



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Milana Taubera, soudce Vadima Hlavatého a soudkyně Pavly Klusáčkové ve věci

žalobce: **České dráhy, a.s., IČO 70994226**
se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, Praha 1

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

za účasti:

- 1) **Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČO 05792291**
se sídlem Sokolovská 100/94, Praha 8
- 2) **Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234**
se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1
- 3) **Středočeský kraj, IČO 70891095**
se sídlem Zborovská 81/11, Praha 5
- 4) **Pardubický kraj, IČO 70892822**
se sídlem Komenského náměstí 125, Pardubice

o žalobě proti rozhodnutí předsedy žalovaného ze dne 1. 2. 2018, č. j. UPDI-279/17-OPEP-SPR/VE,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

Obsah žaloby

1. Žalobou podanou u Městského soudu v Praze se žalobce domáhal zrušení v záhlaví uvedeného rozhodnutí (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo k rozkladu žalobce dle § 152 odst. 6 písm. a) s přihlédnutím k § 152 odst. 5 a § 90 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) zrušeno rozhodnutí žalovaného 13. 10. 2017, č. j. UPDI-1285/17-OPDI-SPR/MM (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“; pozn. na tomto rozhodnutí je uvedeno chybné datum 13. 9. 2017) a řízení bylo zastaveno dle § 66 odst. 1 písm. g) správního řádu, neboť žádost zúčastněné osoby 2) se stala zjevně bezpředmětnou. Prvostupňovým rozhodnutím bylo vyhověno žádosti zúčastněné osoby 2) jakožto provozovatele dráhy o schválení návrhu změny plánu omezení provozování dráhy na měsíc listopad 2017 (dále jen „předmětný plán“).
2. V žalobě žalobce předně uvedl námitku, že byla porušena podmínka nezávislosti rozhodování žalovaného. Dle § 3 odst. 2 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, je žalovaný *při výkonu své působnosti nezávislý, postupuje nestranně a řídí se přitom pouze zákony a jinými právními předpisy*. Toto ustanovení transponuje čl. 55 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU (dále jen „směrnice 2012/34“), dle něhož je *vnitrostátní regulační subjekt pro železniční odvětví [...] samostatným orgánem, který je, pokud jde o organizaci, funkce, hierarchii a rozhodování, právně odlišný od jakéhokoli jiného veřejnoprávního nebo soukromého subjektu a je na něm nezávislý [...] Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu, který se účastní uzavírání smlouvy na veřejné služby*.
3. Žalobce uvedl, že členy rozkladové komise žalovaného jsou mimo jiné zaměstnanci Ministerstva dopravy a Drážního úřadu, čímž byla porušena nezávislost rozhodování žalovaného, neboť oba zmíněné orgány jsou veřejnoprávními subjekty, na nichž má být žalovaný nezávislý. Ministerstvo dopravy je také orgánem, který se podle § 4 odst. 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, účastní uzavírání smlouvy na veřejné služby ve smyslu čl. 55 odst. 1 směrnice 2012/34. Nadto bylo Ministerstvo dopravy účastníkem předmětného řízení. To vše pak zavdává vážné pochybnosti o nezávislosti žalovaného.
4. Dále žalobce nesouhlasil s odůvodněním napadeného rozhodnutí, které zrušilo prvostupňové rozhodnutí a zastavilo řízení s tím, že by žalovaný nestihl vydat rozhodnutí o rozkladu (míněno případné meritorní rozhodnutí) tak, aby nabylo právní moci před 1. 11. 2017. Tento postup je v rozporu s veřejným zájmem na údržbě, opravě a modernizaci dráhy [§ 20 odst. 1 a 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění do

Shodu s prvopisem potvrzuje:

14. 1. 2020 (dále jen „zákon o dráhách“) a rovněž se zájmem provozovatele dráhy, dopravců i objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících.

5. Účastníci řízení před žalovaným se na samotném omezení provozování dráhy shodli, načež byl předmětný plán předložen žalovanému ke schválení. Jestliže žalovaný během řízení o rozkladu zjistil, že by rozhodnutí o rozkladu nebylo včas v právní moci, měl vyzvat účastníky řízení k vyjádření, zda souhlasí s posunutím účinnosti předmětného plánu, a nikoli jej bez dalšího neschválit (zastavit řízení).
6. Konečně žalobce namítal, že součástí prvostupňového rozhodnutí mělo být stanovení podmínky, že se předmětný plán schvaluje pouze v případě, že žalobce (či jiný dopravce) bude reálně schopen zajistit náhradní autobusovou dopravu (dále jen „NAD“) po dobu omezení provozování dráhy, neboť žalobce měl s tímto v minulosti problémy. V souvislosti s tím žalobce žádal, aby soud zrušil také prvostupňové rozhodnutí. S ohledem na to, že soud považuje tento žalobní bod za zcela bezpředmětný (viz níže v části Posouzení žaloby soudem), vypustil obsáhlou argumentaci žalobce (a též žalovaného níže).

Vyjádření žalovaného

7. Žalovaný navrhl žalobu zamítnout. Úvodem akcentoval, že dle § 23b a § 23c zákona o dráhách je nutné předchozí schválení k tomu, aby mohlo dojít k plánovanému omezení provozování dráhy (přípustnost omezení mimo schválený plán stanoví § 23c odst. 3 zákona o dráhách, projednávaný případ však do žádné z výjimek nespadá). Dodal, že zúčastněná osoba 2) postupuje tak, že paralelně dochází k procesu schvalování u žalovaného a projednávání s dopravci, aby stihla projednat výlukový jízdní řád s dopravci (45 dní před omezením provozování dráhy) a obdržela rozhodnutí o omezení provozování dráhy před jeho faktickým zahájením. Na nesprávnost tohoto postupu žalovaný zúčastněnou osobu 2) upozorňoval, není však s to její postup ovlivnit.
8. Žalovaný odmítl tezi žalobce, že nesplňuje podmínku nezávislosti. Členové rozkladové komise do ní byli jmenováni proto, že se jedná o odborníky na problematiku správního a dopravního práva. Žádný z členů rozkladové komise, který je zaměstnancem Ministerstva dopravy, se nikdy nepodílel na jednáních týkajících se smluv na veřejné služby a ani na ně nemohl mít ze své pozice žádný vliv. Všichni členové rozkladové komise jsou přitom povinni zachovávat mlčenlivost a jsou jmenováni jakožto fyzické osoby, nikoli zástupci některého úřadu, jemuž by byli při výkonu funkce člena rozkladové komise zodpovědní. Konkrétně pak žalobce k zaměstnancům Ministerstva dopravy uvedl, že jedna členka rozkladové komise je zaměstnankyní Odboru silniční dopravy, který není kompetentní v železniční dopravě, další dva členové jsou zaměstnanci Odboru legislativy, resp. Odboru personálního / Odboru vnitřní správy, které rovněž nejsou kompetentní k jednání o smlouvách na veřejné služby. Členka rozkladové komise, která je zaměstnankyní Drážního úřadu, se předmětného zasedání ani nezúčastnila. Nutno též dodat, že rozkladová komise je orgánem poradním a předseda žalovaného není povinen se jejím návrhem řídit.
9. Žalovaný k tomu poukázal na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 12. 2004, č. j. 2 As 21/2004-67, a ze dne 30. 1. 2013, č. j. 1 As 89/2010-152, které se týkají tzv. systémové podjatosti (vztah úředníků nadřízeného a podřízeného orgánu), což sice neodpovídá projednávané věci, leč závěr, že nepostačuje pouhá skutečnost zaměstnaneckého poměru k územnímu samosprávnému celku, ale podezření na podjatost musí vyplynout z dalších skutečností, lze *mutatis mutandis* aplikovat i na projednávanou

Shodu s prvopisem potvrzuje:

věc. Žalovaný také upozornil, že nepostačuje existence poměru k věci, je nutné shledat též zájem na výsledku řízení (viz § 14 odst. 1 správního řádu a VEDRAL, Josef. *Správní řád: komentář*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012).

10. Žalovaný odmítl tezi žalobce, že by bylo možné posunout účinnost plánu a provést plánované opravy v jiném termínu. Opravy jsou plánovány mnoho měsíců dopředu a přesun celkem 54 plánovaných akcí v celém rozsahu není kapacitně možný, neboť by došlo k rozkladu plánu oprav na tyto akce navazujících a tím ke zmaření značných finančních investic a úsilí vloženého do plánování.
11. Žalovaný podotkl, že žalobce podal svůj rozklad 23. 10. 2017, tedy 7 dní před tím, než mělo dojít k zahájení omezení provozování dráhy. Je zcela nemyslitelné, že by s ohledem na procesní lhůty bylo možné stihnout vyrozumět účastníky o podaném rozkladu, uložit jim lhůtu k vyjádření, provést řízení o rozkladu a vydat o něm rozhodnutí tak, aby nabylo právní moci před 1. 11. 2017, nebo v průběhu listopadu 2017, a to zejména s ohledem na doručování do ciziny, které ve správním řízení způsobovalo nejdelší časové prodlevy.
12. Žalovaný se konečně vyjádřil k tomu, že v rozhodnutí o schválení omezení provozování dráhy nemůže dle zákona o dráhách, ve znění od 1. 4. 2017, ukládat žádné podmínky. Návazně na to poznamenal, že nevypořádání rozkladové námitky, že prvostupňové rozhodnutí porušilo veřejný zájem na zajištění přepravních potřeb veřejnosti (a též nevypořádání jiných námitek týkajících se merita věci), není vadou rozhodnutí, jelikož napadené rozhodnutí se nezabývá meritem věci, nýbrž výhradně důvody, pro které bylo nutné řízení zastavit. Další úvahy žalovaného jsou tedy jen *obiter dictum*.
13. V doplnění vyjádření žalovaný popsal, jakým způsobem stanovil v řízení okruh účastníků, tj. na základě toho, že žalobci a jiným účastníkům byla na předmětných omezovaných částech dráhy přidělena kapacita a při rozhodování o dopadech změn (omezení dráhy) na jednotlivé dopravce jsou tito dopravci přímo dotčeni na svých právech. Žalovaný tedy vyšel z eurokonformního výkladu § 27 správního řádu při zohlednění čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34, ve znění před novelou provedenou Směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370, dle něhož mají být všechny zúčastněné strany součástí regulačního procesu.
14. K žalobcem sugerované podjatosti rozkladové komise žalovaný podotkl, že stejným způsobem žalobce argumentoval v řízení vedeném Městským soudem v Praze pod sp. zn. 6 A 234/2017 (rozsudek ze dne 13. 12. 2018, č. j. 6 A 234/2017-145, potvrzený rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 4. 2019, č. j. 9 As 19/2019-6). Rozkladová komise měla v obou případech stejné složení a správní soudy této žalobní námitce nepřisvědčily.

Jednání před soudem

15. Při jednání dne 23. 7. 2021 žalobce i žalovaný setrvali na svých procesních stanoviscích a stručně shrnuli svou argumentaci. Žalovaný zdůraznil, že jeho rozhodnutí je konstitutivní a musí být vydáno před zahájením omezení provozování dráhy.

Posouzení žaloby soudem

16. Soud přezkoumal napadené rozhodnutí, včetně řízení, jež jeho vydání předcházelo, v mezích žalobních bodů, jimiž je vázán, vycházeje přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodnutí správního orgánu [§ 75 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“)]. Po posouzení věci dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Shodu s prvopisem potvrzuje:

17. Podle § 66 odst. 1 písm. g) správního řádu *řízení o žádosti správní orgán usnesením zastaví, jestliže žádost se stala zjevně bezpředmětnou.*
18. Soud úvodem zdůrazňuje, že předmětem soudního přezkumu je procesní rozhodnutí a soud může zohlednit pouze ty žalobní námitky, které zpochybňují splnění podmínek pro zastavení řízení dle § 66 odst. 1 písm. g) správního řádu (a pro související zrušení prvostupňového rozhodnutí). Jestliže se tedy žalobce domáhá toho, aby soud zhodnotil, zda součástí prvostupňového rozhodnutí mělo být stanovení podmínky reálné možnosti žalobce (jiného dopravce) zajistit NAD, pak je tato žalobní námitka mimoběžná.
19. Žalovaný se sice věcně vyjádřil k tomu, proč takovou podmínku v prvostupňovém rozhodnutí stanovit nelze, leč tyto úvahy jsou irelevantní. Soud konstatuje, že v napadeném rozhodnutí nelze stanovit podmínku již proto, že se jedná o procesní rozhodnutí o zastavení řízení. Co se týče možnosti stanovit podmínky v prvostupňovém rozhodnutí, soud pokládá příslušnou část odůvodnění napadeného rozhodnutí za hypotetické úvahy žalovaného (následující až po části odůvodnění zabývající se zastavením řízení a zrušením prvostupňového rozhodnutí a uvozené slovy „*Nad výše uvedené*“), které jsou nadbytečné (věcný přezkum prvostupňového rozhodnutí už v daném případě neměl žádný význam) a které nemají dopad na výrok napadeného rozhodnutí. Podstatná je tedy výhradně ta část odůvodnění napadeného rozhodnutí týkající se zastavení řízení, potažmo zrušení prvostupňového rozhodnutí.
20. Nutno dodat, že i kdyby soud napadené rozhodnutí rušil, nevyjadřoval by se k obsahu potenciálního budoucího meritorního rozhodnutí, čehož se patrně snaží domoci žalobce. V případě zrušení procesního rozhodnutí nemůže soud zavázat správní orgán k vydání meritorního rozhodnutí o určitém obsahu, tj. obecně vzato nemůže vyslovit závazný hmotněprávní názor. Takový postup by šel mimo rozsah přezkumu napadeného rozhodnutí, poněvadž jak soud uvedl výše, věcné úvahy žalobce o stanovení podmínek meritorního rozhodnutí jsou nerozhodné a nadbytečné.
21. Soud neshledal důvodnou žalobní námitku zpochybňující nezávislost žalovaného. Soud se plně ztotožňuje s názorem Městského soudu v Praze vyjádřeným v rozsudku ze dne 13. 12. 2018, č. j. 6 A 234/2017-145, cit. „[v] poslední žalobní námitce žalobce namítá podjatost některých členů rozkladové komise z jejich důvodu zaměstnání (výkonu funkce) v jiných orgánech státní správy. Soud ani této námitce nepřisvědčil – žalobce nikde v žalobě neuvádí konkrétní skutečnosti, které by mohly zavadovat důvod podjatosti z takového vztahu k tomuto rozhodování u konkrétní osoby konkrétním způsobem (tedy zda se tato osoba účastnila nějakého rozhodování u svého zaměstnavatele, které by přímo mohlo mít vliv na její možnou podjatost a v čem by taková podjatost měla konkrétně spočívat). Je pravděpodobné, že členové rozkladové komise vykonávají tuto činnost jako činnost doplňkovou ke svým hlavním zaměstnáním, a že vzhledem k odbornosti otázek, které žalovaný řeší, se bude jednat o osoby, které se touto problematikou profesně zabývají. Žalobce v žalobě neuvádí žádnou konkrétní skutečnost, která by mohla případné podjatosti těchto osob nasvědčovat. Skutečnost, že tři členové rozkladové komise jsou zaměstnanci ministerstva dopravy, sama o sobě takovou skutečností není, stejně jako působení u drážního úřadu další členky rozkladové komise (zákon č. 320/2016 Sb. žádnou inkompatibilitu funkcí v tomto směru nestanoví). Pokud se státní orgány, jejichž jsou tito členové rozkladové komise, podílejí obecně na rozhodování v oblastech, které jim vymezuje zákonná kompetence a které se mohou dotýkat podnikání žalobce, pak to ještě nemůže znamenat, že by tyto osoby jako zaměstnanci těchto státních orgánů bez dalšího splňovaly důvodně možnou pochybnost o své nepodjatosti. Samostatnost a nezávislost v rozhodování je u

Shodu s prvopisem potvrzuje:

těchto členů komise koncipována zákonem (správním řádem) a skutečnost, že jsou zaměstnanci jiných orgánů státní správy tak bez dalšího neznamená, že tito členové budou své povinnosti porušovat. Zákon č. 320/2016 Sb. pak žádnou inkompatibilitu výkonu funkce v tomto směru nepředpokládá, proto bez konkrétních skutečností, které by mohly podjatosti nasvědčovat (které žalobce neuváděl ani v žalobě) soud dospěl k závěru, že se o žádnou vadu řízení nejedná.“.

22. Tento názor následně aproboval rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 4. 2019, č. j. 9 As 19/2019-6, cit. „[ž]alovaný má pravdu v tom, že z citovaných ustanovení neplyne, že by každý jednotlivec, který se podílí na rozhodování žalovaného, musel mít úplnou nezávislost v té podobě, jaká je požadována typicky po soudcích. Právě stěžovatelkou zdůrazňovaný čl. 55 odst. 1 směrnice 2012/34 konkrétně stanoví, na jaké aspekty nezávislosti a nestrannosti je třeba klást v případě tohoto konkrétního úřadu důraz: je to jeho samostatnost, jeho odlišnost od jiných subjektů, pokud jde o organizaci, funkce, hierarchii a rozhodování, dále jeho funkční nezávislost a také nezávislost, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování. Ani podle názoru NSS nelze z těchto požadavků dovodit, že by členové rozkladové komise nemohli být současně zaměstnanci Ministerstva dopravy či Drážního úřadu, neboť taková neslučitelnost funkcí zde není výslovně stanovena (naopak vůči předsedovi žalovaného je výslovně zakotvena v § 4 odst. 2 zákona o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře), ani nevyplyvá z požadavků, které byly právě vyjmenovány“, načež je akcentována poradní povaha rozkladové komise, cit. „[j]e totiž třeba zdůraznit povahu rozkladové komise a jejího rozhodování. Již v rozsudku ze dne 21. 10. 2004, č. j. 2 A 11/2002 - 227, č. 463/2005 Sb. NSS, NSS zdůraznil, že rozkladová komise je toliko poradním orgánem a vedoucí ústředního orgánu státní správy není jejím návrhem vázán; rozhodující je proto jeho vlastní stanovisko, jež musí být v odůvodnění rozhodnutí náležitě uvedeno. I samotný správní řád v § 152 odst. 3 zdůrazňuje, že klíčová je neprovázanost většiny členů rozkladové komise se samotným orgánem, jehož prvostupňová rozhodnutí posuzuje, nikoli nutně neprovázanost s dalšími subjekty“, a je uzavřeno, že [p]odle názoru soudu však samotný fakt zaměstnaneckého poměru k Ministerstvu dopravy či k Drážnímu úřadu není důvodem diskvalifikace z členství v rozkladové komisi žalovaného. Stěžovatelka zdůrazňuje, že Ministerstvo dopravy plní funkci zakladatele SŽDC, zároveň je objednatelem veřejných služeb v celostátní přepravě cestujících, a je tedy velmi významnou entitou s rozhodujícím vlivem na podobu a průběh hospodářské soutěže na relevantních trzích podle zákona o dráhách. Členství zaměstnanců Ministerstva dopravy či Drážního úřadu v rozkladové komisi žalovaného proto označuje za vyloučené, neboť by ohrožovalo jeho nezávislost. K tomu NSS připomíná, že ve všech těchto rolích má být i Ministerstvo dopravy (stejně jako Drážní úřad a samotný žalovaný) nestranné, tedy nemá zejména sloužit zájmům jednoho konkrétního dopravce a zvýhodňovat jej. Funkce zakladatele SŽDC či objednatele služeb v celostátní přepravě cestujících sama o sobě nemůže mít na nezávislost a nestrannost všech zaměstnanců tohoto ministerstva takový vliv, který by je paušálně vylučoval z možnosti působit v rozkladové komisi žalovaného.“.
23. Soud neshledal žádný důvod, aby se odchýlil od výše uvedených závěrů obou citovaných rozsudků, které v úplnosti vyvrací argumentaci žalobce. Není přitom rozhodné, že v projednávané věci žalobce explicitně nehovoří o podjatosti členů rozkladové komise, nýbrž o nezávislosti rozhodování žalovaného, ve svém důsledku se totiž jedná o totéž. Uvedené závěry jsou tak plně aplikovatelné i na projednávanou věc.
24. Co se týče otázky bezpředmětnosti žádosti, tu je nutno vnímat jako stav, kdy jakýmkoli rozhodnutím o žádosti, ať už kladným, nebo záporným, nedojde k žádné změně v právním postavení žadatele (viz rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30. 3. 2010, č. j. 10 Ca

Shodu s prvopisem potvrzuje:

15/2009-49; obdobně rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 21. 11. 2013, č. j. 30 A 94/2012-41).

25. Soud přitakává názoru žalovaného (str. 4 napadeného rozhodnutí), že zákon o dráhách nepřipouští dodatečné schválení omezení provozování dráhy dle § 23b odst. 1 písm. a) či b) tohoto zákona. Ostatně to nezpochybňuje ani žalobce, který v žalobě hovoří o možném posunutí účinnosti předmětného plánu, nikoli o jeho zpětném schvalování žalovaným.
26. Soud zdůrazňuje, že se v daném případě jednalo o řízení zahájené na žádost ve smyslu § 44 a násl. správního řádu. Žadatel – zúčastněná osoba 2) je přitom tím, kdo vymezuje předmět řízení a s tímto též disponuje, přičemž správní orgán – žalovaný je rozsahem podané žádosti vázán (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 1. 2013, č. j. 4 Ads 108/2012-31, č. 2815/2013 Sb. NSS). Ke změně okolností žádosti v průběhu správního řízení ve fázi řízení o oprávněném prostředku pak Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 16. 8. 2018, č. j. 1 As 165/2018-40, podotkl, cit. „[n]eznamená to ovšem, že by odvolací (rozkladový) orgán měl (či dokonce musel) zjišťovat nové skutkové okolnosti, které se vztahují k období zcela odlišnému od toho, pro něž žádá účastník řízení udělení licence, byť jde o období aktuální v době rozhodování odvolacího (rozkladového) správního orgánu.“. Soud tudíž uzavírá, že žalovaný neměl povinnost pokusit se transformovat žádost (posunout účinnost předmětného plánu) tím, že by vyzýval, či snad dokonce přesvědčoval zúčastněnou osobu 2) ke změně její žádosti; stran proveditelnosti takového posunu účinnosti před zahájením omezení dráhy, popř. ještě v inkriminovaném období viz níže.
27. Žalobcovo tvrzení, že by se začátek účinnosti předmětného plánu posunul „o pár dní“ soud považuje za nekonkrétní, nepodložené a nesprávné. Vezme-li soud v úvahu, že žalobcův rozklad byl podán 7 dní před prvním dnem, kdy mělo dojít k některým omezením provozování dráhy, že řízení mělo 35 účastníků, a to i ze Slovenska a Polska, a že se jednalo o 54 omezení v průběhu listopadu 2017, nelze na základě tohoto procesního stavu než dospět k závěru, že nebylo reálně uskutečnitelné posunout účinnost předmětného plánu o několik dní. Naopak lze důvodně předpokládat, že by věcné rozhodnutí o rozkladu nebylo vydáno (a nenabylo by právní moci) do konce listopadu 2017, ale až o několik měsíců později.
28. Žalobce též zcela přehlíží, že i posunutí účinnosti o několik dnů by mohlo, vzhledem k celkovému počtu omezení, zasáhnout do účinnosti nikoli nezanedbatelného množství omezení, která nadto mohou být na sobě závislá, a zmaření některého z nich může vyvolat řetězový efekt zmaření dalších omezení. Sám žalobce na str. 9 žaloby podtrhává, že „[p]říprava na omezení provozování dráhy je ze strany jejího provozovatele, ale i dopravců a objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících poměrně náročnou činností“. V rozporu s tímto tvrzením se však v tomto žalobním bodě snaží vyvolat dojem, že úprava harmonogramu je snadnou, rychlou a bezrizikovou záležitostí.
29. Soud je naopak přesvědčen, že při potenciálním posunutí účinnosti předmětného plánu by s ohledem na výše uvedenou procesní situaci (počet účastníků, množství omezení, zahraniční prvek) a z ní vyplývající třebas i několika měsíční posun účinnosti (a také s ohledem na případná další budoucí plánovaná omezení dráhy, která by začala s předmětnými, posunutými omezeními časově, či jinak kolidovat), byla před účastníky řízení naprosto odlišná situace, než byla v době podání žádosti. Za těchto okolností se lze oprávněně domnívat, že účastníci, či přímo žadatel – zúčastněná osoba 2), by na schválení předmětného plánu již neměli zájem. Možno dodat, že soudu není známo, že by

Shodu s prvopisem potvrzuje:

zúčastněná osoba 2), která byla napadeným rozhodnutím dotčena na svých právech a zájmech nejintenzivněji, proti němu podala správní žalobu.

30. Na základě výše uvedeného tedy soud dává za pravdu žalovanému a žalobní námitku, že měl žalovaný dál vést řízení a odložit účinnost předmětného plánu, shledává nedůvodnou.

Závěr

31. Soud tedy neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
32. Protože žalobce nebyl ve sporu úspěšný a žalovanému žádné účelně vynaložené náklady v řízení nevznikly, soud ve druhém výroku rozsudku v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s. rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.
33. Soud konečně rozhodl tak, že zúčastněným osobám nepřiznal právo na náhradu nákladů řízení, neboť žádné z nich neuložil plnění žádných povinností, ani neshledal důvody zvláštního zřetele hodné (§ 60 odst. 5 s. ř. s. *a contrario*).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

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

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

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

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

Praha 23. července 2021

Milan Tauber
předseda senátu

z důvodu nepřítomnosti předsedy senátu
podepsal písemné vyhotovení rozhodnutí v souladu
s § 54 odst. 2 věta druhá s. ř. s. člen senátu Vadim Hlavatý, v.r.

Shodu s prvopisem potvrzuje: