



ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Martina Kříže, soudce Mgr. Bc. Jana Schneeweise a soudkyně Mgr. Věry Jachurové v právní věci

žalobkyně: **Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. (povolena reorganizace)**, IČO: 62509870  
se sídlem Nádražní 203, Jindřichův Hradec  
zastoupené Mgr. Ivo Suchomelem, advokátem  
se sídlem Durychova 66, Praha 4

proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy**  
se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 12, Praha 1

za účasti: Ing. David Jánošík, insolvenční správce žalobkyně  
se sídlem Gočárova 36, Hradec Králové

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 10. 2023, č.j. MD-10944/  
2023-130/3

takto:

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

**Odůvodnění:**

*I. Vymezení věci a průběh řízení před správním orgánem*

1. Žalobkyně se žalobou domáhala zrušení shora specifikovaného rozhodnutí žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto odvolání žalobkyně a současně bylo

Shodu s prvopisem potvrzuje I. V.

potvrzeno rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 24. 1. 2023, č.j. DUCR-4611/23/Le (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Výroky I. a II. prvostupňového rozhodnutí rozhodl Drážní úřad o zrušení oprávnění žalobkyně k provozování drážní dopravy udělených žalobkyni rozhodnutím Drážního úřadu ze dne 6. 4. 1995, č.j. 665/1995-DÚ/P-Bp (dále jen „Oprávnění I“) a rozhodnutím Drážního úřadu ze dne 20. 7. 2009, č.j. DUC-32183/09/Le (dále jen „Oprávnění II“), protože žalobkyně přestala splňovat podmínky pro udělení a trvání těchto oprávnění dle § 25 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“). Výrokem III. Drážní úřad určil, že dnem právní moci prvostupňového rozhodnutí pozbývají platnosti ve smyslu § 30 odst. 3 zákona o dráhách licence ev. č. L/1995/0004 (dále jen „Licence I“) udělená Oprávněním I a ev. č. L/2009/1528 (dále jen „Licence II“) udělená Oprávněním II. Výrokem IV. rozhodl Drážní úřad o tom, že žalobkyně musí Licence I a II odevzdat Drážnímu úřadu do deseti dnů do právní moci prvostupňového rozhodnutí.

2. Soud ze správního spisu zjistil, že Drážní úřad zahájil se žalobkyní správní řízení dle § 30 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách přípisem ze dne 12. 8. 2021, č.j. DUCR-58437/21/Le a č.j. DUCR-58444/21/Le.
3. Ze sdělení Finančního úřadu pro Jihočeský kraj Drážní úřad zjistil, že žalobkyně měla k 26. 10. 2021 nedoplatek na dani z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti 4 546 100 Kč a na dani z příjmů fyzických osob vybírané srážkovou daní nedoplatek 66 897 Kč. Ze sdělení Okresní správy sociálního zabezpečení Jindřichův Hradec zjistil, že tato evidovala u žalobkyně k 1. 11. 2021 dluh ve výši 14 020 505,30 Kč. Ze sdělení Všeobecné zdravotní pojišťovny Drážní úřad zjistil, že tato vůči žalobkyni evidovala k 12. 10. 2021 nedoplatky na pojistném ve výši 2 907 419 Kč a na penále ve výši 246 326 Kč. Dlužné pojistné vůči žalobkyni evidovala také Vojenská zdravotní pojišťovna ČR.
4. Podáním z 26. 11. 2021 požádala žalobkyně Drážní úřad o přerušení řízení z důvodu vedeného insolvenčního řízení. Drážní úřad žádosti vyhověl a usnesením ze dne 17. 1. 2022, č.j. DUCR-3084/22/Kj správní řízení přerušil do 31. 3. 2022. Současně žalobkyni vyzval k odstranění nedostatků, protože Ministerstvo vnitra mělo rozhodnout ve věci smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících mezi žalobkyní a Krajem Vysočina. Toto rozhodnutí mohlo mít vliv na finanční způsobilost žalobkyně ve smyslu § 28 zákona o dráhách. Usnesením ze dne 12. 5. 2022, č.j. DUCR-19273/22/Le prodloužil Drážní úřad přerušení správního řízení do 30. 9. 2022 a současně žalobkyni upozornil, že je nezbytné, aby do 30. 9. 2022 prokázala svou finanční způsobilost. Přípisem z 3. 10. 2022 oznámil Drážní úřad žalobkyni pokračování v řízení.
5. Z dalšího sdělení Finančního úřadu pro Jihočeský kraj Drážní úřad zjistil, že žalobkyně měla k 13. 10. 2022 nedoplatek na dani z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti 3 468 075,65 Kč a na dani z příjmů fyzických osob vybírané srážkovou daní nedoplatek 44 133 Kč. Ze sdělení Okresní správy sociálního zabezpečení Jindřichův Hradec zjistil, že tato evidovala u žalobkyně k 10. 10. 2022 dluh ve výši 20 116 573 Kč a dlužné penále ve výši 4 323 106,89 Kč. Ze sdělení Všeobecné zdravotní pojišťovny Drážní úřad zjistil, že vůči žalobkyni evidovala nedoplatky, jejichž výše ke dni prohlášení úpadku žalobkyně byla uvedena v přihlášce pohledávky v rámci insolvenčního řízení. Vůči žalobkyni evidovala dlužné pojistné a penále také Vojenská zdravotní pojišťovna ČR.

6. Následně bylo 24. 1. 2023 vydáno prvostupňové rozhodnutí, proti němuž podala žalobkyně odvolání, které bylo napadeným rozhodnutím zamítnuto.
7. Žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatoval, že finanční způsobilost nepředstavuje způsobilost dopravce zajistit jen bezpečnostní aspekt zahájení a provozování drážní dopravy, ale představuje způsobilost zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy po dobu alespoň 12 měsíců po všech stránkách. Žádná ze skutkových podstat obsažených v § 28 odst. 2 písm. a) až c) zákona o dráhách nečiní pojmovým znakem absence finanční způsobilosti dopravce jeho neschopnost provozovat drážní dopravu bezpečně (srov. § 30 odst. 2 zákona o dráhách). Pokud by pojmovým znakem finanční nezpůsobilosti měla být neschopnost dopravce provozovat drážní dopravu, postrádalo by opodstatnění podmiňovat postup dle § 30 odst. 2 zákona o dráhách tím, že finanční nezpůsobilost z důvodu povolení reorganizace nesmí ohrozit bezpečnost provozování drážní dopravy. Pokud by finanční nezpůsobilost pojmově zahrnovala i neschopnost bezpečně provozovat drážní dopravu, nemohl by držitel licence finančně nezpůsobilý z důvodu povolení reorganizace bezpečnost provozování drážní dopravy neohrozit. Schopnost provozovat drážní dopravu dostatečně bezpečně prokazuje osvědčení dopravce dle § 31a zákona o dráhách, které žalobkyně postrádala. Není tedy pravdou, že nebyly doloženy okolnosti představující byt jen potenciální ohrožení bezpečnosti dopravy. Drážní úřad prokázal, že žalobkyně postrádá finanční způsobilost nejen dle § 28 odst. 2 písm. a), ale i dle písm. c) zákona o dráhách, na něž se § 30 odst. 2 téhož zákona neaplikuje. Otázka reorganizace se týká jen absence finanční způsobilosti dle § 28 odst. 2 písm. a) zákona o dráhách, nikoliv písm. c) téhož ustanovení (která u žalobkyně rovněž nastala). Drážní úřad byl tedy oprávněn zrušit Oprávnění I a II bez ohledu na reorganizaci.
8. Drážní úřad dle žalovaného opakovaně zjistil, že žalobkyně má nedoplatky jak na daních, tak na pojistném a penále na sociálním zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti i na pojistném na všeobecné zdravotní pojištění ve smyslu § 28 odst. 2 písm. c) zákona o dráhách, což samo o sobě (bez ohledu na schopnost bezpečně provozovat drážní dopravu) postačovalo ke zrušení Oprávnění I a II. Protože se žalobkyně nestala finančně nezpůsobilou jen z důvodu reorganizace, ale i dle § 28 odst. 2 písm. c) zákona o dráhách, nemohl Drážní úřad omezit dobu oprávnění k provozování drážní dopravy na dobu přiměřenou k opětovnému získání finanční způsobilosti ve smyslu § 30 odst. 2 téhož zákona, ani vyčkat na vyřešení reorganizace.
9. K námitce žalobkyně, že předmětem právní regulace drážní dopravy není zajistit způsob, jak může být železniční společnost jednoduše zlikvidována ze strany státní moci tím, že jí není jednou složkou státní moci hrazena provedená služba a následně je jí jinou složkou státu znemožněna činnost formalistickým výkladem zákona o dráhách, žalovaný uvedl, že šlo o krajského objednatele veřejných služeb, nikoliv o stát. Drážní úřad je povinen rozhodnout o zrušení oprávnění k provozování drážní dopravy v případě dopravce, který naplňuje podmínky § 28 odst. 2 zákona o dráhách. Drážní úřad ani žalovaný nejsou věcně příslušní rozhodovat o obsahu smluv dle § 9 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVS“).
10. Žalovaný připomněl, že Kraj Vysočina nemůže zneužít dominantního postavení, protože není soutěžitelem ve smyslu zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 143/2001 Sb.“). Současně on ani zdravotní pojišťovny nemají postavení orgánů státní moci. Zákon o dráhách neklade § 30 odst. 1 písm.

Shodu s prvopisem potvrzuje I. V.

a) ve vazbě na § 25 odst. 1 písm. d) a § 28 odst. 2 téhož zákona do souvislosti se vztahy mezi dopravcem a objednatelem veřejných služeb dle ZVS. Správní orgány nemohou brát na takové vztahy ohled, jinak by šlo o nečinnost. Stejně tak nedisponují pravomocí zasahovat do rozhodování Ministerstva vnitra dle § 9 ZVS nebo posuzovat postup Kraje Vysočina jako objednatele dle § 3 ZVS. Drážní úřad je při splnění některé z podmínek § 30 odst. 1 písm. a) až c) zákona o dráhách povinen rozhodnout o zrušení povolení k provozování drážní dopravy (nemůže tak neučinit). Bylo prokázáno, že žalobkyně má nedoplatky jak na daních, tak na pojistném i penále na sociální zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti i na pojistném na zdravotní pojištění ve smyslu § 28 odst. 2 písm. c) zákona o dráhách. Tím přestala splňovat podmínky dle § 25 odst. 1 písm. d) téhož zákona, takže Drážní úřad byl povinen její oprávnění k provozování drážní dopravy zrušit, aniž by mohl vzít v úvahu postup Kraje Vysočina či Ministerstva vnitra.

11. Ohledně testu hospodářské vyváženosti dle čl. 11 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „Směrnice“) žalovaný uvedl, že Česká republika využila možnosti zavést tento institut v § 34d zákona o dráhách. Nelze se tak dovolávat přímého účinku Směrnice. Regulačním subjektem ve vztahu k uvedenému testu byl v době vydání správních rozhodnutí Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „ÚPDI“). Žádný dopravce však neoznámil novou službu ve smyslu čl. 3 odst. 1 prováděcího nařízení Komise 2018/1795 (dále jen „Prováděcí nařízení“), kterým se stanoví postup a kritéria pro provedení testu hospodářské vyváženosti dle čl. 11 Směrnice, protože se Směrnice ani Prováděcí nařízení na posuzovanou věc neaplikují.

## II. Obsah žaloby

12. Žalobkyně v *prvním žalobním bodě* namítla, že postup Drážního úřadu byl formalistický a v rozporu s principy zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). V průběhu správního řízení žalobkyně upozorňovala na šikanózní a diskriminační jednání Kraje Vysočina (úhrada pro žalobkyni 80 Kč na vlkm oproti 150 Kč na vlkm pro České dráhy a.s.) a na nedovolenou veřejnou podporu. Drážní úřad však věc nepředal k řešení ÚPDI, resp. Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „ÚOHS“). Namísto toho podpořil diskriminační jednání veřejné správy dokonáním likvidace žalobkyně zrušením Oprávnění I a II. Toto jednání vykazuje znaky přepjatého formalismu, protože věc redukuje na ověření existence dlužných částek. Je otázkou, proč zákonodárce řízení vůbec zaváděl, když by nebylo třeba žádného řízení ani dokazování. Postup Drážního úřadu byl nesprávný a diskriminační.
13. Ve *druhém žalobním bodě* žalobkyně namítla systémovou podjatost. Správní orgány musí být při svém rozhodování nestranné jako soudy. Jestliže o odvolání žalobkyně rozhodoval žalovaný, který má zájem na tom, aby nebyl řešen diskriminační přístup k žalobkyni ve srovnání s Českými drahami, nemohl rozhodnout nestranně. Žalovaný by tedy měl být vyloučen z rozhodování v dané věci (rozhodovaly úřední osoby, které měly být z rozhodování vyloučeny). Protože ve věci rozhodoval Drážní úřad, který je přímo podřízen žalovanému, jenž má na výsledku řízení zájem, došlo k porušení nezávislosti regulačního subjektu předpokládané v čl. 55 Směrnice. Věc by měl projednat orgán zcela nezávislý na žalovaném a Českých drahách.
14. Ve *třetím žalobním bodě* žalobkyně namítla diskriminační postup správních orgánů. Jejich jednáním došlo k protiprávnímu krácení finančních prostředků pro žalobkyni, které jí měly

být vyplaceny na základě *Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční dopravou pro roky 2009–2019* (dále jen „Memorandum“), resp. Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy pro roky pozdější. Správní orgány de facto potvrdily postup, podle něhož může Kraj Vysočina s účelově určenými prostředky ze státního rozpočtu nakládat jakkoliv. Principem Memoranda bylo zajištění finanční stability regionální drážní dopravy, protože v dané době byla regionální drážní doprava výrazně podfinancovaná, což bylo v rozporu s právními předpisy. V Memorandu a jeho přílohách byla úhrada stanovena tak, aby pro rozsah podle jízdního řádu v roce 2010 zcela pokryla ztrátu dopravce. Současně měl být zachován poměr plateb mezi krajem a státem a platba se měla zvyšovat o inflaci, aby bylo zajištěno, že bude vždy pokryta ztráta dopravce pro daný rozsah ve vlkm. Principem Memoranda tedy bylo zajištění stanovené úhrady prokazatelné ztráty dopravce včetně přiměřeného zisku. V případě, že by došlo ke zvýšení objemu objednaných vlkm, zavázal se Kraj Vysočina takové zvýšení pokrýt ze svých prostředků. Hodnota vlkm v roce 2010 činila 91,96 Kč, což by při zohlednění míry inflace odpovídalo v roce 2021 částce 114,71 Kč. Horní hranici přitom nelze sjednat, vždy je nutno uhradit celkovou prokazatelnou ztrátu dopravce do té míry, do níž jsou náklady ekonomicky oprávněné. Otázku odpovídající úhrady za závazek veřejné služby tedy v roce 2010 vyřešilo Memorandum, pod nímž byly podepsány všechny kraje a Asociace krajů ČR. Není zřejmé, proč nyní jednají, jako by předpokládaly, že částky za vlkm měly být nižší a jako by si žalobkyně svou situaci způsobila sama.

15. Protože žalobkyně na základě dohody s Krajem Vysočina pořídila modernizovaná vozidla, měl Kraj Vysočina povinnost hradit kromě ekonomicky oprávněných nákladů na provoz žalobkyně každý rok také částku odpovídající 10 % pořizovacích nákladů na vozidla (snížených o dotaci z fondů EU). V roce 2014 však avizoval, že si přeje 20letý odpisový plán, pročez žalobkyně předpokládala, že vozidla budou v provozu do roku 2034. V roce 2021 však Kraj Vysočina oznámil, že s železničním provozem v rámci závazku veřejné služby již po roce 2024 na trati žalobkyně nepočítá. Je tedy nutno odepsat vozidla tak, jak bylo původně nastaveno (tj. do roku 2024). Žalobkyni tím vznikl na úhradách odpisů nedoplatek. V roce 2019 činila skutečná výše žalobkyni vykázané prokazatelné ztráty bez odpisů 94,69 Kč/vlkm (méně než předpokládaných 107,8 Kč/vlkm). Vlivem odpisů činila prokazatelná ztráta 104,75 Kč/vlkm. Obdobně i z částek pro další roky bude vyplývat, že provoz žalobkyně je efektivnější, než předpokládalo Memorandum a než je provoz Českých drah. Pořízená vozidla byla financována kromě dotace z EU také z úvěru do Equa Bank (nyní Raiffeisenbank a.s.) a výše ročních odpisů odpovídá úhradě splátek. Zkrácením plánovaného provozu vozidel o 10 let a odmítnutím odpovídajícím způsobem navýšit odpisy porušil Kraj Vysočina čl. IXa odst. 2 písm. c) smlouvy uzavřené mezi ním a žalobkyní. Uzavřením dodatku, který omezuje platbu prokazatelné ztráty horní hranicí, porušil také písm. d) téhož ustanovení smlouvy. Kraj Vysočina a žalovaný tedy postupovali vůči žalobkyni diskriminačně, když platby ze strany Kraje Vysočina byly bez rozumného důvodu kráceny a finanční prostředky převáděny Českým drahám. Jde o veřejnou podporu zakázanou čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
16. Žalobkyně apelovala na soud, aby vyslovil právní názor, který zajistí, aby napříště bylo rozhodováno nepodjatým subjektem v souladu s právními předpisy. Správní řízení mělo být přerušeno do přezkoumání diskriminačního jednání a nedovolené veřejné podpory ze strany ÚOHS. Jen na základě jeho přezkumu mohlo být stanoveno, zda je žalobkyně finančně nezpůsobilá, pakliže je v druhotné platební neschopnosti způsobené orgány veřejné moci.

Shodu s prvopisem potvrzuje I. V.

### III. Vyjádření žalovaného

17. Žalovaný soudu navrhl zamítnutí žaloby. Uvedl, že otázku absence finanční způsobilosti zkoumá Drážní úřad jako skutkový stav bez ohledu na zavinění. Nejde o správní delikt - finanční způsobilost se zkoumá za účelem zjištění, zda je dopravce schopen finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy po stanovenou dobu. Pakliže řádné provozování drážní dopravy není schopen finančně zajistit a/nebo splňuje některou z podmínek dle § 25 odst. 2 zákona o dráhách, pak finanční způsobilost dle § 25 odst. 1 písm. d) téhož zákona postrádá. Drážní úřad je v tom případně povinen oprávnění k provozování drážní dopravy takového dopravce zrušit bez ohledu na to, zda si absenci finanční způsobilosti způsobil dopravce sám nebo byla způsobena jinou osobou. Nejde o posouzení příčin, ale (možných) následků. Právní povaha jednání Kraje Vysočina jakožto objednatele veřejných služeb dle § 3 odst. 1 ZVS nepředstavuje předběžnou otázku ve vztahu k rozhodnutí dle § 30 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.
18. K namítanému formalistickému přístupu žalovaný uvedl, že mu právní úprava nesvěřuje v zásadě žádnou diskreční pravomoc. Nesplňuje-li dopravce definici finanční způsobilosti dle § 28 zákona o dráhách, pak nesplňuje podmínku dle § 25 odst. 1 písm. d) téhož zákona. V takovém případě je Drážní úřad s ohledem na § 30 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách povinen rozhodnout o zrušení oprávnění k provozování drážní dopravy, neboť dopravce není schopen zabezpečit řádné provozování drážní dopravy po dobu alespoň 12 měsíců a/nebo splňuje podmínky podle § 28 odst. 2 zákona o dráhách. Žalobkyně neprokázala, že by v době vydání napadeného rozhodnutí byla finančně způsobilá.
19. Žalobkyně neuvedla, proč by měl mít žalovaný zájem na tom, aby nebyl řešen domnělý diskriminační přístup k žalobkyni ve srovnání s Českými drahami. Neuvedla ani adekvátní důvody, pro něž by bylo možné pochybovat o nepodjatosti žalovaného. V řízení před Drážním úřadem žádné důvody podjatosti správních orgánů nenamítala. Lhůta podle § 14 odst. 3 správního řádu marně uplynula, a k uvedené námitce tedy nelze přihlížet, ani kdyby byla důvodná.
20. Článek 55. Směrnice normuje o regulačním subjektu, jehož věcná příslušnost je definována v čl. 56. Úprava licence železničních podniků v čl. 16 odst. 2 Směrnice ani jinde nepředpokládá, že by orgánem vydávajícím licenci měl být regulační subjekt. Neplatí to ani z čl. 56 Směrnice. Podle čl. 16 odst. 2 Směrnice nemůže orgán vydávající licence provozovat drážní dopravu, ani nemůže být závislý na subjektech, které ji provozují. Tuto podmínku správní orgány splňují.
21. K argumentaci týkající se ZVS žalovaný uvedl, že dle § 3 odst. 1 ZVS je zajišťování dopravní obslužnosti kraje v jeho samostatné, nikoliv přenesené působnosti. Žalovaný nemůže rozhodovat o tom, jak má kraj svou dopravní obslužnost zajišťovat a financovat, a nemůže tedy žalobkyni ani diskriminovat. Jestliže žalobkyně od Kraje Vysočina nezískala objednávku veřejných služeb v přepravě cestujících a/nebo kompenzace za ně v rozsahu, který předpokládala, nejde o diskriminaci ze strany žalovaného, ani o předběžnou otázku dle § 30 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách. Není rozhodné, co absenci finanční způsobilosti zapříčinilo. Otázku výše kompenzace za veřejné služby nemůže Drážní úřad v řízení dle § 30 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách posuzovat. Žalovaný není ani z jiných důvodů oprávněn posuzovat nedostatečnost kompenzace dle závazkové smlouvy žalobkyně s Krajem Vysočina. Žalovaný může ve vztahu ke kompenzaci pro konkrétního dopravce pouze poskytnout stanovisko dle § 23 odst. 3 zákona o dráhách, tedy posoudit, zda kompenzace

není příliš vysoká. Může se zabývat pouze dostatečností prostředků poskytovaných ze státního rozpočtu Kraji Vysočina na zajištění dopravní obslužnosti jako celku, nikoliv dostatečností výše kompenzace pro jednotlivé dopravce. V případě, že by skutečným důvodem finanční nezpůsobilosti žalobkyně byla podfinancovanost regionální dopravy, museli by ze stejných důvodů pozbyt finanční způsobilosti i jiní srovnatelní dopravci, což se však nestalo. Výše kompenzace byla žalobkyni známa. Pokud žalobkyně pozbyla svou finanční způsobilost, nelze to připisovat správním orgánům. Dopravní politiku státu nebo Kraje Vysočina či obsah veřejnoprávní smlouvy nelze napadat v řízení dle § 30 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

#### *IV. Ústní jednání před soudem*

22. Při ústním jednání před soudem setrvali účastníci na svých procesních stanoviscích. Právní zástupce žalobkyně odkázal na žalobu a uvedl, že je nutno zohlednit kontext celé věci. V EU již 15 let platí liberalizace drážní dopravy spočívající v tom, že podnikatel v dopravě byl měl být schopen podnikat na jakékoliv dráze. Proto došlo k rozdělení Českých drah. V Memorandu bylo následně dohodnuto, že regionální doprava bude financována zčásti žalovaným a ve zbytku kraji. Dopravcům měly být hrazeny oprávněné ekonomické náklady. České dráhy byly i přes Memorandum dlouhodobě podfinancovány, ale protože jsou ovládány státem, nikdy si nestěžovaly. Stěžovat si však začala žalobkyně a zahájila s kraji spory z veřejnoprávních smluv, v nichž rozhodovalo Ministerstvo vnitra. To se vždy postavilo na stranu krajů. Těmito spory se nyní zabývají správní soudy. Z uvedených důvodů byla žalobkyně ve ztrátě, kterou chtěla řešit modernizací vozidel (smlouva z roku 2015), což mělo být na základě rozhodnutí EU opět hrazeno kraji. Ani to se však nestalo. Žalobkyně se dostala do úvěrové pasti a skončila v insolvenčním řízení. Drážní úřad zahájil řízení o odebrání licence, ač jej žalobkyně na uvedený kontext upozorňovala. Postup správních orgánů je formalistický, protože spory o poplatek za použití dopravní cesty by měl rozhodovat zvláštní úřad. Byl jím ÚPDI, který provedl kontrolu žalobkyně a poplatek potvrdil. Následně však byl ÚPDI zrušen a jeho pravomoci přešly na ÚOHS. Drážní úřad přesto pouze formalisticky zkontroloval, zda žalobkyně má či nemá peníze a licence jí odebral. Rozhodoval tedy nepřislušný úřad, ač mu zákon o dráhách danou pravomoc dává. Zákon je však dezinterpretován, protože o oprávněnosti úhrad by měl rozhodovat ÚOHS. Žalovaný dlouhodobě ignoruje, že Českým dráhám jsou hrazeny nedostatečné finanční prostředky a České dráhy následně svou ztrátu nahrazují prodejem majetku. Nemohl tedy rozhodnout jinak, než rozhodl. Šlo o systémovou podjatost, neboť o poplatku za užití dráhy měl rozhodovat ÚOHS. Žalovaný má zájem na tom, aby bylo rozhodnuto v neprospěch žalobkyně.
23. Žalovaný při jednání odkázal na vyjádření k žalobě a uvedl, že většina argumentace žalobkyně se míjí s předmětem soudního řízení, jímž je zrušení licence podle zákona o dráhách. Není zřejmé, na základě čeho by měl o licenci rozhodovat ÚOHS. Bylo by to v rozporu se zákonem. Žalovaný nemá žádný zájem žalobkyni poškodit.
24. V žalobě obsažené návrhy žalobkyně na doplnění dokazování soud při jednání zamítl, protože k posouzení žalobních námitek postačoval obsah správního spisu. Dle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu se důkaz správním spisem v řízení před správními soudy neprovádí.
25. K dotazu soudu, zda nyní žalobkyně licenci disponuje, právní zástupce žalobkyně při jednání uvedl, že statutární orgány žalobkyně požádaly o poskytnutí licence k provozování

dráhy. Na části kolejí je nyní provoz, některé licence byly uděleny společnosti, která se jmenuje Správa místních drah. Jde o projekt, na němž se podílí investoři v rámci povolené reorganizace žalobkyně.

*V. Posouzení věci Městským soudem v Praze*

26. Soud přezkoumal napadené rozhodnutí včetně řízení, které jeho vydání předcházelo, a to v rozsahu žalobních bodů, kterými je dle § 75 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) vázán. Vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.).
27. Při posouzení žaloby vyšel soud z následující právní úpravy:
28. Podle § 25 odst. 1 zákona o dráhách drážní správní úřad udělí na žádost oprávnění k provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální, pokud žadatel:
- a) je starší 18 let a plně svéprávný, jde-li o fyzickou osobu,
  - b) je bezúhonný,
  - c) je odborně způsobilý,
  - d) je finančně způsobilý,
  - e) závažným způsobem neporušil pracovněprávní předpisy,
  - f) závažným způsobem neporušil celní předpisy, jde-li o oprávnění k provozování nákladní drážní dopravy,
  - g) je ke dni zahájení provozu drážní dopravy pojištěn pro případ povinnosti nahradit újmu způsobenou tímto provozem a
  - h) je usazen na území České republiky.
29. Podle § 25 odst. 5 zákona o dráhách splňuje-li žadatel podmínky podle odstavce 1, vydá drážní správní úřad namísto písemného vyhotovení rozhodnutí licenci pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální. Splňuje-li žadatel podmínky podle odstavce 2, vydá drážní správní úřad namísto písemného vyhotovení rozhodnutí licenci pro provozování drážní dopravy na dráze místní, speciální, tramvajové nebo trolejbusové anebo na vlečce.
30. Podle § 28 odst. 1 zákona o dráhách pro účely řízení o udělení oprávnění k provozování drážní dopravy se za finančně způsobilého považuje ten, kdo je schopen finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy po dobu alespoň 12 měsíců.
31. Podle § 28 odst. 2 zákona o dráhách za finančně způsobilého se nepovažuje ten,
- a) jehož úpadek je řešen rozhodnutím insolvenčního soudu o prohlášení konkurzu na majetek dlužníka nebo o povolení reorganizace,
  - b) u něhož insolvenční soud rozhodl o zrušení konkurzu z důvodu, že pro uspokojení věřitelů je majetek dlužníka zcela nepostačující, nebo
  - c) kdo dluží nedoplatky na daních, pojistném nebo penále na sociální zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti nebo pojistném na všeobecné zdravotní pojištění.

32. Podle § 30 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách drážní správní úřad rozhodne o zrušení oprávnění k provozování drážní dopravy, pokud držitel licence přestal splňovat podmínky podle § 25.
33. Podle § 30 odst. 2 zákona o dráhách stal-li se držitel licence finančně nezpůsobilým z důvodu povolení reorganizace a tato skutečnost neohrožuje bezpečnost provozování drážní dopravy, omezí drážní správní úřad dobu oprávnění k provozování drážní dopravy na dobu přiměřenou k opětovnému získání finanční způsobilosti, která nesmí být delší než 6 měsíců. Tuto dobu drážní správní úřad vyznačí v licenci. Drážní správní úřad na žádost držitele licence toto omezení zruší, prokáže-li žadatel, že je finančně způsobilý. Žádost lze podat přede dnem uplynutí doby omezení oprávnění k provozování drážní dopravy; je-li žádost podána, oprávnění k provozování drážní dopravy trvá do doby rozhodnutí ve věci.
34. Podle § 35 odst. 2 písm. b) zákona o dráhách dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, je dále povinen poskytnout drážnímu správnímu úřadu za každý kalendářní rok nejpozději do 30. června roku následujícího doklady o trvání finanční způsobilosti k řádnému provozování drážní dopravy.
35. Podle § 14 odst. 1 správního řádu každá osoba bezprostředně se podílející na výkonu pravomoci správního orgánu (dále jen "úřední osoba"), o níž lze důvodně předpokládat, že má s ohledem na svůj poměr k věci, k účastníkům řízení nebo jejich zástupcům takový zájem na výsledku řízení, pro nějž lze pochybovat o její nepodjatosti, je vyloučena ze všech úkonů v řízení, při jejichž provádění by mohla výsledek řízení ovlivnit.
36. Podle § 14 odst. 2 správního řádu úřední osoba není vyloučena podle odstavce 1, pokud je pochybnost o její nepodjatosti vyvolána jejím služebním poměrem nebo pracovněprávním nebo jiným obdobným vztahem ke státu nebo k územnímu samosprávnému celku.
37. Podle § 3 odst. 1 ZVS kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.
38. Podle čl. 16 odst. 1 Směrnice každý členský stát určí orgán vydávající licence, který bude příslušný pro vydávání licencí a výkon povinností stanovených touto kapitolou.
39. Podle čl. 16 odst. 2 Směrnice orgán vydávající licence sám neprovozuje železniční dopravu a je nezávislý na společnostech nebo subjektech, které železniční dopravu provozují.
40. Podle čl. 55 odst. 1 Směrnice každý členský stát zřídí jediný vnitrostátní regulační subjekt pro železniční odvětví. Aniž je dotčen odstavec 2, tento subjekt je samostatným orgánem, který je, pokud jde o organizaci, funkce, hierarchii a rozhodování, právně odlišný od jakéhokoli jiného veřejnoprávního nebo soukromého subjektu a je na něm nezávislý. Je rovněž nezávislý, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělovacím subjektu nebo žadateli. Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu, který se účastní uzavírání smlouvy na veřejné služby.
41. Po provedeném řízení dospěl soud k závěru, že žaloba není důvodná.
42. V první žalobní námitce žalobkyně namítla, že postup správních orgánů byl v rozporu s principy správního řádu, a žalovanému vytkla také přepjatý formalismus. Soud se nejprve zabýval tvrzeným rozporem s principy správního řádu. V tomto směru nelze než

konstatovat, že žádné konkrétní principy, které měly být v posuzované věci správními orgány obou stupňů porušeny, žalobkyně nespecifikovala. Řízení o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu je podle § 65 a násl. s. ř. s. postaveno na principu, že je to žalobkyně, kdo s ohledem na dispoziční zásadu přísně ovládající tento typ soudního řízení správnímu soudu předestírá konkrétní důvody, pro které považuje napadené rozhodnutí za nezákonné. Obsah a kvalita žaloby v zásadě předurčuje obsah a kvalitu rozhodnutí soudu. Není úlohou soudu, aby za žalobkyni žalobní argumentaci jakkoliv dotvářel nebo aby za ni spekulativně domýšlel další argumenty či vybíral z reality skutečnosti, které žalobu podporují. Takovým postupem by soud přestal být nestranným rozhodčím sporu, ale přebíral by funkci advokáta žalobkyně (srov. rozsudek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2010, č. j. 4 As 3/2008-78). S ohledem na nekonkrétnost žalobního tvrzení může soud pouze obecně konstatovat, že postup správních orgánů za rozporný s principy ovládajícími správní řád nepovažuje

43. V postupu správních orgánů, které zkoumaly naplnění zákonných kritérií pro zrušení oprávnění žalobkyně k provozování drážní dopravy (licence), nelze spatřovat ani přepjatý formalismus. Judikatura Ústavního soudu v této souvislosti uvádí, že orgánům veřejné moci, a především obecným soudům, netoleruje přepjatě formalistický postup v řízení za použití v podstatě sofistikovaného odůvodňování zjevné nespravedlnosti. Zdůrazňuje přitom, že obecný soud není vázán doslovným zněním zákona, nýbrž se od něj smí, ba dokonce musí odchýlit, vyžaduje-li to účel zákona, historie jeho vzniku, systematická souvislost nebo některý z principů, jež mají svůj základ v ústavně konformním právním řádu jako významovém celku, a že povinnost soudů nalézat právo neznamená pouze vyhledávat přímé a výslovné pokyny v zákonném textu, ale též povinnost zjišťovat a formulovat, co je konkrétním právem i tam, kde jde o výklad obecných norem a právních zásad [srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 4. 2. 1997, sp. zn. Pl. ÚS 21/96 (N 13/7 SbNU 87), nálezy Ústavního soudu ze dne 3. 2. 1999, sp. zn. Pl. ÚS 19/98 (N 19/13, SbNU 131) nebo nálezy Ústavního soudu ze dne 8. 1. 2019, sp. zn. III. ÚS 1336/18]. Z postupu správních orgánů obou stupňů nikterak nevyplývá, že by vůči žalobkyni postupovaly nespravedlivě a že by se tuto nespravedlnost snažily sofistikovaně odůvodnit.
44. V tomto smyslu nejsou důvodná ani tvrzení žalobkyně o tom, že ve věci rozhodoval věcně nepřislušný orgán. Ostatně i z argumentace žalobkyně uplatněné v průběhu ústního jednání je zjevné, že žalobkyně si je dobře vědoma rozdělení jednotlivých pravomocí mezi Drážním úřadem, žalovaným a ÚOHS. Řízení o zrušení povolení k provozování drážní dopravy (licence) je řízením zcela odlišným od řízení o stanovení výše poplatku za použití dopravní cesty. Z žádného zákonného ustanovení nevyplývá, že by o zrušení oprávnění k provozování drážní dopravy měl rozhodovat ÚOHS; správním orgánem k tomu věcně příslušným je podle zákona o dráhách Drážní úřad. Žalobkyně ve své argumentaci zjevně účelově směšuje několik nesouvisejících správních řízení, která jsou dle příslušné právní úpravy vedena jiným správním orgánem, mají jiný předmět a sledují dosažení jiného účelu.
45. Správní řízení podle § 30 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách je Drážní úřad povinen zahájit z úřední povinnosti, jakmile se dozví o skutečnostech uvedených v dotčeném ustanovení. To dále odkazuje na § 25 zákona o dráhách, v němž jsou stanoveny podmínky, jejichž splnění je nutné k udělení oprávnění k provozování dráhy. Jednou z těchto podmínek, jež je uvedena pod písm. d) dotčeného ustanovení, je podmínka *finanční způsobilosti*. Tento pojem je vymezen v § 28 zákona o dráhách, a to jak pozitivně (§ 28 odst. 1), tak negativně (§ 28 odst. 2).

Shodu s prvopisem potvrzuje I. V.

46. Za finančně způsobilého je dle obecného pravidla uvedeného v § 28 odst. 1 zákona o dráhách považován ten, kdo je schopen finančně zajistit zahájení provozování drážní dopravy a je schopen tuto dopravu financovat po dobu alespoň 12 měsíců a to tak, aby probíhala řádně. Za finančně způsobilého naopak nebude považován (zjednodušeně řečeno) ten, kdo je v úpadku, který je řešen konkurzem nebo reorganizací (srov. § 244 a násl. a § 316 a násl. zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobech jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „insolvenční zákon“). V takovýchto případech je třeba považovat tyto negativní podmínky za splněné až právní mocí příslušného rozhodnutí insolvenčního soudu. Zákon nadto vyžaduje, aby bylo insolvenční řízení ve fázi, kdy je rozhodnuto o způsobu řešení úpadku dlužníka. Samotné zahájení insolvenčního řízení podle § 97 odst. 1 insolvenčního zákona k nesplnění finanční způsobilosti nepostačuje. Mimo insolvenční řízení pak bude finančně nezpůsobilý ten žadatel o licenci, resp. držitel licence, který má *nedoplatky na daních nebo na odvodech pojistného, případně na jiných platbách* uvedených v § 28 odst. 2 písm. c) zákona o dráhách.
47. Finanční způsobilost přitom může být narušena i v průběhu provozování drážní dopravy, přičemž tato skutečnost vede (s výjimkou povolení reorganizace dle § 30 odst. 2 zákona o dráhách) ke zrušení oprávnění k provozování drážní dopravy podle § 30 téhož zákona.
48. Žalovaný správně podotkl, že ustanovení § 30 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách neposkytuje Drážnímu úřadu prakticky žádný prostor pro správní uvážení. Je totiž formulováno tak, že v případě, kdy držitel licence přestal splňovat podmínky stanovené v § 25 zákona, Drážní úřad *rozhodne* o zrušení oprávnění k provozování drážní dopravy. Soud na základě shora uvedeného konstatuje, že v případě ztráty finanční způsobilosti ve smyslu § 28 odst. 2 písm. c) zákona o dráhách, které bylo aplikováno v posuzované věci, je Drážní úřad povinen oprávnění k provozování drážní dopravy zrušit bez dalšího. Zákon tedy správnímu orgánu neumožňoval jakkoliv zohlednit žalobkyní tvrzené příčiny její finanční nezpůsobilosti. Jestliže Drážní úřad zjistil, že žalobkyně má nedoplatky jak na daních, tak také na pojistném na zdravotní pojištění a sociální zabezpečení, a byla tedy naplněna hypotéza § 28 odst. 2, takže žalobkyni bylo nutno považovat za finančně nezpůsobilou dle písm. c) předmětného ustanovení, nemohl postupovat jinak, než že oprávnění žalobkyně k provozování drážní dopravy zrušil. Správní orgány obou stupňů tedy v projednávané věci postupovaly v souladu se zákonem. Zrušení povolení k provozování drážní dopravy z důvodu zjištěné finanční nezpůsobilosti žalobkyně (tato zjištění jsou podložena obsahem správního spisu) koresponduje dikci zákona a nelze jej v žádném případě označit za přepjatý formalismus.
49. Důvodnou soud neshledal ani námitku systémové podjatosti uplatněnou ve druhém žalobním bodě. Soud obecně předesílá, že problematikou systémové podjatosti se Nejvyšší správní soud již opakovaně zabýval. Jeho rozšířený senát uvedl, že u úředních osob, které jsou v zaměstnaneckém nebo jemu obdobném poměru k subjektu, jehož zájmy mohou být v řízení, v němž rozhodují, dotčeny, existuje tzv. „systémové riziko podjatosti“. Existence zaměstnaneckého či jiného obdobného poměru však sama o sobě systémovou podjatost nezakládá. K tomu je třeba, aby bylo překročena „kritická míra systémového rizika“, tj. další okolnosti svědčící tomu, že takový zájem může být v dané věci prosazován právě prostřednictvím vztahu ekonomické závislosti úřední osoby na státu či územním samosprávním celku (viz usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. listopadu 2012 č. j. 1 As 89/2010-119, č. 2802/2013 Sb. NSS a dále navazující rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 8. 2023 č. j. 6 As 52/2023-127, č. 4533/2023 Sb. NSS). Na těchto závěrech rozšířeného senátu nic nezměnila ani novelizace správního

řádu, jež byla s účinností od 1. 11. 2018 provedena zákonem č. 176/2018 Sb., a při níž byl do správního řádu nově vtělen shora citovaný § 14 odst. 2. Jeho výkladem se Nejvyšší správní soud zabýval v již zmiňovaném rozsudku ze dne 2. 8. 2023, č. j. 6 As 52/2023-127, č. 4533/2023 Sb. NSS. Konstatoval přitom, že „Východiskem pro tento výklad jsou i nadále závěry rozšířeného senátu vyslovené ve věci sp. zn. 1 As 89/2010. Služební či pracovní vztah úřední osoby ke státu nebo územnímu samosprávnému celku sám o sobě nezpůsobuje vyloučení úřední osoby ve věci, v níž má stát či územní samosprávní celek svůj vlastní zájem. K tomu musí přistoupit další okolnosti svědčící tomu, že takový zájem může být v dané věci prosazován právě prostřednictvím vztahu ekonomické závislosti úřední osoby na státu či územním samosprávném celku. Provedenou novelu správního řádu je pak třeba chápat jako posílení důrazu právě na tyto přistupující okolnosti.“

50. Žádné takové okolnosti však soud v nyní posuzovaném případě neshledal. Žalobkyně v žalobě pouze tvrdila, že žalovaný nemá zájem na tom, aby byl řešen diskriminační přístup k žalobkyni ve srovnání s Českými drahami. Toto tvrzení však nijak nedoložila a ani ve vztahu k němu neuvedla žádné konkrétní skutečnosti. Nijak tedy nespécifikovala, jak konkrétně je vůči Českým drahám ze strany žalovaného diskriminována nebo na řešení jaké diskriminace žalobkyně nemá žalovaný zájem. Z toho, jak žalobkyně své námitky formulovala, žádné okolnosti nasvědčující systémové podjatosti žalovaného či Drážního úřadu nevyplývají. Pakliže žalobkyně spatřovala diskriminaci v tom, že ji Kraj Vysočina poskytuje na základě uzavřené veřejnoprávní smlouvy nižší úhradu než Českým drahám, soudu není zřejmé, jakou roli v tom hraje žalovaný. Bylo jisté právem žalobkyně na nabízené podmínky nepřistoupit, případně se mohla, pakliže měla podezření, že je diskriminována, obrátit na ÚPDI, resp. následně na ÚOHS. V žalobě ani při ústním jednání však žalobkyně neuvedla, zda se na tyto instituce obrátila, pouze žalovanému a Drážnímu úřadu vyčetla, že jim věc nepředložili. Ani toto tvrzení však nesvědčí o systémové podjatosti žalovaného či Drážního úřadu.
51. Skutečnost, že je Drážní úřad funkčně podřízen žalovanému, sama o sobě systémovou podjatost založit nemůže. Žalobkyně neuvedla žádné konkrétní skutečnosti, z nichž by mohla být systémová podjatost Drážního úřadu dovozována.
52. Soud se neztotožnil ani s tvrzením žalobkyně o porušení ustanovení Směrnice o nezávislosti regulačního subjektu. Jak přiléhavě poznamenal žalovaný, v posuzované věci se jedná o vydávání licence ve smyslu čl. 16 Směrnice, který v odstavci 1 stanoví, že každý členský stát určí orgán vydávající licence, který bude příslušný pro vydávání licencí a výkon povinností stanovených touto kapitolou. V České republice vydává licenci, která se dle § 25 odst. 5 zákona o drahách vydává při splnění podmínek odstavce 1 téhož ustanovení namísto písemného povolení k provozování drážní dopravy, drážní správní úřad, přičemž to, o jaký úřad se jedná, závisí na druhu dráhy, na níž má být doprava provozována. V případě většiny drah železničních bude provození drážní dopravy vydávat Drážní úřad, v případě drah tramvajových, trolejbusových, speciálních a lanových bude příslušným drážním správním úřadem hlavní město Praha nebo obec, bude-li se dráha nacházet v jejich územním obvodu. V posuzovaném případě byl příslušným orgánem Drážní úřad.
53. Článek 55 Směrnice však míří na zcela jiný subjekt. Regulačním subjektem ve smyslu dotčeného článku byl v České republice ÚPDI. Ten byl však okamžikem nabytí účinnosti zákona č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, zrušen a došlo k přechodu jeho působnosti na ÚOHS. Současným regulačním orgánem ve smyslu čl. 55 Směrnice je tedy ÚOHS.

Pravomoci regulačního subjektu ve smyslu čl. 55 Směrnice se nevztahují k vydávání licencí, ale k oprávnění rozhodovat dle § 34d zákona o dráhách o převažujícím účelu osobní drážní dopravy a ve věci ohrožení hospodářské vyváženosti osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách.

54. Soud neshledal ani to, že by protiprávním jednáním správních orgánů rozhodujících v dané věci došlo ke krácení finančních prostředků pro žalobkyni. Žalobkyně ve své argumentaci zcela pomíjí, že správní orgány obou stupňů, tj. žalovaný a Drážní úřad, nemají žádný vliv na její právní vztah založený veřejnoprávní smlouvou uzavřenou s Krajem Vysočina. Jinými slovy, žalovaný nemá žádnou pravomoc rozhodovat o tom, jakým způsobem bude Kraj Vysočina zajišťovat svou dopravní obslužnost. Podle § 3 odst. 1 ZVS je zajišťování dopravní obslužnosti v samostatné působnosti Kraje Vysočina, a správní orgány tedy žalobkyni v této souvislosti nijak diskriminovat nemohly. Na tomto místě nelze než zopakovat, že správní orgány nebyly povinny v řízení o zrušení povolení k provozování drážní dopravy zohledňovat důvody, které dle tvrzení žalobkyně vedly k její finanční nezpůsobilosti. Pro závěr o zákonnosti napadeného rozhodnutí je podstatná pouze skutečnost, že žalobkyně byla ke dni vydání napadeného rozhodnutí finančně nezpůsobilá, nikoliv to, z jakých příčin k její finanční nezpůsobilosti došlo.
55. Povinností správních orgánů nebylo správní řízení přerušit. Přerušování správního řízení je obecně upraveno v § 64 správního řádu, z něhož vyplývá, že povinnost správního orgánu řízení přerušit je stanovena pouze v § 64 odst. 2 správního řádu, tedy v řízení zahájeném na základě žádosti. Tím však řízení v této věci není, neboť se jedná o ex offo zahajované řízení o zrušení oprávnění k provozování drážní dopravy. Ostatní důvody pro přerušování řízení jsou fakultativní, a to i v případě existence předběžné otázky [§ 64 odst. 1 písm. c) správního řádu]. Soud k tomu dodává, že zákon o dráhách neobsahuje speciální úpravu přerušování řízení, tedy sám žádné obligatorní důvody pro přerušování správního řízení nestanoví.
56. Drážní úřad tedy nebyl povinen řízení v dané věci přerušovat do skončení řízení o přezkoumání diskriminačního jednání a nedovolené veřejné podpory, ve kterém by rozhodl ÚOHS. Žalobkyně ostatně ani netvrdila, že by takovéto řízení bylo zahájeno.
57. Soud tedy nepřisvědčil žádné ze žalobních námitek, a proto žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. prvním výrokem rozsudku zamítl.
58. Žalobkyně nebyla ve sporu úspěšná a žalovanému žádné důvodně vynaložené náklady nad rámec jeho běžné činnosti v řízení nevznikly. Soud proto ve druhém výroku tohoto rozsudku v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s. rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.
59. Osobě zúčastněné na řízení soud žádnou povinnost neuložil a neshledal ani důvody hodné zvláštního zřetele, pro které by jí mohl přiznat právo na náhradu dalších nákladů řízení. Proto třetím výrokem tohoto rozsudku v souladu s § 60 odst. 5 s. ř. s. rozhodl, že osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

### Poučení:

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

Shodu s prvopisem potvrzuje I. 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](http://www.nssoud.cz).

Praha 5. listopadu 2024

Mgr. Martin Kříž v. r.  
předseda senátu