



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

Správa železnic, státní organizace, IČ 70994234
se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1

proti
žalovanému

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

za účasti

České dráhy, a.s.
se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 9. 8. 2019, č. j. UPDI-2216/19/KP,

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. Žalobci bylo dne 9. 8. 2019 doručeno rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále též jen „žalovaný“) č. j. UPDI-2216/19/KP, sp. zn. UPDIRPD002/19 z téhož dne (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým bylo rozhodnuto v řízení o rozkladu Správy železnic, státní organizace (dále též jen „žalobce“) proti rozhodnutí žalovaného č. j. UPDI-1442/19/ZA, sp. zn. UPDI-RPD002/19 ze dne 24. 5. 2019 (dále též jen „prvostupňové rozhodnutí“).
2. Prvostupňovým rozhodnutím rozhodl žalovaný v řízení na žádost společnosti České dráhy, a.s., která postupem dle ustanovení § 34e zákona č. 266/1994 Sb., zákona o dráhách, napadla Prohlášení o dráze o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 (dále též jen „prohlášení“) tak, že mimo jiné shledal, že: kapitola 3.4 Omezení provozu v rozsahu čtvrtého odstavce je v rozporu s § 33 odst. 1 ve spojení s § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách (výrok 3); kapitola 3.5.2 Omezení provozování dráhy v rozsahu šestého odstavce prohlášení o dráze je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34 odst. 4 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách (výrok 5); kapitola 3.5.2 Omezení provozování dráhy v rozsahu osmého odstavce je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34 odst. 3 a 4 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách (výrok 6); kapitola 4.5 Přidělení kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury v rozsahu třetího odstavce je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 34 odst. 4 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách (výrok 11); kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras v rozsahu části druhého odstavce je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. e) ve spojení s § 23b a § 23c zákona o dráhách (výrok 13a); kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras v rozsahu části druhého odstavce je v rozporu s § 23b odst. 5 a § 33 odst. 1 ve spojení s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách (výrok 13b); kapitola 4.5.1 Konstrukce nabídky náhradních tras, pravidla priorit v rozsahu třetího odstavce je v rozporu s § 23b odst. 5 a § 33 odst. 1 ve spojení s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) zákona o dráhách (výrok 14) a kapitola 4.8.4 Nepředvídatelné problémy v rozsahu druhého odstavce je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. f) a § 33 odst. 4 písm. f) ve spojení s § 23c zákona o dráhách (výrok 16).
3. Proti shora naznačeným výrokům prvostupňového rozhodnutí brojil žalobce rozkladem, jenž byl napadeným rozhodnutím zamítnut.
4. Proti napadenému rozhodnutí brojil žalobce žalobou dle části V. občanského soudního řádu, o níž rozhodl Městský soud v Praze, co by odvolací soud, v řízení sp. zn. 15 Co 48/2023 usnesením ze dne 23. 2. 2023, doručeným k rukám žalobce dne 8. 3. 2023, tak, že potvrdil rozhodnutí soudu prvního stupně, který usnesením ze dne 28. 12. 2022 ve věci sp. zn. 18 C 171/2019 řízení s odkazem na ustanovení § 104b odst. 1 o. s. ř. zastavil a žalobce odkázal s žalobou na soudy jednající dle s. ř. s, kdy uvedl, že žalobce může podat žalobu do jednoho měsíce od právní moci usnesení o zastavení řízení. Žalobce tak učinil.
5. Žalobce tedy dne 17. 3. 2023 podal městskému soudu správní žalobu, v níž ovšem navrhl přerušení řízení, neboť proti rozhodnutí Městského soudu č.j. 15 Co 48/2023-212 podal dovolání k Nejvyššímu soudu. Soud tomuto návrhu svým usnesením ze dne 28. 6. 2023, č. j. 8 A 23/2023-39 vyhověl a řízení přerušil.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

6. Dne 27. 3. 2024 Nejvyšší soud rozhodnutím č. j. 23 Cdo 1455/2023-283 dovolání žalobce zamítl a městský soud tedy dne 20. 5. 2024 rozhodl usnesením č. j. 8 A 22/2023-56 tak, že v řízení se pokračuje.
7. V tomto usnesení též soud reflektoval změnu v osobě žalovaného, neboť původně žalovaný Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře byl zrušen zákonem č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, a podle ustanovení článku X. bodu 2 jeho působnost přešla na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. V dalším textu rozsudku je tedy slovem „žalovaný“ míněn právě Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, včetně toho, že se na něj hledí, jako kdyby sám vydal napadené rozhodnutí, resp. rozhodnutí správního orgánu I. stupně.

II.

Obsah žaloby a vyjádření žalovaného

8. Žalobce je přesvědčen, že žalovaný pochybil, když za 1. nerespektoval zákonnou lhůtu pro vydání rozhodnutí dle ustanovení § 34e odst. 4 zákona o drahách, a 2. nesprávně vyhodnotil údajná pochybení, jichž se měl žalobce dopustit výše uvedenými výroky.
9. Než však žalobce více rozvedl výše uvedené okruhy námitek, uvedl, že žalovaný v několika případech pozměnil a dezinterpretoval jeho předchozí vyjádření ve správním řízení.
10. Pokud jde o dodržení zákonné lhůty, uvedl žalobce, že předpoklad žalovaného, že speciální 40denní lhůty pro vydání rozhodnutí jsou pořádkové, je zjednodušující. Navíc, založit rozhodnutí na tvrzení žalovaného, že nelze dodržet stanovenou zákonnou lhůtu a že požadavek zákona je tedy nereálný, když zákonně postupovat dle úřadu nelze, má žalobce za „odvážné.“
11. V souvislosti s touto námitkou žalobce připomíná judikaturu Nejvyššího správního soudu, konkrétně např. rozhodnutí sp. zn. 4 Ans 9/2007. Za uvedeného stavu judikatury má žalobce závěry žalovaného v naznačeném smyslu za neortodoxní a právní úpravu a judikaturu nezohledňující.
12. Že jde o lhůtu nepřekročitelnou, žalobce mimo jiné dovozuje též z faktu, že jde o lhůtu, která byla do právního řádu transponována z právních předpisů Evropské unie, kdy její zakotvení do právního řádu a tím i respekt k ní a její aplikace je uložena článkem 56 Směrnice č. 2012/34/EU odstavec 9, věta druhá.
13. Dále žalobce uvádí, že dle jeho přesvědčení žalovaný nesprávně vykládá problematiku ustanovení § 23b a § 23c zákona o drahách a problematiku rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075, kdy dochází k jejich ztotožnění a tím i nesprávnému ztotožnění institutů dočasného omezení kapacity (dle rozhodnutí Komise) a institut omezení provozování dráhy (dle zákona o drahách). Dočasné omezení kapacity je při tom dle žalobce širší pojem než omezení provozování dráhy. Dle žalobce při tom žalovaný úmyslně tyto instituty smísil, aby je mohl podřídit svému dohledu – takový postup však postrádá jakoukoli zákonnou oporu, a není možný.
14. Pokud jde o výrok č. 3 prvostupňového rozhodnutí, žalovaný se dle žalobce domnívá, že za zprovoznění dráhy má být odpovědný provozovatel dráhy a ten nemůže přenášet svoji odpovědnost na nezúčastněného dopravce postupem dle ustanovení § 22 odst. 3 zákona o

drahách. Na zajištění uvedených činností si má, jak uvádí žalovaný, provozovatel dráhy dopravce najmout.

15. Dle žalobce ale řešený text kapitoly neřeší jen situaci po mimořádné události, ale hovoří o tom, že jde o situace, kdy je nutno operativně zajistit odstranění narušení provozu. Současně varianta pomoci dalšího dopravce je na místě až v situaci, kdy nelze odstranění dosáhnout účelněji jinak. Jde tedy o situace zcela mimořádné, kdy postupy Správou železnic jsou vedeny zájmem na co nejrychlejší odstranění překážky provozu, které je v zájmu všech dopravců. Problematické ustanovení pak slouží právě k tomu.
16. Žalobce rozhodně odmítá, že by přenášel na někoho své povinnosti, dle předpisu SŽDC D7, čl. 303, 304, ostatně fakturuje v případě pomoci pomáhající dopravce náklady Správě železnic, která je hradí. Nad to žalovaný pominul dle žalobce eurokonformní výklad čl. 54 odst. 2 Směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, kde je uvedeno *„V nouzových situacích a v případech naprosté nutnosti uzavření infrastruktury kvůli poruše lze odebrat přidělené trasy vlaků bez předchozího upozornění po dobu nezbytnou k opravení systému. Provozovatel infrastruktury může požadovat, pokud to považuje za nezbytné, aby mu železniční podniky daly k dispozici prostředky, které pokládá za nejvhodnější k obnovení běžného stavu v co nejkratší době.“*
17. Žalobce dále uvádí, že žalovaný zřejmě vůbec nechápe, jakým subjektem žalobce je a v jakém smyslu se článku 54 dovolával. Žalobce není organizační složkou státu a ani státem – Správa železnic je adresátem veřejné správy, jako každý jiný občan, jako každá jiná právnická osoba, nerozhoduje veřejně mocensky o ničích právech, jak se mylně domnívá žalovaný, žalobce je ve všech vztazích buď rovnocenným partnerem, či adresátem veřejné správy. Principy, které váží postupy orgánů státu na žalobce uplatnit nelze.
18. Pokud jde o výrok č. 5, žalobce je přesvědčen, že ho žalovaný bez opodstatnění nutí, aby konkrétní text prohlášení o dráze doplnil o odkaz na postup dle zákona zvláště, když Správa železnic netvrdí, že se uvedeným ustanovením řídit nebude. Text prohlášení je právní úpravou vymezen co do jeho minimálního obsahu, zákon o drahách nestanoví, jaká sousloví mají, či nemají být uvedena – požadavek na doplnění textu o odkaz na konkrétní ustanovení zákona tak postrádá jakoukoli zákonnou oporu a je nezákonný.
19. Dále se v tomto bodě žalobce vrátil k již řečenému ztotožnění dvou institutů dle směrnice a zákona žalovaným a doplnil, že povinnosti vlastníka a provozovatele dráhy ve vztahu k dráze zahrnují též její údržbu a rozvoj, tyto zákonné povinnosti a jejich realizace nejsou podmíněny nutností předběžného souhlasu žalovaného a shodně nejsou podřízeny požadavkům dopravců, či žadatelů o kapacitu, byť i k jejich požadavkům provozovatel dráhy musí přihlížet, to však neznamená, že jsou pro něj určující; plnění zákonných povinností je nutné bez dalšího, údržbu musí být nutno možné realizovat bez ohledu na vůli žalovaného. Zákon na žádném místě nesvěřuje žalovanému rozhodování o tom, kdy bude údržba realizována; pokud by vlivem neexistence rozhodnutí žalovaného žalobce údržbu nerealizoval, mohl by být postižen ze strany Drážního úřadu, výklad žalovaného je tak absolutně neaplikovatelný, pomíjí platnou právní úpravu a je rozporný jak se zákonem o drahách, tak s textem Směrnice č. 2012/34/EU.
20. Rozhodnutí žalovaného dle žalobce reálně znamenají, že může plnit povinnosti vlastníka a provozovatele dráhy dle ustanovení §20, 21 a 22 zákona o drahách ve vztahu k opravě, údržbě, modernizaci atd., dráhy výhradně tehdy, pokud to povolí žalovaný a neomezí-li to dopravce více, než je nezbytné. Jinými slovy, žalobce bude moci zákonné povinnosti plnit

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

pouze, pokud jí to povolí žalovaný. Současně rozhodnutí nadřazuje zájem dopravce na užití dráhy nad zájem na tom, aby byla dráha řádně udržována a modernizována – žalobce nemá za to, že by uvedené bylo v souladu s právní úpravou. Žalobce je přesvědčen, že své zákonné povinnosti vlastníka a provozovatele dráhy musí plnit a nemá být vázán souhlasem žalovaného a že dopravci v žádném případě nemají absolutní nárok na veškerou železniční infrastrukturu.

21. Stran výroku č. 6 je žalobce přesvědčen, že žalovaný neposuzoval zákonnost věty, ale posuzoval zákonnost možného způsobu aplikace postupů, které by případně bylo možno na základě této věty činit. Žalobce však nikdy netvrdil, že tak hodlá postupovat, či postupovat chce. Uvedeným pohledem ale nelze zkoumat zákonnost prohlášení o dráze, nad to v tomto bodě posuzované ustanovení bylo obecné.
22. Ohledně výroku č. 11 žalobce uvádí, že žalovaný pominul ve správním řízení některé jeho argumenty. Dále pak zastává názor, že závěr žalovaného zcela pominul čl. 53 Směrnice č. 2012/34/EU a nepřihlédl ani k ustanovení § 33 odst. 3 písmeno e) a § 23b odst. 2 písmeno a) zákona o drahách, které všechny shodně předpokládají, že zde bude existovat provozovatelem dráhy vyhrazená kapacita, která bude sloužit k údržbě dráhy. V rámci takto vyhrazené kapacity mají být prioritně realizovány údržbové práce a realizace těchto údržbových prací v rámci vyhrazené kapacity není omezením provozování dráhy. Ustanovení § 23b odst. 2 zákona o drahách výslovně stanoví, že provozovatel dráhy činnosti dle odstavce 1, je-li to možné, realizuje tak, aby provozování drážní dopravy nebylo omezeno.
23. Vyhrazení kapacity, jak dle ustanovení § 33 odst. 3 písmeno e) zákona o drahách (které stanoví, že vyhrazení má provozovatel dráhy uvést v prohlášení o dráze), tak dle ustanovení § 23b odst. 2 písmeno a) téhož zákona (kde se stanoví, že realizuje-li se údržba v rámci vyhrazené kapacity pro údržbu, nejde o omezení drážní dopravy), tak dle čl. 53 odst. 2 Směrnice č. 2012/34/EU (dle kterého musí provozovatel dráhy zohlednit vliv vyhrazení kapacity na žadatele) je dle žalobce institutem odlišným od institutu dle ustanovení § 23b a § 23c zákona o drahách, který má sloužit právě k realizaci údržby a péče o dráhu, a to jako primární nástroj. V rámci tohoto institutu totiž nedochází k omezení dopravců v tom ohledu, že by tito počítali s existující kapacitou, která by jim již navíc mohla být i přidělena a následně je odebrána.
24. Výrok žalovaného je dle žalobce opětovným dokladem jeho přesvědčení, že dopravce má na přidělení kapacity vždy nárok, přičemž o tom, kdy je kapacita dostupná, má rozhodovat žalovaný a to též sjednocením různých institutů z jeho strany.
25. Pokud jde o výrok č. 13a, má žalobce za to, že v rámci tohoto výroku řešený text nemohl porušit uvedená ustanovení, neb tento text se žádného z ustanovení, které bylo ze strany žalovaného citováno, vůbec nedotýká. Ustanovení § 33 odst. 3 písmeno e) zákona o drahách, které mělo být porušeno, stanoví povinnou náležitost prohlášení o dráze, a to vymezení kapacity dráhy, včetně její části vyhrazené pro zamýšlenou údržbu a opravu dopravní cesty - řešenou větou není řešena problematika vymezení kapacity vyhrazené. Shodně se text dle žalobce vůbec nedotýká materie řešené v rámci ustanovení § 23b a § 23c zákona o drahách, respektive tuto právní úpravu nevylučuje.
26. Žalobce je dále přesvědčen, že žalovaný o něm předpokládá, že hodlá postupovat v rozporu se zákonem, což ostře popírá.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

27. Závěr žalovaného v tom smyslu, že kapacita vyhrazená pro realizaci údržby musí zohlednit ustanovení § 23b a § 23c zákona o drahách, je dle žalobce, s odkazem na argumentaci proti výroku 11 rozporný. Uvedený výklad reálně omezuje práva vlastníka a provozovatele dráhy; tento výklad reálně podmiňuje možnost realizace jemu uložené zákonné povinnosti (povinnost pečovat o dráhu - § 20 zákona o drahách) existencí souhlasu správního orgánu.
28. Ohledně výroku 13b žalobce uvedl své přesvědčení, že jím uvedený princip poměrného krácení kapacity v poměru odpovídajícím četnosti před omezením přidělené kapacity, který je reálným obsahem přezkoumávaného textu, je jediným možným řešením, které maximálně zohlední zásadu nediskriminace.
29. Tvrdí-li žalovaný, že je nutno zohlednit fakt, že dopravce může provozovat více druhů dopravy, žalobce uvádí, že neví, co je myšleno zmíněným termínem „druh dopravy“, když zákon o drahách druhy dopravy nedefinuje. Žalovaný tak požaduje zohlednit kritérium, které zákon nezná. Žalovaný dle žalobce současně předkládá, že by měl být při poměrném odebrání kapacity znevýhodněn ten dopravce, který má více vlaků, neb tomu po provedeném proporcionálním krácení zůstane více kapacity.
30. Shodně není zákonem upraven ani termín „kategorie vlaku“, dopravci si kategorie vlaku volí relativně samostatně.
31. Pokud jde o výrok č. 14, žalobce je přesvědčen, že žalovaný nijak neprokázal jím tvrzené pochybení a rozpor s právem.
32. Stran výroku č. 16 žalobce uvedl, že nemohl uvedeným textem porušit právní úpravu, neb uvedené právo, jak jej definoval, je výslovně a nepochybnitelně uvedeno v rámci článku 54 odstavec 2 Směrnice č. 2012/34/EU s textem: *„V nouzových situacích a v případech naprosté nutnosti uzavření infrastruktury kvůli poruše lze odebrat přidělené trasy vlaků bez předchozího upozornění po dobu nezbytnou k opravení systému.“*
33. Dále se žalobce domnívá, že žalovaný nevystupuje jako nestranný a nezávislý orgán.
34. Žalovaný ve vyjádření k žalobě setrval na svých přesvědčených, vtělených do napadeného rozhodnutí.
35. Pokud jde o žalobní argumentaci ve věci překročení 40denní lhůty, zopakoval, že samotné nedodržení této lhůty nemůže být důvodem pro zrušení správního rozhodnutí soudem, přičemž odkázal na několik judikátů Městského soudu v Praze a především na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 12. 2012, č. j. 2 Ans 14/2012 – 41.
36. Žalovaný též odmítl argumenty žalobce stran tvrzeného nedostatku nezávislosti a nestrannosti, jakožto i kritiky žalobce směřující proti jím provedeného „hodnocení rozhodování soudů.“
37. Pokud jde o námitky směřující k nevypořádání žalobcových námitek, resp. uvedení nepravdivých informací, stran povinnosti dopravců napomáhat odstranění narušení železniční dopravy, žalovaný uvedl, že vnitřní předpis žalobce D7 problematiku refundace nákladů pomáhajícímu dopravci sice řešil, ale v rozsahu, v jakém byla povinnost zakotvena v prohlášení o dráze nedostatečně. Tudíž by pomáhajícímu dopravci nemusely být tyto náklady refundovány.
38. Dále žalovaný uvedl, že dle jeho názoru se skutečně pojem omezení provozování dráhy prakticky shoduje s pojmem dočasné omezení kapacity, přičemž je-li dočasné omezení kapacity plánováno, musí být schváleno žalovaným před podáváním žádostí o přidělení

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

kapacity, jelikož jde o omezení provozování dráhy. Podle žalovaného nelze připustit výklad, že by se na dočasné omezení kapacity dostatečně oznámené předem nevztahoval § 23b a § 23c zákona o dráhách. Provozovatel dráhy smí provozování drážní dopravy na dráze podle § 23b odst. 1 zákona o dráhách omezit na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodu v tomto ustanovení uvedených. Této povinnosti se žalobce nemůže zprostit tím, že předem ohlásí omezení a nepřidělí kapacitu. Podle názoru žalovaného například zavedení jednokolejného provozu je omezením provozování dráhy bez ohledu na to, zda bylo dopravcům oznámeno před přidělením kapacity, nebo až po přidělení kapacity.

39. Žalovaný připouští, že ustanovení § 33 odst. 3 písmeno e) zákona o dráhách dovoluje vyhradit kapacitu pro údržbu a opravu dopravní cesty. Tuto kapacitu však nelze použít pro provádění stavebních prací, jako je např. obnova a modernizace dráhy. Podle § 23b odst. 2 zákona o dráhách je možno činnosti dle odst. 1 provádět pouze tak, aby provozování drážní dopravy na dráze nebylo omezeno.
40. Žalovaný nesouhlasí s názorem žalobce, že „dočasné omezení kapacity” může být snížením kapacity v důsledku jejího částečného vyhrazení pro údržbu. Vyhradit kapacitu lze pouze pro údržbu, nikoliv pro provádění stavebních prací. Podle § 23b odst. 2 zákona o dráhách je možno provádět údržbu ve vyhrazené kapacitě pouze tak, že nedojde k omezení provozování drážní dopravy. Oba dva instituty jsou založeny na transpozici čl. 53 směrnice 2012/34/EU, která je v České republice provedena s drobnou odchylkou. Kromě zákazem omezení provozování drážní dopravy není vyhrazení kapacity pro údržbu jinak limitováno a mohlo by vést k jejímu nezákonnému snížení.
41. K názoru žalobce, že dočasné omezení kapacity vychází z čl. 43 a vyhrazení kapacity z článku 53 směrnice 2012/34/EU žalovaný uvádí, že sice jde o rozdílné instituty, ale národní úprava rozsah vyhrazené kapacity omezila zákazem omezení provozování drážní dopravy a zákazem provádění stavebních prací. V kapacitě vyhrazené pro údržbu nelze provádět stavební práce, tedy obnovu a modernizaci.
42. Žalovaný dále uvedl, že nelze § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách vykládat tak, že provozovatel dráhy může uložit dopravci zajištění povinností provozuschopnosti a provozování dráhy udělením pokynu dopravci. K tomu zejména nemůže docházet za podmínek, kdy z prohlášení o dráze nevyplývá, zda, jakým způsobem a v jakém rozsahu tyto činnosti budou dopravci uhrazeny. Pokud by dopravce měl prohlášením o dráze garantováno, že mu je žalobce v plném rozsahu uhradí (převezme na sebe břemeno vymáhání), pak by takovýto postup nemusel být nezákonný. Toto však z prohlášení o dráze neplynulo.
43. Ohledně žalobních námitek dotýkajících se tvrzení žalobce, že ho žalovaný bezdůvodně nutí doplnit odkaz na postup dle zákona o dráhách, žalovaný uvedl, že podkladem pro tento výrok byla obava navrhovatele v původním správním řízení (České dráhy a. s.), zda je zajištěno, že k nepřidělení kapacity z důvodů plánované údržby, obnovy i modernizace dráhy dojde až po předchozím schválení omezení provozování dráhy ze strany žalovaného. Navrhovatel se obával, že pokud by ke schválení nedošlo, omezení by se nekonalo a kapacita by byla přidělena až následně. Pak by se ale postupovalo podle § 34b namísto podle 34a zákona o dráhách a kapacita by se přidělovala dle pořadí podávaných žádostí, což

může přinést zásadní problémy pro dopravu v závazku veřejné služby. Žalovaný považuje námitky navrhovatele za oprávněné.

44. Žalobce pak v rozkladu i v žalobě uvádí, že nevyloučil aplikaci zákonných ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách. Přesto jak ve svém vyjádření, tak v rozkladu a žalobě neustále dokazuje, že schválení omezení provozování dráhy žalovaným podle § 23c zákona o dráhách není potřebné. Navíc v příloze rozkladu předložil schéma svého postupu. V něm je popsána varianta provádění modernizace, údržby a opravy, pokud je známa více jak 13,5 měsíce dopředu, že dojde jejímu zohlednění a zapracování do jízdního řádu, přidělení kapacity s omezením a realizaci prací, aniž by byl plán těchto mezení schvalován Úřadem (včetně straně schématu). Konstatování uvedené v žalobě, že *žalobkyně netvrdí, že se uvedeným ustanovením řídit nebude*, se nezakládá na pravdě. Naopak dokazuje, že text prohlášení o dráze a související vyjádření v rámci řízení dávají prostor pro volné uvážení, kterého obviněná hodlá využít k diskriminaci žadatelů.
45. Obdobně je žalovaný přesvědčen, že uvedené znění (výrok 6 napadeného rozhodnutí) prohlášení diskriminaci žadatelů, v podobě nezákonného omezení přidělu kapacity bez předchozího schválení podle § 23c zákona o dráhách, dovoluje. Podle bodu 34 preambule směrnice 2012/34/EU k zajištění transparentnosti a nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře a službám v zařízeních služeb pro všechny železniční podniky by se měly veškeré informace potřebné k uplatnění práv přístupu zveřejňovat ve zprávě o síti.
46. Pokud jde o námitky žalobce, směřující k tomu, že se žalovaný nevypořádal s jeho argumenty, jelikož neřešil, že jím prosazovaný výklad reálně znemožňuje plnit povinnosti vlastníka a provozovatele dráhy a podmiňuje to svým schválením plánu omezení provozování dráhy, tyto označil žalovaný za duplicitní.
47. Ohledně námitek směřujících proti výroku 13a, uvedl žalovaný, že dle jeho názoru je nutné pro zajištění jednoznačného a transparentního výkladu informací o aplikaci ustanovení uvést, pokud není zřejmé, zda tato ustanovení budou aplikována.
48. Obdobně svůj výrok 13b odůvodnil žalovaný, tím, že dle jeho přesvědčení je nutné, aby pravidla odebrání kapacity byla v prohlášení o dráze transparentně popsána. Obzvláště pokud je zde řada předpisů s protichůdnými požadavky, s různými omezeními a různou aplikační předností, jako v tomto případě.
49. Pokud jde o výrok 14, uvedl žalovaný, že souhlasí s žalobcem, že kritérium maximální využití kapacity je naprosto zásadní a může být na prvním místě. Přitom je však nutno dodržet ustanovení závazných právních předpisů, které do prohlášení zapracovány nejsou.
50. Ohledně výroku 16 žalovaný uvedl, že podle jeho názoru ustanovení článku 54 odstavci 2 směrnice č. 2012/34/EU nezbavuje žalobce povinnosti dle § 23c odst. 4 zákona o dráhách.
51. Z výše uvedených důvodů navrhl žalovaný zamítnutí žaloby.

III.

Posouzení žaloby

52. Městský soud v Praze ověřil, že žaloba byla podána včas (tj. do jednoho měsíce od pravomocného zastavení původního civilního řízení dle § 104b odst. 1 o. s. ř.), 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 přihlídnout z moci úřední, soud neshledal.
53. Žaloba není důvodná.
54. Dle § 23b odst. 1 zákona o drahách *„Provozovatel dráhy je oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodu*
- a) provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy,*
 - b) provádění činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy, nebo na dráze nebo jiných činnostech ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, nebo*
 - c) narušení provozuschopnosti dráhy živelní nebo mimořádnou událostí a provádění činností spojených s obnovou provozuschopnosti.*
63. Podle § 23b odst. 2 zákona o 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).“*
68. Podle § 33 odst. 3 písm. e) zákona o drahách *„Prohlášení o dráze obsahuje alespoň vymezení kapacity dráhy, včetně její části vyhrazené pro zamýšlenou údržbu a opravu dopravní cesty (...)“*
69. Dle § 34e odst. 4 zákona o drahách *„Úřad je povinen vydat rozhodnutí nejpozději do 40 dnů ode dne zahájení řízení.“*
70. Na úvod musí soud podotknout, že v poměrně rozsáhlé žalobě se argumentace na některých místech vzájemně překrývá, resp. duplikuje, a to i s jinými řízeními vedenými u Městského soudu v Praze (např. s rozsudkem ze dne 11. 12. 2024, č. j. 8 A 22/2023-58), pročť soud odkazuje na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 2. 2018, č. j. 7 As 92/2017-43.
71. První žalobní námitka směřovala proti překročení 40denní lhůty, obsažené v zákoně o drahách, žalovaným. Žalobce v této souvislosti výslovně uvedl, že dle jeho názoru nelze na

tuto lhůtu beze všeho jako na pořádkovou, za jejíž překročení by nebyl žalovaný nijak sankcionován.

72. Soud s žalovaným souhlasí, že správní orgány by obecně měly dodržovat lhůty, jež jsou stanoveny pro jejich rozhodování, na druhé straně musí zkonstatovat, že žalobce nepředložil žádné relevantní argumenty, proč by se mělo jednat o lhůtu prekluzivní, jejíž uplynutí by dále znemožňovalo žalovanému rozhodnout. Dle žaloby toto v podstatě žalobce vyvozuje pouze z toho, že jde o lhůtu transponovanou z právního předpisu Evropské unie (konkrétně čl. 56 Směrnice č. 2012/34/EU odstavec 9).
73. Obecně ale nelze říci, že každá lhůta, která je převzata z právních předpisů EU, je prekluzivní. Ostatně, v souvislosti s pořádkovými lhůtami lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 12. 2012, č. j. 2 Ans 14/2012 – 41, který zmínil též žalovaný.
74. Jakkoliv lze tedy považovat za nežádoucí, že žalovaný ve svém rozhodování tuto lhůtu překročil, nejde o důvod, pro který by soud mohl napadené rozhodnutí zrušit. Tento fakt by však mohl být relevantní, pokud by žalobce dospěl k závěru, že mu pozdním vydáním rozhodnutí vznikla škoda.
75. Tuto námitku tedy soud neshledal důvodnou.
76. Dále se soud zabýval námitkami obsaženými v části IV. žaloby, tj. že žalovaný nevypořádal námitky žalobce, resp. že vyjádření žalobce dezinterpretoval v jeho neprospěch.
77. V této souvislosti musí soud dát za pravdu žalovanému v tom smyslu, že onen příklad, jenž žalobce uvedl ze strany 3 napadeného rozhodnutí, je pouze souhrn rozkladových námitek, jež žalovaný shrnul.
78. Soud též nesdílí přesvědčení žalobce, že by šlo v tomto případě o dezinterpretaci jeho vyjádření. Pokud žalobce sám v žalobě uvádí, že dle jeho vnitřního pokynu D7 jsou náklady, jež nese pomáhající dopravce, následně fakturovány žalobci, je zjevné, že nejprve tyto náklady nese tento dopravce. Dle soudu je tedy zcela v pořádku tuto situaci mimo jiné popsat formulací *odstranění narušení provozu na vlastní náklady*. Pokud má žalobce pocit, že tímto je naznačováno, že v konečném důsledku nese tyto náklady pouze žalobce, soud se s ním neztotožňuje (ostatně je zjevné, že spor o tuto formulaci je pouze zástupným sporem mezi původním navrhovatelem ve správním řízení, Českými drahami a. s., a žalobcem, kdy České dráhy tvrdí, že právě takto žalobce k těmto situacím přistupuje).
79. Ani tuto námitku soud neshledal důvodnou.
80. V části VI. žaloby pak žalobce přestřel své přesvědčení, že napadené rozhodnutí (stejně jako jemu předcházející prvoinstanční rozhodnutí) je vadné, neboť žalovaný míchá vzájemně nesouvisející instituty.
81. Ve své podstatě se však v tomto bodě vede spor mezi žalobcem a žalovaným o to, zdali musí žalovaný schvalovat nejen kroky žalobce, pokud přistoupí k „dočasnému omezení kapacity“, podobně jako kdyby „omezil provozování dráhy“ dle § 23b zákona o drahách.
82. Soud je při posuzování této otázky nucen vyjít ze situace, že téměř veškerá železniční infrastruktura v České republice je vlastněna žalobcem. Ten se tak nachází v pozici přirozeného monopolu, přičemž železniční dopravci jsou na jím vlastněné infrastruktuře existenčně závislí. To může vést k situacím, jež by potenciálně mohly pokřivit trh a

zároveň postavit některé dopravce do neopodstatněně nevýhodné situace proti dopravcům jiným.

83. Aby stát pokud možno eliminoval tyto situace, k nimž je stav přirozeného monopolu náchylný, došlo k založení žalovaného jako úřadu, jež má dohlížet na způsob, jakým žalobce disponuje se svým postavením a jak přistupuje k jednotlivým dopravcům. Touto optikou pak musí být posuzován celý tento případ.
84. I pakliže by soud přistoupil na tezi žalobce, že omezení provozování dráhy a dočasné omezení kapacity jsou dva různé instituty, musel by zkonstatovat, že oba tyto instituty lze použít s obdobným důsledkem, tj. omezení provozu na dráze. K tomu může dojít tak, že již přidělená kapacita je dočasně (dle plánu schváleného žalovaným) odebrána anebo žalobcem vůbec nepřidělena, kdy předtím budou tito dopravci žalobcem informováni, že jim tato kapacita nebude přidělena. To ovšem nic nemění na tom, že dopravci mohli důvodně očekávat, že jim tato kapacita přidělena bude (neboť obecně se přiděluje veškerá kapacita, o niž je zájem).
85. Žalobce má tak v jistém smyslu pravdu, že dle stanoviska žalovaného mají dopravci právo na využívání železniční infrastruktury v co nejvyšší míře. Soud však toto stanovisko sdílí, neboť železniční infrastruktura je především od toho, aby se na ní provozovala železniční doprava.
86. Pakliže je (resp. bylo) smyslem existence žalovaného, aby dohlížel na kroky žalobce, a za této situace zákonodárce seznal jako vhodné, aby omezení provozu dráhy dle § 23b zákona o drahách podléhalo schválení žalovaným, bylo by proti smyslu zákona, aby žalobce mohl tento institut se stejným výsledkem jednoduše obejít.
87. Je ostatně otázkou, proč žalobce brojí proti kompetenci úřadu schvalovat dočasné omezení kapacity, když na jiném místě žaloby připustil, že netvrdí, že se § 23b a § 23c zákona o drahách nebude řídit.
88. Soud se dále neztotožnil s přesvědčením žalobce, že výklad žalovaného by znamenal, že by mohlo být v ohrožení naplňování povinností dle § 20 zákona o drahách.
89. K tomu, aby jim totiž žalobce dostál, zcela postačí instituty dle § 23b a § 33. Žalobce pak nijak neodůvodnil své přesvědčení, které ovšem implikuje, že by mu žalovaný mohl v naplňování těchto povinností bránit. Ostatně, sám žalobce je státní organizací, jak má ostatně v názvu (a v tomto smyslu je jeho srovnávání sebe samého s běžným občanem, jak činí na straně 10 žaloby, přinejmenším poněkud relativní), pročez nelze beze všeho předpokládat, že žalovaný jako státní orgán mu bude blokovat plnění povinností dle § 20 zákona o drahách.
90. Pokud žalobce dále operuje pojmem vyhrazením kapacity dráhy pro údržbu dle § 33 odst. 3 písmeno e) zákona o drahách, je nutno podotknout, že tento pojem žalovaný s výše uvedenými nijak nesmísl, neb sám uvedl, že jde o do značné míry odlišný institut, jež má vlastní úpravu.
91. Tuto námitku soud tedy též neshledal důvodnou.
92. Následně soud přistoupil k vypořádání jednotlivých námitek směřujících proti jednotlivým výše očíslovaným výrokům.
93. Pokud jde o argumenty žalobce proti výroku č. 3, uvedl že dle vnitřního předpisu D7 hradí náklady přímo pomáhajícím dopravcům a dále že čl. 54 odst. 2 směrnice 2012/34/EU mu

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

dovoluje po dopravcích v nouzových situacích požadovat, aby mu byly dány dispozici prostředky, které pokládá za nejvhodnější k obnovení běžného stavu.

94. V této souvislosti soud podotýká, že „dání k dispozici prostředků“, jak je uvedeno ve směrnici, je užší formulace, než „poskytnutí součinnosti“, jak bylo uvedeno v prohlášení o dráze. Podstatnější ale je, že se soud ztotožnil se závěrem žalovaného, že při absenci úpravy finančního vyrovnaní jde o ustanovení, jež by mohlo být potenciálně využito k diskriminaci dopravce, jež není za přerušení provozu odpovědný. Tím není řečeno, že tak bude žalobce postupovat, ale pouze postačuje nebezpečí, že by to toto ustanovení umožňovalo.
95. Ustanovení směrnice je pak učiněno zadost v ust. § 49 odst. 3 písm. c) zákona o dráhách.
96. Soud též dává za pravdu žalovanému, že vnitřní předpis D7 je pouze jednostranným aktem žalobce, jenž může kdykoliv změnit, a nelze ho tedy brát za rovnocenný prohlášení o dráze.
97. Ani tuto námitku tedy soud neshledal důvodnou.
98. Pokud jde o námitky žalobce proti výroku 5, pak soud odkazuje na body 80an tohoto rozsudku.
99. Nad to považuje za nutné se vyjádřit k přesvědčení žalobce, že žalovaný nemá právo ho nutit k doplnění odkazu na ustanovení § 23b a § 23c zákona o drahách, když žalobce netvrdí, že se jimi řídit nebude.
100. V této souvislosti soud považuje za nutné uvést, že netvrdí, ostatně stejně jako žalovaný, že se jimi žalobce řídit nebude. Avšak, jak již bylo řečeno, postačuje riziko, že by dané ustanovení mohlo být vykládáno diskriminačně a k tíži jednotlivých dopravců. Toto riziko by zde nepochybně nebylo, pokud by byl výklad konkrétních ustanovení o dráze zřejmý. Avšak v tomto případě tomu tak, jak ostatně okazuje otázka dočasného omezení kapacity x omezení provozování dráhy, není.
101. Žalovaný měl proto plné právo požadovat doplnění prohlášení o dráze odkazem na příslušná ustanovení, jež by danou věc postavilo před dopravci na jisto.
102. Soud tedy tuto námitku taktéž neshledal důvodnou.
103. K obdobnému závěru došel soud též v případě námitek vůči výroku č. 6, jež jsou v podstatě totožné s těmi proti výroku č. 5.
104. Pokud pak jde o vyjádření žalobce stran výroku č. 11, že žalovaný dostatečně nevypořádal jeho námitky, musí soud uvést, že dle jeho přesvědčení je z napadeného rozhodnutí dostatečně zjevné, že se žalovaný argumenty žalobce zabýval. Ostatně je možné v této věci odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 7. 2018, č. j. 7 As 84/2018-46.
105. Tuto žalobní námitku tedy soud též neshledal důvodnou.
106. Jako námitku vůči výroku 13a žalobce uvedl, že se tento text netýká ani § 33 odst. 3 písmeno e) zákona o dráhách, dle kterého jsou součástí prohlášení o dráze informace o její kapacitě, ani ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách. Charakter tohoto textu je tak čistě informativní. Dle žalobce není třeba neustále dokola opakovat, že hodlá dodržovat zákon.
107. Obdobně jako v bodu 100 tohoto rozsudku však musí soud dát za pravdu žalovanému, neboť v případech, kdy je možný nejednoznačný výklad jednotlivých ustanovení, je třeba tuto věc postavit najisto.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

108. Aniž tuto žalobní námitku tedy soud neshledal důvodnou.
109. Dále se soud zabýval námitkami žalobce proti výroku 13b, které spočívaly v tvrzení žalobce, že princip poměrného krácení kapacity v poměru odpovídajícím četnosti před omezením přidělené kapacity je jediným možným řešením, které maximálně zohlední zásadu nediskriminace, a dále, že se žalovaný při svém rozhodování odvolává na mimozákonné termíny (např. kategorie vlaku).
110. Soud však musí dát opětovně za pravdu žalovanému, neboť je pravdou, že pravidla pro odnímání kapacity upravuje kromě § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb. též bod 17 přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075, což prohlášení o dráze nebralo v úvahu. Nad to musí soud opětovně zdůraznit princip jistoty (naposledy bod 107 rozsudku).
111. Soud se též ztotožňuje se závěrem žalovaného, že nelze zvýhodňovat jednoho dopravce pouze proto, že má více vlaků, neboť v takovém případě by mohl dopravce, jež využívá dráhu pouze minimálně, o přidělenou kapacitu v podstatě přijít.
112. Z § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. je pak zjevné, že pojem kategorie vlaku má oporu v právním řádu, byť tam není výslovně uveden.
113. Ani s touto námitkou se tedy soud neztotožnil.
114. Jako námitku vůči výroku č. 14 žalobce vedl, že se neztotožňuje s přesvědčením žalovaného, že zrušené ustanovení je pro dopravce nad míru omezující, potenciálně diskriminační, nezohledňující povinnost stanovit pravidla pro přidělování a odnímání kapacity v prohlášení o dráze a součástí jím vymezených pravidel nejsou podmínky a zásady odejmutí, omezení a vzdání se kapacity.
115. Žalovaný nicméně ve vypořádání těchto námitek v napadeném rozhodnutí poměrně jasně uvedl, že důvodem, proč výrokem č. 14 shledal toto ustanovení nezákonným, při tom bylo, že toto ustanovení prohlášení o dráze dostatečně nezpracovalo závazná ustanovení právních předpisů, a to s již zmíněným důrazem na interpretační jasnost tohoto ustanovení.
116. Tato situace se tak neliší od situací zmíněných výše v tomto rozsudku.
117. Pokud jde o námitku žalobce, týkající se výroku č. 16, že žalovaný považoval za nezákonné, když žalobce připustil rozpor smlouvy o provozování drážní dopravy a textu prohlášení o dráze podrobnějším rozvedením svých postupů ve smlouvě oproti prohlášení o dráze, pak musí soud konstatovat, že jak uvedl žalovaný, povinnost shody textu smlouvy o provozování drážní dopravy vychází z § 33 odst. 7 zákona o dráhách. Je tedy dostatečně jasné, proč žalovaný dovodil, že toto ustanovení bylo nezákonné.
118. Pokud jde o vyjádření žalobce, že považuje za nemožné, aby se žalovaný uchýloval k eurokomfortnímu výkladu pouze pokud se mu to hodí, soud podotýká, že žalobce nijak konkrétně neuvedl, v čem by toto pochybení žalovaného mělo spočívat.
119. Co se týče přesvědčení žalobce, že žalovaný není nestranným a nezávislým orgánem, soud podotýká, že v podstatě stejné námitky žalobce byly již řešeny v rozhodnutí ze dne 11. 12. 2024, č. j. 8 A 22/2023-58, soud proto na tento rozsudek do značné míry odkazuje.
120. Dle soudu je nezpochybnitelným faktem, že žalobce se nachází v oblasti železniční infrastruktury v pozici přirozeného monopolu (části této infrastruktury vlastněné jinými vlastníky než žalobce jsou v celkovém objemu naprosto marginální). Důvodem, proč byl

žalovaný zákonodárcem ustanoven, bylo, aby i v oblasti přirozeného monopolu byla zajištěna efektivita řízení infrastruktury a spravedlivého a nediskriminačního využívání železniční infrastruktury. Soud má též za to, že je zřejmé, že v oblasti přirozeného monopolu železniční infrastruktury není třeba pochybovat o tom, že dopravci, jež jsou tímto způsobem na žalobci závislí, se nacházejí v pozici slabších stran, což sám žalobce ostatně (na stránce 11 žaloby) uznává.

121. Pokud se týká zbytku žalobcova rozsáhlého vyjádření v rámci této námitky, má soud za to, že jde spíše subjektivně vyjádřené pocity žalobce ohledně činnosti žalovaného, než relevantní doklady jeho diskriminačního a nespravedlivého přístupu k žalobci. Soud též neshledává, že by důvodem ke zrušení napadeného rozhodnutí mělo být, že žalovaný veřejně interpretoval soudní judikaturu. Ostatně, správní orgány by se judikaturou správních orgánů měly řídit, není tedy pochybením, pokud tyto orgány zveřejní, že v důsledku konkrétního judikátu budou nějak postupovat.
122. Ani tyto žalobní námitky tedy soud neshledal důvodnými.

IV.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

123. Městský soud v Praze tedy uzavřel věc s tím, že žádná z uplatněných žalobních námitek nebyla důvodná. Soud proto žalobu podle ust. § 78 odst. 7 soudního řádu správního zamítl.
124. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn podle ust. § 60 odst. 1 soudního řádu správního, když žalobce úspěch ve věci neměl 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.

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.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

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 18. prosince 2024

JUDr. Slavomír Novák v.r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.