



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Slavomíra Nováka a soudkyň Mgr. Jany Jurečkové a Mgr. Andrey Veselé ve věci

žalobkyně:

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

proti

žalovanému:

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

osoby zúčastněná na řízení
1):

Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234
sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Středočeský kraj

2): sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

3): **Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČO: 05792291**
sídlem Sokolovská 100/94, Karlín, 186 00 Praha 8

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 31. 1. 2018, č. j. UPDI-2364/18-OPEP-SPR/VE,

takto:

I. Žaloba se zamítá.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I.

Základ sporu

1. Žalobkyně se domáhá zrušení rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 31. 1. 2018, č. j. UPDI-264/18-OPEP-SPR/VE, sp. zn. UPDI-OPD0030/17 (dále jen „*napadené rozhodnutí*“), kterým byl zamítnut rozklad a potvrzeno rozhodnutí žalovaného ze dne 29. 9. 2017, č. j. UPDI-1253/17-OPDI-SPR/MM (dále jen „*prvostupňové rozhodnutí*“), jímž žalovaný zamítl žádost osoby zúčastněné na řízení 1) (provozovatele dráhy) o schválení návrhu změny plánu omezení provozování dráhy ve smyslu § 23b a § 23c zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v rozhodném znění (dále jen „*zákon o drahách*“), v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou, a to po dobu 273 dní nepřetržitě od 8:00 hod. dne 1. 10. 2017 do 18:00 hod. dne 30. 6. 2018.

II.

Obsah žaloby a vyjádření žalovaného

2. V **prvním žalobním bodu** žalobkyně zpochybnila nezávislost žalovaného, jak ji upravuje § 3 odst. 2 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, které vychází z ustanovení článku 55 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „*směrnice 2012/34/EU*“). Závislost žalovaného na Ministerstvu dopravy a Drážním úřadě dovozuje žalobkyně na základě skutečnosti, že někteří členové rozkladové komise žalovaného jsou zaměstnanci jmenovaných úřadů. Konkrétně se jedná o Ing. J. K., Mgr. I. P., Mgr. P. V. a Mgr. M. V.
3. Ve **druhém žalobním bodu** žalobkyně namítala, že stav, kdy trať nebude možné pojíždět původní rychlostí a tak dosáhnout jízdní doby předpokládané jízdním řádem, představuje legitimní důvod k omezení jejího provozu podle § 23b odst. 1 písm. a) zákona o drahách. Dopravce nemůže nést odpovědnost za negativní důsledky takového stavu od okamžiku, kdy byl zjištěn, neboť okamžik zjištění nutnosti opravy dráhy a faktického okamžiku zahájení prací se z logiky věci nemohou shodovat. Stav, kdy je provozování dráhy fakticky omezeno z důvodu jejího havarijního stavu, ale formálně dle žalovaného omezeno být nemůže, je pro dopravce nepřijatelný, neboť by za této situace nemohl ani zavést náhradní autobusovou dopravu, protože by neměl nárok na proplacení vícenákladů vzniklých jejím zavedením podle § 36 odst. 2 zákona o drahách, jelikož by se nejednalo o omezení podle plánu dle § 23b odst. 3 zákona o drahách. Úvaha žalovaného v napadeném rozhodnutí, že činnostmi podle § 23b odst. 1 písm. a) zákona o drahách se míní činnosti fyzicky a fakticky omezující používání dráhy (typicky práce a jiné činnosti prováděné na tělese dráhy nebo v jejím obvodu) tak dle žalobkyně neposkytuje alternativu, která by byla slučitelná se správním řádem. Dopravce takové stanovisko nutí pokračovat v provozování drážní dopravy s negativními důsledky zpoždění a ztráty navazujících spojů a tedy odporuje veřejnému a souvisejícímu oprávněnému zájmu dopravce a stojí v rozporu s § 2 odst. 3 a 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*správní řád*“). Druhá varianta, kterou napadené rozhodnutí poskytuje, nutí dopravce zavést náhradní autobusovou dopravu na vlastní náklady, které mu provozovatel dráhy není podle § 36

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

odst. 2 zákona o drahách povinen uhradit pouze z důvodu absence formálního schválení plánu omezení provozování dráhy. Žalovaný tak v napadeném rozhodnutí dostatečně nezohlednil oprávněný zájem dopravce.

4. Ve **třetím žalobním bodu** žalobkyně namítala, že účel § 23b a § 23c zákona o drahách spočívá v omezení možné libovůle provozovatele dráhy (coby přirozeného monopolisty) a zneužití jeho postavení vůči dopravcům tím, že omezí provozování dráhy na dobu nikoliv nezbytně nutnou nebo v nikoliv nezbytném rozsahu. To v daném případě nenastalo. Smlouva o provozování drážní dopravy podle § 24a odst. 1 písm. d) zákona o drahách je soukromoprávním jednáním a § 23b a § 23c zákona o drahách neomezuje smluvní strany smlouvy, pokud chtějí co nejefektivněji splnit svou povinnost uspokojující veřejný zájem. Uvedená ustanovení nelze vykládat ani tak, že by smluvní strany nutila poskytovat užívání dráhy a akceptovat je za podmínek, které v kritické míře snižují plynulost nebo bezpečné užívání dráhy. Došlo k projednání návrhu plánu omezení provozování dráhy podle § 23b odst. 4 zákona o drahách a dopravce s ním souhlasí a dospělo se k dohodě, načež provozovatel dráhy zahájil činnosti spojené s údržbou a opravou dráhy, odůvodňující postup podle § 23b odst. 1 písm. a) zákona o drahách.
5. Ve **čtvrtém žalobním bodu** žalobkyně namítala, že v důsledku napadeného rozhodnutí nemůže splnit svou povinnost určenou k ochraně veřejného zájmu dle § 36 odst. 1 písm. a) a b) zákona o drahách (povinnost přepravit každého, kdo má uzavřenou přepravní smlouvu, podle předem vyhlášeného jízdního řádu, tarifu a smluvních podmínek), a dále, že v důsledku vydání napadeného rozhodnutí žalobkyně nebude mít nárok na kompenzace za provoz náhradní dopravy ve smyslu § 36 odst. 2 zákona o drahách. Tato kompenzace totiž náleží pouze za náhradní dopravu zavedenou v důsledku omezení provozování dráhy plánovaného podle § 23b odst. 3 zákona o drahách. Dochází též k nedodržení jízdního řádu a tím k nezajištění veřejné dopravní obslužnosti (zpomalení jízdy, narušení přestupních vazeb), tedy k narušení veřejného zájmu.
6. **Žalovaný** ve svém vyjádření navrhl žalobu jako nedůvodnou zamítnout.
7. **K prvnímu žalobnímu bodu** uvedl, že uvedení členové rozkladové komise byli jmenováni do rozkladové komise žalovaného proto, že se jedná o odborníky na problematiku správního práva a práva dopravního. Žádný z uvedených členů rozkladové komise, kteří jsou zaměstnanci ministerstva, se nikdy nepodílel na jednáních týkajících se smlouvy o veřejných službách a ze své pozice ani není způsobilý mít jakýkoliv vliv na předmětné vyjednávání. Všichni členové rozkladové komise jsou povinni zachovávat mlčenlivost o skutečnostech, o kterých se dozvěděli v souvislosti s výkonem funkce člena rozkladové komise. Žalobkyně *a priori* předpokládá, že všichni jí uvedení členové tuto svou povinnost porušují, avšak na podporu svých tvrzení nepodává žádný důkaz, kterým by svá obvinění vůči zmíněným odborníkům prokázala. Skutečnost, že někteří členové rozkladové komise jsou zaměstnanci ministerstva, nemá vliv na jejich právní názor týkající se výkladu předmětných ustanovení zákona o drahách. Členové rozkladové komise jsou jmenováni jakožto fyzické osoby a nikoliv jako zástupci ministerstva a z výkonu své funkce člena rozkladové komise mu nejsou odpovědní. Ministerstvo nemá a ani nemůže mít na výkon funkce člena rozkladové komise absolutně žádný vliv, jedná se čistě o soukromou záležitost členů rozkladové komise. Skutečnost, že jsou uvedené osoby členy poradního orgánu žalovaného, nelze považovat za funkční či jakoukoliv jinou závislost žalovaného na jakémkoliv jiném orgánu státní správy. Rozkladová komise je současně orgánem poradním a předseda žalovaného není povinen se jejím návrhem řídit. V případě členství

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

v rozkladové komisi se pak jedná o činnost ve smyslu § 81 odst. 2 věta druhá zákona č. 234/2014 Sb., o státní službě, na kterou se nevztahuje povinnost předchozího souhlasu služebního orgánu. Vzhledem k tomu, že členství v rozkladové komisi žalovaného není součástí výkonu státní služby, nemůže ani ministerstvo, ani Drážní úřad, ovlivňovat výkon této funkce.

8. **Ke druhému žalobnímu bodu** žalovaný uvedl, že po něm žalobkyně fakticky požaduje, aby schválil žádost provozovatele dráhy o omezení provozování dráhy, čímž by se z uzavření tratě v důsledku zjištění havarijního stavu způsobeného zanedbanou údržbou stalo plánované omezení provozování dráhy ve smyslu § 23b odst. 3 zákona o drahách. Provozovatel dráhy by pak musel dopravci nahradit vícenáklady vzniklé dopravci zavedením náhradní autobusové dopravy, jak to předpokládá § 36 odst. 2 zákona o drahách. Toto navrhované řešení by vyžadovalo, aby žalovaný rozhodl zcela mimo intence zákonného rámce a úplně opomenul skutečnost, že nebyly splněny zákonné požadavky týkající se institutu omezení provozování dráhy, zejména, že provozovatel dráhy je oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodu provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy, neboť provozovatel dráhy požadoval povolit omezení provozování dráhy na dobu 273 dní od 1. 10. 2017 do 30. 6. 2018 s odůvodněním, že během této doby musí být zpracována projektová dokumentace, vyhlášena výběrová řízení na materiál a zhotovitele této stavby. To zjevně odporuje podmínkám zákona o drahách, který určuje jako veřejný zájem nepřerušené provozování dráhy a jeho omezení jako výjimečný stav, který nesmí trvat nepřiměřeně dlouho. Požadovaný postup je nadto u dráhy poměrně výjimečný, neboť zejména na páteřních tratích by omezení provozu dráhy na dobu vypracování dokumentace a vyřešení výběrových řízení bylo i na několik let. Žalovaný v této souvislosti nesouhlasí s interpretací žalobkyně, že příprava projektové dokumentace a výběrová řízení jsou činnostmi spojenými s údržbou dráhy v tom smyslu, že je kvůli nim možné omezit provozování dráhy, i když se na tělese dráhy samotné žádné práce nekonají. Takový výklad by vedl k tomu, že by většina drah byla omezena měsíce či roky předtím, než by se na tělese dráhy začaly fyzicky provádět práce, které nejsou slučitelné s provozováním dráhy, a to v závislosti na tom, jak složité by bylo připravit projektovou dokumentaci a provést výběrová řízení na zhotovitele či materiál.
9. Žalovaný dále uvedl, že výše uvedené vývody jsou ve vztahu k již provedenému nezákonnému omezení provozování dráhy, které proběhlo na předmětném úseku od 1. října 2017 a je plánováno až do 30. června 2018, irelevantní. Díkce zákona připouští provést pouze omezení, které je plánováno, případně které vzniklo v důsledku živelní nebo mimořádné události, jak to upravuje § 23c zákona o drahách. I v případě, že by omezení provozování dráhy splňovalo zákonné podmínky, neumožňuje díkce zákona schválení omezení provozování dráhy ex post. Teleologickým výkladem lze dospět k tomu, že primárním zájmem zákonodárce je to, aby dráha byla provozována tak, aby omezení jejího provozování bylo výjimečným institutem. Uzavření předmětného úseku dráhy, které bylo plánováno na téměř rok, neboť provozovatel neměl připravenou ani projektovou dokumentaci, ani výběrová řízení a během doby plánovaného omezení provozování dráhy s těmito pracemi teprve hodlal začít, jde zjevně proti smyslu zákona o drahách, který požaduje, aby se činnosti spojené s údržbou nebo opravou dráhy prováděly tak, aby provozování drážní dopravy na dráze nebylo omezeno.

10. Smyslem zákona je v případě omezení provozování dráhy ochrana dopravce před libovůlí provozovatele dráhy. Systematika zákona je vystavěna na skutečnosti, že omezení provozování dráhy je výjimečným institutem a lze ho použít pouze za splnění zákonných podmínek a současně, že vyjma oprav zapříčiněných mimořádnými událostmi, nikoliv však zanedbanou údržbou, nesmí omezení provozování dráhy proběhnout bez předchozího schválení žalovaným. V případě, že provozovatel nejedná v souladu s platnou právní úpravou u § 51 odst. 4 písm. h) zákona o drahách, lze mu uložit sankce za omezení provozování dráhy v rozporu s § 23b a § 23c zákona o drahách.
11. **Ke třetímu žalobnímu bodu** žalovaný uvedl, že žalobkyně v podaném rozkladu i žalobě argumentuje, že vzhledem k tomu, že je jediným dopravcem, který má přidělenou kapacitu na předmětném úseku dráhy, a s délkou omezení provozování souhlasí, není žalovaný oprávněn zkoumat, zda jsou splněny zákonné podmínky pro omezení provozování dráhy, ale že je jeho povinností jakožto příslušného orgánu žádost o omezení provozování schválit, neboť mezi provozovatelem dráhy a jediným dopravcem došlo ke konsensu. V případě, že by se žalovaný ztotožnil s tímto přístupem a rozhodl by způsobem požadovaným žalobkyní, došlo by k tomu, že by zcela ignoroval platnou právní úpravu a vydal nezákonné rozhodnutí.
12. Zákon o drahách je v tomto případě postaven na zcela jiných premisách, než jaké předkládá žalobkyně. Zákon předpokládá soustavnou údržbu a opravu dráhy, kterou oprávněný subjekt provozuje, tak aby ji bylo možno kontinuálně provozovat bezpečně. Zákon o drahách však také předpokládá, že mohou nastat mimořádné události či živelní pohromy, jejichž důsledkem bude nutné provést opravu dráhy a tedy omezení provozování dráhy, bez předchozího plánování a schválení. Tyto situace jsou upraveny v § 23b odst. 1 písm. c) zákona o drahách a z logiky věci není nutné o omezení provozování dráhy žádat, ale tato skutečnost se žalovanému pouze ohlašuje. Avšak i v takových případech zákonodárce ponechává žalovanému možnost posoudit, jak omezení provozování dráhy zvrátit a rozhodnout o tom, že je provozovatel dráhy povinen provoz obnovit, jak to předpokládá § 23c odst. 4 zákona o drahách. Je tedy patrné, že ani tyto mimořádné situace nejsou zcela v rukou provozovatele dráhy a nezávisí zcela na jeho libovůli. Z toho lze dovodit, že ani v případě, že se na omezení provozování dráhy provozovatel a dopravce shodnou, není žalovaný zproštěn svých rozhodovacích pravomocí a musí takové omezení provozu dráhy schválit i v případě, že nebyly splněny zákonné podmínky. Žalovaný doplnil, že v případě, že by schválil omezení provozování dráhy, jak o něj žádala SŽDC, nejen že by vydal zcela nezákonné rozhodnutí, ale současně by tím způsobil škodu žalobkyni, neboť by svým rozhodnutím omezil rozsah možné kompenzace na rozsah, jak ho předpokládá zákon o drahách, a připravil by tak dopravce o možnost žalovat SŽDC o úhradu způsobené škody nad rámec kompenzací za zavedení autobusové dopravy.
13. **Správa železnic, státní organizace** jako osoba zúčastněná na řízení ve svém vyjádření uvedla, že ve vazbě na závěry Nejvyššího správního soudu v rámci bodu 41 odůvodnění rozsudku ze dne 12. 6. 2023, sp. zn. 5 As 116/2021, kde tento soud dovodil existenci veřejnoprávního charakteru práva dopravce na přístup k infrastruktuře, má za to, že závěry Nejvyššího správního soudu ne zcela a komplexně zohledňují platnou právní úpravu, která jednoznačně a výslovně vymezuje a konkretizuje právo dopravce (obecněji žadatele o kapacitu) na kapacitu dráhy, a to v rámci § 34 odst. 4 zákona o drahách, kdy zjevně stěžejním předpokladem pro uplatnění práva na kapacitu dráhy je reálná dostupnost

kapacity dráhy k přidělení. Je tak nutno vnímat naznačený limit práva dopravce (žadatele o kapacitu dráhy), kdy jeho právo a nárok zjevně není absolutní a dopravce nutně nemá právo na jakoukoli absolutní kapacitu, leč jen na tu, které objektivně existuje a je dostupná, tj. přidělitelná. Správa železnic má za to, že právo dopravců (žadatelů o kapacitu dráhy) nelze vnímat absolutně (jak naznačuje NSS) a toto nadřazovat potřebám provozovatele dráhy a plnění jeho zákonných povinností, když právní úprava jednoznačně v rámci § 34 odst. 4 zákona o drahách rozsah práva dopravce (žadatele o kapacitu dráhy) limituje na toliko dostupnou kapacitu dráhy. Uvedený výklad pak jen potvrzuje fakt, že právní úprava na žádném místě nestanoví, jaká kapacita je maximální a rozsah jejího vymezení je na provozovateli dráhy, přidělcí. Správa železnic plně respektuje práva dopravců (žadatelů o kapacitu dráhy), tato ale nelze upřednostnit před povinností provozovatele dráhy na zajištění bezpečnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy, když zjevně práva žadatelů o kapacitu mají své právními předpisy vymezené limity.

14. Při **jednání dne 15. 11. 2023** účastníci setrvali na argumentaci uvedené v rámci svých podání v předcházejícím soudním řízení. Předseda senátu následně vyzval pověřeného zástupce žalobkyně, aby žalobkyně konkrétně označila a definovala veřejné subjektivní právo, na kterém měla být napadeným rozhodnutím zkrácena. Pověřený zástupce žalobkyně na to uvedl, že zákon o drahách v ust. § 20 ukládá provozovateli dráhy povinnost tuto dráhu opravovat. Této povinnosti provozovatele dráhy odpovídá právo dopravce takovou dráhu v neztenčeném rozsahu užívat. Jestliže současně zákon o drahách současně ukládá provozovateli dráhy oprávnění přerušit provozování dráhy proto, aby mohl splnit tuto svou povinnost, pak tomu recipročně odpovídá právo dopravce provozovat náhradní autobusovou dopravu, s tím, že má vůči provozovateli dráhy nárok na úhradu této náhradní autobusové dopravy, protože nemohl provozovat drážní dopravu na předmětné dráze. Toto právo je ovšem podmíněno rozhodnutím žalovaného Úřadu o výluce, resp. o schválení plánu výluk, který předloží provozovatel dráhy. Právě toto je ono subjektivní právo, které bylo porušeno.

III.

Posouzení žaloby

15. Městský soud v Praze (dále jen „soud“) ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Soud přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí i řízení, které mu předcházelo, v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán, přitom vycházel ze skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí podle § 75 odst. 1 a 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“). Vady napadeného rozhodnutí, ke kterým by byl povinen přihlídnout z moci úřední, soud u napadeného rozhodnutí neshledal.
16. Na základě prokázaného skutkového stavu věci dospěl soud k závěru, že žaloba není důvodná.
17. Podle § 20 odst. 1 zákona o drahách je „*vlastník dráhy povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami. Dle § 21 odst. 1 zákona o dráhách je vlastník dráhy povinen zajistit provozování dráhy. Není-li*

vlastník dráhy celostátní nebo regionální současně jejím provozovatelem, je povinen umožnit provozování dráhy jinou oprávněnou osobou.“

18. Podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách je „provozovatel dráhy povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.“
19. Podle § 23b odst. 1 zákona o dráhách je „provozovatel dráhy oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodu a) provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy, b) provádění činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy, nebo na dráze nebo jiných činností obrozujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, nebo c) narušení provozuschopnosti dráhy živelní nebo mimořádnou událostí a provádění činností spojených s obnovením provozuschopnosti.“
20. Podle § 23b odst. 2 zákona o dráhách „je-li to možné s ohledem na účel činností podle odstavce 1 a na charakter dráhy, provádí provozovatel dráhy tyto činnosti takovým způsobem, aby provozování drážní dopravy na dráze a) nebylo omezeno; za tímto účelem provozovatel dráhy přednostně využívá kapacitu dráhy vyhrazenou pro tyto činnosti v prohlášení o dráze, nebo b) bylo omezeno jen na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu, nelze-li postupovat podle písmene a).“
21. Podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách, v rozhodném znění, „provozovatel dráhy zpracuje návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části z důvodu provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy a činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy nebo na dráze nebo jiných činností obrozujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, překračuje-li předpokládaná doba omezení 24 hodin.“ Dle odstavce 4 téhož ustanovení, v rozhodném znění, „projedná provozovatel dráhy návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části s vlastníkem dráhy, s dopravci, kteří na dotčené dráze provozují drážní dopravu, a s žadateli o přidělení kapacity na této dráze. Je-li na dráze přidělována kapacita dráhy, provozovatel dráhy návrh plánu projedná rovněž s osobou, která kapacitu přiděluje (dále jen „přídělcem“), je-li odlišná od provozovatele. S krajem, na jehož území se dráha nebo její část dotčená omezením nachází, a s Ministerstvem dopravy projedná provozovatel dráhy návrh plánu s ohledem na jeho dopady na dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Zaměstnanec žalovaného je oprávněn být přítomen při projednávání návrhu plánu.“ Dle odstavce 5 tohoto ustanovení „nepodaří-li se provozovateli dráhy při projednávání návrhu plánu omezení provozování dráhy nebo její části dohodnout se se všemi dotčenými dopravci na rozsahu změn a omezení provozované drážní dopravy na dráze, navrhne rozsah změn a omezení i bez dohody provozovatel dráhy. Postupuje při tom takovým způsobem, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, a tento návrh odůvodní. Za tímto účelem je provozovatel dráhy oprávněn navrhnout spojení dvou nebo více vlaků jednoho dopravce.“
22. Podle § 23c odst. 1 zákona o dráhách, v rozhodném znění, „návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části schvaluje po jeho projednání žalovaný na žádost provozovatele dráhy. K žádosti provozovatel dráhy přiloží návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části, dohody s jednotlivými dopravci, byly-li uzavřeny.“ Žalovaný návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části schválí, jsou-li splněny požadavky podle § 23b zákona o dráhách (odstavec 2 téhož ustanovení, v rozhodném znění). Na změny plánu omezení provozování dráhy nebo její části se odstavce 1 a 2 a § 23b odst. 4 a 5 zákona o dráhách použijí obdobně (odstavec 5 téhož ustanovení).

23. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 12. 6. 2023, č. j. 5 As 116/2021-111, (v němž rozhodoval o kasační stížnosti žalobkyně v nyní projednávané věci proti usnesení ze dne 13. 4. 2021, č. j. 8 A 54/2018-77, kterým byla žaloba odmítnuta): „[p]ři výkladu § 23b a § 23c zákona o dráhách je třeba zohlednit, že byly do zákona o dráhách včleněny zákonem 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, který implementoval mj. směrnici 2012/34. Již z důvodové zprávy k uvedenému zákonu vyplývá, že oblast drážní dopravy je právem Evropské unie silně harmonizovaným odvětvím. Obecnými cíli unijní úpravy je zejména liberalizace přístupu na dopravní trh, omezení vlivu státu na podnikání v drážní dopravě a s tím spojená regulace tržního prostředí směřující k narovnání soutěžních podmínek ve vztahu k přirozenému i historicky podmíněnému monopolnímu nebo dominantnímu postavení některých provozovatelů infrastruktury a (národních) dopravců. Unijní právní úprava vychází z pojetí drážní dopravy jako síťového trhu s předpokladem vzniku přirozeného monopolu na straně správy infrastruktury a poskytování přístupu k ní a existence dominantního postavení státem vlastněného dopravce. Vzhledem k uvedenému požaduje směrnice 2012/34 určitou formu oddělení správy infrastruktury a nakládání s ní od provozování drážní dopravy a přijetí obsáhlé veřejnoprávní regulace výkonu podnikatelských činností souvisejících s poskytováním přístupu k infrastruktuře, jejímž cílem bude zejména zamezení zneužití monopolního či dominantního postavení provozovatele dráhy či národního dopravce. Této obecné charakteristice unijní právní úpravy odpovídá rovněž odůvodnění směrnice 2012/34, z něhož vyplývá požadavek na zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi železničními podniky (dopravci) a plné transparentnosti a nediskriminačního přístupu ke službám a jejich poskytování (bod 28 odůvodnění). Směrnice 2012/34 vychází z toho, že železniční infrastruktura je přirozený monopol, a je proto nezbytné podněcovat provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů a k efektivnímu řízení infrastruktury (bod 71 odůvodnění). V zájmu účinného řízení a spravedlivého a nediskriminačního využívání železniční infrastruktury požaduje směrnice 2012/34 od členských států zřízení regulačního subjektu dohlížejícího na uplatňování pravidel stanovených v této směrnici a působícího jako subjekt příslušný pro přezkum rozhodnutí (bod 76 odůvodnění). Takovým subjektem je v poměrech České republiky žalovaný.“
24. Žalobkyně pak v předmětné žalobě brojí proti napadenému rozhodnutí z pozice dopravce, který na dotčeném úseku dráhy jako jediný provozoval osobní přepravu.
25. Soud se nejprve zabýval **prvním žalobním bodem**, podle kterého byla účast členů rozkladové komise žalovaného na rozhodování o rozkladu žalobkyně rozporná s požadavkem nezávislosti a nestrannosti rozhodování žalovaného, kdy ze členů rozkladové komise byli Mgr. I. P., Mgr. P. V. a Mgr. M. V. zároveň zaměstnanci Ministerstva dopravy a Ing. J. K. byla zaměstnankyní Drážního úřadu, který je Ministerstvu dopravy podřízen.
26. Požadavek nezávislosti žalovaného plyne z § 3 odst. 2 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře“), podle kterého je „Úřad při výkonu své působnosti nezávislý, postupuje nestranně a řídí se přitom pouze zákony a jinými právními předpisy.“
27. Uvedené ustanovení je třeba vykládat konformně s požadavkem vyjádřeným v čl. 55 odst. 1 směrnice 2012/34, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, který stanoví, že „každý členský stát zřídí jediný vnitrostátní regulační subjekt pro železniční odvětví. Aniž je dotčen odstavec 2, tento subjekt je 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. Je rovněž nezávislý, pokud

jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo žadateli. Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu, který se účastní uzavírání smlouvy na veřejné služby.“

28. Žalovaný 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. Uvedený 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. Z těchto požadavků nelze 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 nevyplývá z požadavků, které byly právě vyjmenovány.
29. Je přitom 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, Nejvyšší správní soud 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. Toto ustanovení totiž upravuje složení rozkladových komisí tak, že návrh na rozhodnutí podle § 152 odst. 2 správního řádu předkládá ministrovi nebo vedoucímu jiného ústředního správního úřadu rozkladová komise. Rozkladová komise má nejméně 5 členů. Předsedu a ostatní členy rozkladové komise jmenuje ministr nebo vedoucí jiného ústředního správního úřadu. Většinu členů rozkladové komise tvoří odborníci, kteří nejsou zaměstnanci zařazení do ústředního správního úřadu. § 14 a § 134 platí obdobně s tím, že rozkladová komise může jednat a přijímat usnesení v nejméně pětičlenných senátech a že většina přítomných členů musí být odborníci, kteří nejsou zaměstnanci ústředního správního úřadu. Uvedené závěry potvrdil Nejvyšší správní soud též v rozsudku ze dne 18. 4. 2019, č. j. 9 As 19/2019-67.
30. Samotný fakt zaměstnaneckého poměru k Ministerstvu dopravy či k Drážnímu úřadu není důvodem diskvalifikace z členství v rozkladové komisi žalovaného. Členství zaměstnanců Ministerstva dopravy či Drážního úřadu v rozkladové komisi žalovaného proto samo bez dalšího nemůže vést k závěru o ohrožení jejich nezávislosti rozhodování. K tomu soud připomíná, že ve všech těchto rolích má být Ministerstvo dopravy, stejně jako Drážní úřad a samotný žalovaný, nestranné, tedy nemá zejména sloužit zájmům jednoho konkrétního dopravce a zvyhodňovat jej. Funkce 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.
31. Z celého průběhu rozhodování pak nelze nabýt dojmu, že by členové rozkladové komise při svém doporučení vyhověli zájmům Ministerstva dopravy či Drážního úřadu, ani že by z toho důvodu byla ohrožena nezávislost a nestrannost samotného ředitele žalovaného, tedy toho, komu jediné příslušela samotná pravomoc o rozkladu rozhodnout. Pro úplnost

pak soud podotýká, že Ing. J. K. se zasedání rozkladové komise, která předkládala předsedovi žalovaného návrh na rozhodnutí v projednávané věci, neúčastnila a na předložení návrhu na rozhodnutí o rozkladu se žádným způsobem nepodílela.

32. Tato žalobní námitka proto není důvodná.
33. Ve **druhém žalobním bodu** žalobkyně rozporovala výklad a aplikaci § 23b zákona o drahách ze strany žalovaného. Soud přitom nepřisvědčil jejímu závěru, že stav, kdy trať nebude možné pojíždět původní rychlostí a tak dosáhnout jízdní doby předpokládané jízdním řádem, představuje legitimní důvod k omezení jejího provozu podle § 23b odst. 1 písm. a) zákona o drahách.
34. K tomu soud uvádí, že § 23b umožňuje provozovateli dráhy za určitých podmínek omezit provozování dráhy a případně i provozování drážní dopravy na dráze, tj. jednostranně zasáhnout (omezit, změnit) plnění poskytované na základě smlouvy o provozování drážní dopravy. Zákon o drahách v zásadě počítá se dvěma skupinami případů, kdy dojde k omezení provozování dráhy, přičemž první z nich představují plánované zásahy do provozování dráhy, pro něž se vypracovává plán omezení provozování dráhy, druhou skupinou jsou potom nečekaná omezení (živelní události atp.), pro něž se tento plán nevyhotovuje.
35. Provozovatel dráhy může k omezení provozování dráhy přistoupit především v případě prací na dráze, které mají povahu údržby nebo opravy dráhy, pokud jsou v okolí dráhy prováděny činnosti související s uskutečňováním stavby dráhy nebo stavby na dráze (stavba dopravní cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv; všechny stavby a zařízení, které se nacházejí v obvodu dráhy, ale které nejsou stavbou dráhy, bez ohledu na účel, jemuž slouží). Důvodem pro omezení provozování dráhy je rovněž provádění jiných činností, které ohrožují bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze (kácení stromů, stavba elektrického vedení, oprava plynovodu atp.). Posledním důvodem je narušení provozuschopnosti dráhy v důsledku živelní nebo mimořádné události, případně z důvodů, že na dráze probíhají činnosti spojené s obnovením její provozuschopnosti. Provozovatel dráhy přitom není automaticky oprávněn ani ve výše uvedených případech omezit provozování dráhy, nabízejí-li se postupy, jak dosáhnout stejných cílů, aniž by bylo třeba provoz na dráze omezit (k tomu viz komentář k § 23b zákona o drahách In: LOJDA, Jiří, *Zákon o drahách: Komentář*, Wolters Kluwer: ASPI, stav k 1. 2. 2022).
36. Soud se zcela ztotožnil s výkladem žalovaného s přihlédnutím k výslovnému vymezení omezení provozu dráhy ze strany zákonodárce v tom, že mezi činnosti spojené s údržbou a opravou dráhy nelze zařadit činnosti administrativní, ekonomické, geodetického zaměřování či výběrová řízení na dodavatele. Uvedené činnosti nejsou důvodem pro omezení provozu na dráze postupem podle § 23b odst. 1 písm. a) zákona o drahách.
37. Žalobní námitka není důvodná.
38. Ve vztahu k **třetímu žalobnímu bodu** soud uvádí, že se žalobkyně mylí, domnívá-li se, že o tom, zda jsou splněny zákonné předpoklady pro omezení provozu dráhy, lze uzavřít dohodu mezi provozovatelem dráhy a dopravcem s tím, že pokud se dohodnou, měl by žalovaný v podstatě tento stav věci akceptovat a žádosti vyhovět. Takovouto úvahu zákon o drahách nepodporuje. Naopak, z § 23b zákona o drahách vyplývá, že o omezení provozu dráhy rozhoduje žalovaný z pozice vrchnostenské pravomoci a s využitím správního

uvážení, kdy zváží skutečnosti doložené žadatelem, provozovatelem dráhy. Je to tak žalovaný, nikoliv dopravce či provozovatel dráhy, kdo činí právní závěr o tom, zda jsou dány podmínky pro omezení provozu dráhy nebo nikoliv. Předběžná dohoda mezi provozovatelem dráhy a dopravcem žalovaného nijak neváže a jeho rozhodnutí jim není ani podmíněno.

39. Soud k tomu stručně v souladu se závěry vyslovenými již výše uvádí, že v daném případě nebyla konkrétní činnost provozovatele dráhy na žalovaném posuzovaném úseku subsumovatelná pod § 23b odst. 1 písm. a) zákona o drahách. Nebyla tak splněna podmínka pro přistoupení k omezení provozu dráhy na daném úseku se všemi s tím souvisejícími dopady (mj. ve vztahu k vyplacení náhrady za náklady vynaložené žalobkyní na náhradní autobusovou dopravu v úseku podle 36 odst. 2 zákona o drahách). Pouhá dohoda mezi provozovatelem dráhy a dopravcem nebyla s to skutečnost, že nedošlo k naplnění zákonných předpokladů pro aplikaci § 23b zákona o drahách, změnit.
40. Důvodným soud neshledal ani **čtvrtý žalobní bod** týkající se dotčení veřejných subjektivních práv žalobkyně. Soud v této souvislosti předně nepřisvědčil žalobkyni, ohledně jí vymezených veřejných subjektivních práv, která měla být napadenými rozhodnutími žalovaného dotčena.
41. Ve smyslu § 2 s. ř. s. poskytují soudy ve správním soudnictví ochranu veřejným subjektivním právům fyzických i právnických osob způsobem a za podmínek stanovených v zákoně. Žalobní legitimace v řízení o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu, jíž je mimo jiné determinována i možnost soudu přiznat žalobcům příslušnou právní ochranu v rámci správního soudnictví, je pak podle § 65 s. ř. s. vázána na tvrzení zkrácení na veřejných subjektivních právech. V této souvislosti lze odkázat např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 8. 2007, č. j. 7 Afs 27/2007-720, podle kterého: „[s]ubjektivní práva jsou vcelku ustáleně vnímána jako práva osob založená v právních normách (v objektivním právu), která se projevují jako oprávnění určitého subjektu, jako možnost chovat se právem předpokládaným způsobem, přičemž každá taková možnost zpravidla bývá determinována svým povinnostním rozměrem charakterizovatelným jako nutnost chování se daného subjektu. (...) Veřejnými subjektivními právy se rozumí práva založená v normách veřejného objektivního práva, která umožňují a současně chrání určité chování fyzických nebo právnických osob ve vztazích k subjektům veřejné správy. Ne všechny vztahy mezi soukromými osobami na straně jedné a státem, veřejnoprávními korporacemi či jinými osobami vykonávajícími veřejnou moc na straně druhé jsou však vztahy veřejnoprávními. Takovými jsou jen ty z uvedené množiny, které svojí podstatou tkví ve vrchnostenském vztahu, tj. ve vztahu nadřazenosti vykonavatelů veřejné moci nad soukromou osobou.“
42. Obecně platí, že tvrdí-li žalobce, že byl rozhodnutím orgánu veřejné správy zkrácen na svém veřejném subjektivním právu, musí takové právo v žalobě jasně, srozumitelně a jednoznačně popsat. Není úkolem soudu, aby sám domýšlel, jaké že konkrétní žalobcovo subjektivní právo, vyplývající z norem veřejného práva, bylo rozhodnutím vydaným ve veřejné zprávě dotčeno či zkráceno.
43. Žalobkyně prostřednictvím svého pověřeného zástupce uvedla, že takovým jejím právem bylo právo na to, aby v případě schválené výluky na dráze mohla provozovat náhradní autobusovou dopravu, s tím, že má vůči provozovateli dráhy nárok na úhradu této

náhradní autobusové dopravy; toto právo je ovšem podmíněno rozhodnutím žalovaného Úřadu o výluce, resp. o schválení plánu výluk.

44. Městský soud se s tímto názorem žalobkyně neztotožnil.
45. V projednávané věci žalovaný Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře rozhodoval o žádosti provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace o změnu plánu omezení provozování dráhy.
46. Žalobkyně sama nebyla žadatelem a Úřad tedy nerozhodoval o její žádosti. Byla-li žalobkyně i přesto účastníkem správního řízení, neznamená to v konkrétní věci, že by byla rozhodnutím vydaným v I. stupni jakkoliv přímo dotčena. Výrok prvostupňového rozhodnutí žalobkyni nezakládá, nemění, neruší ani závazně neurčuje její práva nebo povinnosti, ba dokonce výrok tohoto rozhodnutí žalobkyni vůbec nezmiňuje.
47. Ve výroku napadeného rozhodnutí ze dne 31. 1. 2016 pak sice žalobkyně výslovně zmíněna je, neboť jakožto subjekt, který podal rozklad je přímým adresátem tohoto rozhodnutí, ale ani v tomto rozhodnutí není uvedeno nic o tom, že by žalobkyni měla jím být založena, změněna, rušena nebo závazně určena její práva, vyplývající ze zákona o drahách anebo z jiného předpisu veřejného práva.
48. Jak je uvedeno výše, žalobkyně se domnívá, že jejím veřejným subjektivním právem, jež bylo napadeným rozhodnutím dotčeno, je její právo na kompenzaci nákladů na provozování náhradní autobusové přepravy podle ust. § 36 odst. 2 zákona o drahách. Tak tomu však není.
49. Dopravce provozující veřejnou drážní dopravu, u nějž má nárok na náhradu tohoto rozdílu vůči provozovateli příslušné dráhy. Provozovatel dráhy tento rozdíl uhradí, doloží-li mu žadatel prokazatelně výši jím vynaložených nákladů přímo souvisejících se zabezpečováním náhradní dopravy a výši úspor spojených s přerušением drážní dopravy. Má-li dopravce nárok na úhradu vynaložených nákladů přímo souvisejících se zabezpečováním náhradní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, prokazatelně doloží rovněž výši tohoto nároku.
50. O ničem z toho však nerozhoduje Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, a jak je vyloženo výše, nic takového nebylo předmětem ani napadeného rozhodnutí, ani rozhodnutí vydaného v I. stupni.
51. I kdyby totiž žalovaný vyhověl žádosti Správy železnic, státní organizace, a schválil její žádost o změnu plánu omezení provozování dráhy, nebylo by tím rozhodnuto o nároku žalobkyně na kompenzaci podle ust. § 36 odst. 2 zákona o drahách. Z citované normy nijak nevyplývá, že by o této kompenzaci Úřad přímo rozhodoval, resp. že by o ní rozhodoval vůbec.
52. K žalobkyní tvrzenému porušení práva na vyplacení náhrady za náklady vynaložené na náhradní dopravu z důvodu omezení provozu dráhy tak městský soud uvádí, že toto právo je otázkou obchodních vztahů mezi dopravcem a provozovatelem dráhy. Nejedná se tak o veřejné subjektivní právo, o kterém by žalovaný rozhodoval, a to ani nepřímě.
53. Jako nepřipadný soud vyhodnotil též argument, že žalobkyně v důsledku napadeného rozhodnutí nemůže splnit svou povinnost určenou k ochraně veřejného zájmu dle § 36 odst. 1 písm. a) a b) zákona o drahách. Jednak žalobkyně není povolána k ochraně veřejného zájmu (ochrana veřejného zájmu nemůže být zákonným důvodem k podání

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

žaloby) a jednak její argumentace zjevně účelově vykládá předmětná ustanovení zákona. Uvedené povinnosti nejsou, a z povahy věci ani nemohou být absolutní, když samotný zákon o drahách počítá se situacemi, kdy dochází k alternacím v provozu drážní dopravy. Žalobkyně přitom v této souvislosti nemohla být prvostupňovým ani napadeným rozhodnutím přímo dotčena na svých právech a povinnostech, jelikož její povinnost a právo provozovat osobní veřejnou dopravu nejsou dotčeny žalobou napadeným rozhodnutím, ale faktickým stavem předmětné dráhy.

IV.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

54. Na základě shora uvedeného soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
55. O nákladech řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Ve věci měl plný úspěch žalovaný, avšak žalovanému v řízení žádné náklady nad rámec jeho běžných činností nevznikly. Soud proto rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů tohoto řízení. Stejně tak soud nepřiznal právo na náhradu nákladů řízení osobám zúčastněným na řízení, neboť jim neuložil žádnou povinnost a neshledal ani důvody hodné zvláštního zřetele, pro které by jim mohl právo na náhradu dalších nákladů řízení přiznat.

Poučení:

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

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

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

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

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

Praha 15. listopadu 2023

JUDr. Slavomír Novák v.r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.