



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Martina Lachmanna a soudců Mgr. Jana Ferfeckého a Mgr. Martina Bobáka ve věci

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

proti
žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**
sídlem třída Kpt. Jaroše 7, 604 55 Brno

za účasti: **METRANS Rail s.r.o.**, IČO: 26361485
sídlem Podleská 926/5, 100 00 Praha 10

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 7. 12. 2022, č. j. UPDI-4001/22/KP,

takto:

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žalobkyně **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.
- IV. Osoba zúčastněná na řízení **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. V nynější věci se městský soud zabýval prohlášením o dráze a jeho posouzením ze strany původního žalovaného Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (též **ÚPDI**) postupem podle § 34e zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v rozhodném znění (**dražní zákon**). Předmětem sporu byla konkrétně otázka, zda odstavec druhý čl. 6.2 prohlášení žalobkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

o dráze celostátní a drahách regionálních na roky 2022 a 2023, ve znění příslušných změn (**Prohlášení o dráze**), je v rozporu s právními předpisy.

2. Podle odstavce druhého čl. 6.2 Prohlášení o dráze v dotčeném znění „v souladu s Rozhodnutím Komise ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES (Rozhodnutí Komise 2012/757/EU) je provozním jazykem na drahách provozovaných Správou železnic český jazyk. Na pohraničních tratích může být dohodou mezi provozovateli dráhy dohodnut i jiný provozní jazyk.“
3. V návaznosti na návrh osoby zúčastněné na řízení dospěl ÚPDI v rozhodnutí z 6. 9. 2022, č. j. ÚPDI-2858/22/ZA (**prvostupňové rozhodnutí**) k závěru, že citované ustanovení Prohlášení o dráze je v rozporu s § 22 odst. 2 písm. d) a § 33 odst. 1 drážního zákona, čl. 10 odst. 1 Dohody mezi Československou socialistickou republikou a Rakouskou republikou o úpravě pohraničního přechodu železnic (**Dohoda**)¹ a bodem 4.2.1.5 třetího a čtvrtého pododstavce přílohy **TSI nařízení**². Uvedené měla žalobkyně porušit tím, že ve výměnných železničních stanicích Břeclav a Šatov neuvedla druhý provozní jazyk – německý jazyk, který v nich musí být umožněno používat. Žalobkyni proto ÚPDI po uplynutí lhůty 90 dnů od právní moci prvostupňového rozhodnutí zakázal dotčené ustanovení Prohlášení o dráze používat.
4. K rozkladu žalobkyně se věci zabýval předseda ÚPDI, který v záhlaví označeným rozhodnutím (**napadené rozhodnutí**) rozklad zamítl. Výrokem I prvostupňové rozhodnutí v rozsahu jeho výroku I potvrdil; výrokem II pak zrušil výrok II prvostupňového rozhodnutí a nahradil ho novým výrokem, a to pouze v tom smyslu, že lhůtu 90 dnů stanovenou podle § 34e odst. 3 drážního zákona vztáhnul jen na prohlášení o dráze na rok 2023, jelikož prohlášení na rok 2022 mělo pozbyt platnosti před nabytím právní moci napadeného rozhodnutí.

II. Žaloba

5. Žalobkyně se svou žalobou domáhala zrušení správních rozhodnutí obou stupňů, neboť ji měla zkrátit na právech a nepřípustně omezit vůli tvořit obsah prohlášení o dráze. Došlo též ke zvýšení rizika v oblasti bezpečnosti provozování dráhy a k diskriminaci žalobkyně ve srovnání s jinými evropskými provozovateli drah. Vlastní žalobní námitky lze rozdělit do dvou oblastí. Do té první soud soustředil námitky týkající se procesu přezkumu prohlášení o dráze obecně, ve druhé žalobkyně brojila proti vlastnímu právnímu posouzení této věci.
6. Pokud jde o první okruh námitek, žalobkyně zdůraznila, že ÚPDI mohl podle § 34e odst. 1 drážního zákona posuzovat soulad prohlášení o dráze pouze s tímto zákonem (což ve vztahu k dřívější úpravě měl dovodit i zdejší soud v rozsudku ze dne 13. 1. 2022, č. j. 29 Co 326/2021 - 662). ÚPDI proto nemohl zkoumat porušení § 33 odst. 1 drážního zákona ve vztahu k jiným právním předpisům a mezinárodním smlouvám.

¹ Dohoda ze dne 22. 9. 1962, publikována pod č. 85/1964 Sb., ve znění pozdější změny publikované pod č. 3/1968 Sb.; sdělením ministerstva zahraničních věcí č. 57/2008 Sb. m. s., byla Dohoda začleněna do výčtu bilaterálních mezinárodních smluv mezi Českou republikou a Rakouskou republikou aplikovatelných v rozsahu slučitelném se schengenským *acquis* (s výjimkou některých ustanovení).

² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773, o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

7. Dále žalobkyně zdůraznila, že ÚPDI nemohl posuzovat systém bezpečnosti provozování dráhy a konstatovat porušení § 22 odst. 2 písm. d) drážního zákona, neboť není bezpečnostním orgánem (tím je Drážní úřad). ÚPDI si v rozporu s § 2 odst. 2 správního řádu, § 3 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (**zákon o ÚPDI**), čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod a § 55 drážního zákona rozšířil s odkazem na § 58 drážního zákona působnost přezkumu. Podle žalobkyně jsou minimálně v této části obě rozhodnutí až nicotná. Nad rámec toho žalobkyně poukázala, že ÚPDI ve věci nerozhodnul do 40 dnů od zahájení řízení ve smyslu § 34e odst. 4 drážního zákona.
8. Jde-li o vlastní posouzení dotčeného článku Prohlášení o dráze, žalobkyně uvedla, že údajné porušení § 22 odst. 2 písm. d) drážního zákona správní orgány nesprávně dovodily z nedodržení bodu 4.2.1.5 pododstavce 3 a 4 přílohy TSI nařízení. Žalobkyně nemohla stanovením jednoho provozního jazyka (českého jazyka) uvedený bod porušit, jelikož ten nestanovuje povinnost provozovatele dráhy určit více provozních jazyků (ukládá pouze, že tam, kde jich místní praxe požaduje více, musí být vymezen jejich územní rozsah). Volba jazyka je na provozovateli dráhy, nikoli na dopravci. Uvedené lze dovodit i z definice provozního jazyka v dodatku J TSI nařízení. Německý jazyk není provozním jazykem žalobkyně, nehledě na to, že strojvedoucí na síti žalobkyně musí ve smyslu § 46i odst. 1 písm. c) drážního zákona umět právě český jazyk. ÚPDI tuto povinnost rozvolňuje. Více provozních jazyků mají provozovatelé dráhy jen ve členských státech s více národními jazyky.
9. ÚPDI rovněž chybně nerozlišuje mezi pojmem „provozní jazyk“ a „styk se zaměstnancem sousední správy“. Provozním jazykem komunikuje provozovatel infrastruktury s dopravcem, nikoliv se zaměstnanci jiného provozovatele dráhy. Naopak styk se zaměstnancem sousední správy ve smyslu čl. 10 a čl. 2 písm. e) Dohody se vztahuje pouze k zaměstnancům sousedního provozovatele dráhy. Výpravčí žalobkyně tak musí používat německý jazyk ve smyslu Dohody pouze ve vztahu k zaměstnancům sousední správy, nikoliv k dopravcům. ÚPDI nadto nevzal v úvahu bod 4.6.2.1 (potažmo bod 4.6.2.2) přílohy TSI nařízení, ze kterého vyplývá povinnost zaměstnanců dopravce znát jazyk provozovatele infrastruktury (a to právě s ohledem na bezpečnost), nikoliv povinnost provozovatele dráhy přizpůsobit se jazyku dopravce. Strukturální změna rozdělením osoby provozovatele a dopravce na tom nemůže nic změnit.
10. ÚPDI nadto nemohl vyložit a aplikovat Dohodu, resp. konstatovat její porušení. Ta ostatně v čl. 24 obsahuje vlastní mechanismus řešení sporů, které ÚPDI řešit nemůže; zvlášť pokud výklad a aplikace Dohody žalobkyní a rakouským provozovatelem dráhy není sporná. Dodala, že ÚPDI pro své závěry nepřipustně užil jím vyžádané stanovisko rakouského regulačního subjektu.
11. Žalobkyně dále zdůraznila, že správní orgány nesprávně dovozují, že z čl. 10 Dohody vyplývá místní praxe ve smyslu bodu 4.2.1.5 TSI nařízení. Podle ní tato 60 let stará Dohoda upravuje pouze obecný rámec vztahů, správní orgány se však vůbec nezabývaly aktuální praxí. Neučinily tak, přestože žalobkyně v řízení upozornila na platnou smlouvu o navázání infrastruktury mezi žalobkyní a rakouským provozovatelem dráhy ÖBB-Infrastruktur AG ze dne 3. 11. 2011 a na ni navazující dodatková ujednání upravující režim v jednotlivých pohraničních tratích a pohraničních stanicích (**smlouva o navázání infrastruktury**). Právě z ní podle žalobkyně vyplývá místní praxe mezi provozovateli drah, která v tomto případě nepředpokládá dvoujazyčné řízení drážní dopravy ani dvoujazyčnou komunikaci s dopravci.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

12. Navíc není zřejmé, koho konkrétního má reálně postup ÚPDI před diskriminací ze strany žalobkyně chránit. Osoba zúčastněná na řízení není sousední železniční správou, ale tuzemským dopravcem, který komunikuje na síti žalobkyně s jejími zaměstnanci česky – každý její strojvedoucí musí být schopen v nezbytném rozsahu komunikovat v českém jazyce. Žalobkyni není dále známo, že by nějaký zahraniční (tj. rakouský) drážní dopravce žádal o kapacitu dráhy v železničních zastávkách Břeclav a Šatov. Tvrzení ÚPDI, že rakouští dopravci nežadají o přidělení kapacity dráhy právě z důvodu, že zde nemohou komunikovat německým jazykem, je nepodložené.
13. Žalobkyně podáním ze dne 21. 2. 2023 označeným jako **doplnění žaloby** poukázala na skutečnosti, jež měla zjistit až po podání žaloby. Upozornila, že z internetových stránek ÚPDI a ze zveřejněných zpráv o činnosti a hospodaření ÚPDI vyplývá, že ÚPDI nepostupuje nestranně a nezávisle. Zcela zjevně hájí zájmy dopravců ve sporech proti žalobkyni, a navíc poskytuje jednostrannou právní pomoc. Postup ÚPDI je v rozporu s § 3 odst. 2 zákona o ÚPDI, § 2 odst. 2, 7 a 9 správního řádu a čl. 55 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (**směrnice 2012/34/EU**).

III. Vyjádření ÚPDI

14. ÚPDI ve svém vyjádření k žalobě setrval na odůvodnění napadeného rozhodnutí a navrhl zamítnutí žaloby. K rámci přezkumu prohlášení o dráze uvedl, že jej musí posuzovat nejen ve vztahu k drážnímu zákonu, ale i vůči unijní legislativě a mezinárodním smlouvám, které jsou součástí právního řádu ve smyslu čl. 10 Ústavy. Žalobkyní uvedený rozsudek městského soudu se jednak týká předchozí právní úpravy, nadto nebere v úvahu čl. 56 odst. 1 směrnice 2012/34/EU a aplikaci mezinárodních smluv. V tomto ohledu ÚPDI upozornil na stanovisko generálního advokáta ze dne 16. 12. 2021, ve věci C 453/20, ze kterého vyplývá opačný závěr, než který zastává žalobkyně. Pro případ, že by se v projednávané věci zdejší soud s tímto stanoviskem neztotožnil, navrhl ÚPDI položení předběžné otázky Soudnímu dvoru Evropské unie (**SDEU**). Dodal, že stanovisko rakouského regulačního subjektu si vyžádal na základě § 57a odst. 4 věty první drážního zákona.
15. Konečně uvedl, že je oprávněn rozhodovat o přístupu k dopravní infrastruktuře. Pokud pravidla žalobkyně přijatá za účelem bezpečnostního systému provozovatele infrastruktury tento přístup omezují, je zcela legitimní, aby byl posouzen soulad Prohlášení o dráze se všemi ustanoveními drážního zákona.
16. K nedodržení lhůty pro vydání rozhodnutí uvedl, že ta je pouze lhůtou pořádkovou. V tomto ohledu je třeba tuto lhůtu vykládat i v souladu se směrnicí. Případně navrhl položení předběžné otázky.
17. K výkladu Dohody zastávanému žalobkyní pak uvedl, že ta není její smluvní stranou, a nemůže se tak vyjadřovat k tomu, že smluvní strany ji doposud vykládaly stejně jako ona. Ve správním řízení jednoznačně vyšlo najevo, že žalobkyně Dohodu porušuje. Dohoda naplňuje předpoklady § 2 odst. 1 správního řádu a správní orgány ji musely vyložit. Podle žalovaného z bodu 4.2.1.5 pododstavce 4 přílohy TSI nařízení přitom jednoznačně vyplývá povinnost provozovatele určit i druhý jazyk a současně určit hranice jeho užívání (konkrétní stanice a části dráhy). Takto vymezená oblast bude vyčleněna z rozsahu užívání českého jazyka jinak na území ČR vyžadovaného dle § 46i odst. 1 písm. c) drážního zákona. Žalobkyně proto jako provozovatelka infrastruktury musí určit zeměpisné hranice používání druhého jazyka, a musí tak určit druhý provozní jazyk s ohledem na Dohodu,

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

ve které si smluvní strany upravily provozní jazyk. Volbu druhého provozního jazyka tak neprovádí provozovatel dráhy.

18. ÚPDI souhlasil s tím, jak žalobkyně vykládá pojem provozní jazyk. Není ale pravdou, že žádný právní předpis neukládá jejím zaměstnancům znalost jazyků dopravců zajižďejících do českých pohraničních stanic. Bod 4.2.1.5 přílohy TSI nařízení ukládá zavedení druhého jazyka tam, kde to místní praxe vyžaduje, což se může týkat i jiných přechodových stanic. V Břeclavi a Šatově místní praxi nadto upravuje Dohoda. Žalobkyně nemá pravdu, tvrdí-li, že Dohoda jí neukládá povinnost používat německý jazyk vůči dopravcům. Takový výklad je v rozporu s cílem účelného a jednoduchého přechodu (i z tohoto důvodu se připojová a přechodová služba provádí ve výměnných stanicích). Zaměstnanci sousedního provozovatele dráhy se navíc ve výměnných stanicích nevyskytují, ústní a písemná komunikace probíhá mezi provozovatelem dráhy a dopravcem. Z čl. 2 písm. e) Dohody nevyplývá, že „sousední správa“ je pouze provozovatel dráhy, v době uzavření Dohody totiž železniční správa plnila roli dopravce i provozovatele dráhy zároveň. Dodal, že ačkoli smlouva o navázání infrastruktur ze dne 3. 11. 2011 nepředpokládá dvojjazyčnou komunikaci, německý jazyk musí být používán jako druhý provozní jazyk podle Dohody. Provozovatelé drah nemohou smluvně vyloučit aplikaci mezinárodní smlouvy. Není přitom pravdou, že by výklad ÚPDI umožňoval používat jakýkoliv myslitelný jazyk. Dohoda zavádí jazyk sousední správy, tj. německý jazyk a paralelně s tím český jazyk na druhé straně hranic.
19. Ve **vyjádření k doplnění žaloby** ÚPDI uvedl, že žalobkyně nepřipustně (po lhůtě) rozšířila žalobní body.

IV. Další průběh řízení

20. V **replíce** setrvala žalobkyně na své žalobní argumentaci. Zdůraznila též, že doplněním žaloby nerozšířila předmět řízení, jen rozvedla žalobní námitky. Polemizovala i s tvrzením ÚPDI o přímém účinku směrnic vůči žalobkyni. Návrhy na položení předběžných otázek označila za mimoběžné. K výkladu stran § 46i odst. 1 písm. c) dražního zákona uvedla, že není možné vybírat z území ČR oblasti, kde by se nepoužívala čeština. Podotkla též, že místní praxe na základě Dohody fakticky nikdy nebyla praktikována, jak plyne ze smlouvy o navázání infrastruktur.
21. ÚPDI ve své **duplice** z 2. 5. 2023 zdůraznil, že žalobkyně spadá pod vymezení státu v rámci práva EU (což neznamená, že je státem ve smyslu mezinárodního práva), vůči kterému lze uplatnit vertikální vzestupný přímý účinek směrnice. Žalobkyně v reakci na to ve svém **vyjádření** ze dne 30. 10. 2023 přímý účinek směrnic opět odmítla.
22. Konečně, ÚPDI na výzvu soudu ve svém **vyjádření** ze dne 30. 11. 2023 uvedl, že smlouva o navázání infrastruktur není součástí správního spisu (pro posouzení věci nebyla potřebná a ÚPDI ve vztahu k ní vycházel pouze z tvrzení žalobkyně). Prohlášení o dráze posuzoval pouze s právními předpisy, resp. mezinárodními smlouvami podle čl. 10 Ústavy a právem EU. Provozovatelé dráhy nemohou svým soukromoprávním ujednáním měnit mezinárodní smlouvy. Žalobkyně nemůže porušovat Dohodu tvrzením, že ta praktický režim nezakládá.
23. Dále soud zjistil, že zákonem č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, došlo s účinností od 1. 1. 2024 ke zrušení ÚPDI, jakožto původního žalovaného. Podle čl. X odst. 2 tohoto zákona přešla působnost ÚPDI stanovená zvláštními zákony na Úřad pro ochranu

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

hospodářské soutěže (**žalovaný** nebo **ÚOHS**). V souladu s § 69 s. ř. s. je tak v řízení o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu žalovaným ÚOHS, na který přešla působnost orgánu, který ve věci rozhodl v posledním stupni (ÚPDI, resp. jeho předseda). Ode dne účinnosti zákona č. 464/2023 Sb. tak soud musel jednat jako se žalovaným s ÚOHS jako právním nástupcem původního žalovaného.

24. Toho o nynějším řízení přípisem z 9. 1. 2024 také vyrozuměl a zároveň jej poučil o předběžném názoru ohledně povahy Dohody jako mezinárodní smlouvy (vzhledem k tomu, že tato otázka dosud nebyla předmětem argumentace stran a mohla mít vliv na posouzení věci). Dospěl totiž k závěru, že Dohoda není mezinárodní smlouvou podle čl. 10 Ústavy, protože k její ratifikaci nedal souhlas Parlament (resp. jeho předchůdce; viz níže). Žalovaný v odpovědi z 12. 2. 2024 uznal, že Dohoda opravdu takovou mezinárodní smlouvou není, poukázal však na to, že byla do českého právního řádu přenesena prostřednictvím vyhlášky ministra zahraničních věcí č. 85/1964 Sb. Stala se tak jeho pevnou součástí, byť svou formou jen jako podzákonný předpis. Pro posouzení věci je ovšem klíčová nikoli povaha Dohody, ale to, zda jí je žalovaný vázán – nesprávné pojetí ze strany ÚPDI na tom nic nemění. Právě tato vyhláška stanoví zvláštní režim pro vymezené úseky trati.
25. Žalobkyně ve vyjádření z 4. 3. 2024 zopakovala, že právními předpisy ČR i EU je stanovena povinnost dopravců a jejich zaměstnanců znát provozní jazyk provozovatele dráhy a tento užívat. Tato povinnost nemůže být překlenuta vyhláškou, jež nemá aplikační přednost a již nelze uložit jinou povinnost, než je stanovena v zákoně. Žalobkyně pak zopakovala, že výklad žalovaného nadále považuje za hazardující s bezpečností dráhy a drážní dopravy.

V. Posouzení věci Městským soudem v Praze

26. Městský soud v Praze ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, a jedná se o žalobu přípustnou, splňující všechny formální náležitosti na ni kladené. Napadené rozhodnutí soud přezkoumal na základě skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí a v mezích uplatněných žalobních bodů [§ 75 odst. 1 a 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)], jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti, a dospěl k závěru, že žaloba **není důvodná**.
27. Soud o věci rozhodl bez nařízení ústního jednání, jelikož pro takový postup byly splněny podmínky § 51 odst. 1 s. ř. s. (ÚOHS k výzvě soudu sdělil, že na nařízení jednání netrvá, žalobkyně se pak nevyjádřila). Soud nenařizoval jednání ani za účelem provedení dokazování. Žalobkyně sice vznesla důkazní návrhy, nicméně část z nich se nachází ve správním spise, jímž se dle ustálené judikatorní praxe samostatně nedokazuje, resp. není pro posouzení věci relevantní (prvostupňové, napadené rozhodnutí, doručenka a kopie výpisu z obchodního rejstříku); důkazní návrhy v podání z 21. 2. 2023 se vztahují k námitkám, jímž se soud nemohl věnovat, přičemž obsah těchto podkladů ani není mezi stranami sporný. Pokud jde o text předmětného čl. 6.2 Prohlášení o dráze, to se má dle žalobkyně nacházet ve správním spise. Jakkoli jej soud v předloženém listinném spise nenalezl, rovněž znění tohoto ustanovení není mezi stranami sporné; text je zřejmý jak z obou správních rozhodnutí, tak z podání žalobkyně. Ta je ostatně původcem těchto dokumentů, které jí tak jsou známy, a oba dokumenty jsou dostupné i na webových

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

stránkách žalobkyně³. U Smlouvy o navázání infrastruktury soud u ÚPDI ověřil, že ji neměl k dispozici a záměrně se jejím obsahem nezabýval. Její význam tak závisel na právním posouzení – vzhledem k dále rozvedeným důvodům dospěl soud k závěru, že dokazování touto smlouvou nebylo potřeba. I kdyby se její obsah potvrdil, nezměnilo by to nic na posouzení věci.

28. Dále soud připomíná, že od účinnosti zákona č. 426/2021 Sb. ode dne 1. 2. 2022 jsou podle § 65a odst. 2 drážního zákona k soudnímu přezkumu rozhodnutí vydaných podle drážního zákona příslušné vždy správní soudy, nikoliv soudy civilní.
29. Soud dále zdůrazňuje, že vyjádření z 21. 2. 2023, které žalobkyně považovala za doplnění žaloby, nepředstavuje přípustné rozvinutí (rozhojnění) původních žalobních bodů. Žalobkyně totiž nově (bez jakéhokoliv předobrazu v žalobě) a po lhůtě pro podání žaloby namítala porušení nestrannosti a nezávislosti ze strany ÚPDI, odůvodněné údajným straněním dopravců. Platí přitom, že žalobní body lze uplatnit či rozšiřovat jen ve lhůtě k podání žaloby (§ 71 odst. 2 s. ř. s.). K nové žalobní argumentaci a s ní souvisejícím důkazním návrhům by soud mohl přihlížet jediné tehdy, pokud by upozorňovala na vadu, ke které by musel přihlídnout *ex offio*, což v tomto případě nenastalo.
30. Toliko nad rámec soud dodává, že v žalobkyní tvrzených skutečnostech (zmínka ÚPDI, že jeho úkolem je ochrana železničního dopravce jako slabší smluvní strany před libovůli provozovatele infrastruktury, či jeho vyjádření k rozhodnutí civilního soudu) *a priori* neshledává jakési institucionální vymezení vůči žalobkyni. Z pohledu soudu ÚPDI neuvádí nic nepřístojného, nevyjadřuje vůči žalobkyni nepřátelské postoje. Ochrana dopravců proti přístupu provozovatele dráhy jako fakticky monopolního aktéra je nadto skutečně jedním z klíčových úkolů nezávislého regulatorního orgánu – citované tvrzení o ochraně proti libovůli provozovatele bylo ostatně doslovně převzato z důvodové zprávy k zákonu č. 320/2016 Sb., jak ÚPDI soud upozornil.

a) Věcná příslušnost ÚPDI

31. V logice soudního přezkumu se soud musel nejprve zabývat namítanou věcnou nepřislusností ÚPDI. Žalobkyně nezákonnost či až nicotnost rozhodnutí obou stupňů spatřuje v tom, že ÚPDI nebyl věcně příslušný ke konstatování rozporu dotčené části Prohlášení o dráze s § 22 odst. 2 písm. d) drážního zákona. Podle ní není bezpečnostním orgánem na úseku drah, a nenáleží mu tak posuzovat otázku bezpečnosti. Soud této námitce nepřisvědčil.
32. Soud připomíná, že institut věcné příslušnosti slouží k určení, který z orgánů nadaný obecně pravomocí rozhodovat o právech a povinnostech osob ve veřejné správě bude rozhodovat v konkrétní věci. Věcná příslušnost je vymezena druhově: právo stanoví okruhy věcí spojených vnitřní podobností, definuje je společnými znaky a tyto skupiny obsahově spřízněných věcí pak svěřuje k rozhodování jednotlivým správním orgánům. Současně s tím lze hovořit o absolutní věcné nepřislusnosti, která nastává tehdy, jestliže o věci nerozhoduje orgán k tomu určený, nýbrž orgán jiný, jemuž jsou k rozhodování svěřeny věci obsahově odlišné [viz rozsudky Nejvyššího správního soudu (NSS) z 23. 4. 2014, č. j. 6 Ads 87/2013 - 131, nebo z 26. 2. 2021, č. j. 3 As 179/2018 - 42]. Jen v takovém případě bude správní rozhodnutí nicotné (srov. níže).

³ Dostupné dne 28. 5. 2024 z: <https://www.spravazeleznice.cz/dopravci/prohlaseni-o-draze-2022?inheritRedirect=true>, resp. <https://www.spravazeleznice.cz/dopravci/prohlaseni-o-draze-2023?inheritRedirect=true>.

33. Z § 3 odst. 1 písm. a) a b) zákona o ÚPDI vyplývá, že ÚPDI působil v oblasti užívání a zajištění přístupu k dopravní infrastruktuře (včetně té drážní) a užívání zařízení služeb na drážní dopravní infrastruktuře a přístupu k těmto zařízením. Nadto v této oblasti prováděl cenovou kontrolu [§ 3 odst. 1 písm. c) zákona o ÚPDI]. Dále podle § 54 odst. 1 drážního zákona vykonával státní správu ve věcech drah, dle § 58 mu pak byl v mezích jeho působnosti svěřen i státní dozor. Pro nynější věc je rozhodné, že podle § 34e odst. 1 drážního zákona mu byl výslovně svěřen přezkum obsahu prohlášení o dráze, když „*na návrh žadatele o přidělení kapacity dráhy nebo z moci úřední rozhodne, zda některá z částí zveřejněného prohlášení o dráze není v rozporu s tímto zákonem. Bylo-li prohlášení o dráze zveřejněno z důvodu změn údajů v něm obsažených, návrh lze podat jen ohledně těchto změn*“ (zvýraznění doplněno soudem).
34. Z citovaného ustanovení je zřejmé, že ÚPDI disponoval výhradním oprávněním posoudit soulad Prohlášení o dráze s drážním zákonem. Přesně to také v tomto případě i učinil. Pro vydání rozhodnutí o přezkumu podle § 34e drážního zákona byl tudíž ÚPDI nepochybně věcně příslušný, jinému orgánu toto ani drážní zákon (či jiný právní předpis) nesvěřuje. Na uvedeném dle soudu nemění nic skutečnost, že rozpor s drážním zákonem posuzoval ÚPDI i prizmatem ustanovení, týkajícího se systému bezpečnosti provozovatele dráhy, tj. označil jej za rozporné s § 22 odst. 2 písm. d) tohoto zákona. Podle něj je povinností provozovatele dráhy celostátní nebo dráhy regionální zajistit „*aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti 1. zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze, 2. umožňoval provozování dráhy a drážní dopravy v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, jinými právními předpisy a osvědčeními dopravce a 3. byl dodržován.*“ (pozn. zvýraznění doplněno soudem).
35. Je pravdou, že citované ustanovení se skutečně týká povinností provozovatele dráhy (tj. žalobkyně) ve vztahu k zavedení, resp. nastavení jejího bezpečnostního systému, což ÚPDI obecně nebyl oprávněn posuzovat. ÚPDI ovšem neposuzoval systém bezpečnosti žalobkyně jako takový, zabýval se souladem Prohlášení o dráze s zákonnými předpoklady pro systém bezpečnosti, a to pouze ve vztahu k jádru své činnosti – přístupu k dopravní infrastruktuře [srov. § 3 odst. 1 písm. a) zákona o ÚPDI a ostatně i název tohoto správního orgánu]. ÚPDI (nyní ÚOHS) je přitom podle § 34e odst. 1 drážního zákona oprávněn prohlášení hodnotit ve vztahu k drážnímu zákonu jako celku, nikoli jen některým ustanovením. Pokud nastavení systému bezpečnosti může být relevantní i z hlediska přístupu k dopravní infrastruktuře, není možné je pominout. Otázka provozního jazyka ostatně s bezpečností souvisí [bod 4.2.1.5 přílohy TSI nařízení váže provozní jazyk (jazyk pro komunikaci) právě k otázce zajištění bezpečnosti], nelze ji proto nahlížet izolovaně a prohlášení o dráze od otázky bezpečnosti oddělovat. Naopak, je zřejmé, že § 22 odst. 2 písm. d) bod 2 drážního zákona „propojuje“ systém bezpečnosti s řádným užíváním drážní infrastruktury – nevymezuje jen systém bezpečnosti jako takový, ale stanoví požadavky na jeho soulad s technickými specifikacemi pro interoperabilitu i jinými právními předpisy (systém bezpečnosti tak musí umožňovat interoperabilní provoz, což nepochybně souvisí s užíváním drážní infrastruktury a přístupem k ní).
36. Uvedené lze podpořit i tím, že drážní správní úřad je v řízení podle § 34e drážního zákona dotčeným orgánem ve smyslu § 136 odst. 1 písm. a) správního řádu a k otázkám spadajícím do jeho působnosti se tak může vyjádřit (§ 57a odst. 3 drážního zákona). Míru omezení žalovaného při přezkumu prohlášení ze strany zákonodárce přitom dobře ilustruje to, že

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

Drážní úřad může vydat „pouhé“ vyjádření, nikoliv závazné stanovisko, jímž by byl žalovaný vázán. Byla-li by otázka bezpečnosti v kontextu přezkumu prohlášení o dráze natolik odbornou otázkou a žalovaný by si o ní nemohl učinit úsudek sám, zákonodárce by jistě vyžadoval závazné stanovisko Drážního úřadu. Soud dodává, že do působnosti tohoto úřadu by ÚPDI zasáhl tehdy, pokud by konstatoval spáchání přestupku podle § 51 odst. 5 písm. f) drážního zákona porušením § 22 odst. 2 písm. d) drážního zákona (to může podle § 52a uvedeného zákona učinit pouze drážní správní úřad). V posuzovaném případě bylo ÚPDI toliko zmíněno, že nedodržení § 22 odst. 2 písm. d) drážního zákona může být přestupkem podle tohoto zákona.

37. Pokud jde o otázku posouzení souladu prohlášení o dráze s § 33 odst. 1 drážního zákona (byť žalobkyně tímto směrem ničeho nenamítá), soud jen pro pořádek uvádí, že žalovaný je nepochybně oprávněn (věcně příslušný) závazně určit, že text prohlášení o dráze je v rozporu se zákazem diskriminace ve smyslu uvedeného ustanovení. Cílem prohlášení o dráze je totiž stanovit nediskriminační pravidla v otázce přidělování a odnímání kapacity dráhy, přístup k dráze či jejího užívání.
38. Na základě výše uvedeného soud uzavírá, že ÚPDI nevykročil z rámce své věcné působnosti, pokud Prohlášení o dráze hodnotil i z hlediska požadavků na systém bezpečnosti žalobkyně. Prvostupňové ani napadené rozhodnutí není z tohoto důvodu nezákonné. Tím méně pak může být nicotné. V této souvislosti soud zdůrazňuje, že nicotným je pouze správní akt trpící vadami takové intenzity, že již vůbec nelze o správním aktu hovořit (srov. např. nálezy Ústavního soudu ze dne 15. 11. 2010, sp. zn. IV. ÚS 1463/09). Nicotnost je upravena v § 77 správního řádu; judikatura pak vymezila, že uvedenou vadou může být např. neexistence právního podkladu pro rozhodnutí, absolutní nedostatek pravomoci, nejtěžší vady příslušnosti (absolutní nedostatek věcné příslušnosti), či neurčitost, nesmyslnost a vnitřní rozpornost (rozsudek rozšířeného senátu NSS ze dne 13. 5. 2008, č. j. 8 Afs 78/2006 - 74, č. 1629/2008 Sb. NSS, nebo usnesení téhož senátu ze dne 12. 3. 2013, č. j. 7 As 100/2010 - 65, č. 2837/2013 Sb. NSS). Tyto vady v nynější věci nepochybně dány nebyly.
39. Zbývá dodat, že mimoběžným je tvrzení žalobkyně o existenci pozitivního kompetenčního sporu. Ten obecně nastává v případě, že si i dva orgány veřejné moci osobují pravomoc vydat rozhodnutí v totožné věci individuálně určených účastníků. Nic takového v projednávané věci nenastalo. Naopak, Drážní úřad se v souladu s § 57a odst. 3 drážního zákona mohl v řízení vyjádřit, přičemž z ničeho nevyplývá, že by tak učinil či namítal věcnou nepříslušnost ÚPDI.
40. Žalobkyně na okraj namítala, že ÚPDI pochybil, pokud nevydal napadené rozhodnutí ve lhůtě 40 dnů podle § 34e odst. 4 drážního zákona. Jakkoli ze správního spisu vyplývá, že stanovenou lhůtu skutečně nedodržel, jednalo se pouze o lhůtu pořádkovou. Drážní zákon s jejím nedodržením (uplynutím) nespojuje negativní procesní důsledky. Prvostupňové rozhodnutí bylo nadto vydáno pouhé dva týdny po uplynutí lhůty, přičemž ze správního spisu nevyplývá, že by bylo řízení účelově protahováno. Nejednalo se proto o takovou vadu, která by mohla mít vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí (např. rozsudek ze dne 30. 1. 2014, č. j. 4 As 108/2013 - 69, bod 25). Vzhledem k uvedenému soud neshledal ani potřebu předložení předběžné otázky SDEU, pokud jde o výklad čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34/EU, jenž stanoví méně přísnou lhůtu pro rozhodnutí (nejpozději 6 týdnů od shromáždění podkladů), která měla být dle ÚPDI dodržena.

41. Městský soud se následně zabýval dalšími námitkami zpochybňujícími proces přezkumu prohlášení o dráze.

b) Referenční rámec přezkumu prohlášení o dráze

42. Soud připomíná, že ÚPDI označil odstavec druhý čl. 6.2 Prohlášení o dráze v dotčeném znění za rozporný s § 22 odst. 2 písm. d), § 33 odst. 1 drážního zákona, bodem 4.2.1.5 pododstavec 3 a 4 přílohy TSI nařízení a s čl. 10 odst. 1 Dohody. Důvodem podle něj bylo neuvedení druhého provozního jazyka (německého) v Prohlášení o dráze, jehož použití musí být podle nich umožněno ve výměnných železničních stanicích Břeclav a Šatov. Z rozhodnutí obou stupňů je zřejmé, že správní orgány tuto povinnost vyvodily z podle nich existující *místní praxe* ve smyslu TSI nařízení, která vyplývá z Dohody, a také z Dohody samotné.
43. Jde-li o otázku, s čím mohl ÚPDI posuzovat soulad prohlášení o dráze (na základě jakého referenčního rámce), již z výše uvedeného je zřejmé, že ve smyslu § 34e odst. 1 drážního zákona ÚPDI přezkoumává jeho soulad s drážním zákonem (viz „[...]zda není v rozporu s tímto zákonem“). V současné právní úpravě je podle § 34e drážního zákona příkaz zkoumat soulad prohlášení o dráze s drážním zákonem již výslovný; obdobné dříve dovodila civilní judikatura u do 31. 3. 2017 účinného znění § 34g (rozsudek zdejšího soudu sp. zn. 29 Co 326/2021, bod 26).
44. Tomu ovšem odpovídá skutečnost, že ÚPDI konstatoval porušení dvou ustanovení drážního zákona – pokud by jeho závěry obstály, už jen z tohoto důvodu by příslušná část Prohlášení o dráze byla nezákonná. Porušení drážního zákona sice bylo konstatováno v návaznosti na porušení TSI nařízení a Dohody, v jejich porušení ÚPDI shledal i porušení konkrétních zákonných ustanovení (pokud by v důsledku nedodržení specifických pravidel došlo i k nedostatkům systému bezpečnosti, resp. diskriminaci při přístupu k drážní infrastruktuře, nelze tvrdit, že k porušení drážního zákona nedošlo). Z tohoto pohledu tak ÚPDI přezkoumával Prohlášení o dráze zcela v souladu s § 34e odst. 1 drážního zákona.
45. Podle soudu byl nadto oprávněn konstatovat i porušení TSI nařízení. V tomto ohledu dává prvotní odpověď samo nařízení. V jeho čl. 6 je jasně uvedeno, že „*toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech*“. Ostatně ani z čl. 290 Smlouvy o fungování Evropské unie ve spojení s čl. 5 a 50 směrnice 2016/797⁴ nevyplývá opak. Pro další úvahy je proto zásadní, že bod 4.2.1.5 přílohy TSI nařízení je přímo závazný a aplikovatelný s případnou aplikační předností před národní úpravou (obecně např. rozsudek SDEU ze dne 9. 3. 1978, ve věci 106/77, *Simmenthal*). ÚPDI byl proto v rámci přezkumu Prohlášení o dráze oprávněn (a povinen) zohlednit i unijní předpisy, obdobně též i mezinárodní smlouvy. Pokud má totiž unijní právo či mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu (viz níže), přednost před národním právem, nelze mechanicky aplikovat pouze vnitrostátní předpis a nepřihlídnout k další úpravě, jež s ním úzce souvisí (např. stanoví něco jiného či jej doplňuje).
46. Předseda ÚPDI na podporu svého postupu příhodně odkázal i na § 58 odst. 1 drážního zákona, z něhož lze dovodit, že referenční rámec ÚPDI je širší, jelikož podle něj ÚPDI v rozsahu své působnosti vykonává státní dozor nad dodržováním povinností stanovených tímto zákonem nebo jinými právními předpisy a mezinárodními smlouvami, které jsou

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. 5. 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.

součástí právního řádu. Tomu konečně nasvědčuje i tvrzení generálního advokáta Campose Sánchez-Bordony ve stanovisku k věci C-453/20, na nějž poukázal ÚPDI ve vyjádření k žalobě. Generální advokát zde v poznámce pod čarou č. 67 reagoval na zmínku ohledně toho, že ÚPDI je oprávněn posuzovat soulad zprávy o síti jen s drážním zákonem, nikoli s unijním právem, se závěrem, že v takovém případě ÚPDI přísluší upustit od použití vnitrostátního pravidla, které by bylo v rozporu se zásadou přednosti unijního práva (dodal, že § 34e odst. 1 drážního zákona k takovému závěru ani nevyhnutelně nevede).

47. Předmětnou otázku tak soud považuje za zcela jasnou a ani v tomto případě nepovažuje za potřebné podat SDEU předběžnou otázku ohledně výkladu čl. 56 směrnice 2012/34/EU (směrnici předpokládaného referenčního rámce přezkumu prohlášení o dráze). K jinému výsledku konečně nevede ani rozsudek zdejšího soudu sp. zn. 29 Co 326/2021 namítaný žalobkyní. Jak soud ověřil (rozsudek je mu znám z jeho činnosti), závěr, že při přezkumu prohlášení o dráze se posuzuje jen soulad s drážním zákonem, nikoli jinými právními předpisy, byl činěn v souvislosti s otázkou aplikovatelnosti občanského zákoníku (bod 28). Soud se nezabýval použitím pravidel mezinárodních smluv či přímo použitelných předpisů EU, jeho závěry proto nejsou na nynější věc přenositelné.
48. Kromě toho nelze přehlížet, že TSI nařízení úzce souvisí s § 22 odst. 2 písm. d) bod 2 drážního zákona, který odkazuje na technické specifikace pro interoperabilitu, tedy na předmětné nařízení, jež tak bylo namísto aplikovat i čistě podle drážního zákona. Jeho ustanovení pak mají ve stanoveném rozsahu přednost před dalšími ustanoveními drážního zákona, včetně těch, jež by jako provozní jazyk požadovala jen češtinu. Z tohoto důvodu je nepřiléhavý odkaz žalobkyně na § 46i drážního zákona, který měl ÚPDI svým postupem negovat. Nehledě na to, že dané ustanovení ani provozní jazyk na drahách v České republice výslovně neupravuje – nestanoví, že při drážním provozu lze používat jen český jazyk. Ustanovení § 46i upravuje osvědčení strojvedoucího a v odst. 1 písm. c) bod 3 pouze stanoví, že strojvedoucí musí prokázat užívání českého jazyka v rozsahu nezbytném pro řízení drážního vozidla na území České republiky (nezbytný rozsah může být nadto ovlivněn i zvláštním vymezením území, kde lze používat jiný provozní jazyk, jak dle ÚPDI požaduje TSI nařízení).

c) TSI nařízení

49. Pokud jde o vlastní text rozhodného bodu 4.2.1.5 přílohy TSI nařízení, ten stanoví, že:
- „jazykem pro komunikaci týkající se bezpečnosti mezi doprovodem vlaku, jinými zaměstnanci železničního podniku (podle definice v dodatku G) a zaměstnanci, kteří povolují jízdy vlaků, je provozní jazyk(y) (podle definice v dodatku J), který (které) používá provozovatel infrastruktury na dotčené trati.*
- Zásady pro komunikaci týkající se bezpečnosti mezi doprovodem vlaku a zaměstnanci, kteří povolují jízdy vlaků, jsou uvedeny v dodatku C.*
- V souladu se směrnicí 2012/34/EU je provozovatel infrastruktury odpovědný za zveřejnění „provozního“ jazyka („provozních“ jazyků), který (které) používají jeho zaměstnanci v každodenním provozu.*
- Avšak tam, kde místní praxe vyžaduje možnost používání i druhého jazyka, musí provozovatel infrastruktury určit zeměpisné hranice jeho používání“.* (pozn. zvýraznění doplněno soudem).
50. Z bodu 4.2.1.5 přílohy TSI nařízení zaprvé vyplývá, že správní orgány legitimně dovodily, že provozovatel dráhy (ve smyslu legislativy EU provozovatel infrastruktury) může určit více provozních jazyků pro používání na jím provozovaných drahách (TSI nařízení to nevylučuje, naopak předpokládá). Ostatně, to samé plyne i z definice provozního jazyka

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

v dodatku J TSI nařízení, podle kterého je provozním jazykem „*jazyk nebo jazyky, které při každodenní činnosti používá provozovatel infrastruktury a které jsou uveřejněny v jeho prohlášení o dráze, s použitím pro oznamování provozních zpráv nebo sdělení týkajících se bezpečnosti mezi zaměstnanci provozovatele infrastruktury a železničního podniku*“. (pozn. zvýraznění doplněno soudem).

51. Zadruhé z citovaného vyplývá, že upravuje otázku jednoho z prvků TSI – komunikaci týkající se bezpečnosti mezi doprovodem vlaku, jinými zaměstnanci železničního podniku a zaměstnanci, kteří povolují jízdy vlaků. Tímto jazykem pro komunikaci ohledně bezpečnosti má ve smyslu tohoto bodu přílohy TSI nařízení být provozní jazyk(y) provozovatele dráhy, které musí provozovatel dráhy zveřejnit.
52. Konečně zatřetí z bodu 4.2.1.5 pododstavec čtvrtý vyplývá, že místní praxe může vyžadovat používání více provozních jazyků. Je-li tomu tak, provozovatel dráhy musí určit zeměpisné hranice jejich používání. Lze se rozumně domnívat, že tím unijní zákonodárce cílí mimo jiné i na úseky drah nacházejících se v blízkosti státních hranic. Z citovaného ustanovení přitom nevyplývá jen to, že má provozovatel dráhy vymezit zeměpisné hranice používání dalších provozních jazyků, pokud by si je snad zvolil, ale TSI nařízení výslovně předpokládá požadavky místní praxe (nehovoří jen o vymezení hranic v případě používání více jazyků, ale výslovně to spojuje s tím, kdy používání více jazyků místní praxe vyžaduje). Používání druhého jazyka tak zjevně není navázáno na uvážení provozovatele.
53. Samo TSI nařízení v tomto ohledu místní praxi ani obecně nevymezuje – nestanoví, kdy místní praxe dána je (a provozovatel má povinnost umožnit i užívání druhého jazyka), a kdy není. Z obsahu správních rozhodnutí je zřejmé, že ÚPDI a jeho předseda svou argumentaci dovodili jednak za pomoci hlediska *místní praxe* ve smyslu bodu 4.2.1.5 pododstavce 4 přílohy TSI nařízení a dále čl. 10 odst. 1 Dohody, podle kterého *ve výměnných stanicích a na pohraničních přípojových tratích se používá ve styku se železničními zaměstnanci sousední správy úředního jazyka této správy. Zejména veškerá telefonická, písemná a ústní sdělení, která se vztahují k vlakové dopravě, se provádějí v jazyce sousední správy. Zaměstnanci, kteří přicházejí v úvahu, musí ovládat tento služební jazyk v rozsahu nutném pro výkon služby*.
54. Je třeba uvést, že ani drážní zákon (či jiný vnitrostátní právní předpis) výslovně otázku provozního jazyka na dráze blíže neupravuje, resp. nezabývá se tím, kolik provozních jazyků a na jakých konkrétních místech musí provozovatel v prohlášení o dráze určit. Rovněž žádný předpis unijního práva nic takového závazně nestanoví (nařízení TSI toliko předpokládá, že to může místní praxe vyžadovat). Správní orgány tak odpověď na tuto otázku oprávněně hledaly i v jiných pramenech práva. *Místní praxi* na výměnných železničních stanicích Břeclav a Šatov dovodily právě z citovaného ustanovení Dohody. Ta podle nich závazně stanovuje místní praxi ve smyslu bodu 4.2.1.5 pododstavce 4 přílohy TSI nařízení. Proto je nutné jako druhý provozní jazyk určit německý jazyk jako jazyk sousední (rakouské) správy (tj. v dnešní terminologii provozovatele dráhy).

d) Povaha Dohody a její závaznost pro žalobkyni

55. Jakkoli v obecné rovině postupoval ÚPDI na základě správných východisek, aplikace Dohody není tak samozřejmá, jak se oba správní orgány domnívaly. Její závaznost totiž nelze dovozovat na základě přímé aplikovatelnosti (přednosti) ve smyslu § 2 odst. 1 správního řádu ve spojení s § 58 odst. 1 drážního zákona, potažmo čl. 10 Ústavy. Podle něj *vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká*

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva. Z obou rozhodnutí, jakkoli o tom správní orgány neučinily podrobnější úvahu, vyplývá, že Dohodu považovaly za součást českého právního řádu, a podřadily ji tak čl. 10 Ústavy. Touto otázkou se přitom soud musel zabývat, aniž by na nedostatky v tomto směru žalobkyně výslovně upozornila. Aplikací nesprávného právního předpisu (mezinárodní smlouvy) se musí zabývat zásadně vždy (usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 28. 7. 2009, č. j. 8 Afs 51/2007 - 87, č. 1926/2009 Sb. NSS); žalobkyně nadto svými námitkami proti použití Dohody a jejímu výkladu brojila řadou dalších (jiných) námitek.

56. Je třeba vycházet z toho, že ne každá mezinárodní smlouva (dohoda) spadá pod čl. 10 Ústavy (je tedy součástí právního řádu a má přednost před zákonem, je-li s ním v rozporu, resp. stanoví-li něco jiného). Aby mezinárodní smlouva mohla být podřazena pod čl. 10 Ústavy, musí naplnit všechny v něm uvedené podmínky (souhlas Parlamentu s její ratifikací, vnitrostátní vyhlášení a její závaznost pro Českou republiku). Také v případě mezinárodních smluv, které byly uzavřeny před účinností ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústavy České republiky, není pochyb o tom, že tyto jsou pro Českou republiku závazné (srov. čl. 5 ústavního zákona č. 4/1993 Sb.). Zároveň v případě posuzované Dohody nelze mít pochyb ani o jejím řádném vyhlášení (publikována vyhláškou č. 85/1964 Sb., v upraveném znění pak vyhláškou č. 3/1968 Sb. a koneckonců ve sdělení č. 57/2008 Sb. m. s.).
57. Jinak je tomu ovšem v případě podmínky souhlasu Parlamentu s ratifikací mezinárodní smlouvy.
58. K té soud nejprve poznamenává, že zastávaný ustálený výklad čl. 10 Ústavy v komentářové literatuře (sama Ústava v tomto směru přechodná ustanovení neobsahuje) je, že „*výrazem ‚Parlament‘ jsou v čl. 10 myšleny všechny zákonodárné orgány, které daly souhlas k ratifikaci mezinárodních smluv, jež jsou i pro ČR závazné*“ (komentář k čl. 10 Ústavy in Sládeček, V. a kol. *Ústava České republiky. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016). S mezinárodní smlouvou tak musí souhlasit Parlament, resp. některý z jeho předchůdců na území dnešní České republiky nebo států, jejichž částí dnešní Česká republika byla, typicky zákonodárné sbory v bývalém Československu (rozsudek NSS ze dne 7. 12. 2023, č. j. 10 Afs 27/2023 - 76, bod 26). Podmínka souhlasu Parlamentu je přitom logická a pochopitelná, právě tím totiž zákonodárný sbor, který jinak zákony přijímá, stvrzuje, že mezinárodní smlouva má takový význam či kvalitu, že jí lze přiznat privilegium čl. 10 Ústavy (bezprostřední závaznost a přednost před zákonem). Dohoda podmínku souhlasu s její ratifikací Parlamentem (některým z jeho předchůdců) nesplňuje.
59. Podle čl. 42 Ústavy Československé socialistické republiky (ústavní zákon č. 100/1960 Sb., dále **Ústava ČSSR**), účinné v době podpisu, resp. ratifikace Dohody, platilo, že „**Národní shromáždění dává souhlas k mezinárodním smlouvám politickým, k hospodářským smlouvám obecné povahy a k takovým smlouvám, k jejichž provedení je třeba zákona**“. Dále podle čl. 62 odst. 1 bod 1 Ústavy ČSSR platilo, že prezident republiky „*zastupuje stát navenek, sjednává a ratifikuje mezinárodní smlouvy. Sjednávání mezinárodních smluv a dohod, které nepotřebují souhlasu Národního shromáždění, může prezident republiky přenést na vládu nebo s jejím souhlasem na její jednotlivé členy*“ (pozn. zvýraznění doplněno soudem).
60. Z obsahu Dohody (resp. vyhlášek č. 85/1964 Sb. a č. 3/1968 Sb.) nevyplývá, že by k její ratifikaci dalo souhlas tehdejší Národní shromáždění. Naopak, podle záhlaví Dohody ji pouze ratifikoval prezident, přičemž ze skutečnosti, že sjednání Dohody prezident přenesl

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

na dr. Františka Vlasáka, ministra dopravy a spojů, lze dovodit, že tato spadala do rámce tzv. mezivládních mezinárodních smluv (dohod), jejichž sjednávání mohl prezident republiky přenést na vládu, resp. její jednotlivé členy. Lze proto uzavřít, že Dohoda nespadá pod rámec čl. 10 Ústavy, není tak součástí právního řádu a nemá aplikační přednost před zákonem. Rovněž pro soud to znamená, že pokud Dohoda není součástí právního řádu podle čl. 10 Ústavy (bez ohledu na to, že je mezinárodně platná a závazná), není jí bez dalšího ve smyslu čl. 95 odst. 1 Ústavy vázán.

61. Taková mezinárodní smlouva pak ani ve správním řízení automaticky nepředstavuje pramen práva – uplatňovat vrchnostenskou pravomoc vůči jednotlivým fyzickým a právnickým osobám (účastníkům řízení) lze jen na podkladě právních předpisů, jimiž jsou tyto vázány. Správní orgán proto obecně jistě nemůže klást jednotlivci k tíži obsah mezinárodní smlouvy, která není součástí právního řádu, a není tak vnitrostátně závazná. Soud se proto dále musel zabývat tím, zda se i přesto nemusí žalobkyně čl. 10 odst. 1 Dohody řídit.
62. Žalovaný v tomto směru argumentoval, že Dohoda byla do právního řádu přenesena (transformována) vyhláškou č. 85/1964 Sb., kterou byla v České republice (Československé socialistické republice) publikována. Vyhláška je podzákonným právním předpisem, proto se Dohoda stala součástí právního řádu a vnitrostátně závaznou. Jinými slovy tak dovozuje bezprostřední závaznost Dohody na základě formy publikace. Tato argumentace neobstojí.
63. Pro potřeby této věci není nezbytné zevrubně rozebírat vývoj vztahu mezinárodního a vnitrostátního práva a přímou účinnost mezinárodních smluv od časů Ústavní listiny z roku 1920, přes Ústavu 9. května, Ústavu ČSSR až do dnešní doby (k tomu více např. Mikeš, P., *Aplikace mezinárodního práva v právním řádu ČR pohledem teorie a soudní praxe. Právní monografie*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012). Ústava ČSSR neupravovala žádným způsobem přímou závaznost mezinárodních smluv, které tak musely být provedeny zákonem (jiným právním předpisem), popřípadě na něj musel vnitrostátní předpis sám odkazovat. Zákonné opatření předsednictva Národního shromáždění č. 4/1962 Sb., o vyhlásování zákonů a jiných právních předpisů, pak v § 2 písm. d) sice stanovilo, že se mezinárodní smlouvy (jejich sjednání, resp. ratifikace) publikují vyhláškou, s tímto zveřejněním ve formě předpisu vnitrostátní práva ovšem nespojovalo žádné vnitrostátní účinky. Jakkoli z citované publikace vyplývá, že tehdy panovaly v právní doktríně i názory, že právě forma vyhlášení „propůjčuje“ mezinárodní smlouvě vnitrostátní závaznost, takový závěr nebyl samozřejmý. Především tento názor nemůže obstát nyní, kdy podmínky „přenosu“ mezinárodních smluv do českého právního řádu upravuje čl. 10 Ústavy. Přiznal-li by soud přímou závaznost vyhláše z roku 1964, jako podzákonnému předpisu, umožnil by obejítí této úpravy. Na vyhlášku č. 85/1964 Sb. je tak nutné nahlížet jen jako na prostředek publikace Dohody v Československu (nyní v České republice), nikoli právní předpis přenášející Dohodu do právního řádu.
64. Dále se soud musel zabývat tím, zda přímou závaznost Dohody nezakládá povaha žalobkyně jako státní organizace. Jinými slovy posuzoval, zda ji nelze považovat za orgán (odnož) státu, který je i takovou mezinárodní smlouvou, jako je Dohoda, vázán. Jak se podává např. z usnesení Ústavního soudu ze dne 23. 7. 2002, sp. zn. II. ÚS 305/01, i mezinárodní smlouvy, které nejsou součástí právního řádu, jsou závazné podle mezinárodního práva a orgány státu jsou povinny se jimi řídit. Vyplývá to i z čl. 1 odst. 2 Ústavy, který deklaruje vůli České republiky respektovat své mezinárodní závazky a

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

současně představuje pokyn adresovaný státním orgánům, které by tomu měly uzpůsobit své jednání (komentář k čl. 1 in Sládeček, V. a kol., op. cit.).

65. Podle zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, je žalobkyně právnickou osobou, na jejíž postavení se obdobně použijí ustanovení o státním podniku; funkci vykonává jménem státu ministerstvo dopravy (§ 19 odst. 2, 5 a 6). V souladu s § 21 odst. 1 uvedeného zákona pak žalobkyně provozuje železniční dopravní cestu *ve veřejném zájmu*. Provozováním železniční dopravní cesty se přitom rozumí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje železniční dopravní cesta a organizuje železniční doprava podle zvláštního právního předpisu, za účelem provozování železniční dopravy železničními dopravci, **plnění závazků z mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána, a pro účely obrany státu a krizového řízení** [§ 2 písm. b) citovaného zákona; zvýraznění doplněno soudem].
66. Soud upozorňuje především na to, že žalobkyně byla zřízena zákonem a pověřena plněním úkolů ve veřejném zájmu, přičemž rozhodující vliv nad ní vykonává stát jako zřizovatel. Posledně citované ustanovení dokonce hovoří o tom, že žalobkyně v rámci své činnosti musí zajišťovat i plnění mezinárodních závazků České republiky; nehovoří se přitom jen o smlouvách, které by byly součástí právního řádu, ale o všech, jimiž je Česká republika vázána. Takovou smlouvou je nepochybně i Dohoda, jež ostatně stanoví povinnosti i přímo železničním správám obou států (např. čl. 4 odst. 1). To, že se tyto závazky vztahují i přímo k železničním správám (jejich současným obdobám), lze dovodit i z rozsudku NSS ze dne 13. 9. 2017, č. j. 8 As 118/2016 - 68. Ten se v souvislosti s regulací veřejných zakázek zabýval vlivem závazku Českých drah, a.s. týkajícího se provozování přeshraniční železniční dopravy a vyplývajícího (mimo jiné) též z Dohody. Bez významu nejsou ani závěry vztahující se k závaznosti unijního práva a přímému účinku směrnic ve vztahu k žalobkyni, konkrétně podle stanoviska generálního advokáta Campose ze dne 16. 12. 2021, k věci C-453/20, *CityRail, a.s.* Ač nejde o závazný názor SDEU a ač soud nyní nehodnotí přímý účinek směrnic, generální advokát přesvědčivě zdůvodnil, že žalobkyni by jako provozovatele dráhy bylo možné (optikou unijního práva) považovat za odnož státu (srov. body 89-92 stanoviska i tam citovanou judikaturu).
67. Na základě podrobného rozboru lze proto dospět k závěru, že žalobkyně je povinna se ustanoveními Dohody řídit, přestože ta není vnitrostátně závazná a přestože žalobkyně *stricto sensu* není orgánem státu. Z ustanovení Dohody totiž vyplývají konkrétní závazky i jí. Jedním z nich je povinnost zajistit ve výměnných stanicích používání jazyka sousední správy (němčiny) podle čl. 10 odst. 1. Tato povinnost směřuje vůči železniční správě v České republice, pod tento pojem přitom žalobkyně nepochybně spadá. Podoba železniční správy doznala za 60 let řady změn, přesto je zřejmé, že žalobkyně je (už jen podle názvu, ale především dle výše citovaného zákona) tím hlavním subjektem, který zajišťuje železniční správu ve smyslu ustanovení Dohody. Ve shora citovaném rozsudku sp. zn. 8 As 118/2016 ostatně NSS vztáhl ustanovení o železniční správě i na dopravce, společnost České dráhy a. s. Při tom poukázal, že účelem této mezinárodní smlouvy byla úprava pohraničního přechodu železnic mezi smluvními státy, kterou bylo potřeba zajistit jak v roce 1964, kdy byla dohoda uzavřena, tak i v současnosti (tento základní účel nelze rozměňovat lpěním na některých ustanoveních této Dohody, která plynula ze společenských a právních poměrů v době jejího uzavření).

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

68. Žalovaný nepochybil ani v tom, že by snad Dohodu sám nepřípustně vykládal. Již ředitel ÚPDI v napadeném rozhodnutí žalobkyni vysvětlil, že v projednávané věci nešlo o řešení rozporů mezi smluvními stranami ve smyslu čl. 24 Dohody (str. 9 napadeného rozhodnutí, na níž soud v podrobnostech odkazuje). Žalovaný totiž v tomto konkrétním případě aplikoval odpovídající ustanovení Dohody jako jeden z pramenů práva, logicky je tak musel i vyložit.

e) Povinnost stanovení druhého provozního jazyka

69. Pokud jde o vlastní výklad čl. 10 odst. 1 Dohody, soud výše uzavřel, že povinnost zajistit možnost používání německého jazyka směřuje vůči žalobkyni, která v České republice vykonává železniční správu a je provozovatelem předmětné části dráhy. K tomu, jakým subjektům musí používání druhého jazyka umožnit, Dohoda stanoví, že se jedná o železniční zaměstnance sousední (rakouské) správy, a to zvláště v případě telefonických, písemných a ústních sdělení, která se vztahují k vlakové dopravě. Z toho lze podle soudu jasně dovodit, že nedopadá toliko na zaměstnance sousedního provozovatele dráhy, ale také dopravců. V podrobnostech soud odkazuje především na závěry předsedy ÚPDI na str. 11-12 napadeného rozhodnutí, který se již s touto námitkou vypořádal. Soud se ztotožňuje s tím, že železniční správou ve smyslu Dohody se rozumí nejen provozovatel dráhy, ale i provozovatel drážní dopravy. Nutnost umožnit užívání německého jazyka se proto vztahuje i k zaměstnancům dopravce (právě s nimi žalobkyně ve výměnných stanicích komunikuje). Dohoda tak upravuje nejen styk s druhým provozovatelem dráhy, ale i provozní jazyk, tedy jazyk komunikace s dopravci (o aplikovatelnosti Dohody na dopravce ostatně svědčí i citovaný rozsudek NSS sp. zn. 8 As 118/2016). Pro úplnost soud ještě dodává, že mu není úplně zřejmý argument, že umožnění používání němčiny povede k diskriminaci jiných jazyků – připomíná, že závěry ÚPDI a soudu se týkají příhraničních stanic a souvisí pouze s přechodem hranice. Žádným způsobem tak nezvýhodňují pohyb rakouských dopravců po českých železnicích jako takových. Kromě toho, soud výše opakovaně uvedl, že TSI nařízení používání více jazyků předpokládá.
70. Předmětný požadavek Dohody konečně není v rozporu ani s jinými ustanoveními českého právního řádu; případná argumentace aplikační předností mezinárodní smlouvy (jež by dle závěrů soudu neobstála) tudíž ani nebyla na místě.
71. K argumentaci žalobkyně § 46i odst. 1 písm. c) drážního zákona lze odkázat na již výše uvedené. Je jednoznačné, že požadavek na znalost českého jazyka neplatí absolutně, ale jen v nezbytném rozsahu. Nic na tom nemění ani námitka žalobkyně, že se jedná o transpozici směrnice 2007/59/ES⁵. Ta v čl. 12 stanoví, že jazykové dovednosti musí odpovídat požadavkům přílohy VI, a to ve vztahu k té části infrastruktury, které se žádost o vydání osvědčení týká. Příslušná příloha v kapitole 8. odst. 1 přitom pouze požaduje, aby byl strojvedoucí schopen komunikovat nejméně v jednom z jazyků uvedených dotčeným provozovatelem infrastruktury (tedy ne nutně v úředním jazyce toho kterého státu). To, že podle dalších odstavců této kapitoly bez dalšího není na použití druhého jazyka nárok, neznamená, že by snad taková povinnost nemohla být žalobkyni stanovena jiným způsobem (jak jí již správně vysvětlil na str. 13 napadeného rozhodnutí předseda ÚPDI).
72. Ten se rovněž zabýval relevancí kapitoly 4.6.2 TSI nařízení, která vymezuje jazykové znalosti. Soud připomíná, že čl. 4.6.2.1 stanoví, že provozovatel infrastruktury i železniční

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství.

podnik musí zabezpečit používání komunikačních protokolů a zásad. Druhý pododstavec článku 4.6.2.1 požadavky na komunikační vzdělávání specifikuje pro případ, že je provozní jazyk provozovatele infrastruktury odlišný od jazyka obvykle používaného personálem železničního podniku. Třetí pododstavec pak říká, že zaměstnanci železničního podniku musí mít dostatečnou úroveň znalostí provozního jazyka provozovatele infrastruktury. Předseda ÚPDI přitom na str. 15-16 napadeného rozhodnutí správně vysvětlil, že pokud provozovatel infrastruktury zavede druhý provozní jazyk, logicky postačuje dostatečná úroveň znalosti některého z provozních jazyků, tedy i němčiny. Předseda se přezkoumatelným i logickým způsobem vyjádřil i k obavám žalobkyně z dopadů na bezpečnost provozu.

73. Žalobkyně dále namítala, že místní praxe nemůže vyplývat z Dohody staré 60 let, ale z reálného fungování v místě. To je upraveno smlouvou o navázání infrastruktur, jejímž obsahem se ovšem ÚPDI nezabýval. K této námitce soud, obdobně jako předseda ÚPDI, uvádí, že s ohledem na úvahy soudu týkající se závaznosti Dohody pro žalobkyni, nebylo dále potřeba zkoumat, jaká reálná praxe nyní v místě funguje (z podnětů některých podatelů, např. společnosti WIENER LOKALBAHNEN z 24. 6. 2022, lze dovodit i to, že dříve zřejmě užívání němčiny ve stanici Břeclav nějakým způsobem možné bylo). Závazná místní praxe ve smyslu bodu 4.2.1.5 přílohy TSI nařízení totiž s ohledem na obsah Dohody vyžaduje používání i německého jazyka. Žalobkyně k tomu byla povinna na základě čl. 10 odst. 1 Dohody a zprostředkovaně pak na základě citovaného bodu TSI nařízení (podle kterého poté měla vymezit hranice jeho užívání). Pro úplnost soud dodává, že ke stejnému závěru dospěl i rakouský regulační orgán, jehož stanovisko si ÚPDI vyžádal. Ani v tomto postupu přitom soud neshledává pochybení, neboť vyžádání si stanoviska předpokládá i § 57a odst. 4 věty první občanského zákoníku.
74. Z tohoto důvodu nebylo ani nutné zabývat se obsahem smlouvy o navázání infrastruktur a na ni navazujících dodatkových ujednání. ÚPDI proto nepochybil, pokud neučinil tuto smlouvu součástí správního spisu. Z téhož důvodu jí k důkazu neprováděl ani soud. Konečně, soud se nezabýval ani tím, zda si měl ÚPDI vyžádat i stanovisko ÖBB-Infrastruktur, popřípadě s touto společností jednat jako s účastníkem řízení. Soud nepřehlédl, že uvedené žalobkyně namítala již v rozkladu, nyní ovšem tuto otázku nastolila až ve své replice, a tudíž opožděně. K související otázce, poukazující na nezohlednění bezpečnostních rizik, soud odkazuje na výše uvedené a dodává, že žalobkyně blíže nepřiblížila, v čem konkrétně jsou závěry ÚPDI nerealizovatelné vůbec či jen obtížně.
75. Pakliže je Dohoda stále platná a účinná, pro oba státy závazně určuje, jakým způsobem má praxe ve výměnných stanicích vypadat. Žalobkyně by jí proto měla své fungování přizpůsobit, nikoli se závazků z ní plynoucích snažit zprostit poukazem na smluvní ujednání s provozovatelem sousední dráhy – takové ujednání totiž nezohledňuje zájmy dopravců, jichž se ovšem Dohoda, jak soud výše vyložil, rovněž týká. Na významu a závaznosti Dohody nemění nic ani skutečnost, že se jedná o smlouvu uzavřenou před 60 lety. Aktualnost potřeby druhého provozního jazyka ostatně naznačují i podání několika rakouských dopravců, nacházející se ve správním spise. Jakkoli tato podání nesplňovala náležitosti a ÚPDI nevedla k zahájení řízení, je zřejmé, že zamýšlená úprava provozního jazyka přinejmenším některým rakouským dopravcům nevyhovovala.
76. To rovněž odpovídá na otázku žalobkyně, koho měl vlastně postup ÚPDI chránit. Jak uvedl předseda ÚPDI na str. 14-15 napadeného rozhodnutí, v případě neumožnění

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

používání němčiny rakouský dopravce nemůže rozšířit oblasti provozu k jemu vydanému osvědčení dopravce. Pokud dopravci nemají strojvedoucí se znalostí obou jazyků, nemohou překročit hranici jinak, než obsadit hnací vozidlo dvěma strojvedoucími. Soud připouští, že tvrzení, že pokud rakouští dopravci vůbec nepodávají žádosti o kapacitu, dokazuje to jejich diskriminaci, je příliš kategorický a paušální. ÚPDI totiž skutečně detailněji nezjišťoval, proč (všichni) rakouští dopravci nepodávají žádosti o přidělení kapacity a zda je tímto důvodem nemožnost používat němčinu v Břeclavi či Šatově. S ohledem na výše uvedené je ovšem zároveň jasné, že přinejmenším někteří z nich by o využívání stanice Břeclav zájem měli, což svědčí přinejmenším o potencialitě dotčení některých rakouských dopravců. Za zcela nerozhodné pak soud považujete to, zda byl diskriminován i přímo navrhovatel v této konkrétní věci, tj. osoba zúčastněná na řízení (jde o českého dopravce, jehož zaměstnanci by dle žalobkyně měli ovládat češtinu). Dodává jen, že § 34e odst. 1 drážního zákona umožňuje podání návrhu jakémukoliv žadateli o přidělení kapacity, přičemž tuto podmínku osoba zúčastněná na řízení splňuje. Zároveň citované ustanovení umožňuje správnímu orgánu zahájit řízení i z moci úřední, postup ÚPDI tak nebyl vázán jen na aktivitu navrhovatele.

VI. Shrnutí a závěr

77. Soud tak shrnuje, že správní orgány mohly ve smyslu § 34e odst. 1 drážního zákona posoudit Prohlášení o dráze jak vůči drážnímu zákonu, tak návazně na něj i ve vztahu k relevantním předpisům EU i mezinárodním smlouvám, vč. Dohody. Tu je možné vůči žalobkyni jako státní organizaci (odnoži státu) aplikovat jako pramen práva, byť nejde o mezinárodní smlouvu ve smyslu čl. 10 Ústavy, jak původně nesprávně dovozoval ÚPDI. Dohoda představuje podklad, jímž je žalobkyně povinna se řídit, a závazně rovněž zakládá místní praxi podle bodu 4.2.1.5 pododstavce 4 přílohy TSI nařízení, resp. povinnost vymežit hranice používání druhého provozního jazyka.
78. Žalobkyně tak pochybila, pokud v čl. 6.2 Prohlášení o dráze neumožnila užití německého jazyka ve výměnných stanicích Břeclav a Šatov.
79. Městský soud proto dospěl k závěru, že žaloba není důvodná a v souladu s § 78 odst. 7 s. ř. s. ji zamítl.

VII. Náklady řízení

80. Výroky o náhradě nákladů II a III jsou odůvodněny § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobkyně neměla ve věci úspěch, proto jí právo na náhradu nákladů řízení nenáleží. Žalovanému pak žádné náklady nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly, a proto mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.
81. Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok IV), neboť jí nebyla v průběhu řízení uložena žádná povinnost a soud neshledal ani žádné důvody zvláštního zřetele hodné, které by přiznání práva na náhradu nákladů řízení odůvodňovaly (§ 60 odst. 5 s. ř. s.).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává 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

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

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 28. května 2024

Mgr. Martin Lachmann v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.