

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Jany Brothánkové a soudců JUDr. Petra Průchy a JUDr. Tomáše Langáška v právní věci žalobce: **DPÚK a.s.**, IČO 254 97 961, se sídlem Lumiérů 181/41, 152 00 Praha 5, zastoupen JUDr. Ilonou Vaněčkovou, advokátkou, se sídlem Na Pankráci 404/30a, 140 00 Praha 4, proti žalovanému: **Ministerstvo vnitra,** se sídlem Nad Štolou 936/3, 170 34 Praha 7, týkající se žaloby proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 6. 2010, č. j. MV-1723-68/ODK-2008, **za účasti** osob zúčastněných na řízení: I) Ústecký kraj, se sídlem Velká hradební 3118/48, Ústí nad Labem, II) Ministerstvo financí, se sídlem Letenská 15, Praha 1, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 11. 6. 2015, č. j. 6 A 202/2010 - 190,

takto:

I. Kasační stížnost **se zamítá.**

II. Žalobce **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

III. Osoby zúčastněné na řízení **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.

IV. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává.**

Odůvodnění:

I.
Vymezení věci

[1] Žalobce uzavřel dne 20. 1. 2003 s osobou zúčastněnou na řízení I) smlouvu o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě podle § 19 zákona č. 111/1994 Sb., o

silniční dopravě (dále jen „zákon o silniční dopravě“) k zajištění dopravní obslužnosti území Ústeckého kraje. Na základě této smlouvy (ve znění dodatku č. 1) provozoval žalobce v období od 1. 1. 2003 do 31. 12. 2003 linkovou osobní dopravu na linkách a spojích ve smlouvě blíže specifikovaných. Součástí smlouvy jako její příloha č. 4 byl žalobcem předložený výpočet předběžného odhadu prokazatelné ztráty dopravce ve výši 188.323.321 Kč. Osoba zúčastněná na řízení I) uhradila žalobci plnou výši této ztráty.

[2] Dne 30. 12. 2003 uzavřel žalobce s osobou zúčastněnou na řízení I) smlouvu o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě podle § 19 zákona o silniční dopravě k zajištění dopravní obslužnosti území Ústeckého kraje. Na základě této smlouvy (ve znění dodatků č. 1 – 9) provozoval žalobce v období od 1. 1. 2004 do 31. 12. 2005 linkovou osobní dopravu na linkách a spojích ve smlouvě a dodatcích blíže specifikovaných. Předběžný odhad prokazatelné ztráty doložený žalobcem za rok 2004 byl po úpravách příslušnými dodatky smlouvy č. 1, 4 a 5 stanoven ve výši 185.013.391 Kč. Osoba zúčastněná na řízení I) hradila takto odhadnutou prokazatelnou ztrátu žalobci měsíčními zálohami, jejichž celková výše činila 184.540.355 Kč. Jelikož vlivem nižšího počtu ujetých kilometrů a vyšších tržeb byla skutečná prokazatelná ztráta nižší než její předběžný odhad (činila 178.457.353,62 Kč), vrátil žalobce dne 9. 2. 2005 osobě zúčastněné na řízení I) přeplatek ve výši 6.103.002,04 Kč.

[3] Předběžný odhad prokazatelné ztráty doložený žalobcem za rok 2005 byl po úpravách příslušnými dodatky č. 3, 6 až 9 smlouvy stanoven ve výši 181.847.168 Kč. Osoba zúčastněná na řízení I) hradila takto odhadnutou prokazatelnou ztrátu žalobci měsíčními zálohami, jejichž celková výše činila 181.106.735 Kč. Skutečná prokazatelná ztráta byla i v roce 2005 nižší než její předběžný odhad, žalobce proto vrátil osobě zúčastněné na řízení I) přeplatek ve výši 740.433,27 Kč.

[4] Dne 26. 7. 2006 podal žalobce u Obvodního soudu pro Prahu 2 žalobu, jíž se na osobě zúčastněné na řízení I) domáhal zaplacení částky 274.895.589,32 Kč s příslušenstvím. Měl za to, že skutečná prokazatelná ztráta za období 1. 1. 2003 – 31. 12. 2005, květen 2006 a červen 2006 mu byla nesprávně uhrazena v nižší než právními předpisy stanovené výši. Ve sporu o pravomoc v této věci mezi žalovaným, Obvodním soudem pro Prahu 2 a Městským soudem v Praze rozhodl zvláštní senát zřízený podle zákona č. 131/2002 Sb., o rozhodování některých kompetenčních sporů (dále jen „zvláštní senát“) usnesením ze dne 1. 10. 2008, č. j. Konf 6/2008 – 66, tak, že příslušným je dle § 169 odst. 1 písm. d) zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „správní řád“), žalovaný, jelikož se jedná o spor ze subordinační veřejnoprávní smlouvy ve smyslu § 159 odst. 1 ve spojení s § 161 odst. 1 správního řádu. Uplatňovaný nárok žalobce za období květen 2006 a červen 2006 následně postoupil žalovaný k vyřízení Krajskému úřadu Ústeckého kraje.

[5] O nároku za období od 1. 1. 2003 do 31. 12. 2005 rozhodl žalovaný rozhodnutím ze dne 30. 6. 2010, č. j. MV-1723-68/ODK-2008 (dále jen „napadené rozhodnutí“), tak, že návrh, aby osobě zúčastněné na řízení I) a osobě zúčastněné na řízení II) byla uložena povinnost zaplatit žalobci částku 227.841.532 Kč s příslušenstvím, zamítl. Uvedl, že nárok dopravce na úhradu prokazatelné ztráty byl podmíněn uzavřením smlouvy o závazku veřejné služby dle § 19 zákona o silniční dopravě a z hlediska výše byl omezen dopravcem zpracovaným předběžným odhadem prokazatelné ztráty, který je součástí smluvních

ujednání. Jestliže žalobce předložil předběžný odhad prokazatelné ztráty v určité výši (jež byla vypočtena v souladu s prováděcími předpisy) a tento odhad se stal součástí uzavřené smlouvy, vznikl žalobci nárok na úhradu prokazatelné ztráty pouze do této výše. Osoba zúčastněná na řízení I) poté v letech 2003 – 2005 skutečně vyplácela peněžní prostředky na základě vyúčtování prokazatelné ztráty, provedeného žalobcem, do maximální výše předběžného odhadu prokazatelné ztráty. Žalovaný vzal rovněž v úvahu úpravu provedenou Nařízením Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 ve znění Nařízení Rady (EHS) č.1893/91 ze dne 20. června 1991, o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (dále jen „nařízení 1191/69“), které je od 1. 5. 2004 přímo aplikovatelné. Toto nařízení upravuje dva nástroje aktivního zasahování členského státu ve veřejném zájmu do dopravního trhu – smlouvu na veřejné služby a závazek veřejné služby. Oba mají za cíl stanovit práva a povinnosti při poskytování veřejné služby v dopravě, odlišují se však způsobem jejich vzniku. Smlouva na veřejné služby vzniká dohodou orgánu členského státu a dopravního podniku, závazek veřejné služby vzniká naopak jednostranným autoritativním rozhodnutím orgánu členského státu, jelikož má takovou podobu, že jej žádný dopravce dobrovolně nepřevezme. Nařízení 1191/69 stanoví povinnost příslušného orgánu členského státu hradit dopravci plnou výši vzniklého finančního břemene pouze v případě závazku veřejné služby. V případě smlouvy na veřejné služby je dle nařízení 1191/69 třeba, aby ve smlouvě byla stanovena cena služby, která se buď připojí k tarifním výnosům, nebo zahrnuje příjmy a podrobnosti finančních vztahů mezi stranami. Bližší podrobnosti však nařízení 1191/69 nestanoví a kompenzace se provede v souladu s vnitrostátní právní úpravou zákona o silniční dopravě. Není přitom pochyb, že institut „smlouvy o závazku veřejné služby“ dle zákona o silniční dopravě představuje ve smyslu nařízení 1191/69 smlouvu o veřejných službách a nikoliv závazek veřejné služby. Jedná se o výsledek konsensu smluvních stran a nikoliv jednostranné uložení povinnosti správním orgánem. Žalovaný se v napadeném rozhodnutí věnoval i uplatněnému nároku na úhradu doplatku prokazatelné ztráty dle smlouvy ze dne 30. 12. 2003 pro oblast Děčín. Na základě obdobných úvah dospěl k závěru o neoprávněnosti uplatněného nároku. Současně nicméně konstatoval, že jde o nárok již promlčený, jelikož úhrada případného nedoplatku měla být dle smlouvy provedena do 28. 6. 2004 a žalobce nárok uplatnil až podáním ze dne 13. 4. 2010.

[6] Rozhodnutí žalovaného napadl žalobce žalobou u Městského soudu v Praze (dále jen „městský soud“), který ji rozsudkem ze dne 11. 6. 2015, č. j. 6 A 202/2010 – 190, jako nedůvodnou zamítl, přičemž se ztotožnil s právním posouzením věci ze strany žalovaného. Na vztah mezi žalobcem a osobou zúčastněnou na řízení I) nelze aplikovat ustanovení nařízení 1191/69 o uložení závazku veřejné služby rozhodnutím příslušného orgánu členského státu a vyrovnání souvisejících finančních břemen, nýbrž úpravu obsaženou v zákoně o silniční dopravě, tedy i jeho ustanovení § 19b o prokazatelné ztrátě. Soud odkázal na závěry vyslovené v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2013, č. j. 1 As 19/2013 – 130, a v rozsudcích městského soudu ze dne 11. 12. 2012, č. j. 7 Ca 292/2009 – 477, a ze dne 21. 4. 2015, č. j. 5 A 256/2010 – 209, ve kterých je uvedená problematika podrobně rozvedena a které plně dopadají i na danou věc. Podle § 19b odst. 3 zákona o silniční dopravě povinnou součástí smlouvy o závazku veřejné služby je dopravcem předložený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které se závazek veřejné služby uzavírá. Kraj uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši

tohoto předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady. I kdyby dopravci v příslušném období, na které se vztahuje smlouva o závazku veřejné služby, jejíž nedílnou součástí je předběžný odborný odhad vypracovaný dopravcem, prokazatelně vznikla ztráta vyšší, než je částka uvedená v předběžném odborném odhadu, kraj mu neuhradí faktickou výši ztráty, ale poskytne mu plnění pouze do výše předběžného odborného odhadu, jak se stalo i v posuzovaném případě.

[7] Podle zákona o silniční dopravě vymezení prokazatelné ztráty, způsob výpočtu předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty, způsob výpočtu prokazatelné ztráty, pravidla na přidělování finančních prostředků z příslušných rozpočtů, doklady, kterými musí být výpočty prokazatelné ztráty doloženy, a způsob výkonu státního odborného dozoru nad financováním dopravní obslužnosti stanoví prováděcí předpis. Tímto prováděcím předpisem byla pro období od 1. 1. 2004 do 20. 9. 2004 vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 50/1998 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě (dále jen „prováděcí vyhláška“), a od 21. 9. 2004 nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti (dále jen „prováděcí nařízení“). Termín „prokazatelná ztráta“ byl od 1. 5. 2004 zároveň obsažen v § 19b odst. 1 zákona o silniční dopravě. Definice jsou v zásadě shodné, prokazatelnou ztrátu tvoří rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů dopravce a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy. Přiměřený zisk byl pak definován v § 2 odst. 1 prováděcí vyhlášky a v § 3 odst. 1 prováděcího nařízení. Přiměřeným ziskem se rozumí částka po zdanění a po minimálním přídělu do povinných fondů nepřekračující 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla pro veřejnou linkovou dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním závazku veřejné služby. Městský soud se ztotožnil se žalovaným v tom, že z uvedené definice vyplývá, že výše přiměřeného zisku může být při výpočtu prokazatelné ztráty nižší než 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla pro veřejnou linkovou dopravu. Předběžný odhad prokazatelné ztráty uvedený ve smlouvách nelze považovat za protiprávní pouze z toho důvodu, že při původním výpočtu prokazatelné ztráty vycházel žalobce z tzv. upraveného přiměřeného zisku, který byl nižší než nejvyšší přípustný přiměřený zisk, a nyní požaduje doplacení přiměřeného zisku v maximální možné výši. Bylo na žalobci, jakým způsobem uváží ekonomický dopad provozování předmětných autobusových linek a v jaké výši v rámci zákonných mantinelů přiměřený zisk v předběžném odborném odhadu prokazatelné ztráty určí.

[8] Pokud se jedná o nároky vyplývající ze smlouvy ze dne 30. 12. 2003 pro oblast Děčín, městský soud se ztotožnil se závěrem žalovaného, že ohledně tohoto nároku byla oprávněně vznesena námitka promlčení. Žalobce neprokázal, že součástí návrhu podaného dne 26. 7. 2006 u Obvodního soudu pro Prahu 2 je i nárok vyplývající z této smlouvy, kterou vůbec v textu návrhu na rozdíl od shora uvedených smluv nezmiňuje.

II.
Kasační stížnost

pokračování

[9] Žalobce / stěžovatel / napadl rozsudek městského soudu kasační stížností. Má za to, že navzdory ustálené správní a soudní praxi provozoval svou činnost na základě závazku veřejné služby dle čl. 2 nařízení 1191/69 a nikoliv na základě smlouvy na veřejné služby dle čl. 14 tohoto nařízení. Odkazuje přitom na Stanovisko generálního advokáta Pedra Cruz Villalóna a navazující rozsudek Soudního dvora ze dne 3. 4. 2014 ve spojených věcech C-516/12 až C-518/12, *Compagnia Trasporti Pubblici SpA proti Regione Campania a Provincia di Napoli*. Z nich vyplývá, že skutečnost, že italská právní úprava upravuje smlouvy o poskytování veřejných služeb, nevede bez dalšího ke kategorickému závěru, že dopravcem poskytované služby nemají, resp. nemohou mít základ v závazku veřejné služby ve smyslu čl. 2 nařízení 1191/69, a že tedy nelze pro úhradu prokazatelné ztráty (vyrovnání finančních břemen) vycházet z tohoto nařízení. Není rozhodný právní důvod závazku, ale obsah závazku (tj. závazek provozu, přepravy a tarifu a rovněž i skutečnost, že se jedná o závazky, které by dopravce na základě svých obchodních zájmů nepřevzal vůbec nebo ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek). To vyplývá nejen z výše citovaného stanoviska a rozsudku Soudního dvora (které městský soud nesprávně zhodnotil tak, že na věc nedopadají), ale i z důvodové zprávy k zákonu o silniční dopravě: *V souladu s principy právní úpravy Evropských společenství je i právní úprava závazků veřejné služby, kdy dopravce komerčně nezajímavé dopravy, na jejímž dalším trvání má stát veřejný zájem, má právo na vyrovnání ztráty, která mu vznikne v důsledku provozování nerentabilní dopravy. Návrh v souladu s nařízením ES definuje závazky veřejné služby a stanoví podmínky pro jejich realizaci tak, aby při poskytování dopravních služeb byl zohledněn veřejný zájem a zároveň byla zachována finanční samostatnost a nezávislost provozovatelů dopravy. Nařízení ES definuje závazky veřejné služby jako závazky při přepravě osob a věcí ve prospěch státu nebo jiného subjektu, které je podnikatel v silniční dopravě povinen přijmout a které by jinak ve svém obchodním zájmu nepřijal, nebo by je přijal pouze zčásti. Pro zajištění veřejného zájmu na plynulém a efektivním uspokojování veřejných přepravních potřeb při respektování komerční samostatnosti a nezávislosti dopravních podniků, stanoví nařízení ES finanční vyrovnání ztráty, která podnikateli v silniční dopravě v důsledku této služby vznikne. Závazky vycházejí ze smluvního principu a pouze výjimečně, na omezenou dobu 6 měsíců může vzniknout závazek i na základě rozhodnutí dopravního úřadu*.

[10] Obsah závazku veřejné služby dle zákona o silniční dopravě a dle čl. 2 nařízení 1191/69 je shodný. Stěžovateli vznikl nárok na vyrovnání finančních břemen dle nařízení 1191/69, které toto vyrovnání nijak nelimituje a ani vnitrostátní úprava tak nemůže činit. Právní posouzení vztahu mezi stěžovatelem a osobou zúčastněnou na řízení I) ze strany žalovaného i městského soudu je tudíž nesprávné.

[11] Stěžovatelem uplatněný nárok je však oprávněný bez ohledu na to, zda bude na posuzovaný případ nařízení 1191/69 aplikováno či nikoliv. Vnitrostátní právní předpisy vycházely při výpočtu předběžného odhadu prokazatelné ztráty z nákladů vzniklých dopravci, dosažených tržeb a výnosů a přiměřeného zisku vypočteného dopravcem dle kogentní právní úpravy. V posuzovaném případě tedy představují předběžný odhad prokazatelné ztráty údaje přílohy č. 4 předmětných smluv a dodatků, tedy závazně upravený „Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti“ a stěžovatelem v souladu s právními předpisy vypočtený přiměřený zisk [příloha č. 4/2 bod 2) první až třetí řádek]. Žádné jiné údaje kdekoliv ve smlouvě či jejích přílohách nebyly předběžným odhadem prokazatelné ztráty a nemohly nárokovanou prokazatelnou ztrátu jakkoliv dopředu

limitovat. Žalovaný však nesprávně vycházel z údajů uvedených v přílohách č. 4/2 bod 2) řádek 4 a 5 a bodů 3) a 4). Prokazatelná ztráta tudíž nebyla stěžovateli nikdy uhrazena ani v plné výši, ani do výše předběžného odhadu prokazatelné ztráty, neboť přiměřený zisk i ekonomicky oprávněné náklady byly smluvně nezákonně sníženy. Žalovaný ani městský soud se touto argumentací náležitě nezabývaly. Žalovaný měl přitom přihlížet pouze ke stěžovatelem vypočtenému přiměřenému zisku a nikoliv k upravenému přiměřenému zisku a ceně dopravního výkonu dle dohody. Není možné přihlížet ani k údajům v příloze č. 4 pod bodem 4) označeným jako „Prokazatelná ztráta“, jelikož prokazatelnou ztrátu nebylo možné pevně stanovit již na začátku posuzovaného období.

[12] Výše uvedené je i v souladu s názorem žalovaného i městského soudu, že prokazatelná ztráta je *výsledkem – nikoliv co do výše, ale z hlediska její celkové akceptace – konsenzu smluvních stran (potud má povahu smluvního ujednání), avšak musí být stanovena ve výši odpovídající metodice podle zákona o silniční dopravě a prováděcího nařízení, tj. výše ceny služby odpovídá kogentně stanovené prokazatelné ztrátě a pouze v této výši ji může kraj „sjednat“*. Předběžný odhad prokazatelné ztráty tak mohla osoba zúčastněná na řízení I) akceptovat nebo odmítnout, avšak nikoliv smluvně modifikovat.

[13] Následné úvahy však činí napadené rozhodnutí i napadený rozsudek rozpornými a nepřezkoumatelnými. Dle městského soudu i žalovaného nelze smluvně odchylně upravit výši prokazatelné ztráty a ekonomicky oprávněné náklady dopravce. Prováděcí vyhláška umožňuje pouze určitou modifikaci předběžného odhadu prokazatelné ztráty uzpůsobením tzv. upraveného přiměřeného zisku, jenž je vymezen jako částka, která po určité úpravě „nepřekračuje“ 1/8 ceny autobusů. I přesto však byl aprobován postup, kdy došlo ke značnému snížení hodnoty nákladů na 1 km oproti nákladům uvedeným v souladu s prováděcími předpisy v předběžném odhadu prokazatelné ztráty. Pokud tak např. v roce 2003 dle předběžného odhadu prokazatelné ztráty činily náklady dopravce 27,72 Kč/km a upravený přiměřený zisk 6,50 Kč/km, stanovením ceny dopravního výkonu ve výši 30,80 Kč/km došlo k nezákonnému snížení vlastních nákladů dopravce na 24,30 Kč/km. Je tomu tak proto, že pokud se od ceny dopravního výkonu odečte upravený přiměřený zisk ve výši 6,50 Kč/km, výsledkem jsou právě takto nezákonně snížené náklady dopravce. I kdyby tedy bylo možné snížit přiměřený zisk vypočtený dopravcem (i když i to stěžovatel odmítá), měl být nárok uznán alespoň do části, která se týká takto nezákonně snížených nákladů dopravce. V opačném případě by stěžovatel dopravní obslužnost sám dotoval.

[14] Za nerozhodnou považuje stěžovatel skutečnost, že v letech 2004 a 2005 vrátil osobě zúčastněné na řízení I) rozdíl mezi uhrazenými zálohami a nezákonným způsobem vypočítanou prokazatelnou ztrátou. V opačném případě by bylo třeba též zohlednit, že osoba zúčastněná na řízení I) hradila v období výpovědní doby stěžovateli prokazatelnou ztrátu ve správné výši na základě ekonomicky oprávněných nákladů dopravce a stěžovatelem vypočteného přiměřeného zisku.

[15] Nesprávným právním posouzením je také závěr o promlčení nároku ve vztahu k oblasti Děčín. Z obsahu žaloby podané dne 26. 7. 2006 u Obvodního soudu pro Prahu 2 je zjevné, že byl uplatněn nárok v celkové výši 274.895.589,32 Kč, z čehož nedoplatek prokazatelné ztráty za období 2003 – 2005 činil 227.841.532 Kč. Z vyjádření ze dne 13. 4.

2010 je rovněž zřejmé, že celková výše nároku nebyla nijak měněna a byly pouze doloženy podklady vztahující se k oblasti Děčín. Nárok ve vztahu k oblasti Děčín tudíž nemohl být promlčen.

III.
Vyjádření účastníků řízení a replika stěžovatele

[16] Žalovaný se ke kasační stížnosti vyjádřil přípisem ze dne 2. 10. 2015, v němž však pouze vyslovil souhlas s napadeným rozsudkem a v podrobnostech odkázal na jeho odůvodnění a odůvodnění napadeného rozhodnutí. Nejvyšší správní soud tudíž toto vyjádření stěžovateli nezasílal.

[17] Osoba zúčastněná na řízení II) nesouhlasí s výkladem stěžovatele ohledně uhrazení ztráty vzniklé zajišťováním dopravní obslužnosti na základě smluv o závazku veřejné služby v plné výši dle nařízení 1191/69. Cituje přitom závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2013, č. j. 1 As 19/2013 – 130, stran povahy smlouvy o závazku veřejné služby dle zákona o silniční dopravě. Při uzavírání smluv byla dodržena relevantní ustanovení zákona o silniční dopravě a přílohu smluv a dodatků tvořil předběžný odhad prokazatelné ztráty vypracovaný stěžovatelem, který osoba zúčastněná na řízení I) respektovala. S ohledem na § 19b odst. 3 zákona o silniční dopravě kraj hradí prokazatelnou ztrátu ve výši doložené dopravcem, ale horní hranici tvoří vždy výše předběžného odhadu. Městský soud rovněž správně posoudil promlčení nároku pro oblast Děčín.

[18] Osoba zúčastněná na řízení I) uvedla, že smlouvy o závazku veřejné služby obsahují předběžné odborné odhady prokazatelné ztráty v přílohách, které tvoří jejich nedílnou součást. Stěžovatel na ně dobrovolně přistoupil (srov. čl. X odst. 7 příslušných smluv) a v rámci své podnikatelské činnosti je po celou dobu jejich trvání bez výhrad plnil. Mezi stranami není sporné (a ani v kasační stížnosti to stěžovatel nepopírá – srov. bod 40), že osoba zúčastněná na řízení I) stěžovateli jím vyúčtovanou prokazatelnou ztrátu vždy uhradila řádně a včas, a to v mezích stanovených zmíněnými předběžnými odbornými odhady.

[19] V roce 2006 se stěžovatel začal spekulativně domáhat dodatečného finančního plnění ve výši podstatně překračující sjednanou a v té době již řádně uhrazenou smluvní cenu plnění, resp. maximální výši prokazatelné ztráty stanovenou v předběžných odborných odhadech. Tyto své neexistující nároky opíral o jím účelově vytvořené listiny, jimiž se pokoušel dodatečně, s odstupem několika let a na základě vymyšlených údajů „přepočítat“ předběžné odborné odhady ke svému prospěchu. Tyto listiny následně v roce 2010 na základě smyšlených a neprokázaných údajů opětovně přepracoval a v řízení je vydával za rozhodující podklady pro určení výše ztráty. Tyto stěžovatelem předložené listiny však nejsou autentické, nejsou součástí smluv, a nelze tak z nich po právu vyvozovat žádné nároky.

[20] Ustanovení § 19b odst. 3 zákona o silniční dopravě stanovilo, že *povinnou součástí smlouvy o závazku veřejné služby je dopravcem předložený předběžný odborný odhad*

prokazatelné ztráty za celé období, na které se závazek veřejné služby uzavírá. Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy a spojů [pozn. ve znění platném od 1. 5. 2004 „Kraj"] uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši tohoto předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady. Předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty tedy stanovil maximální přípustnou výši úhrady prokazatelné ztráty, kterou mohl kraj dopravci za vymezené období uhradit. Smyslem institutu prokazatelné ztráty totiž není hradit dopravci veškeré ztráty z jeho podnikání, ale pouze takovou ztrátu, kterou dopravce v rámci své odborné úvahy předem vyčíslí a na které se smluvní strany dohodnou. Nyní uplatňovaný nárok je v rozporu s citovaným zněním zákona a s příslušnými ustanoveními smluv a je tudíž neoprávněný. Stejný závěr vyplývá z prejudikatury vztahující se k obdobným případům (zejm. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2013, č. j. 1 As 19/2013 – 130, a ze dne 18. 4. 2012, č. j. 1 As 26/2012 – 53).

[21] Stěžovatel v žádném případě neplnil závazek veřejné služby ve smyslu čl. 2 nařízení 1191/69. Uzavřené smlouvy měly z právního hlediska povahu tzv. smlouvy o veřejných službách (public service contract) ve smyslu čl. 14 nařízení 1191/69. Stěžovateli tedy závazek veřejné služby nebyl vrchnostensky uložen. Ve smlouvách byla v souladu s čl. 14 nařízení 1191/69 zároveň stanovena závazná cena služeb, která se odvíjela od předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty ve smyslu § 19 zákona o silniční dopravě, připojeného coby příloha a obsahujícího nepřekročitelný strop pro kompenzaci prokazatelné ztráty.

[22] Závěry napadeného rozhodnutí jsou v souladu s konstantní judikaturou Nejvyššího správního soudu a platnými právními předpisy, dle nichž je třeba důsledně rozlišovat mezi vrchnostensky uloženými závazky a smluvně převzatými povinnostmi. Stanovisko generálního advokáta Cruz Villalóna se týká problematiky italského práva, která je pro zdejší řízení irelevantní. Navíc sám generální advokát v něm přiznává, že z jemu předložených podkladů nebyl schopen posoudit ani to, zda se v daném případě jednalo o smlouvu, anebo o správní koncesi (bod 36 stanoviska). Dané stanovisko nebylo v této části převzato do rozhodnutí Soudního dvora a nemá povahu pramene práva.

[23] Stěžovatel z předběžných odborných odhadů prokazatelné ztráty, jež jsou přílohou smluv, účelově odstraňuje vybrané části, které se mu nehodí, především tu část, v níž se strany dohodly na výši přiměřeného zisku, potažmo ceně dopravního výkonu, resp. stropu pro úhradu prokazatelné ztráty. Smluvní ujednání o upraveném přiměřeném zisku bylo v souladu s právními předpisy, neboť sjednaná výše zisku nepřevyšovala horní hranici stanovenou prováděcí vyhláškou, tedy 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla pro veřejnou linkovou osobní dopravu. Hrubě nepravdivé je tvrzení, že stěžovatel byl nucen provozovat veřejnou dopravu za podnákladové ceny. Ve skutečnosti brojí toliko proti tomu, že mu nebyl uhrazen zisk na samotné horní hranici připuštěné zákonem, ale pouze ve výši dohodnuté ve smlouvě. Na tuto výši však dobrovolně přistoupil, dohoda je pro strany závazná a nelze ji dodatečně měnit. Stěžovatelem původně provedené autentické vyúčtování prokazatelné ztráty za roky 2003 – 2005 odpovídalo předběžným odborným odhadům uvedeným ve smlouvách, a žalobce žádné nesprávnosti nenamítal.

[24] Městský soud správně posoudil i otázku promlčení údajného nároku ze smlouvy pro oblast Děčín. Stěžovatel návrhem u Obvodního soudu uplatnil nárok, který po

skutkové stránce vyvozoval pouze z výše uvedených smluv a nikoliv ze smlouvy pro oblast Děčín. Pro nárok týkající se oblasti Děčín tudíž nesplnil ve zmíněném podání povinnost vymezit rozhodné skutečnosti týkající se uplatňovaného nároku (srov. např. rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 21 Cdo 370/2002). V žádném případě nelze tento nárok vyvozovat pouze z žalované částky, rozhodující je skutkové a věcné vymezení nároku v návrhu, který smlouvu týkající se oblasti Děčín vůbec nezmiňoval a tento nárok tudíž nebyl v původním podání ze dne 26. 7. 2006 uplatněn.

[25] Stěžovatel podal k naposledy uvedenému vyjádření repliku. Zdůrazňuje, že není možné smluvně upravit výši předběžného odhadu prokazatelné ztráty. Pokud k takové modifikaci došlo, je nutné k předmětným ustanovením smluv nepřihlížet. Kraj má toliko kontrolní pravomoc, která mu umožňuje pouze zkoumat soulad předloženého předběžného odhadu prokazatelné ztráty s právními předpisy. Na podporu svých tvrzení cituje z rozhodnutí zvláštního senátu ze dne 1. 10. 2008, č. j. Konf 6/2008 – 66: *Stejně tak nevzbuzuje pochyby ani veřejnoprávní povaha zmíněného finančního plnění. Analogie mezi úhradou prokazatelné ztráty podle § 19b zákona o silniční dopravě a podle zákonů právě citovaných je více než zřejmá. Ve všech označených případech je úhrada prokazatelné ztráty kompenzací za plnění úkolů veřejného zájmu, kterou stanoví zákon a od níž nepřipouští žádné odchylky; možnost jakékoli smluvní změny je předem vyloučena. Ostatně i obecnější srovnání vztahů podle citovaných ustanovení, které jsou založeny rozhodnutím, se vztahem ze smlouvy o závazku veřejné služby podle § 19 zákona o silniční dopravě dává vyniknout jejich vzájemné podobnosti; smlouva tu není úkonem, k němuž by se kraj svobodně rozhodl, aniž by jej k tomu cokoli nutilo, nýbrž daleko spíše alternativou autoritativního aktu, který je v podobných případech tradičním a převažujícím způsobem regulace vztahů… Stejně omezený vyjednávací prostor stran nacházíme i ve vztahu k hlavní povinnosti kraje, jíž je platba dopravci za zajišťování dopravní obslužnosti. Strany smlouvy si nemohou volně sjednat výši částky, kterou bude kraj poskytovat dopravci, či její složky – naopak zákon o silniční dopravě ve svém § 19b upravuje povinnost kraje hradit dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou plněním závazků veřejné služby*.

[26] Osoba zúčastněná na řízení I) nehradila řádně stěžovateli prokazatelnou ztrátu do výše předběžných odborných odhadů, ale pouze do výše částek, které vycházely z nezákonné smluvní modifikace a byly označeny jako „cena dopravního výkonu“, popř. „celková ztráta“. Stěžovatel se domáhá pouze toho, aby orgány rozhodující v dané věci neaplikovaly ty části smluv, jež odporují kogentním ustanovením příslušných právních předpisů. Předmětná ustanovení a na ně navazující ustanovení smlouvy byla doplněna k požadavku osoby zúčastněné na řízení I), která požadovala doplnění obsahu smlouvy o údaje označené jako „upravený přiměřený zisk“, „cena dopravního výkonu dle výpočtu“, „cena dopravního výkonu dle dohody“ a další relevantními právními předpisy neupravené údaje. Možnost smluvní dohody na výši předběžného odhadu prokazatelné ztráty, či jeho části vylučuje i samotná povaha odborného odhadu. Nelze připustit názor, že odborný odhad je možno následně smluvně modifikovat, a to tím spíše, že důsledky nesprávnosti odborného odhadu by měly jít k tíži toliko dopravce.

[27] Skutečnost, že se u různých dopravců mohou lišit výpočty předběžného odhadu prokazatelné ztráty, nikterak nedopadá na správnost úvah stěžovatele. V dané věci byl jediným dopravcem, který předkládal osobě zúčastněné na řízení I) předběžné odborné

odhady prokazatelné ztráty, právě stěžovatel a spekulace, že jiní dopravci by spočetli jiné odhady prokazatelné ztráty, je v ohledu posouzení nároků stěžovatele zcela irelevantní.

[28] Ani odkaz na citaci z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 4. 2012, č. j. 1 As 26/2012 – 53, není případný. V tomto rozsudku Nejvyšší správní soud uvádí, že předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty má, jako součást smlouvy o závazku veřejné služby specifickou smluvní povahu, která údajně nevylučuje (a dokonce připouští), aby kraj předem deklaroval podmínky, za nichž je připraven uzavřít smlouvu o závazku veřejné služby, a to včetně pro něj akceptovatelné výše předběžného odhadu prokazatelné ztráty. K tomuto předně stěžovatel uvádí, že tento názor je v příkrém rozporu s právními závěry, z nichž vychází shora uvedené usnesení zvláštního senátu vydané v průběhu řízení v nyní posuzované věci, které je podle § 5 odst. 5 zákona č. 131/2002 Sb. závazné pro strany kompetenčního sporu, účastníky řízení, v němž spor vznikl, pro správní orgány [§ 4 odst. 1 písm. a) s. ř. s.] i soudy. Současně byl předmětný závěr učiněn Nejvyšším správním soudem za zásadně odlišných skutkových podmínek, když vycházel z nutnosti umožnit kraji nastavení rovných podmínek v hospodářské soutěži dopravců účastnících se výběrového řízení na zajištění dopravní obslužnosti. Skutková situace stěžovatele se zásadně lišila v tom, že nyní posuzované smlouvy nebyly uzavírány v rámci výběrových řízení a požadavek nastavení rovných podmínek pro případné uchazeče ve výběrovém řízení zde zjevně absentoval. Názor Nejvyššího správního soudu se týkal stanovení toliko součásti předběžného odborného odhadu v podobě jednotné výše odhadovaných tržeb z provozované dopravy pro všechny uchazeče o danou veřejnou zakázku. V daném případě šlo tedy o nastavení podmínek výběrového řízení, nikoli o možnost smluvní modifikace dopravcem vypočteného a předloženého předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty. Citované závěry Nejvyššího správního soudu jsou nadto ve zjevném a příkrém rozporu s příslušnou právní úpravou.

[29] Stěžovatel polemizuje s tvrzením osoby zúčastněné na řízení I), že mu byly v rámci úhrady prokazatelné ztráty uhrazeny náklady vynaložené na zajištění dopravní obslužnosti. Dle stěžovatele je zjevné, že nezákonná smluvní modifikace dopadla nikoliv na výši přiměřeného zisku, ale na výši odhadovaných prokazatelných nákladů. I pokud by bylo možné přistoupit na úpravu přiměřeného zisku, stále byl návrh důvodný co do části týkající se úhrady vynaložených nákladů.

[30] Závěrem stěžovatel uvádí, že osobou zúčastněnou na řízení I) poukazovaná bezrizikovost jeho činnosti je úzce spjata se samotnou povahou poskytované veřejné služby, neboť ze své podstaty tímto vztahem pouze stát (kraj) na fyzickou či právnickou osobu přenáší tu část zákonných povinností, kterou by jinak musel plnit sám (například tím, že sám bude dopravní obslužnost zajišťovat prostřednictvím například státního, či komunálního podniku). Obava, že by stěžovatel mohl požadovat úhradu prokazatelné ztráty v neohraničené výši je zcela lichá, neboť výše úhrady prokazatelné ztráty je upravena kogentními právními předpisy a kraj disponuje odpovídajícími kontrolními pravomocemi.

IV.
Posouzení kasační stížnosti

[31] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že kasační stížnost byla podána včas, osobou oprávněnou, proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost ve smyslu § 102 s. ř. s. přípustná. Poté Nejvyšší správní soud přezkoumal důvodnost kasační stížnosti v souladu s ustanovením § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů. Neshledal přitom vady podle § 109 odst. 4 s. ř. s., k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti.

[32] Po přezkoumání kasační stížnosti dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost **není** důvodná.

[33] Jak vyplývá z obsahu kasační stížnosti, namítá stěžovatel zejména nesprávné posouzení právní otázky ve smyslu § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s. Jeho argumentaci lze přitom při určité míře zjednodušení shrnout následovně:

- v předmětném období stěžovatel zajišťoval dopravní obslužnost na základě závazku veřejné služby ve smyslu čl. 2 nařízení 1191/69, a tudíž mu měla být poskytnuta kompenzace ve výši stanovené tímto nařízením, resp. ve výši stanovené vnitrostátními předpisy tam, kde nejsou s nařízením v rozporu;

- i kdyby se na posuzovaný případ neaplikovalo nařízení 1191/69 v části týkající se závazku veřejné služby, zákon o silniční dopravě spolu s prováděcími předpisy stanovil kogentně způsob výpočtu prokazatelné ztráty, na jejíž úhradu má dopravce právo bez ohledu na smluvní ujednání. Touto částkou jsou „úplné vlastní náklady“ a „přiměřený zisk“, jejichž výpočet je uveden v předběžných odhadech prokazatelné ztráty. Pokud je tedy v předběžném odhadu prokazatelné ztráty operováno s veličinou „upravený přiměřený zisk“, nelze k ní přihlížet;

- i kdyby bylo možné přistoupit na modifikaci přiměřeného zisku, údaj označený v předběžném odhadu prokazatelné ztráty jako „prokazatelná ztráta“ byl vypočten na základě údaje „cena dopravního výkonu“, který je nižší než součet úplných vlastních nákladů a upraveného přiměřeného zisku. Z toho stěžovatel dovozuje, že mu nebyly uhrazeny v plné výši ani úplné vlastní náklady.

[34] Nejprve je tedy nutné zabývat se otázkou aplikovatelnosti nařízení 1191/69 a tím, zda mělo zajišťování dopravní obslužnosti ze strany stěžovatele povahu závazku veřejné služby dle tohoto nařízení. Stěžovatel sám přitom na str. 3 kasační stížnosti uvádí, že je mu známa rozhodovací praxe soudů zastávající dlouhodobě názor, že veřejnoprávní smlouva o závazku veřejné služby dle zákona o silniční dopravě není závazkem veřejné služby ve smyslu čl. 2 nařízení 1191/69, jelikož se nejedná o závazek uložený jednostranným rozhodnutím příslušného orgánu členského státu.

[35] Nejvyšší správní soud k věci v již zmíněném rozsudku ze dne 18. 7. 2013, č. j. 1 As 19/2013 – 130, uvedl, že *Nařízení č. 1191/69, jak už z jeho názvu vyplývá, reguluje pouze výseč vztahů vznikajících v dopravě, a to konkrétně vztahy vyplývající z tzv. veřejné služby. Nelze mít přitom pochybnosti o tom, že dopravní obslužnost určitého území není zajišťována výlučně prostřednictvím veřejné služby, ale i dopravci poskytujícími dopravní*

služby mimo veřejnou službu (na čistě komerční bázi, jak vyplývá z čl. 14 odst. 4 nařízení č. 1191/69). Citované nařízení rozeznává dva nástroje, jimiž je veřejná služba v dopravě zajišťována. Zaprvé jde o „smlouvu na veřejné služby", jako dvoustranný úkon mezi orgánem členského státu a příslušným dopravním podnikem (čl. 1 odst. 4 a čl. 14). Zadruhé se jedná o „závazek veřejné služby", který je dopravnímu podniku uložen rozhodnutím orgánu členského státu (čl. 1 odst. 5 a oddíl II až IV). Tyto nástroje přitom nelze směšovat (srov. rozsudek Tribunálu ze dne 16. března 2004 ve věci T-157/04 Danske, Recueil, s. II-00917). Silniční zákon v rozhodném znění reguloval zjevně širší oblast vztahů než nařízení č. 1191/69, avšak v § 19 – 19c se výslovně zabýval otázkou veřejné služby v dopravě (v současné době je celá tato problematika ze silničního zákona vyňata a zpracována v samostatném zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů). Silniční zákon přitom upravoval pouze jeden nástroj zajištění veřejné služby v dopravě, a to „smlouvu o závazku veřejné služby" jako dvoustranný právní úkon mezi dopravcem a krajem. Ačkoliv název této smlouvy nasvědčuje smísení obou nástrojů uvedených v nařízení č. 1191/69, obsahově jí bezpochyby odpovídá pouze „smlouva na veřejné služby"... „Smlouva o závazku veřejné služby", jak ji poněkud nešťastně nazývá zákon o silniční dopravě, je smlouvou na veřejné služby (public service contract) ve smyslu článku 14, nikoli závazkem veřejné služby (public service obligation) ve smyslu článku 2, vznikajícím na základě jednostranného uložení povinností ze strany veřejné moci. Nástroj spočívající v jednostranném uložení závazku veřejné služby rozhodnutím dopravního nebo jiného úřadu tedy silniční zákon v rozhodné době neobsahoval. K jednostrannému uložení závazku veřejné služby tak mohlo dojít pouze na základě nařízení č. 1191/69, a to autoritativním rozhodnutím orgánu členského státu. K obdobným závěrům dospěl Nejvyšší správní soud naposledy i v rozsudku ze dne 2. 12. 2015, č. j. 1 As 97/2015 – 164, a ani nyní není důvodu se od něj odchylovat.

[36] Opačný závěr nelze dovodit ani ze stěžovatelem citovaného Stanoviska generálního advokáta Pedra Cruz Villalóna a navazujícího rozsudku Soudního dvora ze dne 3. 4. 2014, ve spojených věcech C-516/12 až C-518/12, *Compagnia Trasporti Pubblici SpA proti Regione Campania a Provincia di Napoli*. V tomto případě poskytovala společnost Compagnia Trasporti Pubblici SpA veřejnou službu místní veřejné dopravy dle italských právních předpisů a předložená otázka se týkala toho, za jakých okolností je nutné, aby byla před podáním žádosti o vyrovnání za hospodářské nevýhody způsobené plněním závazku veřejné služby podána žádost o částečné nebo úplné zrušení daného závazku. Generální advokát ve svém stanovisku výslovně uvádí, že *vyřešení předložené otázky závisí zejména na okolnosti, zda má být sporný právní vztah kvalifikován jako smlouva na službu nebo jako závazek veřejné služby, přičemž toto rozhodnutí náleží předkládajícímu soudu* (srov. bod 56). Rovněž samotný Soudní dvůr dospěl k závěru, že *podle údajů poskytnutých účastníky řízení na jednání přitom služby místní veřejné dopravy dotčené ve sporech v původním řízení poskytované společností CTP mohou mít svůj základ buď v závazku veřejné služby ve smyslu čl. 2 odst. 1 nařízení č. 1191/69, nebo ve smlouvě na veřejné služby ve smyslu čl. 14 odst. 1 tohoto nařízení* (srov. bod 22). Bližší skutkovou ani právní argumentaci týkající se kvalifikace vztahu jako závazku veřejné služby nebo smlouvy na veřejné služby dle nařízení 1191/69 však uvedené stanovisko generálního advokáta ani navazující rozsudek ve věci neobsahují.

[37] Stěžovatel dále argumentuje tím, že není rozhodující právní důvod vzniku závazku, ale je vždy třeba posuzovat obsah závazku, jímž je závazek provozu, přepravy a tarifu. Nejvyšší správní soud musí konstatovat, že obsah závazku, tedy vzájemná práva a

povinnosti se v tomto ohledu u závazku veřejné služby a smlouvy na veřejné služby zásadně neliší. Dopravní podnik je v obou případech zavázán poskytovat služby dopravní obslužnosti, za což mu náleží finanční protiplnění. Dělícím kritériem je pouze způsob, jakým vztah vzniká, tj. do jaké míry je výsledkem autoritativního rozhodnutí orgánu členského státu nebo autonomie stran příslušné veřejnoprávní smlouvy. Od toho se odvíjí také způsob stanovení úhrady, v případě smlouvy na veřejné služby je nutné přihlédnout ke znění smlouvy, se závazkem veřejné služby je spojeno vyrovnání za způsobenou hospodářskou nevýhodu dle nařízení 1191/69 (obdobné úvahy obecně vyplývají i z již citovaného bodu 56 Stanoviska generálního advokáta Pedra Cruz Villalóna).

[38] Touto optikou je nutné nahlížet též na zmiňovaný čl. 2 odst. 1 nařízení 1191/69. Dle něj se závazky veřejné služby rozumí *závazky, které by daný dopravní podnik na základě svých vlastních obchodních zájmů nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek*. Za tyto závazky náleží dopravnímu podniku kompenzace dle příslušných článků a přílohy nařízení. Již ze samotné definice vyplývá, že takto vymezený závazek veřejné služby by dopravce dobrovolně nepřevzal a o jeho uložení vždy alespoň do jisté míry rozhoduje jednostranně orgán členského státu. Pokud tedy stěžovatel uzavřel příslušnou smlouvu dobrovolně a nebyl k jejímu uzavření nucen (ať již právními předpisy nebo správním rozhodnutím), je pojmově vyloučeno, aby se jednalo o závazek veřejné služby dle čl. 2 nařízení 1191/69.

[39] Okrajově lze zmínit, že se v oblasti zajištění dopravní obslužnosti prosazuje ústup od stanovení povinností jednostranným rozhodnutím a naopak příklon k jejímu zajištění na smluvním základě. Nařízení 1191/69 bylo s účinností od 2. 12. 2009 zrušeno a nahrazeno Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Nové nařízení akcentuje uzavírání smluv o veřejných službách na základě transparentního a spravedlivého výběrového řízení. Z preambule dále vyplývá, že aby mohly členské státy organizovat veřejné služby v přepravě cestujících způsobem nejlépe odpovídajícím potřebám veřejnosti, musí mít všechny příslušné orgány možnost volně vybrat provozovatele veřejných služeb, za podmínek stanovených tímto nařízením. K zajištění uplatňování zásady transparentnosti, zásady rovného zacházení s konkurenčními provozovateli a zásady proporcionality při poskytování kompenzací je třeba ve smlouvě o veřejných službách mezi příslušným orgánem a vybraným provozovatelem veřejných služeb vymezit povahu závazků veřejné služby a dohodnutou odměnu, která nesmí překročit částku určenou výpočtem dle tohoto nařízení. Forma nebo označení této smlouvy se mohou lišit podle právních systémů členských států.

[40] Pokud stěžovatel na podporu své argumentace cituje z důvodové zprávy k zákonu o silniční dopravě, jedná se o závěry, které se vztahují ke znění zákona účinnému do 31. 3. 1998. Dle § 19 odst. 1 zákona o silniční dopravě v tomto znění se závazky veřejné služby rozuměly *závazky v linkové osobní dopravě, které je dopravce ve veřejné linkové dopravě povinen přijmout*. Citované části důvodové zprávy lze tedy vztáhnout na závazky, které byl dopravce povinen přijmout a u nichž byla jakákoliv smluvní autonomie vyloučena. Argumenty vznesené stěžovatelem v tomto řízení tudíž nemohou vést k tomu, aby se Nejvyšší správní soud odchýlil od dlouhodobě zastávaného názoru, že smlouva o závazku

veřejné služby dle zákona o silniční dopravě představuje smlouvu na veřejné služby dle čl. 14 nařízení 1191/69.

[41] Podle čl. 14 odst. 1 a 2 nařízení 1191/69 platilo, že *„Smlouvou na veřejné služby" se rozumí smlouva uzavřená mezi příslušnými orgány členského státu a dopravním podnikem za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb pro veřejnost. Smlouva na veřejné služby může zahrnovat zejména dopravní služby splňující stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality; doplňkové dopravní služby; dopravní služby za zvláštní přepravní sazby a podle zvláštních přepravních podmínek, zejména pro určité kategorie cestujících nebo určité spoje; úpravu služeb podle skutečných požadavků.*

Smlouva na veřejné služby zahrnuje mimo jiné toto:

a) povahu poskytované služby, zejména normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality,
b) cenu služeb zahrnutých smlouvou, které se buď připojí k tarifním výnosům, nebo zahrnuje příjmy a podrobnosti finančních vztahů mezi oběma stranami;
c) pravidla o dodatcích a změnách smlouvy, zejména s ohledem na nepředvídatelné změny;
d) dobu platnosti smlouvy;
e) *smluvní pokuty pro případ nedodržení smlouvy.*

[42] Podle § 19 odst. 1 zákona o silniční dopravě, ve znění do 30. 4. 2004, platilo, že *závazkem veřejné služby v silniční dopravě pro cizí potřeby (dále jen „závazek veřejné služby") se rozumí závazek, který dopravce přijal ve veřejném zájmu a který by jinak pro jeho ekonomickou nevýhodnost nepřijal nebo by jej přijal pouze zčásti. Závazek veřejné služby sjednává s dopravcem stát a hradí dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou jeho plněním*. Podle stejného ustanovení, ve znění od 1. 5. 2004, platilo, že *závazek poskytovat veřejné služby ve veřejné linkové dopravě vzniká na základě písemné smlouvy, kterou s dopravcem uzavírá kraj*.

[43] Podle § 19b odst. 1 zákona o silniční dopravě, ve znění do 30. 4. 2004, platilo, že *prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci v důsledku zajišťování dopravní obslužnosti plněním závazků veřejné služby jsou povinny nahradit:*

a) dopravní úřad z rozpočtu kraje, jedná-li se o zajišťování základní dopravní obslužnosti veřejnou vnitrostátní linkovou dopravou nebo linkami veřejné městské linkové dopravy, které zabezpečují dopravu v rámci závazku veřejné služby mimo území města,
b) Ministerstvo dopravy a spojů, jedná-li se o zajišťování základní dopravní obslužnosti mezinárodní veřejnou linkovou dopravou.

[44] Podle odst. 2 téhož ustanovení *povinnou součástí smlouvy o závazku veřejné služby je dopravcem předložený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které se závazek veřejné služby uzavírá. Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy a spojů uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši tohoto předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady*.

[45] Podle odst. 5 téhož ustanovení *vymezení prokazatelné ztráty, způsob výpočtu předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty, způsob výpočtu prokazatelné ztráty, pravidla na přidělování finančních prostředků z příslušných rozpočtů, doklady, kterými musí*

být výpočty prokazatelné ztráty doloženy, a způsob výkonu státního odborného dozoru nad financováním dopravní obslužnosti stanoví prováděcí předpis.

[46] Podle § 19b odst. 1 zákona o silniční dopravě, ve znění od 1. 5. 2004, platilo, že *prokazatelnou ztrátu ve veřejné linkové dopravě tvoří rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazků veřejné služby*.

[47] Podle odst. 2 téhož ustanovení platilo, že *prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby hradí kraj ze svého rozpočtu, jedná-li se o zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou vnitrostátní linkovou dopravou nebo linkami veřejné městské linkové dopravy, které zabezpečují dopravu v rámci závazku veřejné služby mimo území města*.

[48] Podle odst. 3 téhož ustanovení *povinnou součástí smlouvy o závazku veřejné služby je dopravcem předložený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které se závazek veřejné služby uzavírá. Kraj uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši tohoto předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady*.

[49] Konečně podle odst. 6 tohoto ustanovení *vymezení prokazatelné ztráty, způsob výpočtu předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty, způsob výpočtu prokazatelné ztráty, pravidla na přidělování finančních prostředků z rozpočtu kraje, doklady, kterými musí být výpočty prokazatelné ztráty doloženy, a způsob výkonu státního odborného dozoru nad financováním dopravní obslužnosti stanoví prováděcí předpis*.

[50] Prováděcím právním předpisem byla do 20. 9. 2004 prováděcí vyhláška a od 21. 9. 2004 prováděcí nařízení. Podle § 1 prováděcí vyhlášky *prokazatelnou ztrátu ve veřejné linkové osobní dopravě (dále jen „prokazatelná ztráta“) tvoří rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů a upraveného přiměřeného zisku a mezi dosaženými tržbami a výnosy*.

[51] Dle § 2 odst. 1 prováděcí vyhlášky je přiměřeným ziskem *částka, která po zdanění a po minimálním přídělu do povinných fondů nepřekračuje 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla pro veřejnou linkovou osobní dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním závazku veřejné služby, snížená o částku celkových skutečných účetních odpisů těchto autobusů*.

[52] Dle § 4 odst. 1 prováděcí vyhlášky *dopravce si prokazatelnou ztrátu za předchozí období sám vypočte a výpočet prokazatelné ztráty doloží příslušnému dopravnímu úřadu propočtem a dokladem „Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti“*. Podle § 5 odst. 1 prováděcí vyhlášky *výpočet předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty předkládaného dopravcem provede dopravce sám podle vlastních výsledků z provozování veřejné linkové osobní dopravy v předchozím kalendářním roce*.

[53] Podle § 3 odst. 1 prováděcího nařízení se přiměřeným ziskem rozumí *částka, která se vypočte jako součet částky, která po zdanění a po minimálním přídělu do povinných fondů nepřekračuje 1/8 ceny autobusů (odstavec 4) používaných zpravidla pro veřejnou linkovou dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním závazku veřejné služby (dále jen „veřejná linková doprava“), a částky, která nepřekračuje podíl ceny investic souvisejících s provozováním*

veřejné linkové dopravy odpovídající době životnosti dle zvláštního zákona, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad. Tento součet se sníží o částku celkových účetních odpisů autobusů používaných ve veřejné linkové dopravě, o částku celkových účetních odpisů investic souvisejících s provozováním veřejné linkové dopravy a o částku přiznané dotace ze státního rozpočtu na nákup nově vyrobených autobusů a dotace z rozpočtů krajů nebo rozpočtů obcí na nákup nově vyrobených autobusů. I za účinnosti prováděcího nařízení platilo, že dopravce sám předkládá výpočet předběžného odhadu prokazatelné ztráty na následující období a výpočet prokazatelné ztráty za předchozí období.

[54] Výše uvedené lze shrnout tak, že smlouva na veřejné služby musí dle nařízení 1191/69 mimo jiné obsahovat cenu služeb zahrnutých smlouvou, která se buď připojí k tarifním výnosům, nebo zahrnuje příjmy a podrobnosti finančních vztahů mezi oběma stranami. Tomu korespondují příslušná ustanovení zákona o silniční dopravě, podle nichž závazek veřejné služby vzniká na základě písemné smlouvy mezi dopravcem a příslušným orgánem státu, resp. místní samosprávy. Dopravci vzniká na základě smlouvy právo na úhradu prokazatelné ztráty, která je po odečtení tržeb a výnosů tvořena ekonomicky oprávněnými náklady a přiměřeným ziskem. Přiměřený zisk nesmí po zdanění a po minimálním přídělu do povinných fondů překročit 1/8 ceny autobusů oznámenou Ministerstvem dopravy ve Věstníku dopravy pro jednotlivé typy autobusů, a poté se ještě sníží o odpisy a přiznané dotace. Přiměřený zisk vypočte dopravce v předběžném odhadu prokazatelné ztráty, který je povinnou součástí smlouvy. Předběžný odhad prokazatelné ztráty zároveň tvoří horní hranici úhrady ze strany kraje. Nad tuto částku lze dopravci uhradit již jen nepředvídatelné prokazatelné náklady. Skutečnou prokazatelnou ztrátu po skončení příslušného období opět vypočte a doloží dopravce.

[55] V posuzovaném případě byla úhrada prokazatelné ztráty upravena v čl. V. příslušných smluv a dodatků. Předběžný odhad prokazatelné ztráty byl ve smluvní dokumentaci označen jako „Celková výše prokazatelné ztráty z provozování základní dopravní obslužnosti“ a byl stanoven v konkrétní dohodnuté výši s dodatkem, že výše ztráty bude závislá na skutečně ujetých kilometrech dle schválených jízdních řádů. Totožná částka byla uvedena také v přílohách č. 4/2 smluv a dodatků v bodě 4) jako konečný výpočet v rubrice označené „Prokazatelná ztráta“. Tyto přílohy jsou označeny jako „Výpočet předběžného odhadu prokazatelné ztráty dopravce“ a byly v souladu se zákonem vypracovány a předloženy stěžovatelem. Mezi stranami není sporu ani o tom, že stěžovatel každoročně dokládal skutečnou prokazatelnou ztrátu, kterou vždy vypočítal na základě údajů v přílohách č. 4/2 a obě strany veřejnoprávní smlouvy se vyrovnaly ve shodě s doloženým výpočtem.

[56] Ve výpočtu předběžného odhadu prokazatelné ztráty dopravce (příloha č. 4/2) byly vždy vypočteny úplné vlastní náklady na 1 km, přiměřený zisk na 1 km vypočítaný dle vzorce pro výpočet jeho maximální přípustné výše a upravený přiměřený zisk na 1 km za předpokladu, že každý z autobusů ujede v daném roce 55 000 km. Dále zde byla uvedena cena dopravního výkonu dle dohody na 1 km, která byla za všechna období vyšší než úplné vlastní náklady na 1 km (přičemž zisk stěžovatele na 1 km se v jednotlivých letech pohyboval v rozmezí cca 1 - 3 Kč). Pro výpočet vlastní předběžné výše prokazatelné ztráty

(tedy výsledné hodnoty limitující výši úhrady) stěžovatel použil takto dohodnutou cenu dopravního výkonu.

[57] Stěžovatel má v nynějším řízení za to, že jím vypočtený a doložený předběžný odhad prokazatelné ztráty [příloha č. 4/2, zejména bod 4)], který byl součástí smluv a byl ve shodě s čl. V. smluv a dodatků, a podle něhož vždy po skončení příslušného období dokládal skutečnou prokazatelnou ztrátu, ve skutečnosti není předběžným odhadem prokazatelné ztráty v souladu s příslušnými právními předpisy a nemělo by se k němu přihlížet. Nejvyšší správní soud má uvedený názor za neudržitelný a plně se ztotožňuje s odůvodněním napadeného rozhodnutí a napadeného rozsudku.

[58] Právní předpisy sice závazně stanovují obsah smlouvy o závazku veřejné služby a mechanismus výpočtu prokazatelné ztráty, jak správně uvádí i stěžovatel. Nejedná se ovšem o stanovení fixních částek, ale toliko o způsob výpočtu. U jednotlivých dopravců se tak mohou lišit nejen vlastní náklady na 1 km (např. v důsledku odlišné skladby vozového parku, odlišných režijních nákladů nebo úrokových nákladů), ale též dohodnutý přiměřený zisk, u nějž právní předpisy navíc stanoví pouze jeho maximální výši, která nesmí překročit 1/8 ceny autobusů. Účelem uvedených ustanovení není garantovat kogentním způsobem dopravci, který uzavře smlouvu o závazku veřejné služby, přiměřený zisk ve stanovené výši bez ohledu na smluvní cenu, za kterou se rozhodl závazek veřejné služby přijmout. Účelem je naopak regulovat maximální výši kompenzace, kterou je možné státem nebo ze státních prostředků poskytnout podnikům, které mají plnit úkoly veřejné služby tak, aby nedocházelo k plýtvání veřejnými prostředky, ale zejména, aby tyto poskytnuté prostředky nepředstavovaly zvýhodnění dotčeného dopravního podniku, a tedy nedovolenou státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Jedním z požadavků, který musí poskytnuté kompenzace splňovat, aby se nejednalo o nedovolenou veřejnou podporu, je totiž požadavek, aby parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, byly stanoveny předem, objektivním a transparentním způsobem [srov. Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00). Potřeba stanovit parametry kompenzací předem neznamená, že kompenzace musí být vypočtena na základě určitého vzorce. Jde spíše o to, aby bylo od začátku zřejmé, jakým způsobem se má kompenzace stanovit (srov. též rozhodnutí Komise ze dne 25. 6. 2014 o státní podpoře SA.20350 – (C 17/2008) (ex NN 1/2006) poskytnuté Českou republikou několika provozovatelům regionální autobusové dopravy v Ústeckém kraji]. V naposledy uvedeném rozhodnutí (které je stěžovateli známo, neboť v řízení aktivně vystupoval) pak Komise při hodnocení české právní úpravy dospěla ke stejnému závěru jako žalovaný i městský soud, totiž že v souladu s ustanoveními § 19b odst. 3 zákona o silniční dopravě představuje odborný odhad prokazatelné ztráty předem stanovenou maximální výši kompenzace, kterou příslušný orgán nesmí při hrazení skutečné ztráty překročit (a nutno dodat, že Komise hodnotila i kompenzace vyplacené stěžovateli v roce 2005). V případě, že by dopravce požadoval kompenzace za vyšší ztráty po plnění smlouvy, veřejné orgány nebudou moci tyto ztráty uhradit (bod 108.). Přitom smluvně stanovené průměrné ziskové rozpětí kolem 3,2 % z konečné ceny dopravního výkonu shledala Komise přiměřeným.

[59] Lze tedy konstatovat, že údaj pod bodem 4) „Prokazatelná ztráta“ v příloze č. 4/2 smluv a dodatků „Výpočet předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty dopravce“ představuje, navzdory přesvědčení stěžovatele, předběžný odhad prokazatelné ztráty dle § 19b zákona o silniční dopravě. Tato částka zároveň tvoří strop pro finanční úhradu skutečné prokazatelné ztráty bez ohledu na to, že právní předpisy v rozhodném období umožňovaly dohodnout přiměřený zisk vyšší. Pokud stěžovatel následně zpětně požaduje úhradu části prokazatelné ztráty nad rámec výše uvedeným způsobem stanoveného předběžného odhadu prokazatelné ztráty, nelze takový nárok považovat za oprávněný.

[60] K ostatním dílčím námitkám lze uvést následující. Není pravdou, že by stěžovatel v daném období dopravní obslužnost dotoval, cena dopravního výkonu v předběžném odhadu prokazatelné ztráty vždy převyšovala jeho úplné vlastní náklady. Skutečnost, že by úmyslem stran bylo zachovat stěžovateli maximální přiměřený zisk a naopak neuhradit část vlastních nákladů, je pouze nedoloženou spekulací. Je pravdou, že předběžný odhad prokazatelné ztráty předkládá dopravce a kraj jeho výši buď akceptuje, nebo odmítne. To ovšem zároveň nevylučuje, aby dal kraj během předchozích jednání najevo, jaká výše předběžného odhadu prokazatelné ztráty je pro něj přijatelná, a to i s ohledem na finanční prostředky vyčleněné na zajištění dopravní obslužnosti jeho území.

[61] Stěžovatel dále argumentuje rozhodnutím zvláštního senátu ze dne 1. 10. 2008, č. j. Konf 6/2008 – 66. Zvláštní senát se v tomto rozhodnutí zabýval otázkou, zda smlouva o závazku veřejné služby dle zákona o silniční dopravě je veřejnoprávní smlouvou dle správního řádu nebo zda jde o smlouvu soukromoprávní. Jak je uvedeno již výše, dospěl přitom k závěru, že se jedná o subordinační veřejnoprávní smlouvu. Vycházel přitom z toho, že povinností, která ze smlouvy plyne dopravci, je provozování linkové osobní dopravy za podmínek stanovených licencí a dle jízdních řádů schválených dopravním úřadem. Jak uvedl zvláštní senát dále, *stejně omezený vyjednávací prostor stran nacházíme i ve vztahu k hlavní povinnosti kraje, jíž je platba dopravci za zajišťování dopravní obslužnosti. Strany smlouvy si nemohou volně sjednat výši částky, kterou bude kraj poskytovat dopravci, či její složky – naopak zákon o silniční dopravě ve svém § 19b upravuje povinnost kraje hradit dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou plněním závazků veřejné služby. Prokazatelná ztráta je definována jako rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům na straně jedné, a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazků veřejné služby na straně druhé. Způsob výpočtu prokazatelné ztráty, včetně pravidel pro kalkulaci přiměřeného zisku, pak stanoví prováděcí předpis*. Dále upozorňuje na analogii s jinými případy, kdy na sebe finanční protiplnění za poskytnutou službu bere podobu prokazatelné ztráty či prokazatelných nákladů a dochází k závěru, že veřejnoprávní smlouva dle § 19b zákona o silniční dopravě není úkonem, k němuž by se kraj svobodně rozhodl, aniž by jej k tomu cokoli nutilo, nýbrž daleko spíše alternativou autoritativního aktu, který je v podobných případech tradičním a převažujícím způsobem regulace vztahů.

[62] Nejvyšší správní soud v již citovaném rozsudku ze dne 18. 7. 2013, č. j. 1 As 19/2013 - 130, interpretoval závěry zvláštního senátu tak, že *sjednávání smlouvy o závazku veřejné služby dle § 19 a následujících silničního zákona je svázáno poměrně přísnou regulací, což je jeden z důvodů, který zvláštní senát vedl k charakteristice této smlouvy jako veřejnoprávní. Jakkoliv se však ohledně obsahu této veřejnoprávní smlouvy nelze dohodnout*

zcela svobodně, v rámci daných zákonných kritérií (případně kritérií daných podzákonnými právními předpisy) to možné je. Nejvyšší správní soud poukazuje na skutečnost, že výpočet předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty, jak je popsán v § 2, 3 a 5 nařízení vlády č. 493/2004 Sb., obsahuje řadu proměnných, které se budou u jednotlivých dopravců v jednotlivých obdobích lišit.

[63] V posuzovaném případě došlo k výpočtu výše předběžného odhadu prokazatelné ztráty, která je dle zákona horní hranicí úhrady skutečné prokazatelné ztráty, v souladu se zákonem a v mezích kogentně stanovených prováděcími právními předpisy. Právní předpisy v daném období umožňovaly, aby stěžovatel předložil předběžný odhad prokazatelné ztráty ve vyšší částce, než která byla předložena a stranami odsouhlasena. V takovém případě mohl kraj návrh přijmout nebo odmítnout a hledat alternativního dopravce, případně uložit závazek veřejné služby jednostranným rozhodnutím dle přímo použitelného nařízení 1191/69. K tomu však v daném případě nedošlo, jelikož osoba zúčastněná na řízení I) předložený odborný odhad akceptovala a k uzavření veřejnoprávní smlouvy došlo. Uvedené posouzení věci není žádným způsobem v rozporu s citovaným rozhodnutím zvláštního senátu.

[64] Konečně, Smlouva ze dne 30. 12. 2003 pro oblast Děčín se vztahovala k vybraným spojům v dané oblasti a jejich provozování od 1. 1. 2004 do 31. 5. 2004. V původním návrhu ze dne 26. 7. 2006, který podal stěžovatel u Obvodního soudu pro Prahu 2, smlouvu pro oblast Děčín nezmiňoval a žádné nároky z ní neodvozoval. Uvedenou smlouvu doložil žalovanému až podáním ze dne 13. 4. 2010. Stěžovatel namítá, že nárok z této smlouvy uplatnil už v původním podání, jelikož nárokovaná částka zůstala i po doložení nových podkladů stále stejná. Nejvyšší správní soud konstatuje, že stěžovatel od počátku nárokuje doplatek prokazatelné ztráty ve výši 227.841.532 Kč, nicméně dílčí údaje, ze kterých tuto částku dovozuje, se v podání ze dne 26. 7. 2006 a podání ze dne 13. 4. 2010 výrazně liší (srov. Souhrnné přehledy doložené stěžovatelem, které byly k podáním přiloženy a jsou založené ve správním spise). Z původně doložených podkladů nelze žádným způsobem zjistit, zda a jaká část nároku by se měla k oblasti Děčín vztahovat. Za těchto okolností je tedy závěr žalovaného i městského soudu o promlčení části nároku vztahující se k oblasti Děčín správný. Nadto lze dodat, že v napadeném rozhodnutí (str. 52, kap. VI. 3. 4) žalovaný poukázal na to, že stěžovatelem vyčíslená prokazatelná ztráta dle této smlouvy ve výši 1.894.257,77Kč byla rovněž v plné výši Ústeckým krajem uhrazena.

V.
Závěr a náklady řízení

[65] Ze všech výše uvedených důvodů vyplývá, že napadený rozsudek není nezákonný z důvodů namítaných v kasační stížnosti. Proto Nejvyšší správní soud kasační stížnost jako nedůvodnou zamítl podle § 110 odst. 1 s. ř. s.

[66] O náhradě nákladů řízení rozhodl Nejvyšší správní soud v souladu s ustanovením § 60 odst. 1 a 5 s. ř. s. ve spojení s ustanovením § 120 s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch, a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení; žalovanému pak v řízení o kasační stížnosti

žádné náklady nevznikly; osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení, neboť jim soudem v řízení nebyla uložena žádná povinnost a nejsou splněny ani podmínky pro přiznání náhrady nákladů řízení z důvodů hodných zvláštního zřetele (§ 60 odst. 5 s. ř. s.).

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně 13. července 2016

Mgr. Jana Brothánková
předsedkyně senátu