



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Ing. Viery Horčicové a soudců JUDr. Vladimíra Gabriela Navrátila a JUDr. Jaromíra Klepše ve věci

žalobkyně: **Správa železnic, státní organizace**, IČO: 709 94 234
sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
zastoupena advokátem JUDr. Tomášem Hlaváčkem
sídlem Kořenského 1107/15, 150 00 Praha 5

proti
žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**
sídlem tř. Kpt. Jaroše 1926/7, 604 55 Brno

za účasti: **I. METRANS Rail s.r.o.**, IČO: 263 61 485
sídlem Podleská 926/5, 104 00 Praha 10
II. ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o., IČO: 640 49 701
sídlem Růžodol 4, 436 70 Litvínov

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře č. j. UPDI-2060/20/KP z 21. 5. 2020

takto:

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žalobkyně **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.
- IV. Osoby zúčastněné na řízení **nemají právo** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Předmět řízení.

1. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále „Úřad“) provedl u žalobkyně cenovou kontrolu, v níž se zaměřil na soulad Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, ve znění pro tuto věc nepodstatných změn č. 1 až 3, (dále „Prohlášení 2020“), se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách. Na základě této kontroly vydal 6. 2. 2020 rozhodnutí č. j. UPDI-0470/20/GP, jímž:

1. Naznal, že Prohlášení 2020 je neuvedením pravidel pro výpočet ceny za užití dráhy v rozporu s § 33 odst. 1 a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Tento zákon je třeba vykládat v souladu se směrnicí 2012/34/EU,¹ jejíž čl. 31 až 36 a Příloha IV odst. 2 vyžadují, aby prohlášení o dráze obsahovalo nejen pravidla pro výpočet konečné ceny za jízdu konkrétního vlaku z jednotkových cen a skutečné hmotností, vzdálenosti, kategorie a dalších údajů týkajících se konkrétní jízdy, ale také pravidla pro výpočet jednotkové ceny, která v tomto výpočtu figuruje jako výchozí veličina a která je v Prohlášení 2020 uvedena bez bližšího vysvětlení. Tento výklad má oporu také v bodu 15 preambule nařízení 2015/909.² Zároveň Úřad uložil žalobkyni zjednat nápravu popsáného pochybení ve lhůtě 90 dnů.
2. Naznal, že příloha C Prohlášení 2020 je v rozporu s § 33 odst. 1 a odst. 3 písm. c) ve spojení s § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách v tomto rozsahu:
 - a) Čl. II.3: Žalobkyně při stanovení základní ceny za 1 km jízdy vlaku Z, platné pro všechny vlaky, rozdělila náklady na přímé a nepřímé formou odhadu, nikoli vyčleněním nepřímých nákladů. Navíc do přímých nákladů na zajištění provozuschopnosti dráhy (údržba a opravy infrastruktury) zahrnula i náklady, které nelze považovat za přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, čímž porušila cenové předpisy, konkrétně část II. položku č. 3 odst. 4 a 5 příslušného cenového výměru MF.³
 - b) Čl. II.4: Žalobkyně rozdělila pro účely stanovení ceny tratě do pěti kategorií s koeficientem „K_x“ v hodnotě od 0,71 do 1,15, jenž odrážel jejich současný technický stav, vybavenost technickým zařízením a zohlednění poptávky po přidělu kapacity. Podle části II položky 3 odst. 8 výměrů MF však byla žalobkyně oprávněna stanovit ceny jen na základě přímých nákladů, a pokud chtěla rozdělit tratě do více kategorií, musela provést kalkulaci ceny pro každou kategorii zvlášť. Odlišné ceny musejí odrážet rozdílné náklady na opotřebení jednotlivých kategorií tratí, výpočet předložený žalobkyní však s opotřebením nijak nesouvisí.
 - c) Čl. II.6: Žalobkyně zavedla do výpočtu ceny specifický faktor S₁, jehož účelem bylo také zefektivnění využití kapacity dráhy a zohlednění vlivu jízdy daného vlaku na

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU z 21. 11. 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.

² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/909 z 12. 6. 2015 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy.

³ Jde o výměr Ministerstva financí č. 01/2017, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, ve znění výměru MF č. 02/2017, a dále o výměry MF č. 01/2018, č. 01/2019 a č. 01/2020 (dále společně jako „výměry MF“). Úřad na straně 5 svého rozhodnutí vyložil, že rozhodná ustanovení všech těchto předpisů jsou téměř identická, proto není třeba mezi nimi rozlišovat.

výši nákladů na provozování dráhy. Takový účel však odporuje cenovým předpisům, které vyžadují stanovení ceny na základě přímých nákladů.

- d) Čl. II.6.1: Tento článek obsahoval tabulku přiřazující vlakům o různé hmotnosti hodnotu specifického faktoru S_1 , který má reflektovat rozdílnou míru opotřebení trati. Úřad však shledal, že stanovené parametry nezohledňují různé úrovně opotřebení infrastruktury. Žalobkyně tak nedoložila postup pro stanovení tohoto faktoru v dostatečně vypovídajícím rozsahu. Cena byla stanovena v rozporu s § 6 odst. 1 písm. c) zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, a tedy i se zákonem o dráhách.

Také pro odstranění těchto nedostatků stanovil Úřad žalobkyni lhůtu 90 dnů.

2. Proti tomuto rozhodnutí podala žalobkyně a 10 dalších účastníků řízení (dopravců) rozklad, na jehož základě předseda Úřadu změnil prvostupňové rozhodnutí tak, že ve výroku 2 zrušil část c), spočívající v nezákonnosti čl. II.6, a ve zbytku rozhodnutí potvrdil a rozklady zamítl. V odůvodnění se ztotožnil s argumentací Úřadu, kterou v reakci na rozkladové námitky částečně rozvinul. Podrobněji se jeho argumentací bude soud zabývat níže, bude-li to třeba k vypořádání jednotlivých žalobních bodů.

2. Věcná příslušnost správního soudu.

3. Žalobkyně podala proti rozhodnutí předsedy Úřadu žalobu k Obvodnímu soudu pro Prahu 1, neboť v té době byly k projednání žalob proti rozhodnutím Úřadu vydaným podle zákona o dráhách příslušné civilní soudy rozhodující podle páté části zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád. Jmenovaný soud usnesením 13 C 91/2020 ze 7. 3. 2023 řízení o žalobě zastavil a poučil žalobkyni, že žalobu může podat u správního soudu. Své rozhodnutí odůvodnil novým zněním § 65a zákona o dráhách, účinným od 1. 2. 2022, podle nějž jsou k přezkumu rozhodnutí Úřadu vydaných podle tohoto zákona příslušné správní soudy. Žalobkyně se proti usnesení o zastavení řízení odvolala, ale Městský soud v Praze usnesením 15 Co 145/2023 z 29. 8. 2023 prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Žalobkyně poté 11. 10. 2023 podala nyní projednávanou žalobu ke zdejšímu správnímu soudu.
4. Žalobkyně avizovala, že proti rozhodnutí civilních soudů podala dovolání, a městský soud následně usnesením z 12. 3. 2024 přerušil řízení do doby rozhodnutí Nejvyššího soudu o žalobkynině dovolání. Tímtež usnesením soud také rozhodl podle § 69 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, (dále „s. ř. s.“), že v řízení pokračuje na straně žalované s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže namísto Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, neboť naposled jmenovaný úřad s účinností od 1. 1. 2024 zanikl. Usnesením z 16. 9. 2024 soud rozhodl o pokračování v řízení, jelikož Nejvyšší soud usnesením 25 Cdo 548/2024 z 30. 7. 2024 žalobkynino dovolání odmítl. Žalobkyně podala proti tomuto usnesení ústavní stížnost, avšak tu Ústavní soud usnesením II. ÚS 2816/24 z 13. 11. 2024 odmítl, plně se ztotožniv s právním hodnocením obecných soudů.
5. Ústavní soud podrobně vyložil, že při výkladu časových účinků judikatury je třeba zásadně vycházet z tzv. incidentní retrospektivity nových právních názorů, tedy z potřeby jejich aplikace na všechna probíhající řízení, jakož i na případy budoucí. Ačkoli to zasahuje do očekávání, jež dřívější judikatura u svých adresátů mohla vyvolat, opačný postup by znamenal, že soud vědomě aplikuje „nesprávný“ právní názor, a navíc by to ohrozilo princip rovnosti. Nový právní názor musí být vnímán jako retrospektivní působení judikatury, a nikoliv jako retroaktivní působení právních norem. Výjimečné nepoužití nově se prosadivších judikатурních názorů může být odůvodněno pouze v konkrétních specifických

situacích, v nichž existuje intenzivnější zájem na ochraně legitimního očekávání a důvěry adresátů právních norem ve stabilitu právního řádu. O takový případ však v posuzované věci podle Ústavního soudu nejde.

6. Na základě tohoto rozhodnutí přestal mít městský soud pochybnosti o tom, zda je k projednání žaloby věcně příslušný, a tuto podmínku řízení tak považoval za splněnou.

3. Argumentace jednotlivých aktérů.

7. Žalobkyně v žalobě předeslala, že podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách musejí být pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy nediskriminační; jinou podmínku ustanovení nezná a její porušení Úřad žalobkyni nevyčetl. Z odstavce 3 dále nevyplývá, že by se pravidla musela vztahovat k jednotkové ceně. Jestliže zákonodárce výslovně mluví o „ceně za užití dráhy“, pak má na mysli pravidla pro výpočet ceny za takové užití, přičemž dráhy nelze užít jinak než k jízdě vlaku.
8. Směrnice 2001/14/EU podle žalobkynina názoru neobsahuje definici pojmu „výše nákladů přímo vynaložených za provoz železniční dopravy“ a žádné ustanovení unijního práva nestanoví náklady, které (ne)spadají pod tento pojem. Členské státy tak mají určitý prostor k uvážení, ježž zaplňují cenové výměry MF. Ty však obsahují toliko příkladný výčet těch nákladů, které musejí být považovány vždy za nepřímé a zahrnuty být nemohou. Tomu žalobkynin postup nijak neodporuje, protože žádné zjevně nepřímé náklady do ceny za užití železniční dopravní cesty nezahrnula. Žalobkyně podotkla, že její účetnictví ani controlling neumožňují účtování nákladů rozdělených na přímé a nepřímé tak, že by jednoduše označila jednotlivé doklady spadající do komplikované definice přímých nákladů. Např. při velkých opravách konkrétního úseku tratě není možné po věcné stránce ani na fakturách odlišit část nákladů na opravy opotřebení způsobeného jízdou vlaku od nákladů vynaložených na vrub opotřebení vlivem povětrnostních vlivů, resp. lze to určit pouze odhadem, což předpisy nezakazují. Do kategorie přímých nákladů tak patří všechny zahrnuté doklady, ale nikdy ze 100 %.
9. Žalobkyně dále vyjádřila přesvědčení, že stanovení ceny pěti kategorií drah bylo v souladu s výměry MF, neboť tak učinila podle jednotlivých kategorií, jak jsou součástí cenového modelu zveřejněného v Prohlášení 2020, a svůj postup Úřadu doložila, což sám správní orgán v protokolu o cenové kontrole uznal.
10. Stejně tak má žalobkyně za to, že doložila Úřadu postup při stanovení koeficientů opotřebení trati v závislosti na hmotnosti vlaku, a to opět podle jednotlivých kategorií tratí.
11. Úřad se ve vyjádření k žalobě nejprve podrobně věnoval okruhu osob zúčastněných na soudním řízení a žalobkyninu postavení z hlediska soukromého a veřejného práva a jeho implikacím pro právo na náhradu nákladů soudního řízení. Následně Úřad nabídl obecný výklad k unijním i vnitrostátním právním předpisům upravujícím cenu za užití dráhy. Ve vztahu k jednotlivým žalobním bodům Úřad setrval na správnosti svého rozhodnutí a na jeho podporu obsáhle citoval rozsudek zdejšího soudu 18 Af 3/2021 z 28. 3. 2022 v částečně obdobné věci.
12. Pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy, popsaná v napadeném rozhodnutí, vyplývají z eurokonformního výkladu zákona o dráhách a zákona o cenách, zejména s ohledem na účel směrnice 2012/34/EU. Úřad zdůraznil, že tato směrnice má vůči žalobkyni nejen nepřímý, ale také přímý účinek, jelikož žalobkyně je státní organizací, nikoli soukromým subjektem.

13. Žalobkyně podle názoru Úřadu nedoložila, že do nákladů na zajištění provozuschopnosti dráhy započítala pouze náklady spojené s použitím dráhy jízdou vlaku (přímé náklady), jak požadují výměry MF, a nikoli také nezpůsobilé výdaje. Tuto pochybnost posiluje skutečnost, že žalobkyně nebyla schopna doložit postup stanovení koeficientu rozdělení mezi přímé a nepřímé. Povinnost prokázat v cenové evidenci dodržení pravidel regulace přitom ukládá žalobkyni § 11 odst. 2 zákona o cenách. Úřad v této souvislosti zdůraznil, že formu stanovení nákladů odhadem národní ani unijní předpisy nepřipouštějí. Také podotkl, že žalobkyně zahrnuje do nákladových položek přímých nákladů i náklady na kolejové mechanismy, které nesouvisí s jízdou vlaku a nelze je považovat za náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy. Tento důvod nezákonnosti kapitoly II.3 přílohy C však žalobkyně v žalobě nezpochybnila.
14. Ke koeficientům kategorie trati Úřad uvedl, že žalobkyně sice formálně stanovila jednu základní cenu, z ní však po vynásobení koeficienty K_x fakticky vytvořila pět výrazně rozdílných základních cen pro jednotlivé kategorie. V takovém případě však výměry MF vyžadovaly pro každou kategorii samostatnou kalkulaci, která měla být provedena vydělením přímých nákladů pro každou kategorii celkovým počtem předpokládaných nebo skutečně ujetých vlakových kilometrů pro danou kategorii. I pokud by Úřad připustil, že koeficienty kategorie trati mohou být stanoveny podle čl. 5 odst. 2 nařízení 2015/909, předložený výpočet obsahuje zásadní nedostatky. Podle tohoto nařízení je totiž nutné v případě každého jednotlivého parametru doložit, že způsobuje takové opotřebení a že vzniklo přímo provozem vlaků. Tyto koeficienty v Prohlášení 2020 navíc přiznaně vyjadřují poptávku a technické kvalitativní vybavení trati, což je v příkrém rozporu s požadavky cenových předpisů. Podle čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení 2015/909 totiž musejí koeficienty tratě vyjadřovat opotřebení infrastruktury.
15. U koeficientů opotřebení trati v závislosti na hmotnosti vlaku S_1 žalobkyně nedoložila způsob stanovení hodnoty vah impulsů hmotnosti a jízdy vlaku pro jednotlivé intervaly hmotnosti vlaku s ohledem na skutečné opotřebení infrastruktury, na nichž výsledné koeficienty přímo závisejí. Naopak žalobkyně použila hodnoty, které nestanovila na základě opotřebení dráhy a přímých nákladů. Úřad zdůraznil, že nerozporuje existenci závislosti jednotkových nákladů na hmotnosti vlaku, ale nepovažoval za dostatečné, jakým způsobem žalobkyně tuto závislost doložila. Poukázal rovněž na žalobkynino vyjádření v jiném řízení, týkajícím se prohlášení o dráze pro rok 2018, z něž je zřejmé, že žalobkyně neměla pro své výpočty dostatečné podklady.
16. Žalobkyně v replice z 8. 2. 2024 zopakovala a rozvinula svou žalobní argumentaci. Vyložila, že přímé náklady v účetnictví označují náklady, které jsou přímo přiřaditelné k jednotlivým výkonům (výrobkům, službám) bez jejich soustředování a dalšího rozpočítávání; jedná se obvykle o náklady na suroviny, polotovary, obaly, někdy i mzdy. Opakem přímých nákladů v účetnictví jsou nepřímé náklady, tedy takové, které nelze v rámci organizace nebo podniku jednoznačně přiřadit. Na rozdíl od obecného účetního pojmosloví se vymezení ekonomicky oprávněných nákladů, které lze zahrnout do ceny za užití dráhy, odvíjí od zvláštní legislativní definice. Náklady spojené s použitím dráhy jízdou vlaku, jak je definuje čl. 2 nařízení 2015/909, resp. části II. položky č. 3 odst. 4 výměrů MF, tak je třeba striktně odlišit od přímých nákladů evidovaných v účetnictví. Žalobkyně tak zopakovala své přesvědčení, že žádný právní předpis, ani příloha IV směrnice 2012/34/EU, neobsahuje požadavky odpovídající tomu, co po ní požaduje Úřad v napadeném rozhodnutí. Žalobkyně v této souvislosti odmítla poukaz na eurokonformní výklad, jež se dovolává Úřad. Předpokladem

tohoto výkladu totiž je konflikt mezi vnitrostátním a evropským právem. Úřad však neidentifikoval žádné ustanovení, jemuž by měl § 33 odst. 3 písm. c) zákona o dráhách odporovat. V nynějším případě tak nelze mluvit o nepřímém účinku směrnice.

17. Žalobkyně poukázala na to, nařízení 2015/909 se zabývá *výpočtem* nákladů v souvislosti s jízdou vlaku a odhad výslovně připouští: lze podle něj použít odhadované nebo reprodukční hodnoty, předpokládané náklady a předpokládané úrovně výkonů, pokud provozovatel infrastruktury doloží regulátorovi, jak je stanovil a že je stanovil objektivně. Nařízení výslovně stanoví, že provozovatel infrastruktury může vypočítat přímé jednotkové náklady pomocí spolehlivě prokázaného ekonomického nebo inženýrského nákladového modelování, přičemž regulátor jej může vyzvat, aby pro srovnání provedl výpočet přímých jednotkových nákladů nebo pomocí modelování nákladů (čl. 6). Je třeba konstatovat, že Úřad takto nepostupoval, ač mu to nařízení přímo ukládá.
18. Ohledně koeficientu K_X žalobkyně namítla, že napadené rozhodnutí stojí jen na neodůvodněném dojmu, že koeficienty ve skutečnosti odrážejí úroveň poptávky a kvalitu služeb poskytnutých dopravci. Takový závěr vyplynul z nepochopení žalobkynina cenového modelu, jenž byl založen na skutečnosti, že stejný vlak způsobuje vyšší opotřebení na trati, která je náročnější na údržbu a dražší z pohledu použití lepších komponent, umožňujících například rychlejší jízdu. Žalobkyně podotkla, že Úřad ve vyjádření k žalobě nezpochybnil žalobkynino oprávnění postupovat podle čl. 5 odst. 2 nařízení 2015/909, a naopak začal hledat v tomto postupu závady; nic takového se však nenachází v napadeném rozhodnutí. Až nyní také Úřad přišel s argumentem, že žalobkyně fakticky vytváří pět základních cen pro kategorie tratí 1–5.
19. Také ohledně specifického faktoru S_1 žalobkyně poukázala na to, že Úřad argumentuje skutečnostmi, jimiž se ve svém rozhodnutí nezabýval, a snaží se tak otevřít novou skutkovou polemiku, která nemá oporu v napadeném rozhodnutí. Odkaz na jiné řízení považuje žalobkyně za nemístný, pokud odpovídající úvahy nejsou obsaženy v napadeném rozhodnutí.
20. Po záměně účastníků řízení na straně žalovaného, k níž došlo 12. 3. 2024, se k věci vyjádřil také nynější žalovaný, jenž souhlasil s posouzením věci ze strany Úřadu a v plném rozsahu odkázal na jeho dřívější vyjádření.
21. Soud vyznamenal o probíhajícím řízení podle § 34 s. ř. s. jednak adresně všechny účastníky správního řízení, kteří byli jmenovitě uvedeni v napadeném rozhodnutí, jednak vyvěšením na úřední desce všechny ostatní účastníky správního řízení, a umožnil jim uplatnění práv osob zúčastněných na soudním řízení.
22. Této možnosti využily METRANS Rail s.r.o. a ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o., avšak vyjádření k věci soudu nezaslaly.

4. Posouzení věci.

4.1. Východiska právního hodnocení.

23. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a splňuje všechny formální požadavky na ni kladené. Poté přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí i řízení, které mu předcházelo, v rozsahu žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.), jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti; přitom vycházel ze skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí.

24. V této souvislosti soud podotýká, že Úřad ve vyjádření k žalobě předestřel podstatně obsáhlejší posouzení věci než ve svém rozhodnutí (kde to bylo dáno také stručností rozkladové argumentace), vycházející zhusta z rozsudku zdejšího soudu 18 Af 3/2021 z 28. 3. 2022. Rozsah této argumentace dosahuje několikanásobku odůvodnění napadeného rozhodnutí a v některých ohledech jde za jeho rámec, jak upozorňuje žalobkyně, která s touto novou argumentací v replice taktéž obsáhle polemizuje. Soud tuto polemiku ani výše podrobně nerekapituloval, protože do značné míry mívá předmět řízení, jímž je *posouzení napadeného rozhodnutí v mezích žalobních bodů*, a dále se jí bude věnovat pouze v rozsahu, jenž je potřebný pro posouzení důvodnosti žaloby.
25. Proto se soud nemůže zabývat mimo jiné tím, zda žalobkyně postupovala v souladu se zákonem, když zahrнула do přímých nákladů také náklady na kolejové mechanismy. Námitky vůči tomuto posouzení Úřadem vznesla žalobkyně poprvé až v replice, tedy opožděně (§ 72 odst. 1 ve spojení s § 71 odst. 2 s. ř. s.). Ačkoli žalobkyně napadla rozhodnutí předsedy Úřadu jako celek, proti tomuto jeho dílčímu závěru se v žalobě neohradila ani náznakem.
26. Ve věci rozhodl soud v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení jednání, jelikož s tím oba účastníci řízení výslovně souhlasili: žalovaný ve vyjádření ze 4. 6. 2024, žalobkyně v podání ze 4. 2. 2025. Důvodem pro nařízení jednání nebyla ani potřeba dokazování, neboť veškeré listiny potřebné pro rozhodnutí jsou obsaženy ve správním spisu, jímž se dokazování neprovádí (rozsudek NSS 9 Afs 8/2008-117, č. 2383/2011 Sb. NSS z 29. 1. 2009). Samotná příloha C Prohlášení 2020 byla ve spisu založena v nesprávném znění (s výjimkou první strany), avšak z napadeného rozhodnutí i podání obou účastníků je nepochybné, že správní orgán měl prohlášení o dráze v jeho správném znění v průběhu správního řízení k dispozici a vycházel z něj. O obsah tohoto dokumentu přitom nebylo mezi účastníky řízení sporu, neshodli se pouze na jeho právním výkladu. Soud proto oba účastníky řízení přípisem z 3. 2. 2025 o této skutečnosti vyrozuměl spolu s výzvou k předložení správné verze prohlášení a jeho přílohy a s poučením, že s ohledem na popsání okolností není třeba touto listinou provádět dokazování. Účastníci řízení i poté setrvali na svém přání, aby soud rozhodl bez nařízení jednání.
27. Úvodem právního hodnocení soud předesílá, že v rozsudku 18 Af 3/2021 přezkoumával zákonnost výpočtu ceny za užití dráhy v období 10. 12. 2017 – 8. 12. 2018, tedy pro období jízdního řádu 2018, jež vycházela z prohlášení o dráze celostátní a regionální pro jízdní řád 2018. Ačkoli v tehdejší věci přezkoumával jiný typ rozhodnutí (pokutu uloženou žalobkyní) a jinou verzi prohlášení o dráze, tak znění příslušných částí přílohy C prohlášení, jakož i otázky významné pro rozhodnutí soudu, se z větší části překrývají. Do značné míry obdobná je také argumentace obsažená v žalobami napadených rozhodnutích a procesních podáních obou účastníků řízení, a to s výjimkou prvního žalobního bodu v nynější věci (část 4.2 rozsudku), jenž v předchozí žalobě uplatněn nebyl. Soud se s hodnocením osmnáctého senátu ztotožňuje, proto příslušné pasáže jeho rozsudku přebírá.
28. Výsledná cena za užití dráhy jízdou vlaku pro konkrétní vlak na trati dané kategorie se vypočítá podle vzorce uvedeného v části C.II přílohy C Prohlášení 2020: $C_v = C_s + C_{PK}$. Přitom C_s v tomto vzorci znamená cenu za užití dráhy jízdou jednoho subvlaku; C_{PK} znamená cenu za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy. Vzorec pro výpočet C_s je následující: $C_s = L \times Z \times K \times P_x \times S_1 \times S_2$. Celková cena (C) tak závisela na délce jízdy (sub)vlaku (L), základní ceně (Z), koeficientu kategorie tratě (K), produktovém faktoru (P), specifickém faktoru představujícím míru opotřebení trati

v závislosti na celkové hmotnosti vlaku (S_1) a specifickém faktoru odrážejícím vybavenost činného hnacího vozidla ve vlaku zabezpečovacím zařízením ETCS úrovně 2 nebo vyšší (S_2). Základní cena je cena za jeden vlakový kilometr (vlkm), stanovená na 21,50 Kč/vlkm, a podle Prohlášení 2020 byla kalkulována z nákladů na opravy a udržování železniční infrastruktury přímo souvisejících s provozem železniční dopravy (jízdou vlaku), bez zahrnutí nákladů na opravy a udržování pevných trakčních zařízení.

29. Vlastní podmínky pro kalkulaci ceny jsou stanoveny ve výměrech MF, které jsou vydávány dle § 10 a 10a zákona o cenách. Tyto cenové předpisy jsou zveřejňovány v Cenovém věstníku a jsou pramenem práva (rozsudek NSS 7 A 6/2002, č. 783/2006 Sb. NSS z 9. 10. 2003). Zatímco tyto cenové předpisy stanovují způsob určení (kalkulaci) ceny, zákon o cenách vedle toho v § 11 odst. 2 stanoví, že prodávající musí v případě věcného usměrňování cen vést evidenci o cenách prokazující dodržení pravidel regulace; ohledně přesné formy požadované struktury kalkulace ceny pak zákon odkazuje na provádějící předpis. Tím je vyhláška č. 450/2009 Sb., která strukturu kalkulace obecně vymezuje v příloze č. 1.

4.2. Pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy.

30. Mezi účastníky není sporu o to, že zájemci o použití dráhy (konkrétní dopravci) mohou z Prohlášení 2020 zjistit přesnou koncovou cenu jimi zamýšleného užití dráhy. Prohlášení 2020 obsahuje základní cenu za vlakový kilometr a vzorec, do nějž postačí doplnit hodnoty odpovídající parametrům, které jsou zájemci z povahy věci známy (hmotnost vlaku, vzdálenost, kategorie trati apod.). Úřad byl však toho názoru, že v prohlášení musejí být uvedena také pravidla pro výpočet jednotkové ceny, resp. koeficientů stanovených žalobkyní, jež do vzorce vstupují. Naopak podle žalobkynina názoru nemusejí být všechna tato pravidla uvedena přímo v prohlášení, ale postačí, když je objasní regulátorovi.
31. Žalobkyni je kladeno za vinu porušení povinnosti plynoucí z § 33 zákona o dráhách, podle nějž *přídělcé 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* (odst. 1 věta první). Prohlášení o dráze obsahuje mimo jiné *cenu za užití dráhy a pravidla pro její výpočet* [odst. 3 písm. b)].
32. Sporný pojem „pravidla pro výpočet ceny užití dráhy“ je třeba vykládat eurokonformně, tedy v souladu s unijními předpisy, které tuto problematiku upravují a které (nejen) zákon o dráhách implementuje do českého právního řádu.
33. Při výkladu tak je třeba přihlížet mimo jiné k příloze IV směrnice 2012/34/EU. Tato příloha definuje obsah zprávy o síti (v terminologii zákona o dráhách prohlášení o dráze) a podle jejího bodu 2 musí být v oddíle o zásadách zpoplatnění a o tarifech *upřesněna metodika, pravidla a případně tabulky k provedení čl. 31 až 36 směrnice, pokud jde o náklady i poplatky*. Obsahem těchto článků jsou pravidla pro stanovení poplatků za použití železniční infrastruktury a služeb, tedy (terminologií zákona o dráhách) stanovení ceny za užití dráhy a zařízení služeb. Podle čl. 31 odst. 3 provozovatel dráhy *stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy*.
34. Žalobkyně má pravdu, že z hlediska informování dopravců o konečné ceně jimi poptávané služby jsou podstatné právě ty údaje, které se v příloze C Prohlášení 2020 nacházejí. Tím se však účel prohlášení nevyčerpává, jak se domnívá žalobkyně. Za stěžejní soud v tomto

ohledu považuje odkaz Úřadu na bod 15 preambule nařízení 2015/909, podle nějž *regulační subjekty by měly být schopny ověřit, zda jsou různé zásady zpoplatňování uplatňovány v souladu s informacemi, které jim poskytl provozovatel infrastruktury. Proto příloha IV směrnice 2012/34/EU vyžaduje, aby provozovatel infrastruktury ve zprávě o síti podrobně popsal metodiku, pravidla a v příslušných případech tabulky, pokud jde o náklady i poplatky.* (Také toto nařízení přitom v čl. 5 počítá se stanovením přímých jednotkových nákladů pro celou síť, vypočtených vydělením přímých nákladů na základě celé sítě celkovým počtem předpokládaných, nebo skutečně ujetých vozidlových kilometrů, vlakových kilometrů nebo hrubých tunokilometrů.) Pokud by postačovalo, aby provozovatel infrastruktury poskytl informace potřebné k tomuto ověření pouze regulátorovi, pozbývala by smysl povinnost, aby byly tyto informace obsaženy v prohlášení o dráze. Spojka „proto“ na začátku druhé citované věty přitom vyjadřuje, že údaje musejí být obsaženy v prohlášení o dráze *právě proto*, aby mohlo dojít k ověření správnosti informací poskytnutých regulátorovi. Bez metodiky a pravidel pro stanovení koeficientů a dalších veličin vstupujících do výpočtů ceny za užití dráhy přitom logicky nelze správnost pravidel zpoplatňování stanovených žalobkyní dopravcům ověřit.

35. Potřebu tohoto ověření přiblížil předseda Úřadu na straně 4 svého rozhodnutí, a to nejen z pohledu regulátora, ale i jednotlivých dopravců: *„Cena za užití dráhy je stanovena z celkových nákladů provozovatele dráhy. Z nich jsou odečteny náklady nepřímé. Rozdělení nákladů na přímé, způsobené jízdou vlaku, a nepřímé, může být předmětem sporu, protože pravidla pro tato rozdělení nejsou jednoznačná. Ze zbývajících přímých nákladů jsou pak do ceny započteny jen některé, k čemuž dochází bez jakýchkoliv rozhodovacích pravidel. Z přímých nákladů pak Správa železnic poskytuje další slevy, a to opět bez jakýchkoliv zákonem stanovených pravidel a mimo kompetence Úřadu. V praxi tržby za užití dráhy pokrývají cca 25 % provozních nákladů na provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti dráhy, zbývajících náklady jsou hrazeny ze státního rozpočtu. Podle názoru odvolacího orgánu, pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy, uvedená v prohlášení o dráze, by měla obsahovat principy rozdělení všech nákladů na provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti mezi náklady hrazené jednotlivými dopravci podle kategorií tratí prostřednictvím cen a náklady hrazené ze státního rozpočtu prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Dopravce by měl mít přehled, které složky a v jakém poměru nákladů hradí sám, které složky jsou hrazeny ze státního rozpočtu a jaké jsou poskytovány slevy.“*
36. Úřad na podporu svého závěru na straně 4 svého rozhodnutí poukázal také na dokument *Network Statement Common Structure*, vydaný sdružením evropských provozovatelů dráhy RNE RailNetEurope, jenž sice není závazný, ale představuje šablonu pro zpracování prohlášení o drahách, aby bylo shodné ve všech členských státech; lze tak k němu přihlídnout při výkladu zákona o drahách. Tento dokument přitom obsahuje demonstrativní výčet nákladů uváděných v rámci zásad zpoplatnění, jako jsou principy poplatků za infrastrukturu, použití mezních či úplných nákladů, slevy, kompenzace, přírážka při přetížení dráhy a další. I z toho je podle Úřadu zjevné, že zásady zpoplatnění se nezužují na výpočet ceny za jízdu konkrétního vlaku. Proti tomuto argumentu – sice jen podpůrnému a okrajovému, ale pádnému – přitom žalobkyně nijak nebrojí.
37. Soud tak souhlasí s Úřadem, že provozovatel dráhy je povinen uvést do prohlášení o dráze metodiku a pravidla vztahující se k jednotlivým koeficientům, nikoli jen k výpočtu koncové ceny vypočtené na základě těchto koeficientů. Ačkoli tato povinnost není v zákoně o drahách obsažena výslovně, lze ji dovodit ze směrnice 2012/34/EU a dalších předpisů

upravujících tuto problematiku eurokonformním výkladem vnitrostátní normy, k čemuž byl Úřad (stejně jako soud) při aplikaci právních předpisů povinen. Podmínkou nepřímého účinku směrnice přitom není zjištění konfliktu mezi vnitrostátním a uniijním právem, jak se domnívá žalobkyně na straně 6 repliky. Ze zásady eurokonformního výkladu vyplývá, že „*při uplatňování vnitrostátního práva je vnitrostátní soud [ale i další orgány – pozn. soudu], který má podat jeho výklad, povinen tak učinit v co možná největším rozsahu ve světle znění a účelu uvedené směrnice, aby dosáhl výsledku, který tato směrnice sleduje, a dosáhl tak souladu s čl. 288 třetím pododstavcem SFEU*“ (rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-555/07, *Kücükdeveci* z 19. 1. 2010, bod 48, a další rozhodnutí v něm citovaná). Existence přímého konfliktu mezi vnitrostátní a uniijní úpravou je naopak *mezi* eurokonformního výkladu: „*Povinnost vnitrostátního soudu přihlížet k obsahu směrnice, pokud vykládá a používá relevantní pravidla vnitrostátního práva, je [...] omezena obecnými právními zásadami, zejména zásadou právní jistoty a zásadou zákazu zpětné účinnosti, a nemůže sloužit jako základ pro výklad vnitrostátního práva contra legem [...]*“ (rozsudek SDEU C-212/04 z 4. 7. 2006, bod 110). Právě díky těmto mezím je přípustný, ba dokonce běžný, souladný výklad směrnice k tíži jednotlivce,⁴ a tím spíše k tíži státní organizace, jakou je žalobkyně.

38. Pro úplnost soud podotýká, že žalobkyně naproti tomu není povinna do prohlášení o dráze vkládat důkazy o tom, že poplatky za infrastrukturu a služby skutečně účtované dopravcům podle článků 30 až 37 směrnice 2012/34/EU jsou v souladu s metodikou, pravidly a případně i s tarify stanovenými v prohlášení o dráze. Tuto povinnost má žalobkyně podle čl. 31 odst. 2 citované směrnice toliko ve vztahu k regulátorovi (srov. s. 6 napadeného rozhodnutí).
39. Žalobkyně nesplnila svou povinnost uvést v Prohlášení 2020 pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy, a první žalobní bod tak není důvodný.

4.3. Stanovení přímých nákladů odhadem.

40. Správní orgány shledaly žalobkynino pochybení primárně v porušení podmínek pro kalkulaci ceny za užití železniční infrastruktury dle cenových předpisů, tj. v určení nákladů, jež do celkové ceny vstupují. Tyto podmínky upravovaly výměry MF v části II. položce č. 3. Podle odstavce 2 této položky zahrnovala cena za užití železniční infrastruktury cenu přidělce za přidělení kapacity dráhy, cenu provozovatele dráhy za užití dráhy jízdou vlaku a cenu provozovatele dráhy za přístup po dráze k zařízením služeb (tzv. regulované služby). V souladu s odstavcem 3 přitom bylo lze do věcně usměrňované ceny za regulované služby *zahrnout pouze ekonomicky oprávněné náklady snížené o nepřímé nákladové položky*.
41. Podrobně kalkulaci ceny upravovaly navazující odstavce. Dle odstavce 4 cena za regulované služby zahrnovala (i) náklady přidělce přímo vynaložené na přidělení kapacity dráhy a (ii) náklady provozovatele dráhy a vlastníka dráhy přímo vynaložené na a) zajištění provozování dráhy (řízení provozu), b) zajištění provozuschopnosti dráhy (údržba a opravy infrastruktury), c) zajištění přístupu po dráze k zařízením služeb. K tomu totéž ustanovení výslovně dodávalo, že *náklady podle písmene a) a b) zahrnují pouze náklady spojené s použitím dráhy jízdou vlaku nebo posunového dílu*.
42. K tomuto ustanovení je třeba poznamenat, že v případě nákladů dle písmen a) a b) nedochází k vymezení jakési širší množiny přímých nákladů a v rámci ní podmnožiny nákladů

⁴ Srov. Bobek, M., Bříza, P., Hubková, P.: *Vnitrostátní aplikace práva Evropské unie*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 337.

vzniklých jízdou vlaku, ale jde o společnou definici přímých nákladů jako takových. Náklady na zajištění řízení provozu a údržbu a opravy, jež nejsou spojeny s jízdou vlaku, jsou tedy *a contrario* náklady nepřímými. Striktně vzato – a přestože jde v tomto směru jen o otázku terminologie – tedy žalobkyně vůbec neměla do množiny oprávněných nákladů dle části II. položky 3 odst. 3 a 4 výměrů MF zahrnout všechny účetně uznatelné náklady na provoz a údržbu infrastruktury, a z nich potom určovat náklady spojené s jízdou vlaku, neboť ekonomicky oprávněné náklady zahrnují jen přímé náklady vyvolané jízdou vlaku. Níže pak soud vysvětlí, že pokud už žalobkyně do kalkulace ceny veškeré tyto náklady zahrnula, byla povinna doložit, na základě čeho objektivně a spolehlivě stanovila konkrétní podíly nákladů, které byly vyvolané jízdou vlaku.

43. Nejprve je ale nutné předesílit, že výměry MF v odstavci 5 vymezovaly rovněž náklady, které již bez dalšího nelze považovat za náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, jako např. náklady na provozuschopnost dráhy spojené s odstraňováním škody na majetku, odpisy a další režijní náklady. V tomto ohledu zároveň odkazovaly na čl. 4 odst. 1 písm. a) až o) nařízení 2015/909. Za nepřímé náklady lze tedy obecně označit takové náklady, jež by musel provozovatel hradit i v případě, pokud by ke konkrétním jízdám vlaků nedocházelo. Na přímo použitelný předpis EU odkazovaly výměry MF i v odstavci 6, v němž k vymezení ekonomicky oprávněných nákladů podle odstavců 3 a 4 upřesnily, že *za ekonomicky oprávněné náklady se považují náklady uvedené v čl. 3 odst. 1 a 4 nařízení 2015/909, a to a za podmínek v něm uvedených*.
44. Již jen z tohoto přehledu je zřejmé, že pro výklad a aplikaci národních cenových předpisů je významná i unijní úprava dané problematiky. Základním právním předpisem je zde směrnice 2012/34/EU, která nahradila směrnicí 2001/14/ES.⁵ Právě ustanovení této směrnice upravující poplatek za přístup k železniční infrastruktuře, pokud jde o náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy (čl. 7 odst. 3), byla předmětem rozhodování SDEU v rozsudku C-512/16, *Evropská komise proti Polsku* z 30. 5. 2013. V tomto rozsudku SDEU dovodil, že evropské právo neobsahuje žádnou definici pojmu *výše nákladů přímo vynaložených za provoz železniční dopravy*, členské státy proto mají při uplatnění uvedeného pojmu určitý prostor pro uvážení. SDEU tak hodnotil pouze to, zda dotčená polská právní úprava umožňovala zahrnout do výpočtu poplatků i položky, které *zjevně* nebyly přímo vynaloženy na provoz železniční dopravy. Tyto závěry ovšem nejsou bez dalšího přenositelné na nynější věc, jež se řídí pozdější právní úpravou.
45. Směrnice 2012/34/EU v čl. 31 odst. 3 stanovila, že poplatky za přístup k infrastruktuře se stanoví ve výši *nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy* s tím, že Komise upraví způsob výpočtu nákladů, které přímo vznikají provozem vlaku. Posléze tedy bylo vydáno prováděcí nařízení 2015/909, jež reagovalo i na citovaný rozsudek SDEU (srov. bod 9 jeho preamble).
46. Toto nařízení již definici přímých i nepřímých nákladů obsahuje. Podle jeho čl. 2 se přímými náklady rozumí *náklady, které jsou přímo vynaloženy na provoz železniční dopravy* (jde o totožné pojmy). Pro oblast poplatků (cen) v železniční dopravě tedy existuje zvláštní definice přímých nákladů, která je odlišná od toho, jak jsou přímé (a nepřímé) náklady vymezeny v účetních předpisech. Tyto přímé náklady (počítané na základě celé sítě) se dle čl. 3 odst. 1

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. 2. 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury.

nařízení vypočítají jako rozdíl mezi náklady na poskytování služeb a za přístup k infrastruktuře na jedné straně a nezpůsobilými náklady uvedenými v čl. 4 na straně druhé.

47. Podle čl. 3 odst. 3 nařízení musejí být hodnoty aktiv pro výpočet přímých nákladů založeny na historických hodnotách, nebo pokud tyto hodnoty nejsou k dispozici, nebo pokud jsou tržní hodnoty nižší, na tržních hodnotách. Odchylně může provozovatel infrastruktury použít odhadované hodnoty nebo tržní hodnoty nebo reprodukční hodnoty, pokud je lze transparentně, spolehlivě a objektivně měřit a řádně odůvodnit regulačnímu subjektu.
48. Klíčový pro posouzení věci je čl. 3 odst. 4 nařízení, dle kterého platí, že pokud provozovatel infrastruktury může *transparentně, spolehlivě a objektivně změřit a prokázat, mimo jiné na základě osvědčené mezinárodní praxe, že náklady byly přímo vynaloženy na provoz železniční dopravy*, může do výpočtu svých přímých nákladů zahrnout mj. náklady na zaměstnance nutné pro udržení určitého úseku tratě, část nákladů na infrastrukturu výhybek, které jsou vystaveny opotřebení provozem železniční dopravy, část nákladů na obnovu a údržbu trolejového drátu apod. Konečně v čl. 4 jsou vymezeny náklady, jež nelze nikdy zahrnout do výpočtu přímých nákladů, zejména tedy fixní a režijní náklady.
49. Prováděcí nařízení, na něž odkazují i výměry MF, je přímo použitelné (srov. jeho závěrečné poučení), a pro žalobkyni tedy zcela jistě přímo závazné; v tomto smyslu lze podpůrně poukázat i na stanovisko generálního advokáta ve věci C-453/20, *CityRail, a.s. proti Správě železnic, státní organizace*, dle něhož je žalobkyně jako subjekt státu přímo vázána i směrnicí. Toto nařízení přitom jednoznačně požaduje zahrnutí jen přímých nákladů vynaložených na provoz železniční dopravy. Připouští, že do přímých nákladů lze zahrnout i část nákladů na údržbu a modernizaci infrastruktury, jako jsou výhybky apod., jež vznikají v důsledku opotřebení jízdou vlaku. Zahrnutí těchto nákladů však nemůže být pravidlem a bez dalšího nárokem provozovatele infrastruktury; ten je povinen tyto částky do přímých nákladů zahrnout jen a pouze tehdy, jestliže může objektivně a spolehlivě prokázat, že vznikly přímo provozem vlaků (v tomto duchu hovoří i bod 8 preambule nařízení). Z toho *a contrario* vyplývá, že i když je provozovatel přesvědčen, a to vcelku pochopitelně, že určitá část nákladů na údržbu a modernizaci tratí vzniká v důsledku provozu vlaků, může je do přímých nákladů zahrnout jen tehdy, pokud je schopen spolehlivě a objektivně prokázat, že právě tyto části nákladů vznikly v důsledku provozu vlaků. Právě v tomto duchu je tak nutné vykládat i část II položku 3 odst. 4 písm. a) a b) výměrů MF, které na prováděcí nařízení fakticky navazují v tom, že uznání nákladů podmiňují jízdou vlaku.
50. Cenové předpisy tím na provozovatele nekladou přehnané požadavky, pouze normují, co lze jako přímý náklad vstupující do ceny skutečně uplatnit. Ani soud nezpochybňuje, že přímé náklady mohou být ve skutečnosti i vyšší než ty reálně prokázané. Jestliže ovšem provozovatel není schopen objektivně a spolehlivě doložit (změřit), že vznikly jízdou vlaku, musí je hradit z jiných zdrojů (např. dotací z veřejných prostředků). V tom se projevuje specifická povaha provozu železniční infrastruktury, jež je významným veřejným statkem zpravidla přímo propojeným se státem (železniční infrastrukturu v Evropě i ve světě zpravidla provozují organizační složky státu, státní podniky či společnosti se státní účastí). Nelze proto doslovně přejímat ani závěry judikatury, která obecně požaduje, aby cenová regulace nesnižovala cenu tak, aby tato eliminovala možnost alespoň návratnosti vynaložených nákladů (srov. rozsudek NSS 2 Afs 109/2007 z 2. 10. 2008). V případě železniční dopravy a nákladů na údržbu a modernizaci infrastruktury nepostačuje prokázání vynaložení ekonomicky uznatelných nákladů, ale rovněž prokázání jejich vzniku jízdou vlaků.

51. To z povahy věci znamená, že přímé náklady a skutečnost, že vznikly přímo v souvislosti s jízdou vlaků, musí jednoznačně vyplývat z účetnictví provozovatele, popřípadě je musí být schopen spolehlivě doložit jinak (na základě osvědčené mezinárodní praxe, výsledku měření opotřebení apod.). Samotné provedení odhadu poměru přímých a nepřímých nákladů proto zásadně nelze považovat za prokázání nákladů vzniklých právě a jen v důsledku jízdy vlaků.
52. Právě tak však žalobkyně postupovala. V průběhu správního řízení nevysvětlila, jakým konkrétním způsobem stanovila podíl přímých nákladů, tedy na základě jakých objektivních a spolehlivých výpočtů a měření (nebo specifikované mezinárodně uznávané praxe) dospěla k použitým podílům (koeficientům). To žalobkyně nezpochybňuje ani v soudním řízení, v němž opakuje, že právě odborný odhad považuje za objektivní a jediný možný: přesněji prý není schopna přímé a nepřímé náklady účetně rozlišit, přičemž stěží může po svých dodavatelích požadovat, aby tak činili v rámci fakturace. Žalobkyně svou žalobní argumentaci soustředí na principiální použitelnost odborného odhadu, avšak netvrdí ani nedokládá, že by v posuzované věci splnila podmínky vyplývající z právní úpravy a vymezené v rozsudku 18 Af 3/2021. Soud proto připomíná, že výměry MF ve spojení s nařízením 2015/909 dovolují provozovateli uplatnit jen spolehlivě a objektivně zjištěné náklady. Nikdo tedy žalobkyni ani její dodavatele nenutí rozlišovat již v rámci fakturace odpovídající přímé a nepřímé náklady, měnit účetní systém nebo složitě měřit konkrétní opotřebení tratí; je plně na žalobkyni, co vše hodlá zahrnout do kalkulace ceny. Jestliže ovšem nelze přesně změřit či jinak objektivně doložit, že určitý náklad či jeho část vznikly právě a jen v důsledku jízdy vlaků, nelze je uplatnit jako přímý náklad.
53. Žalobkyně v replice podotkla, že Úřad ji byl povinen vyzvat podle čl. 6 nařízení 2015/909, aby provedla pro srovnání výpočet přímých jednotkových nákladů v souladu s čl. 3 odst. 1 a čl. 5 odst. 1 nebo pomocí spolehlivě prokázaného ekonometrického nebo inženýrského nákladového modelování, avšak neučinil tak. Toto tvrzené porušení povinnosti však nelze podřadit pod žádný z žalobních bodů obsažených v žalobě, a jelikož je žalobkyně uplatnila čtvrt roku po podání žaloby ke správnímu soudu, jedná se o nepřípustné rozšíření žaloby (§ 72 odst. 1 ve spojení s § 71 odst. 2 s. ř. s.).
54. Lze uzavřít, že žalobkyně porušila pravidla pro věcné usměrňování ceny za užití železniční infrastruktury, jež stanoví výměry MF ve spojení s § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách a nařízením 2015/909. Požadovanou celkovou cenu (její část v podobě základní ceny Z) totiž stanovila na základě výpočtu, který vycházel z odhadu podílu přímých nákladů a nezaručoval, že do ceny byly skutečně zahrnuty jen náklady způsobené jízdou vlaků a všechny nepřímé náklady byly očištěny (část II. položka č. odst. 3 a 4 výměrů MF). Důkazní břemeno přitom tížilo žalobkyni, neboť dle § 11 odst. 2 zákona o cenách jsou v případě věcného usměrňování cen prodávající povinni vést evidenci o cenách prokazující dodržení pravidel regulace.

4.4. Koeficient kategorie tratí.

55. Prohlášení 2020 obsahovalo celkem pět hodnot koeficientu kategorie tratí: 0,71 – 0,88 – 1,00 – 1,12 – 1,15. Vysvětlilo, že tento koeficient „představuje kombinaci činitelů, které [...] ovlivňují kvalitu služeb poskytnutých dopravci na daném traťovém úseku, částečně zohledňují poptávku po přidělu kapacity v daném úseku, poměr nákladů vynaložených na údržbu tratí příslušné kategorie v předcházejícím statistickém období, případně vůli provozovatele dráhy podporovat udržení nebo zvýšení rozsahu objednávané kapacity na tratích dané kategorie. Zařazení tratí do jednotlivých kategorií je výsledkem zhodnocení jejich současného technického

stavu, vybavením technickým zařízením a zohlednění poptávky po přidělu kapacity na tratích sítě TEN-T a ostatních tratích.“

56. Toto ujednání odporovalo podle zjištění Úřadu části II položce 3 výměrů MF, podle níž *do věcně usměrňované ceny za regulované služby lze zahrnout pouze ekonomicky oprávněné náklady snížené o nepřímé nákladové položky (odst. 3); cena za užití dráhy jízdou vlaku se kalkuluje na jednotku dopravního výkonu vlaku. Samostatná kalkulace ceny musí být provedena podle jednotlivých kategorií drah, které jsou součástí cenového modelu, podle druhů dopravy (osobní, nákladní), podle případné vybavenosti vlaku systémem ETCS34 a jeho využití, v případě, že je u nich uplatněna rozdílná základní cena (odst. 8). Zároveň dle téhož odstavce u koeficientů ovlivňujících výslednou cenu za užití dráhy jízdou vlaku nebo posunového dílu, vyplývajících z cenového modelu, musí být přidělce schopen doložit regulátorovi postup při jejich stanovení.*
57. Úřad vytkl žalobkyni jednak to, že neprovedla kalkulaci pro každou kategorii tratí zvlášť, jednak to, že zohlednila jiné parametry než opotřebení jednotlivých kategorií tratí. Koeficienty odrážejí podle zjištění Úřadu úroveň poptávky a kvalitu služeb poskytnutých dopravci, a nikoli přímé náklady, proto odporují cenovým předpisům (s. 6 a 7 prvostupňového rozhodnutí). Předseda Úřadu se s tímto zjištěním ztotožnil (s. 9 jeho rozhodnutí). Rozhodnutí obou orgánů přitom tvoří z hlediska soudního přezkumu jeden celek (rozsudek NSS 8 Afs 20/2013-101, č. 3319/2016 Sb. NSS z 24. 4. 2015).
58. Žalobkyně podle své žalobní argumentace provedla kalkulaci podle jednotlivých kategorií drah a svůj postup Úřadu doložila, proto jí dle jejího mínění není co vytknout.
59. Mezi účastníky řízení není sporu, že žalobkyně v průběhu kontroly doložila způsob stanovení intervalů pro kategorie tratí podle jednotlivých parametrů, jimž přidělila číslo kategorie 1–5. Z těchto čísel pak stanovila průměr. Pro kategorii 3 stanovila koeficient 1, pro ostatní kategorie aritmetické průměry jednotlivých kategorií vydělila hodnotou aritmetického průměru kategorie 3, čímž získala výsledné výše koeficientů. Spor je o to, zda žalobkyně při stanovení koeficientů zohlednila přípustná hlediska a zda měla pro jednotlivé kategorie tratí provést samostatnou kalkulaci.
60. Parametry vstupující do výpočtu koeficientů jsou částečně odlišné oproti prohlášení o dráze posuzovanému v rozsudku 18 Af 3/2021, ale podstata obou případů je shodná. Rovněž pro posouzení nynější věci je stěžejní povaha zvolených parametrů, a také tentokrát soud shledal, že smyslem žalobkyní stanovených koeficientů nebyla úprava dílčích parametrů ovlivňujících opotřebování tratí jízdou vlaků, ale fakticky vymezení jednotlivých kategorií tratí – jejich technické úrovně, ale také zohlednění a regulace poptávky po přidělu kapacity.
61. Tomu nasvědčuje v první řadě text Prohlášení 2020, podle kterého je zařazení tratí do jednotlivých kategorií výsledkem zhodnocení jejich současného technického stavu, vybavení technickým zařízením a zohlednění poptávky po přidělu kapacity na tratích sítě TEN-T a ostatních tratích. S vlivem opotřebení konkrétní kategorie trati způsobeného jízdou konkrétního vlaku tyto parametry nesouvisejí buď vůbec (poptávka dopravců po kapacitě), nebo schází bližší zdůvodnění a popis způsobu jejich stanovení (část II. položka 3. odst. 8 *in fine* výměrů MF). Samotný výpočet s danými veličinami je srozumitelný a žalobkyně jej Úřadu v průběhu správního řízení objasnila, ale tuto povinnost již nesplnila ve vztahu k jednotlivým veličinám vstupujícím do výpočtu, jež jsou přitom pro stanovení výsledných koeficientů esenciální. Ostatně sama žalobkyně v rozkladu proti prvostupňovému rozhodnutí uvedla: „Správa železnic nezakrývá, že při stanovení výše koeficientu K neprovedla z časových důvodů exaktní analýzu nákladové náročnosti údržby podle jednotlivých kategorií

tratí. Počet kategorií se v rámci konstrukce cenového modelu zaváděného po zakotvení zásad cenové regulace do tuzemského práva zvýšil ze 3 na 5, takže nebylo možné provést rozřídění historických dat spojených s evidencí nákladů do jiného počtu kategorií, zejména došlo-li zároveň k revizi technických a provozních parametrů, ovlivňujících zatřídění jednotlivých tratí do nových kategorií. Zvýšení počtu kategorií bylo požadováno napříč odbornou železniční veřejností s cílem zvýšit objektivitu cen ve vztahu ke kvalitě dráhy, kterou Správa železnic poskytuje dopravcům k jízdě vlaku. Zdůvodnění provedené kategorizace bylo ovlivněno tehdejší diskusí a v rámci zveřejněných kritérií byla v PoD zmíněna mimo jiné poptávka po přidělu kapacity, případně vůle provozovatele dráhy podporovat udržení nebo zvýšení rozsahu objednávané kapacity. Správa železnic připouští, že některá z vyhlášených kritérií neodpovídají účelům cenové regulace a respektuje rozhodnutí ÚPDI o jejich nepřípustnosti.“ (Podtrhl soud.)

62. Závěr Úřadu, podle nějž koeficienty ve skutečnosti odrážejí úroveň poptávky a kvalitu služeb poskytnutých dopravci, tedy není neodůvodněný, jak tvrdí žalobkyně v replice, ale vychází z podkladů obsažených ve správním spisu. Odůvodnění napadeného rozhodnutí je v tomto ohledu velmi stručné, ale obстоjí s ohledem na podrobnost prvostupňového rozhodnutí a obsah rozkladu, v němž žalobkyně s podstatou zjištění Úřadu souhlasila. Žalobkyninu argumentaci ohledně nepochopení cenového modelu Úřadem, obsaženou v replice (např. na straně 10), tak soud vnímá jednak jako účelovou (jelikož se žalobkyně zásadně odchyluje od svého vlastního vyjádření v rozkladu), jednak jako opožděnou.
63. Soud tedy ve shodě se správními orgány seznal, že žalobkyně fakticky vymezila pět kategorií tratí podle jejich technické úrovně, reálné poptávky a zájmu na udržení nebo zvýšení rozsahu objednávané kapacity – za lepší a žádanější tratě se připlácí v podobě vyššího koeficientu. Jinými slovy: vymezila pět kategorií tratí, u nichž sice formálně uplatňovala jednu základní cenu, do níž však automaticky vstupoval koeficient ukazující na „hodnotu“ příslušné kategorie tratě. Výměry MF v části II. položce 3 odst. 8 jednoznačně požadují samostatnou kalkulaci ceny podle jednotlivých kategorií drah v případě, že je u nich uplatněna rozdílná základní cena [jde o závazný postup při tvorbě či kalkulaci ceny ve smyslu § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách]. Žalobkyně *fakticky* stanovila pět základních cen pro pět různých kategorií tratí (o pěti *kategoriích tratí* ostatně sama hovořila v rozkladu), proto měla pro tyto kategorie v souladu s cenovými předpisy provést i samostatnou kalkulaci ceny. Pouhé vynásobení ceny daným koeficientem za samostatnou kalkulaci považovat nelze. Není přitom pravda, že Úřad přišel s argumentem faktického vytváření pěti základních cen až ve vyjádření k žalobě; ačkoli své výhrady neformuloval přímo těmito slovy, podstata této argumentace je na straně 6 prvostupňového rozhodnutí přítomna.
64. Právě vyslovený závěr není v rozporu ani s čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení 2015/909, který naopak úvahy soudu podporuje. Sluší se zdůraznit, že jeho čl. 5 odst. 1 normuje způsob výpočtu *přímých* jednotkových nákladů *pro celou síť* (vydělením zjištěných přímých nákladů celkovým počtem vlakových či jiných „výkonových“ kilometrů). Alternativně ovšem stanoví, že pokud provozovatel infrastruktury prokáže regulačnímu subjektu, že *se hodnoty nebo parametry různých částí jeho sítě uvedené v odstavci 2 výrazně liší, musí provozovatel infrastruktury po rozdělení sítě na tyto části vypočítat průměrné přímé jednotkové náklady pro části sítě.*
65. Podle čl. 5 odst. 2 nařízení pak mohou členské státy provozovateli infrastruktury povolit, aby upravil průměrné přímé jednotkové náklady za účelem zohlednění *různé úrovně opotřebení infrastruktury na základě jednoho nebo několika z těchto parametrů: a) délky vlaku a/nebo počtu vozidel ve vlaku; b) hmotnosti vlaku; c) typu vozidla, zejména jeho neodpružené*

hmoty; d) rychlosti vlaku; e) trakčního výkonu motorizované jednotky; f) hmotnosti na nápravu a/nebo počtu náprav; g) zaznamenaného počtu plochých míst na kolech nebo účinného využívání zařízení na ochranu proti prokluzování kol; h) podélné tuhosti vozidel a horizontálních sil působících na kolej; i) spotřebované a naměřené elektrické energie nebo dynamiky pantografů nebo sběracích botek jako parametru pro zpoplatnění opotřebení trolejového drátu nebo elektrické kolejnice; j) parametrů koleje, zejména poloměrů; k) jakýchkoli dalších parametrů souvisejících s náklady, pokud provozovatel infrastruktury může regulačnímu subjektu prokázat, že hodnoty každého takového parametru, včetně případných změn každého takového parametru, jsou objektivně změřeny a zaznamenány.

66. Prvý odstavec tak upravuje obecné podmínky výpočtu přímých jednotkových nákladů, odstavec druhý pak možnosti jejich úpravy (modulace) zohledněním určitých parametrů spojených s vlastnostmi vlaků (jako je hmotnost, jež se nepochybně podepisuje na opotřebení koleje) nebo tratí (např. poloměr koleje). Právní úprava vychází z toho, že opotřebení tratě může být různé a může vést k různým úrovním přímých nákladů. Zjednodušeně řečeno tedy parametry předpokládané čl. 5 odst. 2 umožňují individualizaci jednotkových přímých nákladů v závislosti na konkrétním způsobu užití určité železniční tratě. Může jít přitom o parametry tímto ustanovením explicitně předpokládané, nebo i jiné, pokud je provozovatel schopen je objektivně změřit či prokázat, a to samozřejmě z pohledu jejich vlivu na míru opotřebení. Omezení této individualizace představuje čl. 5 odst. 1 druhý pododstavec nařízení, který jednoznačně stanoví, že pokud se hodnoty nebo parametry pro různé části sítě uvedené v odstavci druhém výrazně liší, musí provozovatel infrastruktury vypočítat průměrné přímé jednotkové náklady pro části sítě (fakticky stejný požadavek, jako stanoví výměry MF). Jakkoli tedy dané ustanovení primárně upravuje výpočet jednotkových přímých nákladů, zároveň jednoznačně pamatuje i na problematiku parametrů opotřebení tratí dle odstavce druhého.
67. Citované ustanovení je koncipováno jako fakultativní. Pokud ovšem žalobkyně sama rozdílné hodnoty parametrů při stanovení ceny uplatnila, jednoznačně naplnila hypotézu tohoto ustanovení. Soud nadto nemá pochyb o tom, že se hodnoty parametrů, resp. z nich vypočtené koeficienty vstupující do konečné ceny, výrazně liší. Mezi nejnižším a nejvyšším koeficientem je rozdíl 61 % a nezanedbatelné rozdíly jsou i mezi jednotlivými koeficienty navzájem (0,71 – 0,88 – 1,00 – 1,12 – 1,15). Vzhledem k tomu, že jednotlivé dílčí parametry žalobkyně přepočítla na výsledné koeficienty (jež byly oproti hodnotám dílčích parametrů rozhodné pro kalkulaci ceny), postačovalo k tomuto závěru jen porovnání výsledných koeficientů.
68. Lze uzavřít, že Úřad ve svém rozhodnutí nezapověděl žalobkyni postupovat dle čl. 5 nařízení 2015/909. Shledal však, že žalobkyně zohlednila parametry, které nesouvisely s opotřebením příslušné kategorie tratě způsobeným jízdou konkrétního vlaku, případně tu souvislost dostatečně nedoložila, a navíc neprovedla samostatnou kalkulaci pro jednotlivé kategorie tratě. V těchto ohledech soud s Úřadem souhlasí, žalobní námitky nejsou důvodné. Pro úplnost pak soud podotýká, že proti vyhodnocení jakýchkoli konkrétních parametrů Úřadem žalobkyně v žalobě nebrojila.

4.5. Koeficient opotřebení trati v závislosti na hmotnosti vlaku.

69. Žalobkyně v Prohlášení 2020 stanovila 22 intervalů pro hmotnost vlaku (v rozmezí od 0-49 tun až do intervalu nad 3000 tun) a přiřadila jim hodnoty faktoru S_1 reflektující míru opotřebení trati v rozmezí 0,42 až 8,35. Prohlášení upřesnilo, že celková hmotnost zahrnuje

hmotnost všech vozidel vlaku, včetně hmotnosti cestujících nebo nákladu, zaokrouhlené na celé tuny nahoru.

70. Úřad v prvostupňovém rozhodnutí shledal, že žalobkyně v rozporu s částí II. kapitoly 3 odst. 8 *in fine* výměrů MF nedoložila postup pro stanovení faktoru S_1 v dostatečně vypovídajícím rozsahu. Odkázal na její dopis ze 17. 8. 2017, v němž popsala výpočet přímých nákladů jako kvantifikaci způsobitelných nákladů a jejich přepočet na náklady přímé. Výpočet průměrných přímých nákladů (základní sazby) pro celou síť provedla vydělením přímých nákladů na základě celé sítě celkovým počtem ujetých vlakových kilometrů. Ani v tomto postupu však podle názoru Úřadu neprovedla kalkulaci pro různé míry opotřebení tak, jak je v sobě zahrnuje faktor S_1 ; podle citovaného dokumentu se tyto jednotlivé náklady na různé opotřebení tratě dle hmotnosti vlaku nesledují.
71. Žalobkyně v rozkladu namítla, že nesouhlasí s hodnocením objektivitu jednotlivých hodnot specifického faktoru ze strany Úřadu. Současně však uznala, že „v době stanovení těchto hodnot nedisponovala znalostmi, jimiž by mohla postup výpočtu jednotlivých hodnot doložit, jak ÚPDI uvádí, cit. ‚v dostatečně odpovídajícím rozsahu‘. Tato skutečnost bude zohledněna ve změně PoD 2020, kterou Správa železnic předpokládá vydat po pravomocném rozhodnutí odvolacího orgánu, beroucím v úvahu stanoviska uvedená v tomto rozkladu.“ Předseda Úřadu rozklad v této části zamítl právě s poukazem na to, že sama žalobkyně přiznala, že v době jejich stanovení neměla dostatečné podklady a nebyla schopna ani následně správnost koeficientů ověřit.
72. V žalobě žalobkyně vyložila: „Opotřebení infrastruktury jízdou vlaku se odvíjí od impulsu hmotnosti vlaku, která má dopad na železniční svršek a spodek. Impuls hmotnosti je vyjádřen formou dílčího koeficientu, který je podílem průměrné hmotnosti vlaku uvnitř každého intervalu a průměrné hmotnosti vlaků. Druhá složka vyjadřující opotřebení infrastruktury je impuls jízdy vlaku, který není závislý na hmotnosti vlaku a vyjadřuje např. vliv na signalizační zařízení. Impuls jízdy vlaku je roven jedné. Žalobce vysvětlil, že určil pro jednotlivé intervaly podíly mezi impulsy hmotnosti a jízdy vlaků v rozmezí od 65:35 u prvního hmotnostního intervalu po 95:5 u posledního hmotnostního intervalu s tím, že rostoucí hmotností vlaku tak roste podíl vlivu hmotnosti a klesá podíl vlivu samotné jízdy vlaku. Poté žalobce stanovil vážené dílčí koeficienty vyjadřující vliv hmotnosti a vliv jízdy vlaku jako součin dílčího koeficientu hmotnosti a váhy dílčího koeficientu hmotnosti a součin dílčího koeficientu jízdy vlaku a váhy dílčího koeficientu jízdy vlaku. Výsledný koeficient je pak součtem vážených dílčích koeficientů vyjadřujících vliv hmotnosti a vliv jízdy vlaku.“
73. Tento způsob stanovení koeficientu S_1 posuzoval zdejší soud již v rozsudku 18 Af 3/2021 a k totožné žalobkynině argumentaci uvedl, že vysvětlila toliko základní algoritmus pro určení koeficientu S_1 , nepopsala však hodnoty, výpočty či měření, z nichž vycházela. To ostatně v rozkladu sama připustila. Nebylo tak zřejmé, z jakých průměrných hmotností vlaků pro určení impulsu hmotnosti vycházela a na základě čeho stanovila poměr vah hmotnosti a jízdy vlaku v jednotlivých intervalech právě tímto způsobem. Žalobkyně nevysvětlila, jaká je souvislost mezi impulsem hmotnosti a opotřebením dráhy a jakým způsobem stanovila váhu impulsu hmotnosti oproti váze jízdy vlaku (a její konkrétní nárůst). Nedoložila jediným výpočtem či výsledkem měření, jaký je vztah nárůstu hmotnosti a přímých nákladů na údržbu tratě. Žalobkyně tak sice v průběhu správního řízení se správními orgány spolupracovala, to však nemění nic na tom, že způsob stanovení koeficientu S_1 dostatečně nevysvětlila a nedoložila.

74. Pokud by soud za této situace žalobkynin postup akceptoval, musel by jí bez dalšího jednoduše věřit, že impulsy hmotnosti a jejich váha pro výpočet koeficientu odpovídají také přímým nákladům. Žalobkyninou povinností není jen použít parametry a hodnoty, které jsou objektivně správné, ale také správnost svého postupu doložit, jinak jej nelze přezkoumat. Jestliže totiž cenové předpisy stanovují povinnost doložit postup při jejich stanovení, stává se tato povinnost součástí závazného postupu při stanovení ceny ve smyslu § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách, tj. součástí postupu kalkulace ceny. Zároveň nutně platí, že v případě, kdy výměry MF v části II. kapitole 3 odst. 8 *in fine* požadují doložení stanovení těchto koeficientů, musí tak provozovatel infrastruktury učinit přezkoumatelným způsobem, a nikoli jen formálně. V opačném případě by vůbec nebylo možné posoudit správnost určení výsledné ceny – věcné usměrňování cen by tedy bylo možné jednoduše obcházet.
75. Odůvodnění rozhodnutí Úřadu a zejména jeho předsedy je sice poměrně stručné, ale vystihuje podstatu žalobkynina pochybení, je přezkoumatelné a logické, a s ohledem na formulaci žalobních bodů je soud shledal jako věcně správné a dostatečné.

5. Závěr a náklady řízení.

76. S ohledem na vše výše uvedené soud žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl.
77. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobkyně neměla ve věci úspěch, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení, a žalovanému nevznikly žádné náklady nad rámec jeho obvyklé úřední činnosti, proto mu soud náhradu nákladů nepřiznal.
78. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu jeho nákladů, jelikož jim soud neuložil žádnou povinnost a neshledal ani žádné důvody hodné zvláštního zřetele, které by odůvodnily odlišný postup (§ 60 odst. 5 s. ř. s.).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 6, Brno, a to v tolika vyhotoveních (podává-li se v listinné podobě), aby jedno zůstalo soudu a každý účastník dostal jeden stejnopis. 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 je 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 v rámečku Rychlé odkazy – Úhrada soudních poplatků.

Praha 20. února 2025

JUDr. Ing. Viera Horčicová
předsedkyně senátu