



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce

České dráhy, a.s.,
se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222

proti
žalovanému

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
se sídlem třída kpt. Jaroše 1926/7, Brno

o žalobě proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 11. 10. 2023.
č.j. UPDÍ-3191/23/MR,

takto:

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

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

Odůvodnění:

I.

Základ sporu

1. Žalobkyně se podanou žalobou domáhala zrušení rozhodnutí místopředsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 11. října 2023, čj. UPDI-3191/23/MR, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobkyně proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře čj. UPDI-1930/23/PP2 ze dne 13. června 2023, jímž byla žalobkyně uznána vinnou přestupkem podle ust. § 51 odst. 4 písm. v) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, neboť v rozporu s § 42 odst. 1 zákona o dráhách v období od 14. 7. 2022 do 21. 4. 2023 nezřídila odštěpné závody pro provozování dráhy a pro provozování drážní dopravy, ačkoliv žalobkyně provozuje dráhu, na které současně provozuje drážní dopravu, která neslouží výhradně k zajištění provozování dráhy. Za tento přestupek byla žalobkyni uložena pokuta 300 000 Kč.

II.

Obsah žaloby a vyjádření žalovaného

2. Žalobkyně v podané žalobě uvedla, že jelikož povinnost podle § 42c zákona o dráhách se týkala provozovatele dráhy celostátní, regionální nebo veřejně přístupné vlečky, žalobkyně požádala Ministerstvo dopravy jakožto drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 a § 56 písm. a) tohoto zákona v řízení podle § 3 odst. 2 zákona o dráhách o změnu kategorie dráhy, jmenovitě dráhy celostátní v úseku Praha Vršovice seř. n. (odj. skupina) – Praha Jih na kategorii vlečka veřejně nepřístupná. Učinila tak podáním doručeným Ministerstvu dopravy dne 7. října 2020.
3. Ministerstvo dopravy usnesením čj. 59/2020-130-SPR/7 ze dne 16. listopadu 2020 řízení o změně kategorie dráhy přerušilo a vyzvalo k takové úpravě zabezpečovacího zařízení, která by umožnila změnu kategorie dráhy, což žalobkyně v rozhodné době činila.
4. Žádost o změnu kategorie dráhy proto podle žalobkyně představuje ve vztahu k přestupku podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách liberační důvod podle § 21 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako „zákon o přestupcích“).
5. Žalobkyně nemůže nést odpovědnost za postup Ministerstva dopravy v řízení podle § 3 odst. 2 zákona o dráhách. Navíc je-li Ministerstvo dopravy organizační složkou téhož státu jako žalovaný, pak žalovaný nemůže nedostatečně rychlým postupem Ministerstva dopravy argumentovat proti žalobkyni.
6. V případě úseku dráhy celostátní Praha Vršovice seř. n. (odj. skupina) – Praha Jih tak žalobkyně učinila vše, aby přestupku podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách zabránila, a žalovaný tak měl řízení o předmětném přestupku v tomto rozsahu zastavit, neboť žalobkyně tu za přestupek podle § 21 odst. 1 zákona o dráhách neodpovídá.
7. Dále žalobkyně poukázala na zanedbatelný rozsah dráhy jí provozované.

8. Uvedla, že délka provozovaného úseku celostátní dráhy Bohumín je 14 km, délka provozovaného úseku celostátní dráhy Děčín činí 5 km a provozovaný úsek celostátní dráhy Praha Vršovice seř. n. (odj. skupina) – Praha Jih je dlouhý 46 km. Žalobkyně tedy celkem provozuje 65 km celostátní dráhy. Je-li provozní délka tratí v ČR více než 9 500 km, žalobkyně tedy provozuje jen 0,68 % délky těchto tratí. Povaha a závažnost přestupku, jehož by se mohla žalobkyně porušením § 42c odst. 1 zákona o dráhách dopustit, je tak s ohledem na celkový rozsah úseků celostátní dráhy jí provozovaných zanedbatelný a neodůvodňuje uložení pokuty v tak vysokém rozsahu.
9. Žalobkyně poukázala na to, že účelem § 42c odst. 1 zákona o dráhách je zabránit dopravci, jenž současně provozuje dráhu, na které provozuje drážní dopravu, aby provozování dráhy jakožto přirozeného monopolu zneužil proti jiným dopravcům, provozujícím drážní dopravu na téže dráze.
10. Žalovaný však nezjišťoval, zda na dotčených tratích uvedených v prohlášení o dráze žalobkyně provozovali v rozhodném období drážní dopravu i jiní dopravci, které by žalobkyně mohla znevýhodnit. Žalovaný tak dostatečně nezjistil význam a rozsah následku přestupku ve smyslu § 38 písm. b) zákona o přestupcích.
11. Na str. 3 a 4 napadeného rozhodnutí žalovaný uvedl, že uvádí: *„Zákonem chráněným zájmem u předmětného přestupku je ochrana proti křížovému subvencování a převodům finančních prostředků určených na infrastrukturu na konkurenční činnosti. V tomto případě Úřad posuzoval povahu a závažnost přestupku s ohledem na význam zákonem chráněného zájmu, který byl přestupkem ohrožen.“*
12. Žalobkyně před vydáním napadeného rozhodnutí upozornila žalovaného, že již aktuálně plní ust. § 62 odst. 4 zákona o dráhách, který nedovoluje křížové financování mezi provozováním dráhy a provozováním drážní dopravy, jehož se žalovaný obává.
13. Naposled citovanou pasáží napadeného rozhodnutí žalovaný přiznal, že povahu a závažnost přestupku zkoumal jen s ohledem na význam chráněného zájmu, tedy ve smyslu § 38 písm. a) zákona o přestupcích, což by však znamenalo, že by každého pachatele přestupku podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách žalovaný potrestal stejnou sazbou bez ohledu na rozsah provozované dráhy, protože ve všech případech by se jednalo o jeden a tentýž význam zákonem chráněného zájmu.
14. Přitom je však zřejmé, že přestupek podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách by byl zjevně výrazně závažnější v případě provozování 9 000 km dráhy než v případě 65 km dráhy.
15. Povaha a závažnost přestupku se podle § 38 zákona o přestupcích posuzuje ze všech tam uvedených hledisek, jsou-li v konkrétním případě dána, ale i z dalších hledisek, protože jejich seznam v § 38 citovaného zákona je jen demonstrativní. Žalovaný proto nemůže posuzovat závažnost přestupku jen podle významu zákonem chráněného zájmu ve smyslu § 38 písm. a) zákona o přestupcích a již nikoliv podle významu a rozsahu následku přestupku ve smyslu § 38 písm. b) citovaného zákona nebo nikoliv podle okolností spáchání přestupku ve smyslu § 38 písm. d) citovaného zákona.
16. Dále žalobkyně namítala absenci ohrožení hospodářské soutěže.
17. K tomu uvedla, že žalovaný na str. 4 napadeného rozhodnutí konstatoval, že míru závažnosti v závislosti na intenzitě hospodářské soutěže neposuzoval, jelikož k naplnění

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

skutkové podstaty přestupku došlo již tím, že obviněná nesplnila svoji zákonnou povinnost. Pro posouzení věci postačí, že nastal následek ohrožovací.

18. Tento svůj závěr však žalovaný vyvrací na téže str. 4 napadeného rozhodnutí, resp. na str. 6, když tvrdí, že žalobkyně „by mohla subvencovat svoje aktivity, které podléhají nejen teoretické, ale i reálné konkurenci, právě z příjmů z provozování dráhy a tudíž získávat výhodu před ostatními soutěžiteli“, resp. že žalobkyně „může být potenciálně zvýhodněna oproti ostatním soutěžitelům na trhu příjmy za provozování dráhy.“ Na str. 8 rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je pak argumentováno rizikem „diskriminace všech soutěžitelů na trhu tím, že obviněná může být potenciálně zvýhodněna příjmy z provozování dráhy, jejichž příjemcem nebude odštěpný závod, ale sama obviněná.“
19. K tomu žalobkyně uvedla, že namítala výrazné přecenění závažnosti přestupku žalovaným, neboť existence, povaha a rozsah existence, resp. ohrožení hospodářské soutěže na dotčených tratích představují význam a rozsah následků přestupku ve smyslu § 38 písm. b) zákona o přestupcích a okolnosti spáchání přestupku ve smyslu § 38 písm. d) zákona o přestupcích, které měl vzít žalovaný v potaz.
20. K tomu žalobkyně poukázala na to, že úprava v ust. § 42c zákona o dráhách představuje transpozici směrnice EP a Rady 2016/2370, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury (dále též jen jako „směrnice 2370“), přičemž v bodu 17 její preambule je akcentována potřeba zabránit narušení hospodářské soutěže na trhu.
21. Ohrožení hospodářské soutěže je tedy pojmovým znakem skutkové podstaty přestupku § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách interpretovaného eurokonformně. Jestliže hypotetické finanční převody mezi provozovatelem dráhy a provozovatelem drážní dopravy k narušení hospodářské situace vést nemůže, pak k naplnění skutkové podstaty přestupku § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách nedochází.
22. Žalovaný tedy měl pro posouzení závažnosti přestupku posuzovat i existenci, povahu a rozsah hospodářské soutěže.
23. Kromě toho křížovému subvencování v daném případě brání již § 62 odst. 4 zákona o dráhách.
24. Žalovaný svou argumentací na str. 6 napadeného rozhodnutí potvrdil, že implementace § 62 odst. 4 zákona o dráhách žalobkyní představuje adekvátní účetní oddělení, byť ne oddělení finanční, ani personální. To znamená, že při dodržování § 62 odst. 4 zákona o dráhách by žalobkyně nemohla vytýkané křížové financování provádět.
25. Jelikož žalobkyně vede oddělené účetnictví a oddělené účtování v účetních okruzích za provozování dráhy, za osobní drážní dopravu, za nákladní drážní dopravu a činností, na něž byly poskytnuty finanční prostředky z veřejných rozpočtů při provozování dráhy a provozování drážní dopravy“, nemohlo by k tvrzenému křížovému subvencování provozování drážní dopravy z prostředků provozování dráhy vůbec dojít.
26. Mezi stranami není sporu o tom, že žalobkyně denně vypraví přibližně 6 800 spojů.
27. Žalovaný dále nijak nezohlednil, že žalobkyně do dráhy v úseku Praha Vršovice seř. n. (odj. skupina) – Praha Jih mnohem více investuje (musí učinit výrazné investice do úpravy traťového zabezpečovacího zařízení, aby mohlo dojít ke změně kategorie dráhy), než z ní

inkasuje. O žádných převodech příjmů z provozování dráhy do provozování drážní dopravy za takových okolností nelze vůbec uvažovat.

28. Současně je příjem z dotčených 65 km provozované celostátní dráhy zcela zanedbatelný oproti nákladům na provozování 6 800 spojů žalobkyně denně, takže by nikterak nemohl zvýhodnit žalobkyni oproti ostatním soutěžitelům. I s ohledem na tyto skutečnosti je tvrzené křížové financování vyloučeno, a i kdyby k němu došlo, nemohlo by s ohledem na zanedbatelnou výši kvalifikovaně ohrozit hospodářskou soutěž ve smyslu bodu 17. preambule směrnice 2370.
29. Dále žalobkyně brojila proti nesprávně stanovené výši pokuty.
30. Zde poukázala na rozpor v odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně a rozhodnutí žalovaného ohledně toho, zda při ukládání pokuty byla akcentována funkce represivní anebo funkce preventivní. Žalovaný nepravdivě tvrdí, že Úřad dal přednost represivní funkci pokuty, a na str. 7 napadeného rozhodnutí pak žalovaný konstatuje, že při stanovení výše pokuty řídil byl zohledněn zájem na tom, aby výše odradila žalobkyni od dalšího protiprávního jednání.
31. Žalobkyně přitom během řízení o přestupku oba správní orgány upozornila, že aktuálně probíhá legislativní proces směřující ke změně ust. § 42c zákona o dráhách tak, že požadavek na zřízení odštěpného závodu bude nahrazen požadavkem na zřízení prosté pobočky. Uložená pokuta tedy nemohla mít preventivní funkci, a tudíž měla již z toho důvodu být výrazně nižší.
32. Další námitka se týkala zohlednění hospodářské situace žalobkyně.
33. Správní orgán I. stupně výslovně přihlédl k povaze činnosti a aktuálním majetkovým poměrům obviněné tak, že výše pokuty vychází na 0,00032% z celkových aktiv. Proto se Úřad domnívá, že stanovená výše pokuty nemůže ohrozit existenci ani podnikatelskou činnost obviněné.
34. Při stanovení výše pokuty však měl správní orgán posoudit majetkové poměry žalobkyně, tedy zohlednit její aktiva i pasiva. To žalovaný neučinil, když napadeným rozhodnutím jen potvrdil názor správního orgánu I. stupně argumentujícího jen výší aktiv žalobkyně, nikoliv i pasiv.
35. Nadto skutková podstata předmětného přestupku podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách ve vazbě na § 42c zákona o dráhách definuje kvalifikovaný subjekt, totiž provozovatele dráhy celostátní, regionální nebo veřejně přístupné vlečky. Protože žalovaný posuzoval žalobkyni jako pachatelku přestupku podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách, měl s ohledem na § 62 odst. 4 zákona o dráhách vzít v potaz jen majetkové poměry - aktiva i pasiva - žalobkyně jako provozovatele dráhy. Zde žalobkyně poukázala na to, že oddělené účetnictví podle § 62 odst. 4 zákona o dráhách umožňuje odlišení majetku žalobkyně jakožto provozovatele dráhy od majetku žalobkyně jakožto provozovatele drážní dopravy.
36. Jelikož žalobkyně jakožto provozovatel dráhy nemůže do účetního okruhu provozování dráhy převádět příjmy z jiných činností a zahrnovat do takového účetního okruhu majetek související jen s jiným činnostmi než provozování dráhy, nemůže takové příjmy z jiných činností a jen s nimi související majetek brát žalovaný v úvahu při hodnocení majetkových poměrů žalobkyně jakožto provozovatele dráhy. Žalovaný tak při stanovení výše pokuty nezohlednil majetkové poměry žalobkyně adekvátně.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

37. S odkazem na tyto argumenty žalobkyně navrhla, aby soud zrušil rozhodnutí místopředsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 11. října 2023 i jeho předcházející rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 13. června 2023 a aby věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení, případně rozhodl buď o upuštění od trestu pokuty napadeným rozhodnutím uložené anebo o výrazném snížení pokuty uložené ve zjevně nepřiměřené výši.
38. Žalovaný ve vyjádření k žalobě nejprve poukázal nato, jak rozhodnutí správního orgánu I. stupně, tak rozhodnutí o rozkladu vydal Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. Dne 1. 1. 2024 přešla působnosti a pravomoci z Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který se tak stal žalovaným.
39. K žalobním námitkám žalovaný uvedl, že snahu žalobkyně o změnu kategorie dráhy, aby tato již nepodléhala povinnosti dle § 42c odst. 1 zákona o dráhách nelze považovat za liberační důvod dle § 21 odst. 1 zákona o přestupcích, neboť tuto okolnost nelze označit za vynaložení veškerého úsilí. Krom toho žalobkyně byla již za obdobný přestupek trestána ve správním řízení vedeném Úřadem pod sp. zn. POK004/22, za který jí byla uložena rozhodnutím Úřadu ze dne 21. 9. 2022, č. j. UPDI-3034/22/UM pokuta ve výši 1 000 000 Kč. I přes tuto skutečnost žalobkyně do vydání napadeného rozhodnutí nedostála své zákonné povinnosti dle § 42c odst. 1 zákona o dráhách.
40. Nadto žalobkyně měla k dispozici několik dalších způsobů, jak splnit tuto zákonnou povinnost – zda žalovaný odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde se k tomu rozkladový orgán vyjádřil. Žalovaný se s jeho argumentací plně ztotožnil, neboť nenároková žádost o změnu kategorie dráhy se nedá, i vzhledem k jiným dostupným možnostem, jak splnit povinnost dle § 42c zákona o dráhách, považovat za vynaložení veškerého úsilí, aby žalobkyně danému přestupku zabránila. Tento závěr potvrdil v obdobné věci i Městský soud v Praze, který ve svém rozsudku ze dne 13. 2. 2024, č. j. 15 A 108/2022-90.
41. Pokud jde o námitku ohledně neexistence hospodářské soutěže na předmětné dráze, žalovaný s odkazem na důvodovou zprávu ke směrnici 2370 konstatoval, že cílem směrnice 2370 je zajistit rovný přístup k infrastruktuře odstraněním možného křížového subvencování, které existuje v rámci integrovaných struktur a zabránit finančním převodům mezi provozovatelem infrastruktury a železničními podniky, které by mohly vést k narušení hospodářské soutěže na trhu, zejména v důsledku křížového subvencování. Jelikož však ochrana proti nedovolenému subvencování účetním oddělením provozování dráhy a provozování drážní dopravy není dostatečná, novelizací proto vznikl požadavek na vyšší stupeň oddělení provozování dráhy a provozování drážní dopravy, například formou zřízení odštěpného závodu.
42. Skutkovou podstatou daného přestupku však není narušení hospodářské soutěže, jak mylně dovozuje žalobkyně. Úřad v prvostupňovém, potažmo napadeném rozhodnutí, správně vyhodnotil, že přestupek dle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách představuje přestupek ohrožovacího charakteru a k naplnění jeho skutkové podstaty tak postačí hrozba následků spojených s určitým jednáním. Tento přestupek je pak dokonán jednáním, které může ohrozit zákonem chráněný zájem, což je podle hypotézy uvedené v § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách nezřízení odštěpných závodů, pokud danému subjektu tato povinnost z § 42c odst. 1 zákona o dráhách vyplývá. Přestupek tak může být

dokonán, aniž by došlo k samotnému poruchovému následku, tedy narušení hospodářské soutěže.

43. Co se pak týká námitky ohledně minimálního používání daného úseku dráhy ostatními dopravci a tím pádem i minimalizaci rizika narušení hospodářské soutěže, žalovaný se ztotožnil se závěry orgánu prvního stupně, jak jsou uvedeny na straně 4 prvostupňového rozhodnutí.
44. Správní orgány obou stupňů správně vyhodnotily, že jednáním, resp. opomenutím žalobkyně zřídit odštěpné závody pro rozlišení původu a využití finančních prostředků získaných z provozování dráhy a z provozování drážní dopravy, byla naplněna skutková podstata přestupku uvedeného v § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách.
45. Dále žalovaný odmítl námitku žalobkyně, že v daném úseku dráhy provozuje celkem 65 km celostátní dráhy, což činí cca 0,69 % délky drah dle prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních platné pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022 a tedy že vzhledem k zanedbatelnému rozsahu drážních úseků provozovaných žalobkyní je proto pokuta nepřiměřená.
46. K této záležitosti již druhostupňový orgán na straně 4 napadeného rozhodnutí konstatoval, že zákon o dráhách ve svém § 42c odst. 1 nestanoví, jak velký rozsah celostátní dráhy (nebo regionální dráhy nebo veřejně přístupné vlečky) musí být provozován, aby došlo k naplnění podmínek v něm stanovených. S tím se žalovaný plně ztotožnil, neboť vzhledem ke chráněnému zájmu není velikost provozování dráhy relevantní. Povinnost zřídit odštěpný závod vzniká všem subjektům, které naplní podmínky stanovené § 42c odst. 1 zákona o dráhách bez rozdílu.
47. Dále žalobkyně namítala, že Úřad nezjistil, zda na dotčených tratích uvedených v prohlášení o dráze provozovali drážní dopravu v době spáchání přestupku i jiní dopravci, které by žalobkyně porušením § 42c odst. 1 zákona o dráhách mohla znevýhodnit, takže Úřad nedostatečně zjistil význam a rozsah následku daného přestupku ve smyslu § 38 písm. b) zákona o přestupcích.
48. I zde žalovaný zopakoval, že intenzita využívání daného úseku dráhy není relevantní pro naplnění skutkové podstaty daného přestupku. Za obdobný přestupek, spočívající v porušení povinnosti zřídit odštěpné závody, byla žalobkyně navíc již jednou trestána, přičemž jeho spáchání bylo potvrzeno rozsudkem Městského soudu v Praze, který potvrdil pokutu uloženou žalobkyni ve výši 1 000 000 Kč.
49. Pokud jde o účel uložené pokuty, ta neplní pouze preventivní funkci, ale rovněž cílí k potrestání daného jednání. Skutečnost, že nynější právní úprava vyžaduje jinou formu zajištění, aby u provozovatele dráhy, který je zároveň provozovatel drážní dopravy, nedošlo ke křížovému financování, nepředstavuje polehčující okolnost, která by vedla ke snížení uložené pokuty, a rovněž žalobkyni nezbavuje odpovědnosti za spáchání daného přestupku.
50. K posouzení majetkových poměrů žalobkyně Úřadem žalovaný uvedl, že aktiva i výnosy žalobkyně dosahují řádu miliard korun, žalobkyně je tedy ekonomicky silným subjektem, kdy uložená pokuta představuje malý zlomek procenta aktiv žalobkyně. Uložená pokuta tak nemůže být vzhledem k majetkovým poměrům žalobkyně nepřiměřená ani likvidační.
51. Žalovaný proto navrhl, aby soud žalobu zamítl.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

III.

Posouzení žaloby

52. Městský soud v Praze ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Soud přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí i řízení, které mu předcházelo, v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 1 a 2 soudního řádu správního), přitom vycházel ze skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí. Jiné vady, k nimž by byl povinen přihlédnout z moci úřední, soud neshledal.
53. O podané žalobě soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 soudního řádu správního bez nařízení jednání, když účastníci s takovým rozhodnutím věci souhlasili.
54. Žaloba není důvodná.
55. Z obsahu správního spisu je zřejmé, že Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře rozhodl dne 21. 4. 2023 příkazem č.j. UPDI-1249/23/PP2 tak, že společnost České dráhy a.s. jako provozovatelka celostátní dráhy mezi železničními stanicemi Praha Vršovice obvod Praha-Eden a Praha Jih a v obvodech železničních stanic Bohumín, Děčín hl. n. a Praha Jih, v rozporu s § 42c odst. 1 zákona o dráhách v období od 14. 7. 2022 do dne doručení tohoto příkazu nezřídila odštěpné závody, prostřednictvím kterých měla povinnost provozovat drážní dopravu odděleně od provozování dráhy, neboť provozovala zároveň celostátní dráhu i drážní dopravu, která neslouží výhradně k zajištění provozování dráhy, čímž spáchala přestupek podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách, za což se jí ukládá podle § 51 odst. 10 písm. d) zákona o dráhách pokuta ve výši 300 000 Kč (slovy tři sta tisíc korun českých).
56. Jelikož proti tomuto příkazu brojila žalobkyně odporem ze dne 24. 4. 2023, správní orgán I. stupně pokračoval v řízení a dne 13. 6. 2023 vydal pod č.j. UPDI-1930/23/PP2 V rozhodnutí, kterým konstatoval, že právnická osoba České dráhy, a. s. je vinna tím, že jako provozovatelka celostátní dráhy mezi železničními stanicemi Praha-Vršovice, obvod Praha-Eden - Praha Jih a v obvodech železničních stanic Bohumín, Děčín hl. n. a Praha Jih, v rozporu s § 42c odst. 1 zákona o dráhách v období od 14. 7. 2022 do 21. 4. 2023 nezřídila odštěpné závody, prostřednictvím kterých měla povinnost provozovat drážní dopravu odděleně od provozování dráhy, neboť provozovala zároveň celostátní dráhu i drážní dopravu, která neslouží výhradně k zajištění provozování dráhy, čímž spáchala přestupek podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách, za což se jí ukládá podle § 51 odst. 10 písm. d) zákona o dráhách pokuta ve výši 300 000 Kč (slovy tři sta tisíc korun českých).
57. Proti tomuto rozhodnutí podala žalobkyně dne 27. 6. 2023 rozklad, o němž rozhodl Místopředseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře dne 11. 10. 2023 napadeným rozhodnutím č. j. UPDI-3191/23/MR.
58. Městský soud v Praze posoudil věc takto:
59. Podle ust. § 42c odst. 1 zákona o dráhách, v platném znění, *provozuje-li provozovatel dráhy celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky drážní dopravu, která neslouží výhradně k zajištění provozování dráhy, zřídí odštěpné závody, prostřednictvím kterých bude drážní dopravu provozovat odděleně od provozování dráhy.*

60. Podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách *právníká nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel dráhy dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 42c odst. 1 nezřídí odštěpné závody nebo nesplní jinou povinnost ve vztahu k zřízeným odštěpným závodům uvedenou v § 42c odst. 2, 3 nebo 4.*
61. Podle § 51 odst. 10 písm. d) zákona o dráhách *za přestupek lze uložit pokutu do 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. d), f), g), j), n), p), t), písm. u) bodu 1 nebo 2, písm. w), x) nebo y), odstavce 4 písm. a), b), e), f), h), i), s), t), u) nebo v), odstavce 5 písm. d), e), g), i), j), k), l), m), n), r), u) nebo v), odstavce 6, odstavce 7 písm. a), b) nebo i), odstavce 8 nebo 9.*
62. Podle § 21 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, *právníká osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila.*
63. Pokud jde o skutkovou stránku věci, soud konstatuje, že ta není mezi žalobkyní a žalovaným sporná, a lze tedy odkázat na odůvodnění rozhodnutí správního orgánu I. stupně, kde v části II. je uvedeno, že „Obviněná byla podle Prohlášení o dráze celostátní provozované společností České dráhy, a. s., č. j. sddf/0010/20 (DFJP), č. j. 57715/2020 (ČD), pro jízdní řád 2021/2022, účinného od 13. 12. 2020, aktualizovaného 1. 7. 2022, a podle Prohlášení o dráze celostátní provozované společností České dráhy, a. s., č. j. sddf/0015/21 (DFJP), č. j. 57650/2021 (ČD), pro jízdní řád 2022/2023, účinného od 12. 12. 2021, aktualizovaného 11. 12. 2022 provozovatelkou celostátní dráhy mezi žst. Praha-Vršovice, obvod Praha-Eden - Praha Jih, a dále v obvodech žst. Praha Jih, Bohumín a Děčín hl. n. (dále jen dotčené části dráhy celostátní) a současně provozovala drážní dopravu, která nesloužila výhradně k zajištění provozování dráhy.“
64. Shodně se správním orgánem I. stupně a s rozkladovým orgánem, resp. se žalovaným, proto soud konstatuje, že v době od 14. 7. 2022 do 21. 4. 2023 byla žalobkyně provozovatelkou celostátní dráhy mezi železničními stanicemi Praha-Vršovice, obvod Praha-Eden - Praha Jih a v obvodech železničních stanic Bohumín, Děčín hl. n. a Praha Jih, a ačkoliv podle ust. § 42c odst. 1 zákona o dráhách v tomtéž období nezřídila odštěpné závody, prostřednictvím kterých měla povinnost provozovat drážní dopravu odděleně od provozování dráhy, neboť provozovala zároveň celostátní dráhu i drážní dopravu, která neslouží výhradně k zajištění provozování dráhy.
65. Tento skutkový stav ostatně nezpochybňuje ani žalobkyně, která v podané žalobě brojí výhradně vůči právnímu posouzení tohoto skutkového stavu, jak je provedly správní orgány obou stupňů.
66. Dále soud konstatoval, že skutková podstata přestupku podle ust. § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách je koncipována natolik srozumitelně a bezrozporně, že v projednávané věci nelze než uzavřít, že žalobkyně se tohoto přestupku dopustila.
67. Jestliže je nepochybné, že ke dni vydání napadeného rozhodnutí byla žalobkyně provozovatelem dráhy a současně drážní dopravy, měla tedy povinnost zřídit odštěpný závod ve smyslu § 42c odst. 1 zákona o dráhách. Pokud jej přesto nezřídila, byla za svůj postup sankcionována v souladu se zákonem.
68. K naplnění znaků skutkové podstaty přestupku podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách zcela postačuje, pokud subjekt, na který dopadá § 42c odst. 1 zákona o dráhách, nezřídí odštěpný závod. Jestliže tedy žalobkyně v předmětném období provozovala drážní dopravu nejméně v rozsahu dotčené části dráhy a tato drážní doprava nesloužila pouze

k zajištění provozování dráhy, již tím byla naplněna hypotéza ust. § 42c odst. 1 zákona o dráhách.

69. Odpovědnosti za tento přestupek se žalobkyně rozhodně nemohla zprostit poukazem na to, že ve vztahu k dotčeným částem dráhy požádala Ministerstvo dopravy o změnu kategorizace dráhy, k níž však do doby vydání napadeného rozhodnutí nedošlo. Skutečnost, že se žalobkyně snažila, aby již dále povinnost zřídit odštěpný závod neměla, ji nezbavuje odpovědnosti za to, že jej neřídila v době, kdy tuto povinnost objektivně měla. Odkaz na délku řízení u Ministerstva dopravy nemohl soud považovat za jakkoliv relevantní.
70. Soud nepřistoupil ani na tvrzení žalobkyně, že v případě úseku dráhy celostátní Praha Vršovice seř. n. (odj. skupina) – Praha Jih učinila vše, aby přestupku podle § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách zabránila.
71. Jak žalobkyně sama uvedla, žádost o změnu kategorizace této dráhy podala dne 7. 10. 2020. Povinnost zřídit odštěpný závod však byla do zákona o dráhách vložena novelou provedenou zákonem č. 367/2019 Sb., který nabyl účinnosti dne 15. 1. 2020. Je tedy zřejmé, že žádost o změnu kategorizace dráhy podala žalobkyně až s téměř desetiměsíční prodlevou od okamžiku, kdy jí povinnost podle ust. § 42c odst. 1 zákona o dráhách vznikla. Takový postup nelze považovat za vynaložení veškerého úsilí, a tedy za liberační důvod.
72. Shodně se žalovaným tu pak soud poukazuje na to, že rozkladový orgán v části 3 odůvodnění napadeného rozhodnutí zákona (str. 5) se s touto námitkou vypořádal dostatečně věcně a soud se s tam obsaženou argumentací zcela ztotožňuje.
73. Soud tedy uzavřel tyto úvahy s tím, že je nesporné, že se žalobkyně dopustila přestupku podle ust. § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách a že se nezprostila své odpovědnosti za něj, jež je objektivní.
74. Dále žalobkyně v části IV. žaloby argumentovala zanedbatelným rozsahem dráhy, kterou provozuje, jež je přestupkovým jednáním dotčena.
75. Soud nijak nezpochybňuje údaje o celkové provozní délce tratí v České republice, jak ji žalobkyně uvedla v žalobě, ani o délce předmětných úseků celostátní dráhy Bohumín, celostátní dráhy Děčín a celostátní dráhy Praha Vršovice seř. n. (odj. skupina) – Praha Jih. Ohledně toho proto nepovažoval nutné provádět dokazování.
76. Podstatné však je, že pro posouzení odpovědnosti za přestupek podle ust. § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách je tato žalobní argumentace bezpodstatná. Jak vyloženo výše, naplnění zákonných znaků skutkové podstaty přestupku podle citované normy bylo spolehlivě prokázáno a délka dotčených úseků celostátních drah, resp. poměr této délky k celkové provozní délce tratí v České republice, nemá na posouzení odpovědnosti za předmětný přestupek vliv. Tuto námitku proto soud shledal nedůvodnou.
77. Rovněž tak je nedůvodná námitka založená na tvrzení o absenci ohrožení hospodářské soutěže.
78. Žalobkyně tvrdila, že úprava v § 42c zákona o dráhách představuje transpozici směrnice EP a Rady 2016/2370, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

infrastruktury. Podle preambule této směrnice je jejím cílem též zabránit narušení hospodářské soutěže, a v tomto smyslu musí být interpretováno a aplikováno.

79. Soud konstatoval, že argumentaci žalovaného, resp. údajné rozpory v ní stran možného narušení hospodářské soutěže, jak je žalobkyně uvedla v bodech 30. až 33 žaloby, neshledává důvodem nezákonnosti či nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí.
80. Podle názoru soudu důvodem k přijetí směrnice EP a Rady 2016/2370 byl zájem na předcházení možnosti narušení hospodářské soutěže.
81. Žalovaný se k tomu vyjádřil na straně 6 vyjádření k žalobě v bodech 21. a 22, kde uvedl, že z důvodové zprávy ke směrnici vyplývá, že

21. ... ochrana proti nedovolenému subvencování účetním oddělením provozování dráhy a provozování drážní dopravy není dostatečná. Proto novelizací vznikl požadavek na vyšší stupeň oddělení provozování dráhy a provozování drážní dopravy, a to např. formou zřízení odštěpného závodu. Přestože při vzniku odštěpných závodů půjde pořád o příjmy téže právnické osoby, mělo by být zajištěno, že přijaté prostředky budou využity pouze pro provozování dráhy. Tímto postupem je možné snáze zkontrolovat, zda přijaté prostředky nebyly použity pro provozování drážní dopravy.

22. Skutkovou podstatou daného přestupku však není narušení hospodářské soutěže, jak mylně dovozuje žalobkyně. K narušení hospodářské soutěže by mohlo dojít až v důsledku toho, že by vzhledem k nezřízení odštěpných závodů, jejichž účelem je oddělení finančních prostředků z provozování dráhy a finančních prostředků z provozování drážní dopravy, chyběla jakákoliv kontrola a transparentnost při využívání těchto prostředků. Tento stav by totiž mohl vyústit v situaci, kdy není možné rozlišit původ a využití těchto prostředků a velmi reálně by tak mohlo dojít k jejich vzájemnému směšování a možnému použití na financování provozování drážní dopravy, což by mohlo představovat nepovolené subvencování, a tedy zvýhodnění žalobkyně oproti ostatním soutěžitelům, a tedy i narušení hospodářské soutěže.

82. Toto vyjádření samozřejmě není součástí odůvodnění, tedy je ani nenahrazuje, ani nedoplňuje, nicméně představuje náhled na věc, který soud sdílí.
83. Smyslem a účelem úpravy jak ve směrnici 2370, tak v ust. § 42c odst. 1 zákona o dráhách je vyloučit, resp. podstatně omezit možnost být potenciálního narušení hospodářské soutěže. Pro vznik povinnosti konstituovat odštěpné závody je tedy zcela lhostejné, zda k narušení hospodářské soutěže aktuálně skutečně dochází anebo docházet může, ani to jak velká je taková pravděpodobnost, či jak v jak velké či malé míře by hospodářská soutěž narušena být mohla. Podstatné je jen to, že provozuje-li provozovatel dráhy (celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky) drážní dopravu, která neslouží výhradně k zajištění provozování dráhy – tedy je-li na téže dráze jak provozovatelem této dráhy, tak též provozovatelem drážní dopravy nesloužící výhradně k zajištění provozování dráhy, možnost narušení hospodářské soutěže je již tím potenciálně dána.
84. Lze uzavřít, že ačkoliv není sporu o tom, že motivací k vydání směrnice 2370 byla též snaha eliminovat možnost narušení hospodářské soutěže, součástí skutkové podstaty přestupku podle ust. § 51 odst. 4 písm. v) zákona o dráhách narušení hospodářské soutěže přímo není, přičemž soud v tom nespatřuje rozpor.
85. Právní úprava v ust. § 42c odst. 1 zákona o dráhách totiž konstruuje jasnou a zcela srozumitelnou povinnost pro každého provozovatele dráhy celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky drážní dopravu, která neslouží výhradně k zajištění

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

provozování dráhy, zřídit odštěpné závody, prostřednictvím kterých bude drážní dopravu provozovat odděleně od provozování dráhy.

86. Z dokazování provedeného Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře je zřejmé, že žalobkyně je přesně v takové situaci, pojmenované v citované normě; ostatně žalobkyně to ani nevyvrací. Z irelevantních důvodů však žalobkyně požaduje, aby se povinnost zřídit odštěpné závody na ni nevztahovala, resp. aby za nesplnění této povinnosti nebyla sankcionována.
87. Z tohoto stanoviska je pak zcela lhostejné, jak velké množství spojů žalobkyně denně vypraví, případně zda do dráhy v úseku Praha Vršovice seř. n. (odj. skupina) – Praha Jih mnohem více investuje, než z ní inkasuje, anebo jak velký je její příjem z této dráhy ve srovnání s náklady na provozování 6800 spojů denně. Obdobně je irelevantní i tvrzená implementace ust. § 62 odst. 4 zákona o dráhách.
88. Konečně se soud zabýval námitkou ohledně nesprávně stanovené výše pokuty.
89. Žalobkyně zejména namítala blížíci se změnu právní úpravy, která měla požadavek na zřízení odštěpného závodu nahradit požadavkem na zřízení prosté pobočky, tak pokuta nemohla mít preventivní funkci. Dále vytýkala, že Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře vzal při určení výše sankce v úvahu jen aktiva žalobkyně, nikoliv však už její pasiva, takže nezohlednil její majetkové poměry adekvátně.
90. Správní orgán I. stupně se s výši pokuty vypořádal úvahami na straně 8 a 9 svého rozhodnutí, kde uvedl:

Při stanovení druhu trestu a jeho výměry přihlédl Úřad s ohledem na okolnosti případu podle § 37 až § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky zejména k povaze a závažnosti přestupku, k významu zákonem chráněného zájmu, k významu a rozsahu následku přestupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem, ke způsobu a okolnostem spáchání přestupku, k významu a rozsahu následků přestupku a k povaze pachatele.

Úřad posoudil polehčující i přitěžující okolnosti definované v § 39 a § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky. Jako významně přitěžující okolnost Úřad vyhodnotil skutečnost, že obviněná neodstranila protiprávní stav i přesto, že byla již před více než 8 měsíci za stejný skutek (v jiném časovém období) sankcionována. Společenská škodlivost v tomto případě spočívá v riziku diskriminace všech soutěžitelů na trhu tím, že obviněná může být potenciálně zvýhodněna příjmy z provozování dráhy, jejichž příjemcem nebude odštěpný závod, ale sama obviněná. K tomu může dojít proto, že provozování dráhy a drážní dopravy nebylo dostatečně odděleno. Míra závažnosti přestupku je vysoká, a to i s ohledem na dobu trvání přestupku. Obviněná nesplnila svou povinnost ani po více než 3 letech od jejího vzniku. K tomu Úřad přihlédl také jako k přitěžující okolnosti. Polehčující okolnosti Úřad neshledal. Úřad při stanovení výše pokuty přihlédl k povaze činnosti a aktuálním majetkovým poměrům obviněné. Ta se prezentuje jako největší český železniční dopravce, kdy její celková aktiva dle individuální účetní závěrky za rok 2022 k 31. 12. 2022 činila 93 590 mil. Kč. Výše pokuty vychází na 0,00032% z celkových aktiv. Proto se Úřad domnívá, že stanovená výše pokuty nemůže ohrozit existenci ani podnikatelskou činnost obviněné. Podle § 51 odst. 10 písm. d) zákona o dráhách lze za přestupek podle odstavce 4 písm. v) téhož ustanovení uložit pokutu do 1 000 000 Kč. Úřad uložil pokutu ve výši 300 000 Kč. S ohledem na majetkové poměry obviněné, její velikost a tržní podíl nelze pokutu v této výši považovat za likvidační ani omezující. Pokuta uložená obviněné naplňuje obě základní funkce právní odpovědnosti, a to funkci represivní – postih za porušení

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

povinností stanovených zákonem, a funkci preventivní, která směřuje k předcházení porušování zákona. Jelikož se nejedná o první pochybení obviněné, převažuje již v tomto případě represivní funkce pokuty, kdy hlavním účelem trestu je přimět obviněnou k odstranění protiprávního stavu. Aby byla tato funkce efektivní, je nutné, aby uložená sankce byla citelná. Obviněná by ji měla ve své majetkové sféře pocítit proto, aby pro ni upuštění od protiprávního jednání mělo i ekonomický význam. Neméně významný účel tedy spočívá i v možné nápravě obviněné. V rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 16. 11. 2004, č. j. 10 Ca 250/2004–48 se mimo jiné konstatuje, že „Jde-li o finanční postih, musí být znatelný v majetkové sféře delikventa, tedy být nikoli pro něho zanedbatelný, a tak nutně musí v sobě obsahovat i represivní složku. V opačném případě by totiž postih delikventa smysl postrádal.“

91. Soud shledal tyto úvahy a závěr na nich založený dostatečně srozumitelným a věcně správným: správní orgán I. stupně jasně vyložil, jaké skutečnosti vzal při stanovení výše sankce v úvahu a jakou váhu a proč jim přisoudil, a to včetně povaha a závažnost přestupku podle ust. § 38 zákona o přestupcích. Soud v zásadě nemá důvod do takto postavené správní úvahy zasahovat, neboť je zřejmé, že je založena na věcných skutkových zjištěních, nevybočuje z mezí zákonné úpravy a neodporuje zásadám logického uvažování.
92. Pokud jde o údajnou absenci preventivní funkce pokuty, soud konstatuje, že skutečně došlo ke změně právní úpravy, kdy zákonem č. 303/2023 Sb. bylo mimo jiné změněno ustanovení § 42c tak, že výraz "odštěpné závody" byl nahrazen slovem "pobočky". Adekvátně tomu bylo změněno ust. § 51 odst. 4 písm. v), kde se slova "odštěpné závody" nahradila slovem "pobočky" a slova "odštěpným závodům" se nahradila "pobočkám". Tato změna nabyla účinnosti dnem 1. října 2023.
93. K tomu soud uvádí, že byť bylo rozhodnutí o rozkladu vydáno až poté, kdy zmíněná novelizace zákona o dráhách nabyla účinnosti, nemohlo to mít na rozhodování Úřadu vliv. Jakkoliv lze se žalobkyní souhlasit v tom, že "odštěpný závod" není totéž co "pobočka" (viz ust. § 503 občanského zákoníku), podstata věci zůstává stejná – tedy že provozovatel dráhy celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky, který na této dráze současně provozuje drážní dopravu, která neslouží výhradně k zajištění provozování dráhy, musí tyto provozy institucionálně oddělit. Nesplnění této povinnosti je stále přestupkem podle téže normy.
94. To podle názoru zcela dostačuje k závěru, že v této věci byla dána i preventivní funkce pokuty, a žalobní námitka není důvodná.
95. Ohledně námítky, že při stanovení výše pokuty nebyla vzata v úvahu pasiva žalobkyně, soud konstatuje, že tato žalobní námitka je nekonkrétní a nelze se s ní vypořádat. Pokud žalobkyně chtěla uspět s tvrzením, že její pasiva relevantně korigují výši jejích aktiv, pak bylo nezbytné, aby tyto skutečnosti konkrétně tvrdila a rovněž aby předložila či alespoň označila důkazy k jejich prokázání. Nic z toho žalobkyně neučinila, její tvrzení stran pasiv jsou pouze povšechná, nijak je neidentifikují a jejich existenci a především konkrétní výši nedokládají.
96. Takto nekonkrétní zůstala žalobní námitka i v tom směru, že podle žalobkyně správní orgány neodlišily majetek žalobkyně jakožto provozovatele dráhy od majetku žalobkyně jakožto provozovatele drážní dopravy.
97. Soud proto tuto námitku v celém rozsahu neshledal důvodnou.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

98. Městský soud nevyhověl žalobkyni ani pokud jde o návrh na moderaci uložené pokuty, tedy buď upuštění od ní anebo na její výrazné snížení.
99. Zde nezbyvá než zopakovat, že stanovení výše pokuty je výsledkem správního uvážení orgánem, který ve věci přestupku rozhoduje, do něhož pak soud zasahuje jen mimořádně.
100. Jak je vyloženo výše, správní orgán I. stupně se stanovením výše sankce důkladně zabýval na straně 8 a 9 svého rozhodnutí. Rozkladový orgán pak v napadeném rozhodnutí vypořádal námitku žalobkyně ohledně výše pokuty s konstatováním, že stanovená výše pokuty nemůže ohrozit existenci ani podnikatelskou činnost obviněné, takže námitka obviněné není důvodná.
101. Soud se s těmito závěry obou správních orgánů obou stupňů ztotožnil a neshledal předpoklady pro to, aby jejich úvahy jakkoliv korigoval. Odpovědnost žalobkyně za přestupek je nepochybně dána a výše pokuty byla určena v zákonném rozmezí. Sankce tedy byla uložena po právu a není důvod od ní upustit.
102. Rovněž nejsou zřejmé žádné skutečnosti, které by byt jen nasvědčovaly nepřiměřenosti či možné likvidační povaze uložené pokuty, což by mohlo být důvodem pro snížení výše sankce.
103. Soud tedy uzavírá, že žádnou z žalobních námitek neshledal důvodnou.
104. Pro úplnost soud konstatuje, že dne 22. 3. 2024 mu bylo doručeno vyjádření Základní odborové organizace Odborového svazu státních orgánů a organizací při Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, jež se v tomto podání prezentovala jako přítel soudu (*amicus curiae*). Soud se tvrzeními obsaženými v tomto vyjádření seznámil, avšak při svém rozhodování se jimi nezabýval a v rozsudku je nijak nerefletoval.

IV.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

105. Městský soud v Praze tedy po přezkoumání věci dospěl k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji podle ust. § 78 odst. 7 soudního řádu správního zamítl.
106. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn podle ust. § 60 odst. 1 soudního řádu správního, když žalobkyně neměla ve věci úspěch a žalovanému žádné náklady nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

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

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

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

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 11. září 2024

JUDr. Slavomír Novák v.r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.