



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Jana Kratochvíla, soudce Martina Bobáka a soudkyně Věry Jachurové 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: **České dráhy a.s.**
sídlem Nábřeží L. Svobody 12, Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 3. 8. 2018, č. j. UPDI-2280/18-OPDI-SPR/AZ, sp. zn. UPDI-RPD0003/17,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Osoba zúčastněná na řízení nemá 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, kterým předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře nevyhověl rozkladu žalobkyně vůči

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 21. 3. 2018, č. j. UPDI-0474/18-OPDI-SPR/AZ (prvostupňové rozhodnutí), kterým byla k žádosti Českých drah a.s. shledána změna č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální – 2018, č. j. 46216/2017-SŽDC-GR-O12 (dále jen „PoD“), v části kapitola 2.8 odstavec 3 (výrok 1.) a v částech Příloha „L“, část „A“, odst. 3, část „B“, třetí odrážka a část „C“, čl. 16 odst. 3 (výrok 2.), v rozporu s vymezenými 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 18. 12. 2017 obdržel Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře návrh žadatele o přidělení dopravní kapacity (zúčastněné osoby), aby posoudil, zda části PoD, a to v části stanovené povinnosti dopravce umožnit pověřeným zaměstnancům provozovatele dráhy (žalobkyně) jízdu na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla dopravce za účelem kontroly dráhy a za účelem nutného umožnění plnění povinností provozovatele dráhy, a v části týkající se mimosoudního řešení sporů z narušení drážní dopravy a nevyužití dopravní kapacity, jsou v souladu se zákonem o drahách. Rozhodnutím ze dne 21. 3. 2018, sp. zn. UPDI-RPD0003/17, č. j. UPDI-0474/18-OPDI-SPR/AZ, Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře shledal nesoulad napadených částí PoD se zákonem o drahách. Dopravce dle prvostupňového rozhodnutí nemá žádnou zákonnou povinnost strpět jízdu zaměstnance provozovatele dráhy na stanovišti strojvedoucího, a tuto povinnost nelze odvodit ani z § 22 odst. 3 písm. a) zákona o drahách. Uvedené pravidlo navíc označil za diskriminační a ohrožující bezpečnost provozu hnacího vozidla.
5. K ustanovení ohledně mimosoudního řešení sporu projednáním mezi provozovatelem dráhy a dopravcem Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře sice konstatoval, že zákon o drahách samotný způsob takového projednání neupravuje, ale z doslovného znění vyplývá povinnost nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů, které nelze koncipovat jako další kolo jednání mezi dopravci a provozovatelem dráhy. Prvostupňové rozhodnutí dospívá k závěru, že takové řešení je možné pouze před nestrannou třetí osobou, přičemž odkázalo na směrnici EP a Rady č. 2012/34/EU ze dne 21. 11. 2012 o vytvoření jednotného železničního prostoru (směrnice č. 2012/34/EU). Vůči tomuto rozhodnutí podala žalobkyně dne 3. 10. 2023 rozklad.
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 však k tomu uvedl, že tuto lhůtu z objektivních důvodů dodržet nelze. Nadto nedodržení lhůty nemá za následek nezákonné rozhodnutí ve věci samé. Jedná se o lhůtu pořádkovou, s jejímž nedodržením nespojuje zákon žádnou sankci.
7. K rozkladovým námitkám vůči povinnosti umožnit zaměstnanci žalobkyně jízdu na stanovišti strojvedoucího předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře uvedl, že tuto povinnost nelze odvodit ze zákona o drahách s tím, že taková povinnost nemůže být součástí podmínek pro přístup a užití dráhy dopravcem v rámci PoD. Tímto způsobem by navíc mohlo dojít i k ohrožení bezpečnosti přepravy, přičemž posouzení tohoto rizika je věcí dopravce a nelze do něj takto zasahovat. Rovněž účel pobytu zaměstnance dráhy na stanovišti strojvedoucího v podobě „údržby dráhy“ není souladný s účely vyplývajícími

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

ze zákona o drahách. Uvedená povinnost by navíc ve vztahu k dopravci (zúčastněné osobě) byla diskriminační a nelegitimní, neboť porušuje povinnost umožnit dopravcům využití přidělené kapacity a povinnosti provozovat drážní dopravu, jak vyplývá i z příslušné směrnice č. 2012/34/EU. Nadto umožnění jízdy na stanovišti strojvedoucího lze dosáhnout i jiným způsobem, a to v rámci výkonu státního dozoru dle § 58 zákona o drahách, případně na základě soukromoprávního ujednání s dopravcem.

8. Ohledně argumentace týkající se mimosoudního řešení sporů předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře zastává názor vycházející ze zákona o drahách, že nestranný způsob mimosoudního řešení sporů je povinnou součástí PoD, což vyplývá jak z výkladu českého zákona, tak z výkladu příslušné směrnice EU. Mimosoudní řešení sporů, jak bylo zakotveno v PoD, tomuto výkladu neodpovídá.

II. Obsah žaloby

9. 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. Takovéto 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.
10. Žalobkyně dále namítá nesprávné právní posouzení povinnosti obsažené v PoD, týkající se jízdy pověřených zaměstnanců provozovatele dráhy na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla za účelem kontroly dráhy a za účelem plnění povinností provozovatele dráhy. Žalobkyně namítá, že napadené rozhodnutí se v celistvosti nevypořádalo s její argumentací vůči prvostupňovému rozhodnutí, a dále nesprávně vyložilo možnost stanovení takových povinností. Žalobkyně především uvedla, že oprávnění ke stanovení této povinnosti vyplývá z § 22 odst. 3 a 4 zákona o drahách. Navíc tato povinnost dopravce nemůže nijak nákladově postihnout a může mít pouze přínos pro bezpečnost a efektivitu správy železniční tratě. V rámci napadeného rozhodnutí uplatněný argument, že tímto postupem může dojít k narušení bezpečnosti provozování dráhy ve smyslu § 33 odst. 1 zákona o drahách a tyto povinnosti tedy nelze realizovat v PoD, je v tomto kontextu zcela nepřipadný. Dle žalobkyně byla právní úprava zákona o drahách aplikována vadně a v této části se jedná o rozhodnutí nezákonné.
11. Žalobkyně dále nesouhlasí se závěry napadeného rozhodnutí ohledně pravidel pro smírné řešení sporů. Do přílohy L PoD žalobkyně zahrnula rovněž preferovaný postup smírného řešení sporů ve věci sankcí za narušení drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity, který zahrnul povinnost se v případě sporu pokusit najít řešení smírnou cestou, v rámci (především) písemného mimosoudního jednání za zde blíže uvedených podmínek, přičemž pakliže mezi stranami nedojde do 10 dnů k dohodě, spor bude předložen příslušnému soudu ČR. Žalobkyně se nedomnívá, že by toto ustanovení bylo v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o drahách, jak uvedl předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře v napadeném rozhodnutí. Žalobkyně rovněž nesouhlasí s tím, že by v takovém případě bylo nezbytné garantovat nestrannost třetím nezávislým subjektem, jiná forma mimosoudního řešení dle závěrů předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře možná není. Tuto

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

argumentaci žalobkyně považuje za nesprávnou a nedůvodnou, neboť takovou povinnost nestanoví ani český právní řád, ani příslušné evropské předpisy. Nadto podobné systémy mají i jiné země EU a žalobkyně zdůraznila, že toto ustanovení zavedla do PoD jako fakultativní, neboť je vždy možnost se obrátit na příslušný český soud. Argumenty v napadeném rozhodnutí jsou proto nesprávné nejen věcně, ale i logicky.

12. Žalobkyně zdůrazňuje, že výsledkem přístupu žalovaného 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

13. 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.
14. Žalovaný zdůrazňuje, že přítomnost zaměstnance žalobkyně u strojvůdce nemůže být podmínkou stanovenou v rámci přístupu dopravce ke dráze, přičemž z obsahu PoD toto plyne. Žalovaný nezpochybňuje, že žalobkyně má právo i povinnost kontrolovat stav dráhy, což vyplývá i z podzákoných předpisů, nicméně taková povinnost uložená dopravci nemůže být povinností podmiňující přístup k dráze. Žalovaný dále uvedl, že účelem § 22 odst. 3 a 4 zákona o drahách je řídit a zajistit ochranu drážní dopravy, nikoli stanovovat podmínky pro přístup dopravce k dráze. Zároveň označuje přítomnost takového zaměstnance žalobkyně u strojvedoucího za potenciální bezpečnostní riziko. Dle žalovaného se rovněž jedná o přístup diskriminační, neboť provozovatel dráhy dopravci ukládá povinnost nad rámec zákona o drahách, což potenciálně může omezit jeho přístup k dráze.
15. K nestrannému způsobu řešení sporů žalovaný uvádí, že judikatura považuje PoD za institut soukromoprávní povahy, včetně toho, že žalobkyně vůči dopravcům nevystupuje v autoritativním postavení a dopravci mají možnost PoD ovlivnit, nicméně při aplikaci metody právní regulace lze dojít k závěru, že je neakceptovatelné, aby jeden z účastníků takového vztahu vystupoval v pozici rozhodce, což je dle žalovaného řešený způsob v rámci předmětného PoD. Žalobkyně nemůže ukládat autoritativně povinnosti a stanovovat práva, jak to vyplývá z příslušného řešení v rámci PoD.
16. Žalovaný z těchto důvodů nemá žalobu za důvodnou a navrhuje ji zamítnout.

IV. Replika žalobkyně

17. Žalobkyně v replice rekapituluje svá žalobní tvrzení, na která odkazuje. Žalobkyně dále upřesňuje své námitky týkající se nutnosti dodržování lhůt pro vydání rozhodnutí, přičemž

klade důraz na přístup žalovaného, který svědčí o jeho nedostatečném respektu k zákonem stanoveným povinnostem.

V. Posouzení žaloby Městským soudem v Praze

18. 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.
19. 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.
20. 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 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.
21. 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. 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 soudního řádu správního, podle kterého je žalovaným správní orgán, který rozhodl v posledním stupni, nebo správní orgán, na který jeho působnost přešla.
22. Podle § 34e odst. 1 zákona o drahách úřad 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.

V.1 Nedodržení lhůty k vydání rozhodnutí

23. Podle § 34e odst. 4 zákona o drahách je úřad povinen vydat rozhodnutí nejpozději do 40 dnů ode dne zahájení řízení. Soud se nejprve zabýval žalobním bodem, který se týká nedodržení shora uvedené zákonné lhůty k vydání správního rozhodnutí. 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.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

složitostí případu) se stručným, byť nikoli nepřezkoumatelným konstatováním, že lhůtu je objektivně nemožné dodržet.

24. 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.

V.2 Povinnost strpět na stanovišti strojvedoucího zaměstnance žalobkyně

25. Soud se dále zabýval námitkami žalobkyně, že byla oprávněna stanovit v PoD povinnost dopravce strpět na stanovišti strojvedoucího zaměstnance žalobkyně.
26. Podle § 22 odst. 3 zákona o drahách je provozovatel dráhy oprávněn:
- a) udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy,
 - b) dávat osobám nacházejícím se v obvodu dráhy pokyny k zajištění jejich bezpečnosti, bezpečnosti jiných osob a pokyny k ochraně majetku a veřejného pořádku a k zabránění možného rušení nebo ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy na dráze.
27. Podle § 22 odst. 4 zákona o drahách osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.
28. Podle § 33 odst. 1 zákona o drahách věty první přidělce zpracuje prohlášení o dráze, ve kterém stanoví nediskriminační pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití a pro výpočet ceny za toto užití, a zveřejní je nejpozději 12 měsíců přede dnem nabytí platnosti jízdního řádu způsobem umožňujícím dálkový přístup.
29. Soud v první řadě zdůrazňuje, že žalovaný žalobkyni nevytýkal, že tuto povinnost stanovila, respektive, že to vůbec žalobkyně nemůže po dopravcích vyžadovat. Žalovaný za nezákonné považoval, že žalobkyně uvedenou povinnost v PoD formulovala jako podmínku pro přístup dopravce k dráze. Napadené rozhodnutí uvádí, že PoD sice může obsahovat i jiné náležitosti než ty uvedené v § 33 odst. 3 zákona o drahách, nicméně ty musí být v souladu s ostatními požadavky na PoD dle tohoto zákona (odst. 57-58 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
30. Soud s tímto názorem souhlasí. Stanovením této povinnosti není možné podmiňovat přístup dopravce k dráze samotné, jak to stanovila žalobkyně v rámci kapitoly druhé bodu 2.8 PoD. Stanovení takové konkrétní povinnosti jakožto podmínky pro přístup dopravce k dráze dle názoru soudu vybočuje z pravidel, které lze rozumně očekávat v rámci základních pravidel pro přístup k dráze. Jak žalovaný správně uvedl jde o další službu nepeněžní povahy, kterou

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

žalobkyně po dopravcích vyžadovala. Toto pravidlo je v rozporu s § 23 odst. 1 písm. d) zákona o drahách, který stanoví obecnou povinnost žalobkyni umožnit provozování drážní dopravy dopravcům, kteří splňují náležitosti dle tohoto zákona. Jinými slovy řečeno, soud souhlasí, že žalobkyně může taková pravidla stanovit, a to i v rámci PoD, nicméně nemůže jimi podmínit samotný přístup dopravce k dráze. Argumentace obsažená v rámci napadeného rozhodnutí je v jádru správná.

31. Vzhledem k tomuto závěru se soud již nezabýval argumentací žalobkyně proti závěrům žalovaného, že tato povinnost byla diskriminační a potenciálním bezpečnostním ohrožením. V napadeném rozhodnutí jde o argumenty podružné a především napadené rozhodnutí v této části obстоjí i bez této argumentace.
32. Nad rámec právě uvedeného soud nicméně uvádí, že závěr ohledně diskriminace není dostatečně odůvodněný. Žalovaný tento závěr založil pouze na obecných úvahách. Nezabýval se přístupem k jiným dopravcům, či ohledně pravidel u jiných prohlášení o dopravě. Není tu nastoleno, s kým měl žalovaný zacházet odlišně, což je základní předpoklad, aby vůbec mohlo jít o zakázanou diskriminaci.

V.3 Mimosoudní řešení sporů

33. Posledním žalobním bodem jsou námitky žalobkyně, že jí stanovený způsob mimosoudního řešení sporů v PoD, Příloha „L“, část „A“, odst. 3, část „B“, třetí odrážka a část „C“, čl. 16 odst. 3, odpovídá zásadám vyjádřeným v § 33 odst. 3 písm. k) zákona o drahách.
34. Podle § 33 odst. 1 písm. k) zákona o drahách prohlášení o dráze obsahuje alespoň vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy, včetně nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů týkajících se narušení provozování drážní dopravy.
35. Soud souhlasí se žalovaným, potažmo s odůvodněním napadeného rozhodnutí, co se týká té části, která nepovažuje příslušné ustanovení PoD za odpovídající kritériu stanovení nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů. Jednání mezi stranami sporu již z definice není nestranným způsobem řešení sporu. Nestranným způsobem je myšleno řešení se zapojením třetího subjektu. Žalobkyně se rovněž mylí, pakliže namítá, že i třetí subjekt stanovený PoD by nemohl být zcela nestranný, neboť by byl de facto určen žalobkyní v rámci PoD. Taková argumentace však není přesná, neboť případný nedostatek nestrannosti takového subjektu by dopravce mohl napadat v rámci příslušného řízení o zákonnosti PoD, jako v nynějším případě, a tím pádem dosáhnout nápravy.
36. Soud však na rozdíl od napadeného rozhodnutí není toho názoru, že by příslušné ustanovení týkající se mimosoudního řešení sporu nebylo vůbec možné v PoD mít. Nicméně předmětné pojetí v rámci PoD nenaplnuje obligatorní zákonné kritérium ve smyslu § 33 odst. 3 písm. k) zákona o drahách. Jinými slovy řečeno, nezákonnost PoD spočívá nikoli v tom, že je zde přítomno ustanovení o interním mimosoudním postupu mezi žalobkyní a dopravcem v případě nastání sporu, ale v tom, že zde stanovena mechanika mimosoudního řešení sporu dle kritérií § 33 odst. 3 písm. k) zákona o drahách vůbec není.
37. Jak již bylo výše uvedeno, PoD i samotný vztah žalobkyně s dopravci má v podstatě soukromoprávní povahu, s příslušnými, již výše uvedenými průniky do veřejného práva. Je logické, že z evropských předpisů i z příslušné vnitrostátní úpravy plyne důraz na tzv. ADR (Alternative dispute resolutions), neboli mimosoudní řešení sporů. Prezentované ustanovení PoD týkající se toho, že: „*v případě vzniku sporu ve věci uplatnění sankce ze systému*

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

odměňování výkonu se nejdříve pokusí nalézt shodu smírnou cestou. Smluvní strana, která námitku vznesl, písemně požádá druhou smluvní stranu o vyřešení sporu v rámci mimosoudního jednání,“ je obdobné standardním smluvním ujednáním mezi podnikateli v rámci soukromoprávních vztahů, proklamující povinnost spory nejprve řešit mezi sebou v rámci interních, více či méně formalizovaných jednáních. Toto ustanovení lze v zásadě kvitovat i v rámci PoD, nicméně již ze znění tohoto postupu v porovnání s ustanovením § 33 odst. 3 písm. k) zákona o drahách, či Přílohy č. VI bod 2 písm. g) směrnice č. 2012/34/EU je patrné, že jak český, tak evropský normotvůrce zamýšlel rychlé mimosoudní řešení především před nestranným subjektem. Byť lze důraz na interní mimosoudní projednání hodnotit jednoznačně kladně, nejedná se o naplnění podmínek kladených na PoD ve smyslu shora citovaného ustanovení zákona o drahách.

38. Argumentace žalobkyně, že žádný z předpisů nestanoví povinnost mimosoudního řešení je sice správná. Zákon o drahách v právě citovaném ustanovení však vyžaduje, aby prohlášení o dráze obsahovalo alespoň vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy, *včetně nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů*. To však v PoD chybělo. To, jestli mimosoudní řešení sporů bude poté v praxi nějakou stranou sporu využito, je otázka jiná.
39. Pokud se žalobkyně domnívala, že tuto povinnost splnila spornou částí PoD, tak správní orgány správně rozhodly, že nikoliv, neboť způsob řešení sporu nesplňoval podmínku nestrannosti. Proto jim nezbylo než tuto část prohlásit za rozpornou se zákonem.
40. Přestože se tedy městský soud zcela neztotožnil s odůvodněním napadeného rozhodnutí v této části, rozhodnuto bylo správně, neboť PoD v rozporu se zákonem skutečně neobsahuje nestranné řešení sporů týkající se „sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy“. Ani tento žalobní bod proto není důvodný.

VI. Závěr

41. Žalobkyně se svými námitkami neuspěla. Jelikož v řízení o žalobě nevyšly najevo žádné vady, k nimž by byl soud povinen přihlížet z úřední povinnosti, soud žalobu zamítl jako nedůvodnou.
42. O nákladech řízení účastníků rozhodl soud v souladu s § 60 odst. 1 soudního řádu správního. Žalobkyně neměla ve věci úspěch a žalovanému v řízení o žalobě nevznikly žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti.
43. O náhradě nákladů řízení osoby zúčastněné soud rozhodl podle § 60 odst. 5 soudního řádu správního. Osobě zúčastněné 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 jí měla být přiznána náhrada nákladů řízení. Osoba zúčastněná proto nemá právo na náhradu nákladů řízení (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 11. 2003 č. j. 2 As 2/2003 - 41).

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 28. srpna 2024

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.

Jan Kratochvíl v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje S. T.