. Naopak lze legitimně očekávat, že nástroj bude aplikován celý – nejen co do nařízení povinnosti, ale i co do náhrady finančního břemene z této povinnosti plynoucího.

[73] Tomuto odpovídá i výše popsaná konstrukce veřejných příspěvků na poskytování veřejných služeb v dopravě. Poskytuje-li dopravce služby pouze na základě licence, z veřejných prostředků se na tento provoz nepřispívá. Přistoupí-li ale k licenci něco dalšího (veřejnoprávní smlouva, nebo jednostranně uložený závazek) dopravci náhrada z veřejných prostředků náleží. Přitom ale dopravní podnik licenci i v takových situacích stále má a měl by ji i při zrušení smlouvy nebo uloženého závazku. Přesto se však za povinnosti provozovat dopravu z veřejných prostředků přispívá. Je zřejmé, že v situaci, kdy přistupuje k licenci veřejnoprávní akt zakládající povinnost dopravu provozovat, má se za to, že povinnost nestanoví licence, ale stanoví ji právě tento akt.

[74] V projednávaném případě tak sice stěžovatel měl licenci, avšak krajský úřad vydal rozhodnutí, kterým jednostranně uložil závazek poskytovat dopravu. Nastala tak situace, se kterou je spojena náhrada z veřejných zdrojů – k licenci přibyl veřejnoprávní akt. Tento akt stanovil povinnost provozovat dopravu, za což stěžovateli přiznává náhradu tím vzniklých finančních břemen. Povinnosti plynoucí z licence se pro výpočet této náhrady staly irelevantní.

[75] Způsob určení výše finančního břemene stanoví článek 10 nařízení: „Výše vyrovnání podle článku 6 se v případě závazku provozu nebo přepravy rovná rozdílu mezi snížením

*finančního břemene a snížením příjmů podniku, které by nastalo, pokud by byly veškeré dotyčné závazky nebo jejich část za dané období zrušeny.“*

[76] Negativní formulace výpočtové formule výše břemena nemá sloužit k tomu, aby se zohlednily potenciální již existující závazky z jiných titulů. Formulace výpočtu nabádá ke kontrafaktuální úvaze porovnávající zisk dopravce v situaci s veřejným závazkem se situací bez veřejného závazku. Výpočet vede k určení částky, o kolik „zisk“ dopravce v důsledku plnění uložené povinnosti klesl. Porovnávají se hospodářské poměry dopravce v situaci plnění uloženého dopravního závazku se situací, kdy dopravní podnik předmětné linky neprovozuje. Hledá se tak odpověď na otázku: Jaký vliv mělo provozování předmětných linek na hospodaření podniku v porovnání s tím, kdyby předmětné linky provozovány nebyly? Otázky porušení notifikační povinnosti a předchozího porušení licence nehrají v samostatném mechanismu uloženého závazku dle nařízení žádnou roli. Jedná se o otázky odlišné od a nezávislé na uložení veřejného závazku dle nařízení. Jako takové je není možné brát v úvahu při aplikaci mechanismu článku 14 nařízení.

[77] Zdánlivě může připadat nespravedlivé, že v důsledku porušení povinností má stěžovatel prospěch ze svého protiprávního jednání. Kdyby dodržel předepsanou tříměsíční výpovědní lhůtu pro ukončení poskytování dopravy na základě licence, v předmětném období by poskytoval dopravu, aniž by mu za to byl veřejnými prostředky kompenzován. Tato nespravedlnost je nicméně pouze zdánlivá, neboť to byl krajský úřad, který měl v rámci zákonných mezí volbu nástrojů, jak nastalou situaci řešit. Krajský úřad zvolil postup dle článku 14 odst. 5 nařízení, postup, se kterým je spojená náhrada.

[78] Otázka porušení povinností z licence měla být řešena v řízení o porušení povinností plynoucích z licence dle silničního zákona. Případné pokuty uložené v tomto řízení měly výši vzniklé škody reflektovat.

[79] Situaci by šlo přirovnat ke klasickému smluvnímu vztahu, ve kterém jedna ze stran porušuje smlouvu. Za takové situace druhá strana, která má zájem na urgentním plnění smluvní povinnosti, může buďto pouze vymáhat plnění smlouvy, anebo může z jakýchkoliv důvodů zvolit i cestu jinou, například uzavřít novou smlouvu za jiných smluvních podmínek, u které předpokládá, že druhá smluvní strana bude smlouvu dodržovat. Následně se sice lze domáhat smluvní odpovědnosti této strany z první smlouvy, avšak bez vlivu na smluvní povinnosti obou stran v nové smlouvě. Volba mezi oběma řešeními je přitom na smluvní straně, která smlouvu neporušila. Odlišné volby přitom přinášejí odlišné důsledky.

[80] V důsledku výše uvedeného výkladu soud považuje za vypořádanou i námitku legitimního očekávání.

[81] K iniciování řízení o předběžné otázce dle článku 267 Smlouvy o fungování Evropské Unie není důvod. Výklad unijního práva je jednoznačný – s uložení závazku veřejné služby je spojena náhrada vzniklých finančních břemen. Otázka porušování povinností z licence je samostatná otázka práva vnitrostátního.

### *III. C) K nevypořádání námítky podjatosti osob správního úřadu*

[82] Poslední námitkou stěžovatel městskému soudu vytýká opomenutí žalobní námítky podjatosti všech osob u nalézacího správního orgánu, kterou v bodech 49 – 51 v žalobě namítal.

[83] Tato námitka není důvodná, neboť městský soud se s touto námitkou vypořádal. Stěžovatel v uvedených bodech žaloby správnímu orgánu vytýkal neprovedení důkazu výsledkem svědka, ze kterého dovozoval, že ve věci rozhodovaly vyloučené úřední osoby. Na tuto námitku městský soud odpověděl hned v první části jeho odůvodnění na str. 3 rozsudku, kde výslovně uvedl, že výpověď tohoto svědka by byla nadbytečná, neboť ten měl vypovídat k okolnostem výpovědi smlouvy na veřejné služby. Dále soud uvedl, že hodnocení výpovědi navrhovaného svědka se věnoval již městský i Nejvyšší správní soud v rozhodnutích č. j. 7 Ca 292/2009 - 447, resp. č. j. 1 As 19/2013 - 130, ve kterých dospěly k závěru, že výpověď neprokazuje úmysl krajského úřadu ekonomicky stěžovatele zlikvidovat. Městský soud k tomu dodal, že již vůbec tato výpověď neprokazuje nezákonné ovlivňování úředníků krajského úřadu. Tvrdí-li tedy stěžovatel v kasační stížnosti, že se jeho námitka podjatosti zůstala bez reakce soudu, tvrzení není pravdivé.

### **IV. Závěr a náklady řízení**

[84] Ze shora uvedených důvodů Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že rozsudek městského soudu spočívá na nesprávném posouzení právní otázky, proto jej podle ustanovení § 110 odst. 1 s. ř. s. prvním výrokem tohoto rozsudku pro nezákonnost zrušil; vzhledem k tomu, že Nejvyšší správní soud postupoval podle § 110 odst. 2 s. ř. s., nerozhodl o vrácení věci městskému soudu k dalšímu řízení.

[85] Druhým výrokem tohoto rozsudku Nejvyšší správní soud zrušil v záhlaví označené rozhodnutí žalovaného pro nezákonnost spočívající v nesprávném posouzení právní otázky a věc mu vrátil k dalšímu řízení [§ 109 odst. 4 ve spojení s § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s., za přiměřeného použití 78 odst. 4 s. ř. s.]. K tomuto postupu byl Nejvyšší správní soud oprávněn i bez návrhu stěžovatele (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 1. 2012, č. j. 2 Afs 68/2011 - 212).

[86] Jelikož Nejvyšší správní soud současně se zrušením rozsudku městského soudu postupoval podle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. a zrušil napadené rozhodnutí žalovaného, byl v souladu s § 110 odst. 3 věta druhá s. ř. s. povinen rozhodnout jak o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti, tak i o náhradě nákladů řízení, které předcházelo zrušenému rozhodnutí městského soudu.

[87] Při úvaze o náhradě nákladů řízení se soud řídil § 60 odst. 1 s. ř. s.: jelikož měl stěžovatel ve věci plný úspěch, má právo na náhradu nákladů řízení. Náklady v jeho případě tvoří odměna a hotové výdaje jeho zástupkyně, přičemž výše odměny za jeden úkon právní služby činí 2.100 Kč [§ 7 ve spojení s § 9 odst. 3 písm. f) vyhlášky Ministerstva spravedlnosti č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění do 31. 12. 2012], resp. 3.100 Kč [§ 7 ve spojení s

§ 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu ve znění od 1. 1. 2013]. Soud proto stěžovateli přiznal částku 2.100 Kč za dva úkony právní služby provedený do 31. 12. 2012 spočívající v převzetí a přípravě zastoupení [§ 11 odst. 1 písm. a) advokátního tarifu] a podání ve věci samé – správní žaloby [§ 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu]. Dále soud stěžovateli přiznal částku 3.100 Kč za jeden úkon právní služby provedený po 1. 1. 2013 spočívající v sepsání kasační stížnosti [§ 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu]. Soud v souladu se svou ustálenou praxí stěžovateli nepřiznal odměnu za úkon spočívající v převzetí a přípravě věci v kasačním řízení před Nejvyšším správním soudem, neboť tento úkon zástupkyně stěžovatele provedla již v rámci řízení před městským soudem, kde mu za něj také byla přiznána odměna. Ke třem úkonům právní služby soud připočetl paušální náhradu hotových výdajů zástupkyně stěžovatele ve výši 300 Kč za jeden úkon, tj. celkem částku 900 Kč (§ 13 odst. 3 advokátního tarifu).

[88] Jelikož zástupkyně stěžovatele je plátkyní daně z přidané hodnoty, zvýšil soud v souladu s § 57 odst. 2 s. ř. s. částku odpovídající odměně a náhradě hotových výdajů o částku 1.722 Kč odpovídající 21 % sazbě daně z přidané hodnoty [§ 47 odst. 1 písm. a) zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty].

[89] Další náklady stěžovatele tvoří zaplacené soudní poplatky, a to 2.000 Kč za žalobu proti rozhodnutí správního orgánu [položka 14a bod 2. písm. a) zákona č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích ve znění do 31. 8. 2011] a 5.000 Kč za kasační stížnost (položka 19 zákona o soudních poplatcích v účinném znění).

[90] Celkem tedy stěžovateli náleží náhrada nákladů řízení před správními soudy ve výši 16.922 Kč. Žalovaný neměl ve věci úspěch, a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení.

**P o u č e n í :** Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 2. prosince 2015

JUDr. Marie Žišková  
předsedkyně senátu