



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Jana Kratochvíla a soudců Martina Bobáka a Jana Jurečkové ve věci

žalobkyně: **Správa železnic, státní organizace**
sídlem Dlážděná 7, Praha 1

proti
žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**
sídlem Kapitána Jaroše 7, Brno

za účasti: 1. **České dráhy a.s.**
sídlem Nábřeží L. Svobody 12, Praha 1

2. **KŽC Doprava, s.r.o.**
sídlem Meinlinova 336/1a, Praha 9

3. **PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.**
sídlem Betonářská 14, Muglinov, Ostrava
zastoupena advokátem Mgr. Tomášem Kravčíkem
sídlem Občanská 16, Slezská Ostrava, Ostrava

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 2. 11. 2018, č. j. UPDI-2989/18-OPDI-SPR/KE, sp. zn. UPDI-RPD0004/17,

takto:

- I. Výrok I. rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 2. 11. 2018, č. j. UPDI-2989/18-OPDI-SPR/KE, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobkyni náhradu nákladů řízení ve výši 3 000 Kč, a to do jednoho měsíce od právní moci rozsudku.
- III. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci a průběh řízení před správním orgánem

1. Žalobkyně se podanou žalobou domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, kterým nevyhověl rozkladu žalobkyně vůči rozhodnutí tohoto úřadu ze dne 15. 6. 2018, č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ (prvostupňové rozhodnutí), kterým bylo k žádostem společnosti České dráhy a.s. a společnosti KŽC Doprava s.r.o. shledáno Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinné od 1. prosince 2017 („PoD“), ve zde vymezených částech v rozporu s ustanoveními zákona č. 266/1994 Sb. o drahách.
2. Prohlášení o dráze je upraveno v § 33 zákona o drahách. Jde o dokument, ve kterém žalobkyně stanoví pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití a pro výpočet ceny za toto užití.
3. Ze správního spisu zjistil soud následující, pro věc podstatné skutečnosti.
4. Dne 22. 12. 2017 a dne 8. 1. 2018 obdržel Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře návrhy žadatelů o přidělení dopravní kapacity (společností České dráhy a.s. a KŽC Doprava s.r.o.), aby posoudil, zda části PoD jsou v souladu se zákonem o drahách.
5. Prvostupňovým rozhodnutím Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře shledal nesoulad některých napadených částí PoD se zákonem o drahách. Rozhodnutí má celkem 28 výroků. Vůči tomuto rozhodnutí podala žalobkyně rozklad, v rámci kterého napadala nedodržení lhůty pro vydání rozhodnutí a některé výroky, mj. výrok 3., 15., 16. a 19. Společnost České dráhy a.s. rovněž napadla rozkladem některé výroky prvostupňového rozhodnutí.
6. Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře v rámci napadeného rozhodnutí k rozkladovým námitkám shledal, že prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno až po uplynutí stanovené 40 denní lhůty k vydání rozhodnutí. Předseda k tomu uvedl, že tuto lhůtu z objektivních důvodů dodržet nelze. Nadto nedodržení lhůty nemá za následek nezákonné rozhodnutí ve věci samé. Jedná o lhůtu pořádkovou, s jejímž nedodržením nespojuje zákon žádnou sankci.
7. K rozkladovým námitkám vůči výroku 3. prvostupňového rozhodnutí, týkajícího se kapitoly 2.4.1 v části prvního a druhého odstavce PoD, který byl shledán v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o drahách, předseda Úřadu pro dopravní infrastrukturu (předseda ÚPDI) uplatnil rozsáhlou argumentaci. V první řadě se věnoval rozboru rozkladových námitek žalobkyně ohledně přímé aplikovatelnosti čl. 8 směrnice 2004/49/ES, o bezpečnosti železnic na žalobkyni. Uvedl, že přímé aplikovatelnosti se dovolávají České dráhy a.s. jakožto navrhovatel v tomto řízení. Přímá aplikovatelnost této směrnice na žalobkyni přípustná je, neboť žalobkyně splňuje kritéria státu, resp. s přihlédnutím k rozšiřujícímu výkladu ji lze považovat za státní organizaci dle judikatury SDEU, především rozsudku SDEU ze dne 12. července 1990 ve věci *A. Foster a další proti British Gas plc*, C-188/89, bod 18 (rozsudek Foster), a to především s ohledem na skutečnost, že stát reálně vykonává nad žalobkyní kontrolu. Směrnice o bezpečnosti železnic splňuje kritéria kladená na její přímou

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

aplikovatelnost, čl. 8 předmětné směrnice nebyl řádně transponován do českého práva a veškeré podmínky pro její přímou aplikaci jsou splněny. Žalobkyně měla povinnost zakotvit do PoD projednávání připomínek dopravců k vydávání interních předpisů dle § 22 odst. 1 zákona o dráze, resp. žadatelů o přidělení kapacity. Předseda ÚPDI považuje žalobkyni za kompetentní orgán k rozhodování o provozování dráhy, přičemž absence projednání PoD s žadatelem o přidělení kapacity považuje za nesouladný s právem a diskriminační, a to i s ohledem na skutečnost, že pravidla vyjádřená v PoD jsou pro dopravce závazná.

8. K rozkladovým námitkám vůči výroku 15. prvostupňového rozhodnutí, které žalobkyni vytýká neumožnění podání žádosti o přidělení kapacity alternativním způsobem v kapitole 4.2.1.2 v rozporu s § 23b odst. 1 zákona o dráhách, předseda ÚPDI uvedl, že při mimořádných událostech na dráze se uplatňuje operativní řízení drážní dopravy ve smyslu § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., a pro tyto situace nedochází k přidělu kapacity dráhy, neboť vlaky jezdí dle operativního řízení mimo své období a trasu a o kapacitu se znovu nežádá. Pod tyto závěry dle předsedy ÚPDI spadá i zavedení vlaku odklonem, neboť zde je mimořádným důvodem nesjízdnost přidělené trasy, přičemž je nutné takto postupovat i za cenu omezení již přidělených kapacit na odklonové trase.
9. Povinnost žalobkyně mít pro mimořádné situace náhradní komunikační systém pro komunikaci mezi dopravcem a provozovatelem dráhy dle předsedy ÚPDI vyplývá rovněž z evropských předpisů, a to z příloh nařízení Komise (EU) 2015/995, které mj. ukládá povinnost mít dostupné kontaktní informace na klíčové zaměstnance provozu drážní infrastruktury na které se lze obrátit ve „zhoršených podmínkách“. Dle předsedy tudíž nelze vycházet pouze ze stručné úpravy v zákoně o drahách, nicméně povinnost zajistit komunikační spojení i při výpadku elektronického systému vyplývá i z § 23b odst. 2 písm. b) zákona o drahách. Korupční rizika či ekonomické argumenty nejsou namíste, neboť se v mimořádných situacích nejedná o přidělení kapacity dráhy, jak již předseda ÚPDI uvedl.
10. Výrokem 16. prvostupňového rozhodnutí ÚPDI shledalo nezákonným část kapitoly 4.3.2 pro ad hoc přidělování kapacity dráhy. Konkrétně šlo o výčet „produktů“, které v rámci ad hoc přidělování kapacity dráhy SŽDC nabízí. Konkrétně šlo o produkty:
 - Žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy z důvodu omezení infrastruktury SŽDC
 - Žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy z jiných důvodů na straně SŽDC
11. K rozkladovým námitkám vůči výroku 16. prvostupňového rozhodnutí předseda ÚPDI setrval na rozlišení postupů při přidělování kapacity a operativního řízení, které přidělováním kapacity není. Samotný zákon o drahách v případě mimořádných situací na dráze nepředpokládá opakované žádosti o přidělení kapacity pro objezdy nesjízdné části dráhy, které je navíc provozovatel povinen umožnit. Přidělenou kapacitu tedy dopravce využije v jiném časovém horizontu a v jiném úseku dráhy v rámci odklonu, vždy se svým formálním souhlasem, který však není novou žádostí o přiděl kapacity dráhy. Při operativním řízení se postupuje jiným způsobem, nikoli pouze přidělováním volné kapacity dráhy dopravcům, ale maximálním využitím kapacity odklonové dráhy, případně i omezením dalších dopravců a jejich kapacit. K námitce žalobkyně vůči rozdělení textu v PoD předseda ÚPDI uvedl, že z textu prohlášení o dráze by mělo být jasné, zda jde o přiděl kapacity, nebo operativní řešení mimořádností. To však ze stávajícího textu nevyplývá, v čemž odvolací orgán shledává rozpor se zákonem o dráhách.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

12. K rozkladovým námitkám vůči výroku 19. prvostupňového rozhodnutí, vytýkající nedostatečnou lhůtu k vyjádření nesouhlasu dopravce s přidělením kapacity v kapitole 4.4.2 PoD předseda ÚPDI zkonstatoval, že České dráhy a.s. třídní lhůtu k vyjádření nesouhlasu s koordinací při přidělení kapacity napadaly jako nepřiměřeně krátkou, tedy se nejednalo o postup z moci úřední. Předseda se s tímto pohledem ztotožňuje, zvláště pokud není upraven způsob doručování. Prodloužení uvedené lhůty o dva dny je, s ohledem na délku celého procesu přidělu kapacity (7,5 měsíce), zanedbatelné. Z dnešního pohledu se tato lhůta jeví jako příliš krátká a diskriminující dopravce, a to i přestože dříve tato lhůta v zákoně o drahách obsažena byla.
13. V těchto výrocích bylo prvostupňové rozhodnutí s výše uvedenou argumentací potvrzeno.

II. Obsah žaloby

14. Žalobkyně v rámci žaloby předně uvádí, že již prvostupňové rozhodnutí trpělo závažnou vadou týkající se nedodržení lhůty pro vydání rozhodnutí dle § 34e odst. 4 zákona o drahách, která je v délce 40 dní. Tato lhůta však nebyla dodržena s vysvětlením, že její dodržení je reálně nemožné. Žalobkyně zdůrazňuje, že nedodržení lhůty nebylo odůvodněno žádnými konkrétními argumenty, pouze vyjádřením o objektivní nemožnosti lhůtu dodržet a konstatováním o tom, že takový postup není stíhán žádnou sankcí a nezakládá nezákonnost rozhodnutí. Tyto závěry jsou dle žalobkyně nepřezkoumatelné. Žalobkyně dále nesouhlasí s tím, že by lhůta měla pouze pořádkový charakter, neboť vychází z předpisů EU a nelze předpokládat, že by tato lhůta byla pouze orientační, jak dovozuje napadené rozhodnutí. V této části žalobkyně namítá nezákonnost napadeného rozhodnutí.
15. Žalobkyně dále namítá nesprávné právní posouzení kapitoly č. 2.4.1 vnitřních předpisů PoD 2019, kde předseda ÚPDI ve shodě s výrokem 3. prvostupňového rozhodnutí dospěl k závěru, že text diskriminačně upírá dopravcům právo na připomínkování interních předpisů provozovatele dráhy, jak to má ukládat čl. 8 Směrnice 2004/49/ES, o bezpečnosti železnic. Žalobkyně předně uvedla, že v této části vůbec nebylo ze strany dopravců iniciováno řízení ve smyslu zákona o drahách, ani nebylo z jejich strany uplatněno žádné takové tvrzení. Žalobkyně se vymezuje vůči posouzení, že by byla státním bezpečnostním orgánem, vydávajícím závazné vnitrostátní bezpečnostní předpisy, neboť tuto roli plní Drážní úřad. PoD ani interní předpisy žalobkyně nejsou dle jejího názoru národním bezpečnostním předpisem. Nadto směrnice o bezpečnosti železnic nebyla transponována vadně a není žádný důvod pro její užití na žalobkyni, potažmo pro aplikaci přímého účinku směrnice na žalobkyni. Žalobkyně též nesouhlasí, že by se na ní mělo pohlížet jako na stát, jak to učinil předseda ÚPDI, a namítá, že aplikace přímého účinku na ní není možná. Aktuální právní úprava žalobkyni žádnou povinnost projednávat s dopravci předpisy vydávané dle § 22 odst. 1 zákona o dráze neukládá. Žalobkyně rovněž namítá nedostatek pravomoci předsedy ÚPDI k takovému postupu, neboť napadeným rozhodnutím fakticky uložil žalobkyni povinnost projednávat uvedené předpisy s dopravci, ačkoli k tomu neexistuje zákonný podklad. Žalobkyně rovněž namítá nepřezkoumatelnost těchto závěrů, neboť předseda ÚPDI se nevypořádal řádně ani s uvedenými námitkami, ani s jejími důkazními návrhy na zjištění stanoviska Drážního úřadu k tomu, zda je žalobkyně bezpečnostním drážním orgánem, a to i ve smyslu nařízení EU č. 1169/2010. V neposlední řadě žalobkyně namítá diskriminační povahu posouzení předsedy ÚPDI, neboť ve vztahu k jiným, soukromým provozovatelům drah tuto povinnost nedovodil.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

16. Žalobkyně se rovněž vymezuje vůči výtce předsedy ÚPDI v rámci přezkumu kapitoly 4.2.1.2 PoD, že není stanoven alternativní způsob přidělení kapacity v případě výpadku systému, což je dle předsedy ÚPDI v rozporu s § 23b odst. 1 zákona o drahách. Žalobkyně předně uvádí, že právní předpisy jí neukládají vést více nezávislých systémů přidělování kapacity, ani zajištění alternativního systému. Nesmyslnost závěrů předsedy ÚPDI podtrhuje skutečnost, že v případě selhání i alternativního systému by se rovněž jednalo o porušení zákona. Pakliže předseda ÚPDI převzal tvrzení dopravce, který navrhoval telefonické spojení pro přidělování kapacity dráhy, žalobkyně podotýká, že takový postup je v přímém rozporu s protikorupčními a antidiskriminačními metodikami jak žalobkyně, tak i jiných státních institucí.
17. Žalobkyně nesouhlasí s výkladem předsedy ÚPDI, že zavedení odklonové trasy nebo pomocné lokomotivy či nehodového vlaku není přidělením dopravní kapacity dráhy, ale operativním řízením drážní dopravy, které není na kapacitě dráhy závislé. Dle žalobkyně se jednoznačně jedná o přidělení kapacity, neboť povinností správce železnice je operovat obecně s přidělováním kapacity a i v případě mimořádných událostí je nutné provést mimořádné přidělení kapacity, jinak by nebylo možné dopravu na dráze vůbec zorganizovat a koordinovat. Při uplatnění výkladu předsedy ÚPDI by mohlo dojít k diskriminačnímu přístupu, neboť by mohlo dojít k úplnému odepření přístupu k dráze jiným dopravcům, z důvodu na straně dopravce stíženého mimořádnou událostí. Výklad předsedy ÚPDI je rovněž v rozporu s podzákonnými předpisy, neboť např. vyhláška Ministerstva dopravy č. 76/2017 Sb. vůbec využití dráhy bez přidělené kapacity neumožňuje. Žalobkyně upozorňuje, že předseda ÚPDI se s touto argumentací, uplatněnou již v průběhu řízení, vůbec nezabýval.
18. V dalším žalobním bodě se žalobkyně vymezuje vůči závěrům předsedy ÚPDI, že nezákonným je uvedení práva dopravce na využití odklonové trasy do jedné části s dalšími údaji (vyjmenovanými možnostmi, kdy je možné využít ad hoc přidělení kapacity dráhy). Dle předsedy ÚPDI by toto mělo být uvedeno samostatně a žalobkyně tímto porušila § 22 odst. 1 a § 23 odst. 1 písmeno d) zákona o drahách. Žalobkyně k tomu podotýká, že žádný právní předpis formu ani rozvržení částí PoD nestanoví, navíc postupem žalobkyně nedošlo k porušení žádných práv dopravců. Jádrem této kapitoly PoD je přidělování kapacity dráhy při odklonových trasách. U těchto mimořádných situací žalobkyně dlouhodobě zastává názor, že pro přidělování kapacity při využití objízdných tras se aplikuje úprava obdobná, jako při standardním přidělování kapacity. Tento přístup je ve prospěch dopravců, neboť se může jako v případě standardního přidělování kapacity obrátit při redistribuci kapacity na regulátora s případnou stížností. Žalobkyně opakuje, že i pro přidělení odklonové trasy je nutné mít přidělenou kapacitu této „odklonové“ dráhy, zatímco stávající kapacita dráhy je (např. z důvodu výluky) zrušena. Jak uvedl sám předseda ÚPDI, přidělovat kapacitu nemůže sama žalobkyně, je třeba nové žádosti dopravce, zároveň je na dopravci, zda požádá o kapacitu náhradní trasy či využije možnosti jiné (např. náhradní doprava). Žalobkyně uvedené závěry předsedy ÚPDI považuje za nezákonné a neodpovídající realitě.
19. Žalobkyně dále nesouhlasí se závěry napadeného rozhodnutí ohledně pravidel pro mimosoudní řešení sporů. V rámci kapitoly 4.4.2 PoD totiž žalobkyně stanovila, že nesouhlas s koordinací při přidělení kapacity musí dopravce vyjádřit do 3 dnů, což je dle předsedy ÚPDI v rozporu s § 33 odst. 3 písmeno i) zákona o drahách. Žalobkyně dále nesouhlasí s úvahou předsedy ÚPDI, že lhůta k projevení nesouhlasu by měla být alespoň 5 dní, za analogického použití správního řádu. Žalobkyně zdůrazňuje, že zákon o drahách tuto konkrétní lhůtu nijak neupravuje, zároveň není možné použít správní řád, a to ani

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

analogicky, neboť se jedná o proces a právní jednání soukromoprávních subjektů. Nadto se jedná o pouhé sdělení nesouhlasu s koordinací přidělování kapacity dráhy, nelze říci že by tím bylo vyloučeno následné mimosoudní řešení takového sporu. Dle žalobkyně jsou uvedené závěry nezákonné, zmatečné a rovněž nepřezkoumatelné, neboť předseda ÚPDI na námitky žalobkyně opět nereagoval.

20. Žalobkyně zdůrazňuje, že výsledkem přístupu předsedy ÚPDI je omezení jejích práv týkajících se tvorby prohlášení o dráze, které reálně trvá již mnoho let a jedná se o zásah bezesporu závažný, jež je provázen nesprávnou a rovněž právu EU neodpovídající právní argumentací. Ze všech těchto důvodů navrhuje napadené rozhodnutí zrušit.

III. Vyjádření žalovaného

21. Žalovaný ve vyjádření zrekapituloval průběh dosavadního řízení a odkázal na napadené rozhodnutí. K nedodržení lhůty k vydání rozhodnutí žalovaný dodává, že z příslušné směrnice EU č. 2012/34/EU vyplývá povinnost rozhodnout v „rozumné“ lhůtě až šesti týdnů ode dne obdržení všech relevantních informací. Žalovaný proto vykládá lhůtu obsaženou v zákoně o drahách v souladu s prioritou unijního práva a se zásadou nepřímého účinku v tom smyslu, že se tato lhůta počítá ode dne, od kterého má žalovaný k dispozici všechny relevantní informace. Žalovaný dále dodává, že se jedná o lhůtu pořádkovou, se kterou zákon nespojuje sankční následky v podobě například fikce vydání rozhodnutí či nemožnosti dále rozhodovat. Takové rozhodnutí rovněž nelze považovat za nezákonné či nicotné.

22. Žalovaný podrobně rozebral žalobní argumentaci žalobkyně týkající se povinnosti projednávat změny interních předpisů žalobkyně s dopravci. Nad rámec uvedeného v napadeném rozhodnutí žalovaný popisuje, z jakých předpisů má tato povinnost vyplývat a zároveň zdůvodňuje, proč považuje interní předpisy vydávané žalobkyní dle § 22 odst. 1 zákona o dráze za bezpečnostní

předpisy ve smyslu evropského práva. Široký výklad bezpečnostního předpisu zastává rovněž Agentura Evropské unie pro železnice, která je spolu s Komisí oprávněna tyto předpisy posuzovat. Oprávnění žalobkyně k vydávání těchto předpisů dle žalovaného plyne z § 22 odst. 1, 3 zákona o drahách. K přímému účinku směrnice dopadajícímu na žalobkyni žalovaný uvádí judikaturu SDEU a stanoviska generálních advokátů, kteří tezi ohledně správy železnic jakožto orgánu státu pro účely přímého účinku směrnic podporují. Žalovaný rovněž nikdy netvrdil, že je žalobkyně státním bezpečnostním orgánem pro železnice, zároveň nevidí důvod vyžadovat stanovisko Drážního úřadu, kterému doručoval jakožto dotčenému orgánu a žádnou reakci na řízení od něj neobdržel.

23. Ke sporu mezi žalobkyní a žalovaným ohledně rozdílu mezi přidělením kapacity a operativním řízením provozu v mimořádných situacích žalovaný zdůrazňuje, že nelze hovořit o přidělování kapacity, neboť ta byla jednou přidělena, nelze ji však z nějakých důvodů využít a je nutné zajistit náhradní řešení. Nelze se řídit pravidly pro přidělování kapacity, neboť to je svázáno pravidly dle § 34b zákona o drahách a neumožnilo by rychlé řešení situace. Žalovaný dále uvádí, že přidělená kapacita se tímto postupem neruší, ale transformuje do náhradní odklonové trasy, která podléhá operativnímu řízení a je zde možné omezit stávající dopravce s přidělenou kapacitou. Dopravce s takovým řešením nemusí souhlasit, proto žalovaný považuje za nezbytné, aby žalobkyně disponovala i možností telefonické komunikace. Na argumentaci týkající se kapitoly 4.3.2. se uplatní totožné závěry,

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

neboť operativní řízení je zařazeno pod přiděl kapacity, což žalovaný považuje za nesprávné, bez ohledu na grafickou stránku věci.

24. K žalobní argumentaci vůči závěrům ohledně lhůty k vyjádření nesouhlasu s přidělenou kapacitou žalovaný zdůraznil disproporci této lhůty s obvyklou délkou celého projednávání přidělování kapacity a zároveň poukázal na absenci úpravy doručování takového nesouhlasu. Žalovaný odmítá, že by na případ žalobkyně aplikoval správní řád, byť z něj vycházel pro stanovení toho, co spatřuje za lhůtu přiměřenou.
25. Žalovaný z těchto důvodů nemá žalobu za důvodnou a navrhuje ji zamítnout.

IV. Vyjádření osob zúčastněných na řízení

26. KŽC Doprava s.r.o. ve svém vyjádření k žalobě navrhla žalobu zamítnout. Ztotožnila se s odůvodněním napadeného rozhodnutí.

VI. Posouzení žaloby Městským soudem v Praze

27. Soud o věci rozhodl bez nařízení ústního jednání postupem podle § 51 odst. 1 soudního řádu správního, neboť účastníci takový postup soudu akceptovali. Žalovaný svůj původní požadavek na nařízení jednání následně vzal zpět.
28. Soud dle § 75 soudního řádu správního přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které předcházelo jeho vydání, v rozsahu žalobou tvrzených bodů nezákonnosti, kterými je vázán, podle skutkového a právního stavu ke dni vydání žalobou napadeného rozhodnutí, a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
29. Soud úvodem poznamenává, že „prohlášení o dráze celostátní a regionální je jednostranným soukromoprávním jednáním vlastníka dráhy, které se blíží svou povahou veřejné nabídce podle § 1780 až 1784 obč. zák.“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 5. 2014, č. j. 1 As 28/2014-62). Nicméně je také třeba mít na paměti, že dopravci nemají možnost tuto veřejnou nabídku neakceptovat, pokud chtějí dopravu na dráze provozovat. SŽDC jako provozovatel naprosté většiny železničních drah v Česku je totiž přirozeným monopolistou. Dopravci nemají jinou alternativu, kde podnikat. Pokud by nebylo provozování železniční dráhy zákonem regulováno, tak by se provozovatel dráhy, tedy žalobkyně, mohl chovat relativně nezávisle na svých odběratelích, tedy dopravcích, a fakticky jim diktovat libovolné podmínky jejího užívání, případně je z užívání zcela vyloučit (viz právě citovaný rozsudek, bod 33). Proto je třeba striktně trvat na tom, aby žalobkyně v prohlášení o dráze kladla dopravcům pouze takové podmínky, které jsou nezbytné, zakládají se na obecných právních předpisech a umožňují všem zájemcům o poskytování dopravy na dráze se o provozování takové služby reálně v praxi ucházet, bez zvláštních, právními předpisy nepředvídaných překážek.
30. Novelou zákona o drahách č. 426/2021 Sb., § 65a odst. 2, byla zavedena pro přezkum rozhodnutí Úřadu pro dopravní infrastrukturu příslušnost soudů rozhodujících ve správním soudnictví. To platí i pro řízení zahájená před 1. 2. 2022 (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 2. 2024, č. j. 23 Cdo 1349/2023 - 258).
31. Soud dále konstatuje, že zákonem č. 464/2023 Sb. kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, byl s účinností od 1. 1.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

2024 tento úřad zrušen. Soud v řízení nyní jedná s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže, na něhož přešla dřívější působnost Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Soud vyšel z § 69 s. ř. s., podle kterého je žalovaným správní orgán, který rozhodl v posledním stupni, nebo správní orgán, na který jeho působnost přešla.

a) Nedodržení lhůty k vydání rozhodnutí

32. Podle § 34e odst. 4 zákona o drahách je úřad povinen vydat rozhodnutí nejpozději do 40 dnů ode dne zahájení řízení. Nedodržení této lhůty je u prvostupňového rozhodnutí nesporné, neboť řízení bylo zahájeno doručením návrhu osoby zúčastněné na řízení dne 22. 12. 2017 (§ 44 odst. 1 správního řádu) a prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno dne 21. 3. 2018, tedy až po 89 dnech. Žalobou napadené rozhodnutí, stejně jako vyjádření žalovaného, tento postup konkrétním způsobem neodůvodňuje (např. složitostí případu) se stručným, byť nikoli nepřezkoumatelným konstatováním, že lhůtu je objektivně nemožné dodržet.
33. Nedodržení lhůty pro vydání rozhodnutí však nemá vliv na zákonnost rozhodnutí. Je třeba přisvědčit žalovanému, že zákon nespojuje s nedodržením lhůty pro vydání žádné přímé následky. Není pravdou, že by nedodržování obdobných lhůt ve správním řádu bylo zcela bez sankce, nicméně se jedná o sankce spojené s procesní aktivitou účastníka řízení, typicky ochranou proti nečinnosti dle institutů správního řádu či soudního řádu správního. Takové instituty (viz např. § 71 správního řádu) však byly plně na vůli žalobkyně, která se je rozhodla nevyužít. Samotná skutečnost, že prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno mimo 40 denní lhůtu k jeho vydání, nevede bez dalšího k jeho nezákonnosti. Proto soud shledal uvedený žalobní bod nedůvodným.

b) Projednání interních předpisů žalobkyně s dopravci

34. Podle čl. 8 odst. 6 směrnice č. 2004/49/ES pokud po přijetí CST (společné bezpečnostní cíle) členský stát hodlá zavést nový vnitrostátní bezpečnostní předpis, který vyžaduje vyšší úroveň bezpečnosti než CST, nebo pokud členský stát hodlá zavést nový vnitrostátní bezpečnostní předpis, který může mít vliv na činnost železničních podniků z jiných členských států na území dotyčného členského státu, musí jeho návrh včas konzultovat se všemi zúčastněnými osobami, přičemž se použije postup uvedený v odstavci 7.
35. Uvedená směrnice byla zrušena s účinností k 16. 6. 2020 a byla nahrazena směrnicí EU č. 2016/798 s transpoziční lhůtou do 31. 10. 2020 (datum prodloužené dle směrnice EU č. 2020/700), která již dotčená ustanovení neobsahuje a nahrazuje projednání bezpečnostního předpisu se zúčastněnými osobami informováním Agentury Evropské unie pro železnici, která se věcí zabývá ve smyslu čl. 25 nařízení (EU) 2016/796. Uvedená směrnice byla transponována do českého právního řádu s účinností od 1. 2. 2022 novelou č. 426/2021 Sb. S ohledem na skutečnost, že pro soud je závazný skutkový a právní stav k datu vydání napadeného rozhodnutí (§ 75 odst. 1 soudního řádu správního), soud při hodnocení případu vycházel ze směrnice č. 2004/49/ES, která byla v době rozhodování předsedy ÚPIS stále účinná a zároveň neuplynula transpoziční lhůta (a nebyla transponována) směrnicí EU č. 2016/798. Soud nicméně podotýká, že není správný názor žalovaného, že obě směrnice upravují problematiku vyjadřování k bezpečnostním předpisům obdobně, jak uvedl v rámci vyjádření k žalobě.

36. K vypořádání tohoto žalobního bodu považuje soud za důležité nejprve připomenout povahu žalobkyně jakožto právnické osoby. Žalobkyně je právnickou osobou zřízenou zákonem 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. Jedná se o zákon, který transformoval státní organizaci České dráhy na dvě právnické osoby, a to žalobkyni a akciovou společnost České dráhy a.s. Žalobkyně jakožto právnická osoba byla a je koncipována jakožto „*representant státu jako vlastníka železniční dopravní infrastruktury, který s majetkem státu hospodaří, a odpovídá za zajišťování provozu železniční dopravní cesty, včetně modernizace, rozvoje a udržování její provozuschopnosti.*“ (Důvodová zpráva k citovanému zákonu).
37. Soud konstatuje, že právní otázku, která je předmětem tohoto žalobního bodu, nastolilo podání dopravce České dráhy a.s. ze dne 22. 12. 2017 ve spojení s doplněním ze dne 8. 1. 2018, tudíž námitky žalobkyně, že v této části nebylo zahájeno řízení, nejsou důvodné. Soud se zabýval námitkami žalobkyně, že nebyla povinna do PoD zahrnout povinné projednání vydávání interních předpisů s dopravci. Jak prvostupňové, tak napadené rozhodnutí se velmi podrobně zabývají možností přímého účinku práva EU (konkrétně výše uvedených směrnic) na žalobkyni, nicméně závěry předsedy ÚPDI zcela pomíjejí některé další klíčové úvahy, které bylo nutné učinit, a závěry napadeného rozhodnutí jsou proto neúplné a nepřezkoumatelné.
38. Soud podotýká, že nemá výtek vůči judikatuře SDEU aplikované v rámci napadeného rozhodnutí, ani vůči přímému účinku směrnice na žalobkyni, jak to učinil předseda ÚPDI (i správní orgán prvního stupně). Z již shora citované důvodové zprávy je patrné, že popis žalobkyně v jejím zřizovacím zákonu odpovídá kritériím uvedené judikatury (rozsudku SDEU ze dne 12. července 1990 ve věci *A. Foster a další ca British Gas plc*, C-188/89, popř. rozsudek ze dne 26. 2. 1986, C-152/84, *M. H. Marshall ca Southampton and South-West Hampshire Area Health Authority*) a argumenty žalobkyně ohledně toho, že na ní přímý účinek nesprávně transponovaných směrnic nelze použít, jsou liché. Soud dodává, že účelem přímého účinku směrnice je umožnění aplikace práva EU v co největším rozsahu, pokud stát opomněl takovou (bezpodmínečnou a dostatečně určitou) směrnici řádně transponovat. Soudní dvůr Evropské unie přistupuje při aplikaci přímého účinku směrnice k pojmu stát extenzivně, když rozšířil tento pojem např. na daňové orgány (rozsudek SDEU C-221/88, *ECSC*), orgány místní samosprávy (rozsudek SDEU C-103/88, *Fratelli Costanzo*) i nezávislé entity mající na starosti věci veřejného zájmu (rozsudek SDEU C-222/84, *Johnston*), a to bez ohledu na skutečnost, zda stát či organizace za stát považovaná, vystupuje jakožto správní orgán nebo soukromá osoba (zaměstnavatel – viz citovaný rozsudek SDEU C-152/84, *M. H. Marshall*). Soud uzavírá, že není důvod, proč by žalobkyně, jakožto osoba zřízená a nepřímo kontrolovaná státem (viz § 27 až 30 již citovaného zákona č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železnic), za účelem obhospodařování státního majetku, mající na starosti věc veřejného zájmu – správu a provoz železniční dráhy, nemohla být považována za stát za účelem aplikace přímého účinku směrnice EU. Soud na rámec výše uvedeného dodává, že s obdobnou argumentací, jako užila žalobkyně, se SDEU vypořádal v relativně srovnatelné věci, rozsudku ze dne 5. 3. 2004, C-157/02 *Rieser Internationale Transporte GmbH v Asfinag*, kde dospěl k závěru o přímém použitelnosti směrnice na rakouského správce (provozovatele) silnic a dálnic, který měl rovněž formu právnické osoby soukromého práva (viz body 20-29). S ohledem na vše výše uvedené tato argumentace žalobkyně tudíž není důvodná.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

39. V napadeném rozhodnutí však soud postrádá dle jeho mínění klíčovou úvahu, zda prohlášení o dráze, eventuálně interní předpisy vydávané na základě § 22 odst. 1 písm. b) zákona o drahách je vůbec možné brát jako vnitrostátní bezpečnostní předpis ve smyslu směrnice č. 2004/49/ES, jak to dovozuje správní orgán prvního stupně, jehož názor předseda ÚPDI potvrdil. Správní orgán prvního stupně totiž povinnost žalobkyně konzultovat vydávání interních předpisů s dopravci dovozoval právě z povinnosti v čl. 8 citované směrnice. Toto ustanovení se však týká právě pouze vnitrostátních bezpečnostních předpisů. Jinými slovy řečeno, napadené rozhodnutí dostatečně nevysvětluje, z jakých důvodů tyto dokumenty považuje za vnitrostátní bezpečnostní předpisy ve smyslu citované evropské právní úpravy.
40. Předseda ÚPDI se dle názoru soudu rovněž dostatečně nevypořádal s námitkami žalobkyně týkajícími se toho, že k vydávání takových předpisů není zákonem zmocněna, a že interní bezpečnostní předpisy vydávané na základě § 22 odst. 1 písm. b) zákona o drahách takovým předpisem nejsou. V této souvislosti soud považuje za nevypořádanou rovněž námitku týkající se pravomoci Drážního úřadu, jakožto orgánu, který je dle žalobkyně v České republice takovou pravomocí nadán. Předseda ÚPDI se měl více zabývat námitkami žalobkyně týkajícími se nedostatku zákonného zmocnění k vydávání bezpečnostních předpisů dle citovaných směrnic EU a provést úvahu, zda je žalobkyně zmocněna k vydávání takových předpisů, případně jak se tato pravomoc liší (či překrývá) s pravomocí Drážního úřadu. Neměla být rovněž pominuta úvaha, zda je namístě považovat za takové předpisy i interní předpisy jiných provozovatelů drah, neboť žalobkyně není jediným provozovatelem drážní dopravy v České republice (v roce 2024 je včetně žalobkyně celkem sedm provozovatelů dráhy celostátní nebo regionální v ČR).
41. Tyto základní otázky vyplývaly již z žalobkyní uplatněného rozkladu, předseda ÚPDI se však jejich řešením buďto nezabýval, nebo se jimi zabýval nedostatečně. Napadené rozhodnutí je proto z těchto důvodů nepřezkoumatelné.

c) Alternativní systém komunikace pro mimořádné situace

42. Soud nemá za správný závěr žalobkyně, že právní předpisy nevyžadují pro případ mimořádných situací umožnění rychlé náhradní komunikace mezi provozovatelem dráhy a dalšími na dráze zúčastněnými osobami. Uvedená povinnost skutečně vyplývá z přílohy napadeným rozhodnutím citovaného nařízení Komise (EU) č. 2015/995 účinného do 15. 6. 2021, nahrazeného nařízením č. 2019/773. Z přílohy, bodu 4.2.3.6.3 (v obou nařízeních stejně) se podává, že provozovatel dopravní infrastruktury musí zveřejnit informace umožňující kontakt na klíčové pracovníky provozovatele, na které se lze obrátit v případě „*narušení služby vedoucí k provozu za zhoršených podmínek*.“
43. Při aplikaci těchto pravidel v rámci českého právního prostředí nelze než dojít k závěru, že pojem zhoršené podmínky a narušení služby lze vztáhnout na český pojem mimořádná událost. Jinými slovy řečeno, pakliže taková událost nastane, musí mít pro tyto situace žalobkyně umožněnu přímou formu komunikace na pověřené osoby, a to včetně umožnění žádostí o mimořádné přidělení kapacity. Pakliže toto stanoveno nemá a PoD toto neobsahuje, nejedná se o stav jenž by byl souladný s právem.
44. Soud podotýká, že takový alternativní systém nemá sloužit primárně k zajištění provozu pro výpadek hlavního systému (souboru provozních informačních systémů SPIS), jak namítala žalobkyně, ale má sloužit právě k rychlému zvládnutí mimořádných událostí. Pakliže žalobkyně v rámci svých interních předpisů tuto možnost vylučuje, nejedná se o stav

aprobovaný právem. Soud rozumí argumentaci žalobkyně týkající se snahy o co největší transparentnost a kontrolu, nicméně v daném případě se jedná o řešení mimořádných (a zřídka se vyskytujících) situací a je nutné zde uplatnit zvláštní režim.

45. Uvedený žalobní bod tedy soud neshledal důvodným.
46. Soud doplňuje, že žalobkyně v tomto žalobním bodě rozporuje názor žalovaného, že v mimořádných situacích nejde o přidělování kapacity, ale o operativní řízení provozu. To však není podstatou věci. Podstatou výroku č. 15 prvostupňového rozhodnutí je pouze otázka formy komunikace při mimořádné události.

c) Přidělování kapacity v mimořádných situacích

47. Správní orgán prvního stupně, což předseda ÚPDI potvrdil, prohlásil za nezákonnou část kapitoly 4.3.2 PoD. Důvodem bylo, že žalobkyně do ad hoc přidělování kapacity dráhy zahrнула žádosti o přidělení kapacity dráhy z důvodu omezení infrastruktury SŽDC a z jiných důvodů na straně SŽDC (viz bod 10 výše). Důvodem byl názor správních orgánů, že v těchto případech nejde o přidělování kapacity, ale o vykonání práva využít již jednou přidělenou kapacitu jiným způsobem, tedy na nezbytnou dobu pro objezdy nesjízdného úseku dráhy, byla-li tato nesjízdnost způsobena živelní událostí nebo nehodou.
48. Zde se již soud musí vyjádřit k otázce přidělování kapacity v mimořádných situacích.
49. Podle § 23b odst. 1 písm. c) zákona o drahách je provozovatel dráhy oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodu narušení provozuschopnosti dráhy živelní nebo mimořádnou událostí a provádění činností spojených s obnovením provozuschopnosti.
50. Podle § 23b odst. 2 zákona drahách 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), a nediskriminovalo jednotlivé dopravce ani žadatele o přidělení kapacity dráhy.
51. Podle § 22 odst. 2 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb. operativní řízení drážní dopravy uplatňuje provozovatel dráhy při mimořádnostech v drážní dopravě, jimiž jsou zpoždění, výluky kolejí, odklony vlaků pro nesjízdnost traťových úseků, zavedení mimořádných vlaků. Přitom zajišťuje, aby kapacita jednotlivých úseků dráhy pro organizování drážní dopravy byla maximálně využita například při použití jízd vlaků ve sledu, a zachovává přednost v jízdě vlaků podle pořadí.
52. V dané věci je sporné, zda v rámci mimořádných situací dochází rovněž k přidělování drážní kapacity (názor žalobkyně) nebo zda v takové situaci dochází pouze k operativnímu řízení provozu bez přidělování kapacity. Je nepochybné, že v případě mimořádné události ve smyslu § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. nastupuje operativní řízení drážní dopravy, které má zajistit mj. maximální využití kapacity dráhy pro co nejmenší dopady takové situace. To však není samo o sobě rozhodné. Z vyhlášky ani zákona nijak nevyplývá, že by operativní řízení vylučovalo proces přidělování kapacity dráhy.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

53. Správní orgány dle soudu nicméně přesvědčivě vysvětlují, proč při mimořádných událostech nelze prakticky požadovat aplikaci ustanovení o přidělování kapacity dráhy. Předseda ÚPDI odkazuje na potřebu zajistit objezd nesjízdného úseku trati vyvolané živelní událostí nebo nehodou; nutnost okamžitého řešení situace bez aplikace procesu vyřizování žádostí podle § 34b zákona o drahách o přidělování kapacity dráhy po nabytí platnosti jízdního řádu; či na nutnost operativně řešit maximální využití kapacity odklonové trasy bez ohledu na již přidělenou kapacitu na ní. Žalobkyně nakonec proti tomuto odůvodnění ani relevantní argumentaci nevznáší. Soud tuto argumentaci považuje v zásadě za přesvědčivou a správnou.
54. Tato argumentace správních orgánů však pokrývá pouze okamžité, nepředvídatelné situace jako je právě živelná událost či nehoda, na které odůvodnění prvostupňového rozhodnutí (viz s. 33) a předseda ÚPDI odkazují. Správní orgány však prohlásily za nezákonnou část PoD, která měla širší aplikaci. Týkala se přidělování kapacity dráhy obecně z důvodu omezení infrastruktury SŽDC. Nejde tedy pouze o situace, ve kterých je nutno okamžitě, operativně řešit odklonovou trasu již vypraveného vlaku s nákladem či cestujícími. Tam by skutečně plná aplikace pravidel přidělování trasy nevedla k efektivnímu řešení mimořádné situace (např. přidělování kapacity podle pořadí, ve kterém byly žádosti doručeny; či přiděl pouze v rámci volné kapacity). Může jít však také o situace dlouhodobé trvající i více dní či týdnů. Na tyto však argumentace správních orgánů nijak nereaguje.
55. Dle soudu tyto dlouhodobější omezení na železniční dráze nijak nevylučují přidělování kapacity dráhy. Zákon v § 23b odst. 2 zákona o drahách odkazuje na povinnost provozovatele dráhy (nejen) při mimořádné události postupovat tak, aby bylo takové omezení co nejmenší, přičemž má postupovat nediskriminačně k jednotlivým dopravcům a žadatelům o přidělení kapacity dráhy. Odkazuje tedy na žadatele o přidělení dráhy i v mimořádných situacích. V případě omezení způsobených mimořádnou událostí (delších 24 hod.) provozovatel dráhy musí vypracovat plán tohoto omezení, který projednává podrobnosti provozu na dráze a řešení této situace (§ 23b odst. 3, 4 zákona o drahách). Při takových mimořádných událostech dochází dle § 22 odst. 2 vyhlášky č.173/1995 Sb. k operativnímu řízení drážní dopravy, která má mimořádnou situaci řešit (např. zavedením mimořádných vlaků) a zajišťuje maximální využití kapacity dráhy. Operativní řízení však nevylučuje proces přidělování kapacity dráhy.
56. Z výše uvedeného vyplývá, že při mimořádných situacích se sice uplatňuje krizové, operativní řízení, nicméně i v rámci tohoto krizového řízení může docházet k přidělování kapacity v krizovém režimu, vytyčeném právě operativním řízením provozu, případně shora uvedeným krizovým plánem. Takovýto postup zajišťuje pružnost rozhodování na straně jedné, ale snahu o co nejmenší a co nejméně diskriminační omezení provozu na straně druhé.
57. Nelze souhlasit s argumenty předsedy ÚPDI, že by se jednou přidělená kapacita, kterou z důvodu mimořádné okolnosti nelze využít, „transformovala“ do jakéhosi práva či povinnosti na využití dráhy např. v rámci odklonové trasy. Takováto interpretace ze zákona ani z citované vyhlášky nevyplývá. Argumenty žalovaného obsažené ve vyjádření k žalobě ve velké části vůbec neodpovídají žalobním tvrzením žalobkyně, neboť žalobkyně netvrdí, že by se při mimořádných událostech neuplatnilo operativní řízení, ale že i v rámci tohoto režimu je nutné respektovat a přidělovat kapacitu dráhy v tomto mimořádném režimu.
58. Soud uzavírá, že nelze dovodit, že ve všech případech omezení infrastruktury nelze použít režim přidělování kapacity dráhy, jako dovodily správní orgány. Při respektu k mimořádnosti takové situace a nutnosti rychle a pružně reagovat, zákon takový postup

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

vyžaduje. Závěry předsedy ÚPDI, které potvrdilo plošné zrušení této části PoD (výrok 16 prvostupňového rozhodnutí), tudíž soud považuje za nezákonné.

d) Lhůta tří dnů pro vyjádření nesouhlasu s přidělením kapacity

59. Posledním žalobním bodem jsou námitky žalobkyně vůči shledané nezákonnosti třídení notificační lhůty pro sdělení nesouhlasu dopravce s přidělenou kapacitou.
60. Soud rozumí argumentaci předsedy ÚPDI i prvoinstančního rozhodnutí, že se jedná o lhůtu krátkou, která v určitých situacích může skutečně vyloučit možnost účinně vyjádřit nesouhlas s přidělením kapacity. Soud se tak ztotožňuje s argumentací jak ÚPDI v prvoinstančním rozhodnutí, tak s rozkladovým rozhodnutím. Je-li návrh na přidělení kapacity doručen v pátek, zbývá dopravci jen jeden pracovní den pro vyjádření nesouhlasu, který musí být řádně odůvodněn.
61. Není podstatné, že zákon žádnou lhůtu explicitně nestanoví. Správní orgány nezákonnost lhůty založily na teleologickém výkladu zákona, aby možnost dopravců vyjádřit nesouhlas s přidělením kapacity byla v praxi plně a efektivně zachována.
62. Byť soud souhlasí se žalobkyní, že na PoD nelze aplikovat správní řád, tak ze správních rozhodnutí nic takového dovodit nelze. Žalovaný naopak právě v prvostupňovém rozhodnutí uvedl, že správní řád aplikovat nelze. Žalovaný odkázal pouze na „ve správní praxi“ běžnou pětidenní lhůtu. To však pouze jako přírůbek, jak nakonec poukázal předseda ÚPDI v napadeném rozhodnutí. Navíc je podstatné, že správní orgány nijak žalobkyni nenařídily, aby lhůta byla pět dní. To není ve výroku prvostupňového rozhodnutí a nelze to dovodit ani z odůvodnění správních rozhodnutí. Správní orgány pouze operují s pětidenní lhůtou pro srovnání, že lhůta třídní je příliš krátká. Bylo na žalovaném jako dlouhou lhůtu zvolit. Ze správních rozhodnutí pouze vyplývá, že třídní je příliš krátká.
63. Lze doplnit, že není podstatné, že znění § 34e odst. 4 zákona o drahách účinného do 31. 3. 2017 tuto lhůtu v délce tří dnů přímo upravovalo. Předseda ÚPDI posuzoval PoD podle zákona účinného v době jeho rozhodnutí.
64. Tato námitka není důvodná.

VII. Závěr

65. Žalobkyně tedy se svými žalobními námitkami částečně uspěla. Městský soud v Praze proto žalobou napadené rozhodnutí zrušil částečně pro nepřezkoumatelnost (bod V. písm. b), částečně pro nezákonnost (bod V. písm. e) a vrátil jej žalovanému k dalšímu řízení. Přitom zrušil pouze výrok I. Napadeného rozhodnutí. Ostatní výroky nebyly žalobou napadeny, respektive žalobkyně proti nim nevznesla žádnou argumentaci. V dalším řízení bude žalovaný vázán právními závěry učiněnými soudem v tomto rozsudku.
66. O náhradě nákladů řízení žalobkyně rozhodl soud podle § 60 odst. 1 soudního řádu správního. Úspěšná žalobkyně má nárok na náhradu nákladů řízení, které sestávají ze zaplaceného soudního poplatku ve výši 3 000 Kč.
67. O náhradě nákladů řízení osob zúčastněných na řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 5 soudního řádu správního. Osobám zúčastněným nebyly uloženy v řízení žádné povinnosti, které by byly spojeny s náklady ve smyslu výše uvedeného ustanovení, a zároveň soud neshledal žádné důvody hodné zvláštního zřetele, pro které by jim měla být přiznána náhrada nákladů řízení. Osoby zúčastněné proto nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu v Brně.

Praha 6. září 2024

Jan Kratochvíl v. r.
předseda senátu