



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce

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

proti

žalovanému

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

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 31. 10. 2019, č. j. UPDI-2949/19/GP,

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 31. 10. 2019 doručeno rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále též jen „Úřad“) č. j. UPDI-2949/19/GP, sp. zn. UPDIRPD003/19 ze dne 31. 10. 2019 (dále též jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo rozhodnuto v řízení o rozkladu Správy železnic, státní organizace (dále též jen „Správa železnic“, případně „žalobce“) dle ustanovení § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen s. ř.), proti rozhodnutí Úřadu č. j. UPDI-2377/19/ZA, č. j. UPDI-RPD003/19 ze dne 29. 8. 2019 (dále též jen „prvostupňové rozhodnutí“).
2. Prvostupňovým rozhodnutím rozhodl Úřad o přezkumu přílohy „C“, část C - Ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných žalobcem, jízdou vlaku a podmínky jejich uplatnění, článek III. 3, konkrétně textu: *„Pro výpočet výsledných cen za použití dráhy jízdou vlaku je rozhodující skutečná vlakem projetá trasa a v případě vlaku osobní dopravy i počet jeho zastavení v místech nástupu a výstupu cestujících.“* Šlo o přílohu prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, ve znění změny č. 1, účinné od 1. 4. 2019 (dále jen „Prohlášení o dráze“), přičemž Úřad rozhodl tak, že naznačený text je v rozporu s ustanovením § 23 odst. 1 písmeno d), ve spojení s ustanovením § 33 odst. 1 a § 33 odst. 3 písmeno c) zákona č. 266/1994 Sb., zákona o dráhách (dále jen „zákon o drahách“) a stanovil lhůtu 30 dní od právní moci, po které nebude možno text v naznačeném rozsahu aplikovat.
3. Proti výše uvedenému prvostupňovému brojil žalobce rozkladem, o němž bylo rozhodnuto tak, že předseda Úřadu rozklad zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.
4. Žalobce byl přesvědčen, že napadeným rozhodnutím, jakož i jemu předcházejícím rozhodnutím prvoinstančním, byl dotčen ve svých právech, pročez proti nim brojil žalobou dle části V. o. s. ř. O této žalobě rozhodl Obvodní soud pro Prahu 1 svým usnesením ze dne 1. 12. 2022, č. j. 16 C 30/2019-138 tak, že řízení zastavil. Proti tomuto rozhodnutí žalobce podal odvolání, o němž Městský soud v Praze rozhodl svým usnesením ze dne 2. 2. 2023, č. j. 29 Co 5/2023-153 tak, že rozhodnutí soudu prvního soudu potvrdil a žalobce odkázal s žalobou na soudy jednající dle soudního řádu správního.
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. 29 Co 5/2023-153 podal dovolání k Nejvyššímu soudu. Soud tomuto návrhu svým usnesením ze dne 28. 6. 2023, č. j. 8 A 22/2023-28 vyhověl a řízení přerušil.
6. Dne 22. 2. 2024 Nejvyšší soud rozhodnutím č. j. 23 Cdo 1349/2023-258 dovolání žalobce zamítl a městský soud tedy dne 20. 5. 2024 rozhodl usnesením č. j. 8 A 22/2023-40 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

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

infrastrukturu, 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 především přesvědčen, že žalovaný: 1. nerespektoval dosavadní judikaturu soudní soustavy ČR; 2. vadně aplikoval Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/909 (dále též jen „prováděcí nařízení“) o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy; 3. nejednal jako nestranný a nezávislý orgán.
9. Své přesvědčení o tom, že napadené rozhodnutí je v rozporu s judikaturou českých soudů, žalobce dokládá odkazem na rozhodnutí Vrchního soudu v Praze ze dne 15. 1. 2014, sp. zn. 12 Cmo 307/2013, které dle žalobce akceptovalo jeho argumentaci v tom smyslu, že je plně po právu nárok za užití dopravní cesty v pozměněné podobě, daný odklonovou trasou. Argumentaci žalovaného, že tento případ byl rozhodnut před 1. 8. 2015, tedy před účinností prováděcího nařízení, považuje za lichý, neboť ve věci poté rozhodoval Nejvyšší soud, který své rozhodnutí pod sp. zn. 23 Cdo 2067/2014 vydal až dne 29. 6. 2016.
10. Žalobce je dále přesvědčen, že záměrem prováděcího nařízení není stanovit způsob určení ceny za užití dráhy, leč stanovit pouze způsoby výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy pro účely stanovení poplatků za minimální přístupový balík - i z tohoto je zřejmé, že nařízení upravuje a stanoví tak pravidla pouze pro tzv. jednu stranu, či složku, výpočtového vzorce; druhá položka výpočtového vzorce pak není jmenovaným nařízením upravena a nařízení tak nelze aplikovat na naznačenou situaci; nelze tvrdit, že postupy v souvislosti s jinou než nařízením regulovanou složkou výpočtového vzorce bylo toto nařízení porušeno a nelze ani tvrdit, že jmenované rozsudky soudní soustavy ČR jsou překonané, když nařízení, které žalovaný aplikoval, se toho, o čem soudy v rámci citovaných rozsudků rozhodovaly, vůbec netýká.
11. Žalobce následně rekapituloval čl. 31 směrnice č. 2012/34/EU (dále jen „směrnice“), jež upravuje problematiku zásad zpoplatnění, ovšem směrnice neupravuje problematiku výpočtu finální částky hrazené dopravcem, když řeší pouze vymezení nákladů, které lze zohlednit při tvorbě jednotkové ceny. Tedy směrnice dle žalobce nereguluje postupy spojené s určováním počtu jednotek a provedením vlastního výpočtu ceny za konkrétní užití konkrétní dráhy konkrétním dopravcem. Ve shodě s tím pak ani prováděcí nařízení nemůže upravit jiné postupy, tedy postupy nad rámec vymezený směrnicí.
12. Prováděcí nařízení dle žalobce pouze stanovuje způsob výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy, tedy určuje způsob stanovení částky – průměrných přímých jednotkových nákladů. Jinými slovy, stanoví tedy proces, jehož postupem je možno určit „jednotkovou cenu“.
13. Předmětné ustanovení prohlášení o dráze se však dle žalobce dotýká až druhé části kombinace, kdy kombinací postupem dle prováděcího nařízení zjištěné částky (tedy tzv. „jednotkové ceny“) a hodnoty vyjadřující míru užití dráhy, dojde k určení výsledné částky, kterou konkrétní uživatel dráhy hradí, co by úplatu za užití dráhy. Dle názoru žalobce prováděcí nařízení nereguluje druhý faktor kombinace, tedy hodnotu vyjadřující míru užití

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

dráhy, a na předmětné ustanovení se nedá aplikovat jeho čl. 5 odst. 4., protože rozhodnutí žalovaného bylo vadné.

14. Délku odklonové trasy, tedy okolnost, či prvek, který by snad bylo možno označit za náklad v důsledku odklonění vlaků, žalobce dle žaloby zohledňuje až následně, následný způsob zohlednění však dle něj není prováděcím nařízením řešen, když na následné procesy se toto již nevztahuje.
15. Nad rámec výše uvedené argumentace žalobce uvedl, že návrh odklonových tras vlaků je pak ze strany dopravců vždy odsouhlasen – reálně dopravce není nikdy do využití odklonové trasy nucen. Navíc i pokud by prováděcí nařízení regulovalo celý výpočet úhrady za užití dráhy, dopravce má v právním prostředí ČR reálně na výběr, zda hodlá využít náhradní trasu, či zda dráhu nevyužije vůbec.
16. Žalobce dále uvedl řadu ustanovení právních předpisů, jakožto např. z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ve věci ze dne 20. 11. 2012, sp. zn. 1 As 89/2010, požadavek absolutní nestrannost a nezávislost regulačního orgánu, tedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, a to jak na jiných orgánech státu, zejména též na provozovateli infrastruktury, či žadatelích o kapacitu dráhy (tedy potencionálních uživatelích železniční dráhy).
17. Toto své přesvědčení žalobce konfrontoval s tvrzením uvedeným na stránkách žalovaného, jež znělo: „*V oblasti liberalizovaného železničního trhu je stěžejním úkolem Úřadu ochrana železničního dopravce jako slabší smluvní strany před libovůli provozovatele infrastruktury nebo provozovatele služeb, na jejichž využití je dopravce odkázán,*“ přičemž dospěl k závěru, že správní orgán shora naznačeným popisem a vlastním definováním svěřených úkolů (dle žalobce v přímém rozporu s právní úpravou) zcela jednoznačně, prokazatelně, jasně a určitě vymezil, že v rámci své rozhodovací praxe není nestranný a nezaujatý, když zcela jednoznačně v rámci rozhodování, jako svůj domnělý úkol, sleduje ochranu dopravců – žadatelů o kapacitu, před libovůli a zneužitím monopolu provozovatelem dráhy (tedy žalobce), které zjevně dopředu předpokládá. Žalobce vzhledem k okolnostem nemůže než předpokládat, že Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře zde zcela jednoznačně a doložitelně proklamuje, že hodlá stranit a straní dopravcům, co by slabší straně.
18. Z výše uvedených důvodů navrhl žalobce zrušení napadeného i prvostupňového rozhodnutí.
19. Pokud jde o vyjádření žalovaného k žalobě, soud podotýká, že toto vyjádření je koncipováno širěji než žaloba a částečně reaguje na námitky, které v této žalobě nebyly vzneseny. Soud se tedy soustředil pouze na argumenty, jež se dotýkají námitek obsažených v žalobě.
20. Pokud jde o argumentaci žalobce obsahem internetových stránek žalovaného, žalovaný uvádí, že v obdobném duchu se žalobce vyjádřil i k jiným žalobám. Projevená nedůvěra ve veřejné instituce či prostý projev nespokojenosti však neprokazují porušení povinností žalovaného.
21. Stran vyjádření žalovaného, že jeho úkolem je ochrana slabší strany, žalovaný uvádí, že podle důvodové zprávy k zákonu č. 320/2016 Sb. (kterým žalovaný vznikl), je hlavním cílem úpravy *ochrana dopravce coby slabší smluvní strany před libovůli provozovatele infrastruktury (ať už se jedná o dráhu nebo zařízení služeb), na jejíž využití je dopravce*

odkázán, a na zajištění „spravedlivé soutěže“ mezi dopravci, tj. ochrana před narušením této soutěže právě ze strany provozovatelů infrastruktury.

22. Žalovaný je přitom přesvědčen, že respektováním a důsledným uplatňováním ústavněprávní zásady ochrany slabší strany a i tím, že se k této zásadě otevřeně hlásí, naplňuje požadavky vyplývající ze směrnice, ze zákona č. 320/2016 Sb., ze správního řádu a dalších předpisů, včetně mezinárodního a unijního práva.
23. Pokud jde o žalobcem citovanou judikaturu civilních soudů, žalovaný podotýká, že zmiňovaný soudní případ se týkal pouze jednostranných zápočtů a části sjednané ceny za užití dráhy a spotřebu trakční energie vzniklých v průběhu let 2008-2010, jelikož ČD Cargo, a.s. započítala škodu, která jí byla žalobkyní způsobena z důvodu provádění výluk na dráze. Šlo tedy o poněkud odlišnou situaci.
24. Žalovaný ovšem především uvádí, že Nejvyšší soud ve věci samé vůbec nerozhodoval, pouze posuzoval přípustnost dovolání a dne 29. 6. 2016 pod sp. zn. 23 Cdo 2067/2014 dovolání dle § 243c odst. 1 o. s. ř. odmítl. V dovolacím řízení nebylo možné pokračovat pro vadu, kterou žalovaný včas neodstranil. Není tedy pravda, jak uvádí žalobce, že ve věci samé rozhodoval Nejvyšší soud.
25. Pokud jde o hlavní žalobní bod, tedy že čl. 31 směrnice nereguluje postupy spojené s určováním počtu jednotek, neupravuje postupy provozovatele infrastruktury, problematiku výpočtu finální částky hrazené dopravcem, a tudíž ani prováděcí nařízení je nemůže upravovat, žalovaný s tímto výkladem nesouhlasí.
26. Z výše uvedených důvodů navrhuje žalovaný zamítnutí žaloby.

III.

Posouzení žaloby

27. 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 přihlédnout z moci úřední, soud neshledal.
28. Žaloba není důvodná.
29. Dle čl. 31 odst. 3 směrnice č. 2012/34/EU *„Aniž jsou dotčeny odstavce 4 nebo 5 tohoto článku nebo článku 32, stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy. Do 16. června 2015 přijme Komise opatření stanovující způsoby výpočtu nákladů, které přímo vznikají provozem vlaku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3. Provozovatel infrastruktury se může rozhodnout přizpůsobit se těmto způsobům výpočtu postupně nejpozději do čtyř let po vstupu těchto prováděcích aktů v platnost.“*
30. Podle čl. 5 odst. 4 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/909 *„Dodatečné náklady vzniklé plánovaným nebo jiným odkloněním vlaků z podnětu provozovatele infrastruktury nesmí být zahrnuty do přímých nákladů vynaložených na provoz této železniční dopravy. První věta se nepoužije, pokud jsou železničnímu podniku tyto dodatečné náklady provozovatelem*

infrastruktury uhrazeny nebo bylo odklonění výsledkem koordinačního postupu v souladu s článkem 46 směrnice 2012/34/EU.“

31. Dle § 33 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách „Přídělce 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. Přídělce alespoň 30 dnů přede dnem zveřejnění prohlášení o dráze umožní osobám, které o to mají zájem, aby se vyjádřily k jeho obsahu. Přídělce prohlášení o dráze zveřejní v českém jazyce a v překladu do alespoň jednoho jazyka jiného členského státu. V případě rozporu mezi českým a cizojazyčným zněním prohlášení o dráze je rozhodující české znění.“
32. Žalobce v žalobě představil celkem tři relevantní námitky: 1. napadeným rozhodnutím žalovaný nerespektoval rozhodnutí soudní soustavy České republiky; 2. žalovaný vadně aplikoval prováděcí nařízení; 3. žalovaný nejednal jako nestranný a nezávislý orgán. Městský soud se těmito námitkami zabýval v tomto pořadí.
33. Pokud jde údajné nerespektování judikatury, soud dospěl k závěru, že není pravdivé vyjádření žalobce, že jím vzpomenuté rozhodnutí civilních soudů (12 Cmo 307/2013 ze dne 15. 1. 2014 a 23 Cdo 2067/2014 ze dne 29. 6. 2016) se dotýkají nyní řešené věci, přičemž žalovaný má povinnost je respektovat. Jak uvedl žalovaný, jednalo se o věc zápočtů společnost ČD Cargo a. s., tedy nikoli žalovaného, a šlo o soukromoprávní spor který se nijak nedotýkal regulace železniční dopravy.
34. Civilní soudy v těchto řízeních ani žádným způsobem nevykládaly evropské právo obsažené ve směrnici a prováděcím nařízení. Ostatně, jak se ostatně oba účastníci shodli, vrchní soud prováděcí řízení ani aplikovat nemohl, protože v dané době ještě nebylo účinné, a tím spíše nikoliv Nejvyšší soud, který by v rozhodování o dovolání nemohl použít novu právní úpravu, ale rozhodoval by o skutkovém stavu, na který se vztahovala předchozí právní úprava. Předpisy obecně, což platí i pro nařízení, nepůsobí retroaktivně.
35. Úvaha žalobce je tedy v jistém smyslu nepochybně správná. Lze si jen velmi těžko představit, že by civilní soudy neaplikovaly v dané době platnou a účinnou právní úpravu. To, že se tak nestalo, ale neznamená, že úvaha žalobce ohledně počítání poplatků za odklony je správná, ale že soudy tuto právní úpravu nemohly, anebo vůbec neměly, aplikovat, protože šlo o věci skutkově odlišné, resp. aplikace prováděcího nařízení by byla nepřipustnou retroaktivitou.
36. Žalobce tedy nemá pravdu, že by žalovaný musel ve svém rozhodnutí respektovat výše uvedená rozhodnutí civilních soudů. Jinak vyjádřeno, napadené rozhodnutí s těmito rozsudky není v žádném rozporu, neboť jde o zcela odlišné případy.
37. První žalobní námitku tedy soud neshledává důvodnou.
38. Ve druhé námitce pak žalobce namítá extensivní aplikaci prováděcího nařízení, resp. jeho čl. 5 odst. 4, ze strany žalovaného.
39. Spor se v tomto bodě vede především o to, zdali čl. 5 odst. 4 prováděcího nařízení stanovuje konečnou částku, již budou dopravci hradit za použití odklonové dráhy, jak je přesvědčen žalovaný, a nebo nikoli, jak se domnívá žalobce.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

40. Žalobce při tom argumentuje tím, že pakliže směrnice ve svém čl. 31 nestanovuje konkrétní postup, jak dojít ke konečné částce, jíž má dopravce platit, nemůže jít nad jeho rámec ani prováděcí nařízení.
41. Proto je žalobce přesvědčen, že jeho postup, kdy jako základ finální částky za odklonovou trasu vezme částku za původně přidělenou trasu (což musí v důsledku prováděcího nařízení takto učinit) a k ní připočítá částku, která představuje míru užití dráhy, je správný.
42. Soud tento názor nesdílí.
43. Zcela lichá je především již úvodní úvaha žalobce, že pokud je obecná směrnice, musí být obecné též prováděcí nařízení. Ve skutečnosti je obecným smyslem prováděcí legislativy často právě to, aby upřesnila, rozvedla, či přímo upravila oblasti, jichž se rozváděný předpis dotýká jen rámcově. Konkretizace všeobecné úpravy prováděcím předpisem pak neznamená vybočení z této úpravy, byť je třeba tato konkretizace v nesouladu s jedním z původně možných výkladů původní rámcové úpravy. Naopak, bylo by absurdní klást požadavek, aby za situace, kdy je rozváděný předpis obecný, byl obecný i předpis prováděcí. Takový požadavek byl ve své podstatě popíral princip prováděcího předpisu. Je pouze nutno trvat na tom, aby prováděcí předpis obecné normě neodporoval, na příklad aby nestanovoval povinnosti, které obecná norma nepředpokládá.
44. Soud při tom musí podotknout, že v čl. 31 odst. 3 směrnice neshledává nic, co by svědčilo tomu, že způsob aplikace čl. 5 odst. 4 směrnice žalovaným se vymyká této obecné úpravě.
45. Jakkoliv je ovšem úvodní úvaha žalobce mylná, v dalším kroku se však soud musí zabývat, zdali je aplikace čl. 5 odst. 4 prováděcího nařízení žalovaným správná, tedy zdali žalobce nemá pravdu, že toto ustanovení upravuje pouze část konečné částky, jež jsou dopravci žalobci platit za odklonové trasy.
46. Soud i v tomto případě musí dát za pravdu žalovanému.
47. Výslovná formulace „*Dodatečné náklady vzniklé plánovaným nebo jiným odkloněním vlaků z podnětu provozovatele infrastruktury nesmí být zahrnuty do přímých nákladů vynaložených na provoz této železniční dopravy,*“ dle soudu jednoznačně svědčí tomu, že záměrem Komise bylo, aby dopravci nemuseli být nuceni platit vyšší částky za to, že jsou bez vlastní viny nuceni využívat odklonové trasy, které již sami o sobě představují pro jejich provoz komplikaci (je tedy pochopitelné, že prováděcí nařízení neřeší opačný případ, kdy odklonová trasa je kratší než trasa původně přidělená).
48. Interpretace žalobce je však zcela opačná, když za základ částky za odklonovou trasu bere částku za trasu původně přidělenou, kterou zvyšuje o částku za delší úsek odklonové trasy.
49. Žalobce při tom ale nepředložil žádné relevantní argumenty, proč by se neměl uplatnit dle soudu zřejmý výklad, jež zastává i žalovaný, že ona částka za delší úsek odklonové trasy (tj. rozdíl v délce trasy původně přidělené a trasy odklonové) spadá pod formulaci „přímé náklady“ čl. 5 odst. 3 prováděcího ustanovení. Soud přitom vzal za nespornou skutečnost, že v tomto řízení jde pouze o náklady přímé, nikoli nepřímé, což uvedl žalovaný a žalobce nijak nerozporoval.
50. Soud tedy dochází k závěru, že způsob, jakým žalobce vykládá ustanovení čl. 5 odst. 3 prováděcího nařízení, je zcela v rozporu s jeho zamýšleným smyslem, což dělá tím, že spojení „dodatečné náklady“ vztahuje pouze ke - svými slovy - jedné „části výpočtového vzorce“, jejíž částí je ovšem pouze platba za původně přidělenou trasu. Přitom nijak

nevysvětluje, v čem tato „dodatečnost“ poté spočívá, ani jaké další náklady by v tomto případě mohly být zahrnuty do této „části výpočtového vzorce“. Dále žalobce ani nijak neuvedl důvody, které ho vedou k přesvědčení, že rozdíl v délce trasy původně přidělené a trasy odklonové (tedy skutečně projetá trasa během odklonu) by neměl být zahrnut do kategorie dodatečných nákladů, resp. že se na něj nevztahuje ustanovení čl. 5 odst. 3 prováděcího ustanovení.

51. K této druhé námitce žalobce též připojil vyjádření, že dopravce má v právním prostředí ČR reálně na výběr, zda hodlá využít náhradní trasu, či zda dráhu nevyužije vůbec.
52. Je sice nepochybně pravdou, že dopravce nebude nikdo nutit použít odklonovou trasu, soud ale nepovažuje tento argument za relevantní důvod, proč by měl dopravce připlácet za delší odklonovou trasu, než trasu původně mu přidělenou.
53. Je třeba si uvědomit, že podnikání dopravců je založeno na realizaci přepravy. Pročež aby bylo úspěšné, je nutné, aby se potenciální zákazníci dopravce mohli spoléhat na to, že je schopen je (resp. jejich zboží) dopravit na předpokládané trase. Varianty, zdali použít odklonovou trasu anebo v daném úseku přerušit přepravu úplně, tak zjevně pro dopravce nejsou rovnocenné.
54. Ani tuto námitku tedy soud neshledal důvodnou.
55. Třetí námitka se dotýká přesvědčení žalobce, že žalovaný neplní svou povinnost být nestranným a nezávislým správním orgánem.
56. V této souvislosti musí soud podotknout, že značnou část argumentace žalobce v této části žaloby považuje z velké části za mimoběžnou s nyní probíhajícím sporem, pročež připomíná rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 2. 2018 č. j. 7 As 92/2017-43, v němž tento soud koncipoval tezi, že kvalita podání, v tomto případě žaloby, určuje kvalitu rozhodnutí, tedy rozsudku.
57. Konkrétním podkladem, z něž žalobce vyvozuje, že vůči němu žalovaný vystupuje nikoli jako nezávislý a nestranný orgán, je konkrétní pasáž z internetových stránek žalovaného, a dále text z několika dokumentů shrnujících činnost žalovaného (např. zprávy o činnosti a hospodaření žalovaného pro rok 2021).
58. Stran těchto dokumentů, jež jsou součástí soudního spisu, soud uvádí, že v nich neshledává žádný doklad výslovného a zjevného nepřátelství žalovaného vůči žalobci, resp. protežování dopravců.
59. Pokud pak jde o žalobcem citovanou pasáž *„V oblasti liberalizovaného železničního trhu je stěžejním úkolem Úřadu ochrana železničního dopravce jako slabší smluvní strany před libovůlí provozovatele infrastruktury nebo provozovatele služeb, na jejichž využití je dopravce odkázán“*, soud musí přisvědčit tvrzení žalovaného, že šlo o v podstatě stejný text, jaký byl obsažen v důvodové zprávě k zákonu č. 320/2016 Sb. Není se tedy důvod domnívat, že by šlo o nějaký apriorní doklad zaměření žalovaného proti žalobci.
60. 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

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

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.

61. 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.
62. Rovněž tuto žalobní námitku tedy soud neshledal důvodnou.

IV.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

63. 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.
64. 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.

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. prosince 2024

JUDr. Slavomír Novák v.r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.