



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Tomáše Vajnara a soudkyň Mgr. Adély Kaftanové a JUDr. Hany Douskové v právní věci

žalobce: **ČD Cargo, a. s.**, IČ 28196679
sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7
zastoupený advokátem Mgr. Miloslavem Strnadem
sídlem Jugoslávská 620/29, 120 00 Praha 2

za účasti: **1. PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.**, IČ 47675977
sídlem Hornopolní 3314/38, 702 62 Ostrava
zastoupená advokátem Mgr. Tomášem Kravčíkem
sídlem Občanská 1115/16, Slezská Ostrava, 710 00 Ostrava

2. ARRIVA MORAVA a.s., IČ 25827405
sídlem Vítkovická 3133/5, 702 00 Ostrava

3. ARRIVA vlaky s.r.o., IČ 28955196
sídlem Radlická 3185/1c, 150 00 Praha 5

4. AŽD Praha s.r.o., IČ 48029483
sídlem Žirovnická 2/3146, 106 17 Praha 10

5. BF Logistics s.r.o., IČ 24706911
sídlem U Elektry 203/8, 198 00 Praha 9

- 6. CENTRAL RAILWAYS a.s.,** IČ 44907893
sídlem Krivá 21, 040 01, Košice, Slovenská republika
zastoupený obecným zmocněncem Bc. Janem Hruškou
bytem Horní Žďár 79, 377 01 Jindřichův Hradec
- 7. CityRail, a.s.,** IČ 24199010
sídlem Magistrů 202/16, 140 00 Praha 4
- 8. CZ Logistics, s.r.o.,** IČ 62957937
sídlem Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová
- 9. České dráhy, a.s.,** IČ 70994226
sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1,
- 10. DBV-ITL, s.r.o.,** IČ 25786768
sídlem Polepská 867, 280 02 Kolín
zastoupen advokátem Mgr. Josefem Kantůrkem
sídlem Politických vězňů 98, 280 02 Kolín
- 11. EDIKT a.s.,** IČ 25172328
sídlem Rudolfovska tř. 461/95, 370 01 České Budějovice
- 12. Elektrizace železnic Praha a.s.,** IČ 47115921
sídlem náměstí Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4
- 13. Elektrizácia železníc Kysak a.s.,** IČ 31693733
sídlem Rosinská cesta 1/8223, 010 08 Žilina, Slovenská republika
- 14. EP Cargo a.s.,** IČ 24721166
sídlem náměstí Hrdinů 1693/4a, Praha 4
- 15. EUROVIA CS, a.s.,** IČ 45274924
sídlem U Michelského lesa 1581/2, 140 00 Praha 4
- 16. Express Group, a.s.,** IČ 35 795 123
sídlem Plynárenská 7/B, 821 09 Bratislava, Slovenská republika
- 17. FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.,** IČ 25317628
sídlem Mlýnská 388/68, 602 00 Brno
- 18. GJW Praha spol. s r.o.,** IČ 41192869
sídlem Mezitrat'ová 137/46, 198 00, Praha 9
zastoupen obecným zmocněncem Mgr. Vladimírem Homolkou
bytem Purkyňova 1637, Nymburk
- 19. GW Train Regio a.s.,** IČ 28664116
sídlem U Stanice 827/9, 400 03 Ústí nad Labem
- 20. Chládek & Tintěra, a.s.,** IČ 6274388
sídlem Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice

- 21. Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s.,** IČ 60932171
sídlem Průmyslová 941, 580 01, Havlíčkův Brod
- 22. Chládek a Tintěra, Pardubice,** IČ 2528361,
sídlem K Vápence 2677, 530 02 Pardubice
- 23. IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc,** IČ 25869523
sídlem Albertova 229/21, 779 00, Olomouc
- 24. IDS CARGO a.s.,** IČ 27820017
sídlem Albertova 229/21, 779 00 Olomouc
- 25. JARO Česká Skalice, s.r.o.,** IČ 25934473
sídlem Havlíčkova 610, 552 03 Česká Skalice
- 26. Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.,** IČ 62509870
sídlem Nádražní 203, 377 01 Jindřichův Hradec
zastoupený advokátem Mgr. Ivo Suchomelem
sídlem kanceláře Ladova 2045/1, 128 00 Praha 2
- 27. KK - provoz a opravy lok. s.r.o.,** IČ 25834282
sídlem Býškovice 108, 753 53 Býškovice
- 28. Kladenská dopravní a strojní s.r.o.,** IČ 28170679
sídlem Wolkerova 2766, 272 01 Kladno
- 29. KŽC Doprava, s.r.o.,** IČ 27423069
sídlem Meinlinova 336, Praha 9
zastoupený obecným zmocněncem Bc. Janem Hruškou
bytem Horní Žďár 79, 377 01 Jindřichův Hradec
- 30. Leo Express Global a.s.,** IČ 29016002
sídlem Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3
zastoupený advokátkou Mgr. Veronikou Kvěch
sídlem Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3
- 31. Lokálka Group, spolek,** IČ 47695609,
sídlem Plzeňská 334, Rokycany
- 32. LOKO TRANS s.r.o.,** IČ 60731796
sídlem Tetčická 887/2a, 664 47 Střelice
zastoupený advokátem Mgr. Zbyňkem Andršem
sídlem Hlinky 126/48, 603 00 Brno
- 33. LOKOTRANS SERVIS s.r.o.,** IČ 26931443
sídlem Drážní 11, 627 00 Brno
- 34. LOKORAIL, a.s.,** IČ 36 564 443
sídlem Horárska 12, 821 09 Bratislava, Slovenská republika

- 35. LokoTrain s.r.o.**, IČ 28903811
sídlem Školní 353, 560 02 Česká Třebová
- 36. LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.**, IČ 27208028
sídlem Dolní 404, 747 15 Šilheřovice
- 37. MBM rail s.r.o.**, IČ 25177171
sídlem Žižkova 595, 551 01 Jaroměř
- 38. METRANS Rail s.r.o.**, IČ 26361485
sídlem Podleská 926, 100 00 Praha 10
- 39. METRANS, a.s.**, IČ 40763811,
sídlem Podleská 926, 100 00 Praha 10
- 40.N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.**, IČ 44564287
sídlem Nerudova 2215, 412 01 Litoměřice
- 41. NOR a.s.**, IČ 13585312
sídlem Lipová 509, 541 01 Trutnov
- 42.OHL ŽS, a.s.**, IČ 46342796
sídlem Burešova 938/17, 602 00 Brno
- 43. OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o.**, IČ 27778479
sídlem U Panelárny 538/1, 779 00 Olomouc
- 44. ZTS METALURG, a.s. (dříve OPTISPED, a.s.)**, IČ 46933913
sídlem Továrenská 56, Dubnica nad Váhom, Slovenská republika
zastoupený advokátem Mgr. Tomášem Hasmanem
sídlem Pernerova 691/42, 186 00 Praha 8
- 45. Ostravská dopravní společnost**, 60793171
sídlem U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava
- 46. PEDASTA dopravní stavby, s.r.o.**, IČ 01717243
sídlem 8. května 19/5, 410 02 Lovosice
- 47. Petrolsped Slovakia s.r.o.**, IČ 46 247 211
sídlem Železničná 27/A, Lučenec, Slovenská republika
- 48. PKP CARGO S. A.**,
sídlem Kamienna 6, 30 001 Krakow, Polsko
- 49. Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť**, IČ 35858 664
sídlem Pri Habánskom mlyne 30, Bratislava, Slovenská republika
- 50. Puš s.r.o.**, IČ 48154547,
sídlem Bezručova 1665, 544 01 Dvůr Králové nad Labem

51. Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, Reg. Č FN248731g
sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, Rakouská republika
zastoupený advokátem JUDr. Vladimírem Chýským
sídlem Žerotínova 1132/34, 130 00 Praha 3

52. Rail system s.r.o., IČ 29381614
sídlem Lukavice 21
zastoupený obecným zmocněncem Bc. Janem Hruškou
bytem Horní Žďár 79, 377 01 Jindřichův Hradec

53. Railtrans International, a.s., IČ 46384740
sídlem Kukučínova 22, Bratislava, Slovenská republika
zastoupen obecným zmocněncem Bc. Janem Hruškou
bytem Horní Žďár 79, 377 01 Jindřichův Hradec

54. Railway Capital a.s., IČ 24158071,
sídlem Plzeňská 157/98, 150 00 Praha 5

55. RegioJet a.s., IČ 28333187
sídlem náměstí Svobody 17/86, 602 00 Brno

56. RETROLOK s.r.o., IČ 24830275,
sídlem Nádražní 279/1, 150 00 Praha 5

57. RPKM s.r.o., IČ 28084071,
sídlem Chelčického 122/8, 370 01 České Budějovice

58. RM LINES, a.s., IČ 27274489,
sídlem Jednoty 1931, 356 01 Sokolov

59. RTS RAIL TRANSPORT SERVICE GMBH,
sídlem Puchstrsse 184 b, A-8055 Graz, Rakousko

60. RUTR, spol. s r. o., IČ 49244515
sídlem Chodovská 7, 141 00 Praha 4

61. S u b t e r r a a.s., IČ 45309612
sídlem Koželužská 2246/5, 180 00 Praha 8

62. SANRE, spol. s r.o., IČ 62360922
sídlem Lidická 219, 735 81 Bohumín

63. SART-stavby a rekonstrukce a.s., IČ 25898671
sídlem Uničovská 2944/1, 787 01 Šumperk

64. SD - Kolejová doprava, 25438107
sídlem Tušimice 7, 472 01 Kadaň

65. SEŽEV-REKO, a.s., IČ 46904859
sídlem Jarní 898/50, 614 00 Brno

- 66. Skanska a.s., IČ 26271303**
sídlem Křižíkova 682/34a, 186 00 Praha 8
- 67. Slezské zemské dráhy, o.p.s., IČ 26819856**
sídlem Třemešná 298, 793 82 Třemešná
- 68. SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s., IČ 47676965**
sídlem Poděbradova 3360/113, 702 00 Ostrava
- 69. Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s., IČ 35856742**
sídlem Mostová 2, Bratislava, Slovenská republika
- 70. Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., IČ 26348349**
sídlem Staré náměstí 69, 356 01 Sokolov
- 71. Stavební firma CARDA-MÜLLER s.r.o., IČ 25882082**
sídlem Chvalkovická 332/17, 779 00 Olomouc
- 72. STRABAG Rail a.s., IČ 25429949**
sídlem Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem
- 73. Středočeská železniční společnost s.r.o., IČ 62577603**
sídlem Sukova 378, 257 22 Čerčany
- 74. TCHAS ŽD s.r.o., IČ 27856704**
sídlem Francouzská 6167, 708 00 Ostrava
- 75. TOMI- REMONT a.s., IČ 25508571,**
sídlem Přemyslovka 2514/4, 796 01 Prostějov
- 76. TONCUR s.r.o. v likvidaci, IČ 24800261**
sídlem Kolbenova 805/32, 190 00 Praha 9
- 77. TORAMOS, s.r.o., IČ 61944327**
sídlem Tovární 1001/129, 737 01 Český Těšín
- 78. VIAMONT Servis a. s., IČ 25021851**
sídlem Mařákova 3079/2, 400 01 Ústí nad Labem
- 79. TRAMO RAIL, 25369610**
sídlem Železniční 4/547, 779 00 Olomouc
- 80. Traťová strojná společnost, a.s., IČ 04946685**
sídlem Musílkova 257/48, 150 00 Praha 5
- 81. TSS GRADE, a.s., IČ 35802723,**
sídlem Dunajská 48, 811 08 Bratislava, Slovenská republika
- 82. TSS Cargo a.s., IČ 29393736,**
sídlem Musílkova 257/48, 150 00 Praha 5

83. UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o., IČ 64049701
sídlem Růžodol 4, 436 70 Litvínov

84. VÍTKOVICKÁ Doprava, a.s., IČ 25909339
sídlem ulice 1. máje 3302/102,703 00 Ostrava

85. Die Länderbahn GmbH DLB, organizační složka, IČ 29018889
sídlem Oldřichovská 696, 463 34 Hrádek nad Nisou

86. ZABABA, s.r.o., IČ 27148548
sídlem Pod Lipkami 1407/16, Praha 5

87. BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., IČ 36 774 278
sídlem Železničná 1, Čierna nad Tisou, Slovenská republika

88. Rail Cargo Carrier Kft, Bajcsy, reg. č. 01-09-563289
sídlem Váci út. 92, 1133 Budapešť, Maďarská republika

89. VIALTE s.r.o., IČ 46 334 629
sídlem Kopicíanská 1, Bratislava, Slovenská republika

90. Správa železnic, státní organizace, IČ 70994234
sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

o žalobě dle části páté o. s. ř., ve věci Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu pro rok 2016, č. j. S 48534/2014-012, k odvolání žalobce a Správy železnic, státní organizace (účastník 90.), proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 7 ze dne 8. září 2020 č. j. 29 C 160/2015-471

takto:

- I. Rozsudek soudu I. stupně **se** ve výroku I. **mění** jen tak, že se zamítá žalobní návrh na změnu čl. 4.6. věty páté Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu pro rok 2016, č. j. S 48534/2014-012, publikované Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, dne 28. 11. 2014 v Převážném a tarifním věstníku č. 23/2014, ve znění změny č. 1/2015 účinné od 1. 12. 2015, jinak **se** rozsudek soudu I. stupně ve výroku I. **potvrzuje** v následujícím znění:

V čl. 3. 5. 2 „Omezení provozování dráhy“ se věty čtvrtá a pátá, které zní: „Pro takto plánovaná omezení, o jejichž rozsahu jsou zúčastnění dopravci předem informováni, neposkytuje SŽDC dopravci kompenzace na pokrytí vícenákladů vzniklých při alternativním zajišťování služeb. V případě překročení plánovaného rozsahu omezení, po vyzvání omezením dotčeného dopravce doplněném o doložení příslušných podkladů prokazujících důvodnost a výši uplatňovaných náhrad, SŽDC poskytne dopravci kompenzaci, pokud SŽDC takovouto povinnost ukládají platné právní předpisy.“ zrušují.

V čl. 6.4 „Systém odměňování výkonu“ se věta šestá, která zní: „SŽDC neodpovídá za vícenáklady vzniklé dopravcům v souvislosti s plánovanými výlukami, které budou s dopravci projednány v souladu s termíny stanovenými Drážním úřadem v rozhodnutí o omezení provozování dráhy.“ zrušuje.

Tento rozsudek ve shora uvedeném rozsahu nabrazuje rozhodnutí Drážního úřadu sp. zn. DUCR-11518/15/Kj, ze dne 19. 3. 2015.

- II. Rozsudek soudu I. stupně se ve výroku II. **potvrzuje.**
- III. Ve vztahu k účastníkovi Elektrizácia železnic Kysak a. s. se rozsudek soudu I. stupně **zrušuje a řízení se zastavuje.**
- IV. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení před soudy obou stupňů.

Odůvodnění:

1. Soud I. stupně ve výroku I. výše označeného rozsudku nahradil rozhodnutí Drážního úřadu sp. zn. DUCR-11518/15/Kj ze dne 19. 3. 2015 (v rozsahu uvedeném v tomto výroku) následovně: *Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu pro rok 2016, č. j. S 48534/2014-O12, publikované Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, dne 28. 11. 2014 v Přepřavním a tarifním věstníku č. 23/2014, ve znění změny č. 1/2015 účinné od 1. 12. 2015 (dále jen „Prohlášení o dráze pro rok 2016“), se mění následujícím způsobem: a) v čl. 4.6 se ve větě páté za slova „Pokud se žadatel vzdá přidělené kapacity dráhy“ vkládají slova „méně než 1 měsíc“; b) v čl. 3. 5. 2 „Omezení provozování dráhy“ se věty čtvrtá a pátá, které zní: „Pro takto plánovaná omezení, o jejichž rozsahu jsou zúčastnění dopravci předem informováni, neposkytuje SŽDC dopravci kompenzace na pokrytí vícenákladů vzniklých při alternativním zajišťování služeb. V případě překročení plánovaného rozsahu omezení, po vyzvání omezením dotčeného dopravce doplněném o doložení příslušných podkladů prokazujících důvodnost a výši uplatňovaných náhrad, SŽDC poskytne dopravci kompenzaci, pokud jí místo SŽDC takovouto povinnost ukládají platné právní předpisy.“ zrušují; c) v čl. 6.4 „Systém odměňování výkonu“ se věta šestá, která zní: „SŽDC neodpovídá za vícenáklady vzniklé dopravcům v souvislosti s plánovanými výlukami, které budou s dopravci projednány v souladu s termíny stanovenými Drážním úřadem v rozhodnutí o omezení provozování dráhy.“ zrušují. Ve výroku II. rozsudku soud I. stupně zamítl žalobu, aby Prohlášení o dráze pro rok 2016 bylo změněno následujícím způsobem: a) v čl. 4.6 na konci textu věty šesté za slova „zabezpečení provozuschopnosti dráhy“ byla vložena slova „nebo pokud se jedná o dráhu, jejíž kapacita není v plánovaný den jízdy zcela vyčerpána, a dále v případech, kdy uplatnění sankce není rádě odůvodněno veřejným zájmem.“; b) v příloze „C“ se v části D v čl. IV. „Sazby sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu“ byl čtvrtý řádek tabulky „NNE Nákladní doprava, kategorie dráhy E 10,00“ a pátý řádek tabulky „NNC Nákladní doprava, kategorie dráhy C 10,00“ zrušen. V příloze „C“ v Části D v čl. IV. „Sazby sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu“ za tabulku doplněna věta „Sazby sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu, sazba NNE, přiřazení Nákladní doprava, kategorie dráhy E, a sazba NNC, přiřazení Nákladní doprava, kategorie dráhy C, se stanoví ve stejné výši jako cena za přidělení kapacity dráhy, produkt P3 žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“, dle čl. 6.3, bod 6.3.1. tj. ve výši maximálně 260 Kč za den.“ Ve výroku III. rozsudku bylo rozhodnuto, že účastníci navzájem nemají právo na náhradu nákladů řízení.*
2. Takto bylo rozhodnuto o žalobě dle části páté o. s. ř. (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 5. 2014 sp. zn. 1 As 28/2014 a usnesení zvláštního senátu zřízeného dle zákona č. 131/2002 Sb. ze dne 20. 10. 2015 sp. zn. Konf 3/2015) na nahrazení rozhodnutí Drážního úřadu o přezkumu prohlášení o dráze celostátní a regionální podle ust. § 34g odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném do 31. 3. 2017. Žalobce – žadatel o přidělení kapacity dopravní cesty v souladu s ust. § 34g odst. 1 zákona o dráhách v rozhodném znění požádal návrhem podaným dne 12. 12. 2014 drážní správní úřad o přezkoumání Prohlášení o dráze, které pro rok 2016 vydala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC)/účastník 90. jako přidělce kapacity dopravní cesty. Navrhovatel požadoval změnu článku 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2016 tak, aby byly omezeny tratě, na kterých je sankce vybírána, na

konkrétní odůvodněné tratě s „vyčerpanou“ kapacitou, dále žádal, aby byl snížen poplatek (za nevyužitou kapacitu u nákladní dopravy) 10 Kč/vlkm na částku rovnající se maximálně ceně za přidělení dopravní cesty podle článku 6.3.1 P3, dále žádal, aby byla upravena možnost dopravců odřeknout kapacitu i v kratším termínu bez poplatků za nekonsumovanou kapacitu (např. tři dny) a aby byly zrušeny články 3.5.2 „Omezení provozování dráhy“ a 6.4 „Systém odměňování výkonu“. Drážní úřad rozhodnutím ze dne 19. 3. 2015 sp. zn. DUCR-11518/15/Kj návrhu žalobce na změnu Prohlášení o dráze pro rok 2016 nevyhověl, neboť neshledal nesprávný postup při zpracování prohlášení o dráze. Žalobce se proto včas (§ 247 odst. 1 o. s. ř.) podanou žalobou domáhal, aby jím požadovanou změnu Prohlášení o dráze pro rok 2016 namísto Drážního úřadu učinil soud rozsudkem vydaným v občanském soudním řízení.

3. V soudním řízení žalobce své požadavky na změnu Prohlášení o dráze pro rok 2016 konkretizoval následovně: 1) v článku 4.6 se na konci textu věty šesté za slova „zabezpečení provozuschopnosti dráhy“ vkládají slova „nebo pokud se jedná o dráhu, jejíž kapacita není v plánovaný den jízdy zcela vyčerpána, a dále v případech, kdy uplatnění sankce není řádně odůvodněno veřejným zájmem“; 2) v příloze „C“ se v Části D v čl. IV. „Sazby sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu“ se čtvrtý řádek tabulky „N_{NE} Nákladní doprava, kategorie dráhy E 10,00“ a pátý řádek tabulky „N_{NC} Nákladní doprava, kategorie dráhy C 10,00“ zrušuje. V příloze „C“ se v Části D v čl. IV. „Sazby sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu“ doplňuje věta „Sazby sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu, sazba NNE, přiřazení Nákladní doprava, kategorie dráhy E, a sazba N_{NC}, přiřazení Nákladní doprava, kategorie dráhy C, se stanoví ve stejné výši jako cena za přidělení kapacity dráhy, produkt P3 žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“, dle čl. 6.3, bod 6.3.1. tj. ve výši maximálně 260 Kč za den; 3) v článku 4.6 se ve větě páté za slova „pokud se žadatel vzdá přidělené kapacity dráhy“ vkládají slova „méně než tři dny“; 4) v čl. 3. 5. 2 „Omezení provozování dráhy“ se věty čtvrtá a pátá, které zní: „Pro takto plánovaná omezení, o jejichž rozsahu jsou zúčastnění dopravci předem informováni, neposkytuje SŽDC dopravci kompenzace na pokrytí vícenákladů vzniklých při alternativním zajišťování služeb. V případě překročení plánovaného rozsahu omezení, po vyzvání omezením dotčeného dopravce doplněném o doložení příslušných podkladů prokazujících důvodnost a výši uplatňovaných náhrad, SŽDC poskytne dopravci kompenzaci, pokud jí místo SŽDC takovouto povinnost ukládají platné právní předpisy.“ zrušují; 5) v čl. 6.4 „Systém odměňování výkonu“ se věta šestá, která zní: „SŽDC neodpovídá za vícenáklady vzniklé dopravcům v souvislosti s plánovanými výlukami, které budou s dopravci projednány v souladu s termíny stanovenými Drážním úřadem v rozhodnutí o omezení provozování dráhy.“ zrušuje.
4. Dle žalobce se SŽDC v člancích 3.5.2 a 6.4 Prohlášení o dráze pro rok 2016, které se týkají plánování a realizace tzv. výluk, paušálním způsobem předem zbavuje odpovědnosti za škodu způsobenou dopravcům, tj. i žalobci. Výlukami dopravcům vznikají vícenáklady spojené s alternativním zajišťováním nasmlouvaných přepravních služeb a tyto SŽDC svým jednostranným prohlášením paušálně odmítá kompenzovat i pro případy, kdy je svým protiprávním jednáním zavíní právě SŽDC (nedůsledným plánováním oprav) nebo její subdodavatelé (žalobní návrh 4/ a 5/). Žalobce dále brojí proti tomu, aby jednostranně určená paušální sankce za nevyužití přidělené kapacity v článku 4.6 byla uplatňována i v případech, kdy nevyužití kapacity dopravce nezavíní a s nevyužitím kapacity SŽDC nevznikají žádné škody ani jiné negativní následky (žalobní návrh 1/). Dále je žalobce přesvědčen, že prohlášení nedostatečně upravuje možnost vzdání se přidělené kapacity bezúplatně, tj. bez toho, že by dopravce, který se kapacity vzdal, hradil sankci za nevyužitou přidělenou kapacitu dle článku 4.6; žalobce je přesvědčen, že dopravci by měli mít možnost vzdát se bez uvedené sankce přidělené kapacity do tří dnů před plánovaným dnem jízdy, neboť tato doba ještě umožňuje SŽDC zmíněnou kapacitu přidělit jinému dopravci (žalobní návrh 3/). Výši sankce za nevyužití přidělené kapacity pro nákladní dopravu v kategorii dráhy E a C pak žalobce pokládá za nepřiměřeně vysokou (žalobní návrh 2/).

5. Soud I. stupně zjistil, že SŽDC vydala Prohlášení o dráze pro rok 2016 č.j. S 48534/2014-O12 publikované dne 28.11.2014 v Převpravním a tarifním věstníku č. 23/2014, jehož žalobou zmiňované články znějí následovně.

V čl. 3.5.2. Omezení provozování dráhy je v odstavci třetím uvedeno:

„SŽDC zveřejňuje na Portále provozování dráhy měsíčně aktualizované informace o plánovaných omezeních provozování jednotlivých tratí a jejich částí. Pro takto plánovaná omezení, o jejichž rozsahu jsou zúčastnění dopravci předem informováni, neposkytuje SŽDC dopravci kompenzace na pokrytí vícenákladů vzniklých při alternativním zajišťování služeb. V případě překročení plánovaného rozsahu omezení, po vyžvání omezením dotčeného dopravce doplněném o doložení příslušných podkladů prokazujících důvodnost a výši uplatňovaných náhrad, SŽDC poskytne dopravci kompenzaci, pokud SŽDC takovouto povinnost ukládají platné právní předpisy“.

V čl. 6.4 Systém odměňování výkonu je v odstavci čtyři a pět uvedeno:

Uplatněním systému odměňování výkonu není dotčeno právo SŽDC ani dopravce na případnou náhradu prokazatelné škody v souladu s platnými právními předpisy.

SŽDC neodpovídá za vícenáklady vzniklé dopravcům v souvislosti s plánovanými výlukami, které budou s dopravci projednány v souladu s termíny stanovenými Drážním úřadem v rozhodnutí o omezení provozování dráhy.

Článek 4.6 Nevyužití přidělené kapacity dráhy/ Pravidla pro vzdání se kapacity zní:

Pokud se žadatel vzdá přidělené kapacity dráhy před plánovaným dnem jízdy mimo termín pravidelné změny JŘ, případně mu přidělená kapacita dráhy propadne z důvodu zpoždění vlaku většího než 1 200 minut z důvodu na straně žadatele, nebo přidělenou kapacitu dráhy nevyužije, je povinen za každý plánovaný den jízdy, kdy tato situace nastane, uhradit přidělici sankci, která se vypočítá podle délky přidělené trasy, sazeb a podmínek uvedených v části D přílohy „C“ tohoto Prohlášení o dráze

SŽDC tuto sankci nenplatňuje v případě kapacity přidělené pro jízdy přímo zajišťující provedení diagnostiky, měření a údržby železniční infrastruktury v rámci akcí hrazených z prostředků na zabezpečení provozuschopnosti dráhy.

V Příloze C v části D v čl. III. Výpočet sankce se uvádí:

Výše sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu se stanoví součinem délky trasy v km (na 1 desetinné místo) a sazby sankce v Kč/km pro jednotlivé druhy dopravy a kategorie dráhy podle čl. IV. Výsledná sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu je součtem dílčích sankcí vypočtených pro části trasy na úsecích tratí s rozdílnou kategorizací.

V čl. IV. Sazby a sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu se uvádí:

sazba N_{oc} Osobní doprava, kategorie dráhy E 7 Kč/1 vlkm, sazba N_{oc} Osobní doprava, kategorie dráhy C 6,49 Kč/1 vlkm, sazba N_{or} Osobní doprava, kategorie dráhy R 5,00 Kč/1 vlkm, sazba N_{ne} Nákladní doprava, kategorie dráhy E 10,00 Kč/1 vlkm, sazba N_{nc} Nákladní doprava, kategorie dráhy C 10,00 Kč/1 vlkm, sazba N_{nr} Nákladní doprava, kategorie dráhy R 7,50 Kč/1 vlkm.

Podle článku 6.3.1 Minimální přístupový balíček produkt P3:

žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pod 3 dny $K_1 = 100$, $K_2 = 0$, $K_3 = 160$ (Cena za přidělení kapacity dráhy se počítá podle následujícího vzorce: $Cena = K_1 + K_2 \times \text{Délka trasy} + K_3 \times \text{Počet dnů jízdy (Kč)}$).

6. Soud I. stupně připomněl, že prohlášení o dráze dle zákona o dráhách má povahu jednostranného soukromoprávního jednání vlastníka dráhy (přibližuje se veřejné nabídce podle ust. § 1780 až § 1784 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník /dále jen „o. z.“/). Jeho smyslem je umožnit transparentní využívání železniční infrastruktury jednotlivými dopravci. Obsah prohlášení o dráze je v rukou vlastníka, dopravci jsou pouhými adresáty prohlášení o dráze. Prohlášení nezakládá třetím subjektům práva či povinnosti, pouze určuje pravidla pro přidělení dopravní kapacity přidělcem kapacity je na třetích subjektech (dopracích), zda následně o přidělení kapacity přidělce (vlastníka) dle těchto parametrů požádají. Institut prohlášení o dráze byl do českého právního řádu zaveden transpozicí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. 2. 2001, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti. V zájmu nediskriminačního přístupu na železniční dopravní cestu bylo zapotřebí vytvořit mechanismus, na jehož základě budou jednotliví uchazeči před uzavřením

platného grafikonu moci uplatnit své požadavky na obsazení tras a časových relací. Ten spočívá v institutu prohlášení o dráze, kde se publikují základní podmínky přístupu na tuto dráhu. Současně je podle směrnice 2001/14/ES nastaven časový scénář přijímání žádostí dopravců, jejich vypořádání a postup v případě zjištění nedostatku kapacity, včetně povinností orgánu, který uvedenou kapacitu drah přiděluje. Osobou pro přidělování kapacity dopravní cesty byla určena SŽDC pro dopravní cesty ve vlastnictví státu a v ostatních případech vlastníků dopravní cesty.

7. Soud I. stupně tedy před rozhodnutím vycházel z úpravy prohlášení o dráze v zákoně o dráhách v rozhodném znění a z pravidel obsažených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady č. 2001/14/ES, jejíž ustanovení byla do rozhodného znění zákona o dráhách transponována. Přitom vyjádřil názor, že prohlášení o dráze může obsahovat jiné, než povinné náležitosti dle ust. § 34c odst. 2 zákona o dráhách.
8. Soud I. stupně zcela vyhověl žalobci v jeho požadavku na úpravu článků 3.5.2 a 6.4 Prohlášení o dráze pro rok 2016 (žalobní návrh 4/ a 5/). Vyňal tedy z Prohlášení vyloučení odpovědnosti SŽDC za škodu způsobenou dopravcům v podobě vícenákladů vzniklých v důsledku omezení provozování tratí při plánovaných výlukách, o kterých byli zúčastnění dopravci stanoveným způsobem předem informováni (případně které jsou provedeny v termínech stanovených Drážním úřadem v rozhodnutí o omezení provozování dráhy). Soud I. stupně toto své rozhodnutí odůvodnil tím, že uvedené vyloučení odpovědnosti je v rozporu se zákonem, konkrétně s ust. § 2896 a ust. § 2898 o. z. (podle ust. § 2896 o. z. oznámí-li někdo, že svoji povinnost k náhradě újmy vůči jiným osobám vylučuje nebo omezuje, nepřihlíží se k tomu; podle ust. § 2898 o. z. se nepřihlíží k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje povinnost k náhradě újmy způsobené člověku na jeho přirozených právech anebo způsobené úmyslně anebo z hrubé nedbalosti; nepřihlíží se ani k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje právo slabší strany na náhradu jakékoli újmy; SŽDC má pak silnější postavení vůči dopravcům, kteří jsou slabší smluvní stranou), a rovněž se zákonem o dráhách, neboť ani ten nepřipouští v Prohlášení upravené vyloučení nebo omezení náhrady škody (viz ust. § 23b odst. 2, věta poslední zákona o dráhách, v rozhodném znění).
9. Soud I. stupně žalobci částečně vyhověl v jednom z jeho dvou požadavků na úpravu článku 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2016 (žalobní návrh 3/). Článek změnil tak, že vzdá-li se žadatel přidělené kapacity dráhy nejpozději jeden měsíc před plánovaným dnem jízdy, není povinen platit sankci za přidělenou kapacitu. Toto rozhodnutí odůvodnil „značným nepoměrem“ mezi úpravou odebrání kapacity a vzdání se kapacity, resp. nepoměrem mezi tím, že přidělcem může odebrat žadateli – dopravci přidělenou kapacitu dráhy v případě, že tato není po období jednoho měsíce využívána (článek 4.6.2 Prohlášení o dráze pro rok 2016), a tím, že přidělcem má možnost vzdát se přidělené kapacity bez toho, že by hradil poplatek za nevyužitou přidělenou kapacitu jen čtyřikrát ročně – v souvislosti se změnou jízdního řádu (článek 4.3.1.9 Prohlášení o dráze pro rok 2016). Podle soudu I. stupně je tento nepoměr projevem přirozeného monopolu provozovatele dráhy. Soudem I. stupně provedená změna v Prohlášení o dráze pro rok 2016 pak má tento nepoměr narovnat. Žalobcem požadovaná lhůta tří dnů (před plánovaným dnem jízdy) by však podle soudu I. stupně vedla ke zvýhodnění dopravců a byla by v rozporu s veřejným zájmem na maximálně optimálním využití kapacity dopravní cesty.
10. Soud I. stupně nevyhověl žalobnímu návrhu 1), tj. požadavku žalobce na úpravu článku 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2016 tak, aby nebyla sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu vybírána, jedná-li se o dráhu, jejíž kapacita není v plánovaný den jízdy zcela vyčerpána a dále v případech, kdy uplatnění sankce není řádně odůvodněno veřejným zájmem. Připomněl, že podle článku 12 směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/14/ES provozovatelé infrastruktury

mohou vybírat přiměřený poplatek za požadovanou kapacitu, která není využita, a že tento poplatek je pobídkou pro účinné využívání kapacity, když ani směrnice a ani zákon o dráhách nestanoví, že sankce nemá být požadována v případě, že nevyužitá kapacita dráhy není v plánovaný den využita. Sankce má dopravce motivovat ve veřejném zájmu k tomu, aby si nenechávali (v rezervovaném čase) dopravní cestu nevyužitou. Soud I. stupně tedy neshledal, že by v tomto směru byl článek 4.6 v rozporu se zákonem.

11. Stejně soud I. stupně neshledal rozpor se zákonem v příloze „C“ části D článku IV. „Sazby sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu“ ve stanovení sazby sankce u nákladní dopravy a kategorií dráhy E a C. Soud I. stupně konstatoval, že neshledal, že by uvedená výše byla nepřiměřená. Proto nevyhověl žalobnímu návrhu 2).
12. Výrok o nákladech řízení odůvodnil soud I. stupně ust. § 142 odst. 2 o. s. ř. a tím, že žalobce byl ve sporu úspěšný toliko částečně.
13. Proti rozsudku podali včasné odvolání žalobce a účastník Správa železnic, státní organizace.
14. Zamítavý výrok II. rozsudku napadl včasným odvoláním žalobce. Navrhl, aby odvolací soud napadený zamítavý výrok změnil tak, že článek 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2016 bude změněn ve větě šesté jím navrženým způsobem, a tak, že bude jím navrženým způsobem upravena příloha „C“ část D článek IV. „Sazby sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu“, případně aby odvolací soud napadenou část rozsudku zrušil a věc v tomto rozsahu vrátil soudu I. stupně k dalšímu řízení.
15. Žalobce především nesouhlasil s názorem soudu I. stupně, že řešená sankce/smluvní pokuta dle článku 4.6 s odkazem na přílohové tabulky (příloha „C“ část D článek IV.) Prohlášení o dráze pro rok 2016 svou právní povahou odpovídá institutu *ceny za nevyužívání přidělené kapacity* podle ust. § 34c odst. 2, písm. f) zákona o dráhách (a *přiměřenému poplatku za požadovanou kapacitu, která není využita*, dle článku 12 směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/14/ES). Žalobce zastává názor (oproti soudu I. stupně), že prohlášení o dráze může obsahovat pouze povinné (taxativně stanovené) náležitosti dle ust. § 34c odst. 2 zákona o dráhách a žádné jiné. Žalobce je přesvědčen, že svévolným upravováním podmínek, zejména vkládáním ustanovení o smluvních pokutách, překročila SŽDC své kompetence. SŽDC měla povinnost vydat prohlášení o dráze v mezích a rozsahu předpokládaných zákonem, nikoliv právo přizpůsobit si nastavení soukromoprávních vztahů s dopravci podle svých jednostranných potřeb. Jakékoliv uložení povinnosti či omezení práva dopravců musí být odůvodněno veřejným zájmem. Zároveň se musí jednat o konkretizaci povinnosti či omezení, které ze zákona vyplývá, resp. není v rozporu s ním. V poslední řadě musí být dodržen princip legitimního očekávání a proporcionality a v souladu s tím musí být zásah do práv činěn jen v nezbytné míře a nejšetnějším ze způsobů vedoucích ještě k zamýšlenému cíli, a to nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle.
16. Soud I. stupně se vedle toho, že zaměnil smluvní pokutu s poplatkem za nevyužitou kapacitu dráhy, chybně nezaobíral posouzením toho, zda je výše sankce přiměřená. Přitom sám výslovně deklaroval právě přiměřenost jako podmínku zákonnosti poplatku vybíraného za nevyužití kapacity dráhy. Závěr soudu I. stupně o tom, že neshledal, že by výše sankce byla nepřiměřená, není nijak odůvodněn. Nelze ověřit, zda soud I. stupně do tohoto závěru dostatečně promítl všechny námitky žalobce, včetně toho, že se jeví jako nespravedlivé požadovat sankci např. za nezaviněné a dopředu ohlášené nevyužití kapacity na dráze, jejíž kapacita by i tak byla nenaplněná, a proto zde není ohrožen žádný veřejný zájem. Ze stejných důvodů nelze ověřit, v jakém rozsahu je přiměřenější výše sankce aplikovaná podle Prohlášení o dráze pro rok 2016 či výše sankce, kterou navrhoval žalobce v paušální výši maximálně 260 Kč za den, což odpovídá ceně za přidělení kapacity dráhy produkt P3 žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod tři dny“. Dle žalobce si

SŽDC výši smluvních pokut stanovila naprosto libovolně, v průběhu řízení nedoložila, jakými úvahami se řídila, aby naplnila požadavek přiměřenosti.

17. Vyhovující výrok I. rozsudku soudu I. stupně byl napaden včasným odvoláním Správy železnic, státní organizace (účastník 90.). Tento odvolatel navrhl, aby odvolací soud napadený vyhovující výrok zrušil a věc vrátil soudu I. stupně k dalšímu řízení.
18. Dle účastníka 90. žaloba nemůže mít úspěch z procesních důvodů. Předně směřuje proti Správě železnic, státní organizaci (Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci) jako žalovanému, což v tomto typu řízení (dle části páté o. s. ř.) není možné. Formálně pak nedošlo ke změně v okruhu účastníků, jak je dle občanského soudního řádu třeba (situace byla řešitelná jen postupem dle ust. § 92 o. s. ř.). Soud I. stupně pak tím, že zasáhl do prohlášení o dráze, překročil svoje zákonné kompetence. Dle odvolatele nemohla být (a nemůže být) žádným způsobem tvorba podmínek užití dráhy odňata přidělci kapacity. Ani za účinnosti ust. § 34g odst. 3 zákona o dráhách, ve znění účinném do 31. 3. 2017, neměl Drážní úřad, potažmo soud rozhodující v řízení dle části páté o. s. ř., kompetenci tvořit text prohlášení o dráze. Mohl toliko při zjištění nezákonnosti prohlášení vyžádat změnu (od přidělce) v souladu s pokyny, které stanoví, jak plyne z článku 30 směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/14/ES, který byl transponován do ust. § 34g odst. 3 zákona o dráhách v rozhodném znění.
19. Účastník 90. nesouhlasil se závěrem soudu I. stupně, že Prohlášení o dráze pro rok 2016 je v člancích 3.5.2 a 6.4 (v soudem I. stupně vypuštěných větách) v rozporu se zákonem. Soud I. stupně při svých úvahách chybně nezohlednil úpravu obsaženou v ust. § 23b a násl. zákona o dráhách v rozhodném znění. Jedním ze základních principů právního řádu je, že kdo po právu a zákonně vykonává právo, nemůže působit škodu. V posuzovaném případě má provozovatel dráhy nejen právo (udržovat dráhu a za tím účelem omezit provozování dráhy nebo její části), ale dokonce zákonnou povinnost (dráhu řádně udržovat v provozuschopném stavu). Za nesplnění uvedené povinnosti může být provozovatel sankcionován. Omezení provozování dráhy je pak upraveno rozhodnutím drážního správního úřadu, které účastníky (provozovatele i dopravce) zavazuje. Odvolateli není zřejmé, jak by plnění zákonem stanovené povinnosti v rozsahu určeném rozhodnutím správního orgánu mohlo způsobit škodu. Odvolatel ve své argumentaci poukázal na rozsudek Městského soudu v Praze sp. zn. 14 Cm 96/2011 ze dne 16. 11. 2012 ve spojení s rozsudkem odvolacího soudu Vrchního soudu v Praze sp. zn. 12 Cmo 307/2013 ze dne 15. 1. 2014, jímž byla zamítnuta žaloba dopravce proti SŽDC na náhradu vícenákladů vzniklých realizací výluk (v rozsudcích bylo konstatováno, že provozovatel dráhy neporušil žádný smluvní závazek a neporušil ani žádnou povinnost stanovenou právním předpisem; v rozsudku bylo poukázáno na odpovědnost provozovatele za provozuschopnost a bezpečnost drážní dopravy zakotvenou v zákoně o dráhách).
20. Dále účastník 90. nesouhlasil s tím, že soud I. stupně limitoval možnost sankcionování vzdání se přidělené kapacity dopravcem, pokud dopravce kapacitu opustil nejpozději jeden měsíc před jízdou. Odvolatel uvedl, že soud I. stupně nezohlednil veškeré nuance právní úpravy a zájmy, které právní úprava chrání. Srovnáváním institutu vzdání se kapacity a odebrání kapacity porovnával soud I. stupně nesrovnatelné. Zákonným úkolem provozovatele dráhy je pokusit se o maximální efektivitu využití dráhy. Musí však současně respektovat práva dopravců/žadatelů o kapacitu, často obchodních konkurentů. Dopravci měli (a mají) více možností, jak o kapacitu žádat. Primárně šlo o žádosti včasné, které byly podány před konstrukcí jízdního řádu. Další možností jsou žádosti za doby platnosti jízdního řádu, tzv. ad hoc žádosti, kdy je přidělována kapacita zbylá, jinými dopravci nežádaná v řádném termínu. SŽDC neměla jiný nástroj, jak zamezit nekalému konkurenčnímu boji mezi dopravci (v podobě vyčerpání kapacity na základě včasných žádostí), než aplikaci sankcí za nevyužitou přidělenou kapacitu. Sankce však neslouží k obohacení SŽDC, avšak k tomu, aby

dopracovní racionalizovali své požadavky na kapacitu tak, že si budou rezervovat pouze tu, kterou skutečně využijí. Pro případ, že by dopravce vlivem vnějších okolností nemohl či nechtěl rezervovanou kapacitu využít, umožnila SŽDC, aby se dopravce kapacity bez sankce vzdal (původně čtyři termíny). Právo SŽDC odebrat měsíc nevyužívanou rezervovanou kapacitu rovněž neslouží k obohacení provozovatele dráhy, nýbrž k tomu, aby nevyužívaná kapacita mohla být nabídnuta ostatním dopravcům, neboť jinak by byla neúčelně blokována. Soud I. stupně při rozhodování nezohlednil účel a funkci obou uvedených institutů, které oba slouží efektivnímu využití dráhy. Soud I. stupně tedy zásahem do článku 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2016 nejen, že nenarovnal práva mezi přidělcem kapacity a žadateli o kapacitu, ale i umožnil vyšší míru neefektivnosti užití dráhy prodloužením doby, po kterou je možné blokovat přidělenou kapacitu, která nebude dopravcem využita.

21. Každý z odvolatelů navrhl potvrzení druhým odvolatelem napadené části rozsudku jako věcně správné.
22. Ostatní účastníci řízení se k odvoláním nevyjádřili, vyjma účastníka Jindřichohradecké místní dráhy a. s., který se přiklonil k procesnímu stanovisku Správy železnic, státní organizace. Účastník 26. uvedl, že poplatky za využití dráhy, případně poplatky za nevyužitou rezervovanou kapacitu představují pro Správu železnic, státní organizaci, jediné legálně získatelné prostředky, z nichž tato může údržbu železniční dráhy financovat. Vyšší legálních příjmů SŽDC pak omezují cenové předpisy. Naproti tomu dopravci získávají za dopravu smluvní cenu, do které mohou svá rizika promítnout. Dopravci se také mohou nechat pojistit pro případ ztráty příjmu v důsledku výluk.
23. Odvolací soud přezkoumal rozsudek soudu I. stupně dle ust. § 212 a § 212a o. s. ř. včetně řízení, které vydání rozsudku předcházelo, a došel k závěru, že odvolání žalobce důvodné není a že odvolání Správy železnic, státní organizace, je důvodné zčásti.
24. Odvolací soud neshledal, že by se soud I. stupně v průběhu řízení dopustil takové procesní vady, která by mohla mít za následek zrušení celého rozsudku soudu I. stupně dle ust. § 219a odst. 1, písm. a) o. s. ř., tj. takové vady, která by mohla mít za následek nesprávné rozhodnutí ve věci a která by současně nebyla napravitelná za odvolacího řízení (vyjma toho, že rozhodl ve vztahu k zaniklému účastníku 13. – viz dále bod 43. odůvodnění). Soud I. stupně podanou žalobu, jež je podle svého obsahu žalobou dle části páté o. s. ř., projednal podle správných procesních pravidel a správně (v souladu s ust. § 250a odst. 1 o. s. ř.) vymezil okruh účastníků řízení. Okruh účastníků řízení vymezuje zákon (jsou jimi žalobce a ti, kdo byli účastníky řízení před správním orgánem) a soud je povinen jednat se všemi účastníky bez ohledu na to, zda (a případně jak) žalobce účastníky označil v žalobě. V posuzovaném případě nadto žalobce „pochybil“ snad jen tím, že Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, v žalobě označil jako „žalovaného“, aby zdůraznil, že tento účastník je v řízení jeho argumentačním protivníkem. Účastenství dalších žadatelů o kapacitu dráhy ve správním řízení, potažmo v řízení dle části páté o. s. ř., pak v žalobě rovněž zmínil a seznam všech účastníků tohoto řízení předložil již při podání žaloby.
25. Odvolací soud nesouhlasí s účastníkem 90. v tom, že soud I. stupně tím, že (nahrazením rozhodnutí Drážního úřadu) upravil Prohlášení o dráze pro rok 2016, překročil svou zákonnou kompetenci (neboť přezkum prohlášení o dráze dle ust. § 34g odst. 3 zákona o dráhách v rozhodném znění neumožňoval drážnímu správnímu úřadu jako regulačnímu orgánu zasáhnout do tvorby prohlášení o dráze, tj. změnit jej). Odvolací soud je přesvědčen, že z ust. § 34g odst. 3 zákona o dráhách, ve znění účinném do 31. 3. 2017, vyplývá pravý opak. Podle uvedeného ustanovení zjistí-li drážní správní úřad nesprávný postup při zpracování prohlášení o dráze včetně kritérií v něm obsažených nebo při procesu přidělování kapacity dopravní cesty včetně jeho výsledků a způsobu stanovení cen, rozhodne o změně prohlášení o dráze včetně kritérií v něm

obsažených nebo rozhodne o přidělení kapacity dopravní cesty včetně způsobu stanovení cen. Stejně se Městský soud v Praze jako soud odvolací již vyjádřil v pravomocném rozsudku ze dne 8. 11. 2018 sp. zn. 29 Co 164, 175/2018. Z citovaného ustanovení § 34g odst. 3 zákona o dráhách v rozhodném znění nelze dovozovat jakoukoliv nejednoznačnost. Povinnost národního soudu vyložit národní právo v souladu se směrnicí (při využití doktríny nepřímého účinku směrnice) je podmíněna a priori tím, že existuje vnitrostátní předpis, který je nejednoznačný, tj. který umožňuje několik výkladů, přičemž alespoň jeden z možných výkladů práva je v souladu se směrnicí (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 2. 2010 sp. zn. 5 Afs 68/2009, který se zabýval mj. nepřímým účinkem směrnice). Vzhledem k absenci nejednoznačnosti při vymezení pravomoci regulačního orgánu v rozhodném českém právu, nemá smysl zkoumat soulad/nesoulad rozhodné procesní úpravy s č. 30 odst. 5, věta poslední směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES. Konečně je třeba zmínit, že o pravomoci drážního správního úřadu měnit prohlášení o dráze v rozhodnutí dle ust. § 34g odst. 3 zákona o dráhách, ve znění účinném do 31. 3. 2017, nepochyboval ani Nejvyšší soud při rozhodování ve věci sp. zn. 32 Cdo 4040/2018. Nejvyšší soud se v usnesení ze dne 26. 3. 2019, jímž odmítl dovolání Správy železnic, státní organizace, proti rozsudku vydanému v řízení dle části třetí o. s. ř., negativně vyjádřil mj. k argumentaci dovolatele, že rozhodnutí Drážního úřadu, jímž byla provedena změna v jeho prohlášení o dráze, je nicotné, neboť bylo vydáno mimo pravomoc tohoto správního orgánu. „*Samotná dílce zákona, podle níž drážní správní úřad „rozhodne o změně“, nasvědčuje oproti mínění dovolatelky naopak tomu, že drážní správní úřad byl povolán (byla mu svěřena kompetence) nabrát obsah vadného prohlášení o dráze svým rozhodnutím (změnit jej). Až novelou zákona o dráhách provedenou s účinností od 1. 4. 2017 zákonem č. 319/2016 Sb. byl zaveden postup, kdy správní drážní úřad rozhodoval pouze o tom, zda některá z částí zveřejněného prohlášení o dráze není v rozporu se zákonem o dráhách, a část prohlášení o dráze, která je v rozporu s tímto zákonem, nabrál část novou sám přidělcem“.*

26. Před vlastním posouzením věcné správnosti výsledku přezkumu Prohlášení o dráze pro rok 2016, který provedl soud I. stupně, odvolací soud zdůrazňuje, že vychází z následující premisy, jež odpovídá účelu prohlášení o dráze a jeho úpravě v zákoně o dráhách (tj. systematickému zařazení tohoto institutu v právním řádu České republiky). Přezkum prohlášení o dráze prováděný soudem v občanském soudním řízení dle části páté o. s. ř. (jako rozhodnutí o soukromoprávní věci), který kopíruje přezkum drážního správního úřadu dle ust. § 34g odst. 3 zákona o dráhách, ve znění účinném do 31. 3. 2017, je omezen na kontrolu, zda byla při sestavení prohlášení dodržena zákonem o dráhách stanovená pravidla.
27. Při výkladu zákona o dráhách je nepochybně třeba respektovat fakt, že institut prohlášení o dráze byl do českého právního řádu zaveden při transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. 2. 2001, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, a rozhodná ustanovení zákona o dráhách je nutno (při jejich nejednoznačnosti) vykládat v souladu s obsahem a cíli uvedené směrnice, případně s obsahem a cíli směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. 11. 2012, o vytvoření jednotného železničního prostoru, která s účinností ke dni 15. 12. 2012 zrušila směrnici 2001/14/ES (stěžejní zásady obou uvedených směrnic jsou shodné ve vztahu ke zprávě o síti - v terminologii českého právního řádu prohlášení o dráze).
28. Změnit prohlášení o dráze tedy může drážní správní úřad, potažmo soud v řízení dle části páté o. s. ř., jen při nedodržení pravidel stanovených zákonem o dráhách. Rozpor prohlášení o dráze s pravidly obsaženými v jiných právních předpisech není možné při rozhodování dle ust. § 34g odst. 3 zákona o dráhách, v rozhodném znění, zkoumat. Pravidla obsažená v jiných právních předpisech (za předpokladu, že vůbec normují podobu právního jednání, jehož obsahem je prohlášení o dráze) nemají žádnou souvislost s těmi povinnostmi provozovatele dráhy v zákoně o dráhách, jejichž cílem je, aby 1) železniční síť byla dopravcům poskytována k využití

za nediskriminačních podmínek a 2) byla zajištěna co nejvyšší efektivita využití železniční dráhy. Prohlášení o dráze slouží právě k naplnění uvedených dvou cílů. Pravidla obsažená v jiných právních předpisech pak mají své vlastní sankční mechanismy, které nastupují v případě jejich porušení.

29. Pokud tedy soud I. stupně v posuzovaném případě hodnotil Prohlášení o dráze pro rok 2016 (v článku 3.5.2 a 6.4) jako rozporné s ustanoveními občanského zákoníku, překročil zákonný rozsah přezkumu. Ze samotných ustanovení § 2896 o. z. a § 2898 o. z., s nimiž mělo být Prohlášení o dráze pro rok 2016 v uvedených člancích v rozporu, plynou zcela jiné sankce nastupující v nežádoucích případech vymezených danými ustanoveními. K jednostrannému prohlášení osoby, že svou povinnost k náhradě újmy vůči jiným osobám omezuje, se nepřihlíží. Nepřihlíží se k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje právo slabší strany na náhrady jakékoliv újmy.
30. Přes shora uvedené shledal odvolací soud věcně správným závěr soudu I. stupně, že je na místě pro rozpor se zákonem vypustit z článku 3.5.2 Prohlášení o dráze pro rok 2016 větu čtvrtou a pátou a z článku 6.4 větu šestou. Uvedené věty, jimiž SŽDC deklaruje, že součástí budoucích obsahově obdobných smluvních vztahů mezi provozovatelem dráhy (přídělcem kapacity dopravní cesty) a dopravci (žadatelem o kapacitu dopravní cesty), o jejichž založení se dopravci mohou ucházet, bude dohoda o vyloučení odpovědnosti SŽDC za škodu v podobě vícenákladů dopravců, které vznikly v důsledku plánovaných výluk, jsou i dle názoru odvolacího soudu v rozporu s ust. § 23b odst. 2, věta poslední zákona o dráhách, v rozhodném znění. Současně jsou v rozporu i s ust. § 23c odst. 3, věta poslední zákona o dráhách, v rozhodném znění.
31. Podle ust. § 23b zákona o dráhách, v rozhodném znění, je provozovatel dráhy oprávněn na dobu nezbytně nutnou omezit provozování dráhy nebo její části z důvodu provádění údržby nebo opravy dráhy nebo z důvodu narušení provozuschopnosti dráhy v důsledku živelní události, nehody nebo mimořádné události, která ohrožuje bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy (odst. 1). Překročí-li doba omezení provozování dráhy nebo její části 24 hodin a omezení naruší sjednaný rozsah četnosti drážní dopravy, je provozovatel dráhy povinen neprodleně vyrozumět o důvodech a době předpokládaného omezení drážní správní úřad, vlastníka dráhy a dopravce, kteří provozují dopravu na dráze, jejíž provozování je omezeno. Drážní správní úřad na základě vyrozumění provozovatele dráhy může rozhodnout o době a podmínkách omezeného provozování dráhy nebo její části. Tímto postupem není dotčeno právo dopravců na náhradu škody (odst. 2). Provozovatel dráhy je oprávněn provozovat dráhu v omezeném rozsahu z důvodu zastavení drážní dopravy na dráze nebo její části v souladu s rozhodnutím drážního správního úřadu podle § 38. Provozovatel dráhy v rámci omezeného provozování dráhy zajistí pravidelné prohlídky a kontrolu stanovených technických parametrů součástí dráhy podle pravidel pro provozování dráhy (odst. 3).
32. Podle ust. § 23c zákona o dráhách, v rozhodném znění, drážní správní úřad na základě odůvodněné žádosti provozovatele dráhy rozhodne o omezení provozování dráhy nebo její části, které naruší sjednaný rozsah a četnost drážní dopravy z důvodů rekonstrukce dráhy nebo její části podle stavebního povolení (odst. 1). Drážní správní úřad žádost projedná s vlastníkem dráhy a s dopravcem, který provozuje dopravu na dráze nebo její části, jejíž provozování má být omezeno (odst. 2). Drážní správní úřad v rozhodnutí stanoví dobu a podmínky omezeného provozování dráhy nebo její části, tímto postupem není dotčeno právo dopravců na náhradu škody (odst. 3).
33. Vypuštěné věty z rozhodných článků Prohlášení o dráze pro rok 2016 předpokládají vyloučení jak zákonné, tak smluvní odpovědnosti provozovatele dráhy za škodu způsobenou dopravcům vynaložením vícenákladů při plánovaných výlukách pro všechny případy, ačkoliv smluvní či zákonnou odpovědnost za škodu taktó dopravcům způsobenou si lze představit a ačkoliv sám zákon o dráhách s možností vzniku odpovědnosti provozovatele dráhy za škodu taktó vzniklou

počítá. Rozhodně nelze souhlasit s tím, že zákonná povinnost provozovatele dráhy udržovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné dopravy (§ 22 odst. 1, písm. a/ zákona o dráhách, v rozhodném znění), tj. v řádném stavu, případně rozhodnutí drážního správního úřadu dle ust. § 23b odst. 2 zákona a dle ust. § 23c odst. 1 zákona, o omezení provozování dráhy, automaticky vylučují splnění podmínek vzniku odpovědnosti za škodu vzniklou dopravcům vynaložením vícenákladů při plánovaných výlukách (podložených rozhodnutím drážního úřadu o omezení provozování dráhy) dle ust. § 2910 o. z. či dle ust. § 2913 o. z. Nelze říci, že by ve všech případech plánovaných a předem zveřejněných omezeních provozování jednotlivých tratí nemohl existovat první předpoklad vzniku odpovědnosti za škodu – porušení právní (zákoné či smluvní) povinnosti, která je v příčinné souvislosti se škodou vzniklou dopravcům v podobě vynaložených vícenákladů, či že by v každém případě porušení smluvní povinnosti, která vedla ke vzniku takové škody, byly splněny podmínky pro zproštění odpovědnosti ve smyslu ust. § 2913 o. z. Žalobce přiléhavě vystíhl možný případ vzniku takové odpovědnosti – vznikla-li dopravcům škoda porušením zákonné povinnosti provozovatele dráhy minimalizovat závady na dopravní cestě (§ 22 odst. 1, písm. a/ zákona o dráhách ve spojení s body 15 a 43 preambule směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES).

34. Na druhou stranu je třeba připomenout, že vypuštění výše uvedených vět z Prohlášení o dráze pro rok 2016 nemůže samo o sobě založit odpovědnost SZDC za škody v podobě vícenákladů, které dopravcům vznikají při plánovaných výlukách. Odpovědnost za škodu vzniká, jsou-li splněny všechny podmínky dle ust. § 2910 o. z. nebo dle ust. § 2913 o. z.
35. Poslední věty v ust. § 23b odst. 2 a ust. § 23c odst. 3 zákona o dráhách, v rozhodném znění, vyložil odvolací soud v souladu s existující povinností provozovatele dráhy zajišťovat plynulost drážní dopravy, tj. i minimalizovat a racionalizovat závady na dopravní cestě (viz např. bod 15 a 43 preambule směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ve spojení s ust. § 22 odst. 1, písm. a/ zákona o dráhách). Pro účely tvorby prohlášení o dráze tedy ustanovení normují zákaz formulace takových budoucích ujednání, která předem vylučují odpovědnost provozovatele dráhy za škodu způsobenou dopravcům při takovém omezení provozování dráhy, o němž rozhodl drážní správní úřad na základě vyrozumění provozovatele dráhy dle ust. § 23b odst. 2 zákona o dráhách či na základě žádosti provozovatele dráhy dle ust. § 23c odst. 1 zákona o dráhách.
36. Odvolací soud proto dle ust. § 219 o. s. ř. potvrdil rozsudek soudu I. stupně ve vyhovujícím výroku I. v části, která se týká změny článku 3.5.2 a 6.4 Prohlášení o dráze pro rok 2016, jako věcně správný. Uvedenou část rozsudku potvrdil ve správném znění vypuštěných vět rozhodných článků Prohlášení o dráze pro rok 2016.
37. Odvolací soud jen pro úplnost doplňuje, že vypuštěnými větami v článcích 3.5.2 a 6.4 nebylo dle jeho náhledu porušeno ust. § 34c zákona o dráhách v rozhodném znění, které upravuje výčet náležitostí prohlášení o dráze. Uvedené ustanovení je třeba vykládat v souladu s pravidly obsaženými ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES tak, že ve zprávě o síti by se měly zveřejnit veškeré informace nezbytné k uplatnění práva přístupu, (bod 5 preambule směrnice) a že obsahem zprávy o síti by měly železniční podniky obdržet jasné a jednoznačné signály vedoucí k racionálnímu rozhodování (bod 13 a 35 preambule směrnice). Informaci, že smlouvy o užití dráhy (které provozovatel dráhy nabízí k uzavření) budou obsahovat ujednání o omezení jeho odpovědnosti za škodu, lze pokládat za informaci, která je způsobitelná ovlivnit obchodní rozhodování jak železničních podniků, tak ostatních podniků, kteří mají v úmyslu stát se držiteli práv na používání železniční infrastruktury a železnici využívat ke svému podnikání. Tato informace by tudíž mohla být (nebyla-li by v rozporu s ust. § 23b odst. 2, věta poslední a § 23c odst. 3, věta poslední zákona o dráhách) součástí Prohlášení o dráze pro rok 2016.

38. Odvolací soud pokládá za nesprávné rozhodnutí soudu I. stupně, jímž bylo zasaženo do článku 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2016 tak, že se rozšiřuje dopravci možnost vzdát se přidělené kapacity bez úhrady sankce za nevyužitou přidělenou kapacitu (vzdá-li se dopravce přidělené kapacity nejpozději jeden měsíc před plánovaným dnem jízdy). Oproti soudu I. stupně odvolací soud neshledal rozpor se zákonem o dráhách v tom, že SŽDC nehodlala v roce 2016 umožnit přidělcům vrátit přidělenou kapacitu bezplatně jinak, než čtyřikrát ročně v souvislosti se změnou jízdního řádu. K odvolací argumentaci žalobce je třeba uvést, že „sankce“ za nevyužitou rezervovanou kapacitu dle článku 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2016 z pohledu zákona o dráhách není ničím jiným, než „cenou za nevyužívání přidělené kapacity“ dle ustanovení § 34c odst. 2, písm. f) zákona o dráhách v rozhodném znění, a z pohledu směrnice č. 2001/14/ES není ničím jiným, než „poplathkem za požadovanou kapacitu, která není využita“ dle článku 12 směrnice (a rovněž ve smyslu článku 36 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru). Pro jiné hodnocení „sankce“ není žádný racionální důvod. Účastník č. 90 správně vystihl, že soud I. stupně při dovození „značného nepoměru“ mezi právy a povinnostmi dopravce a provozovatele dráhy v úpravách institutu odebrání kapacity a vzdání se kapacity porovnával neporovnatelné, přičemž zcela pominul, že oba mechanismy slouží k témuž zákonnému cíli, tj. ke zlepšení průchodnosti dopravní cesty/efektivnějšímu využití vzácného statku. Poplatek za nevyužití rezervované kapacity je směrnicí 2001/14/ES (zároveň směrnicí 2012/34/EU) předpokládaným nástrojem k účinnému využívání kapacity. Ani ze zákona o dráhách a ani z cílů směrnic, které jsou do zákona přeneseny, nelze dovodit, že je žádoucí, aby poplatek za rezervovanou kapacitu nebyl vybírán v případě, že se přidělcé „včas“ rezervované kapacity vzdá.
39. Stanovení jen úzce vymezené možnosti vzdát se přidělené kapacity bez úhrady sankce/poplatku za nevyužitou přidělenou kapacitu přitom koresponduje i s jedním z dílčích cílů vymezených v preambuli směrnice 2001/14/ES (bod 19 preambule), který opakuje i směrnice 2012/34/EU (bod 54 preambule). Proces přidělování kapacit musí bránit nepřiměřenému omezení požadavků ostatních podniků, které jsou nebo mají v úmyslu se stát držiteli práv na používání železniční infrastruktury k rozvoji vlastního podnikání. V souvislosti s tímto cílem, lze chápat poplatek za nevyužitou rezervovanou kapacitu vybírání i v případě, kdy uvolněnou kapacitu ještě stihne využít jiný dopravce, případně kdy nevyužitou kapacitu nikdo jiný nevyužije (např. proto, že aktuálně má hospodářský význam jen pro toho, kdo si ji rezervoval), jako nástroj, který usnadní podnikatelům, kteří mají v úmyslu používat železniční infrastrukturu, činit informovaně obchodní rozhodnutí. Tím, že stávající uživatelé dráhy jsou důsledně pobízeni k tomu, aby si nerezervovali tu kapacitu, kterou nevyužijí, mají jiní podnikatelé širší možnost nejen nerezervovanou kapacitu využít (jsou-li držiteli práv na používání železniční infrastruktury), ale i uvažovat o budoucím využití (prozatím) nevyužitě kapacity.
40. Odvolací soud proto rozsudek soudu I. stupně ve vyhovujícím výroku I. v části, v níž byl změněn článek 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2016, změnil tak, že žalobní návrh na změnu článku 4.6 věty páté Prohlášení o dráze pro rok 2016 zamítl (§ 220 odst. 1, písm. a/ o. s. ř.).
41. Z výše uvedeného pak logicky plyne, že odvolací soud neshledává (stejně jako soud I. stupně) v rozporu se zákonem o dráhách, je-li vybírána platba za nevyužitou kapacitu i na železnicích, kde rezervovaná kapacita není v plánovaný den jízdy využita (příp. nedošlo-li k využití přidělené kapacity z důvodů nezaviněných přidělcem, apod.). Soud I. stupně přílehavě vystihl, že poplatek za nevyužitou rezervovanou kapacitu, který je dle obou výše zmíněných směrnic Evropského parlamentu a Rady žádoucí vybírat, směrnice a zákon o dráhách výslovně neomezují na situace, kdy je výběr poplatku „ve veřejném zájmu“. Tyto předpisy naopak zjevně vycházejí z premisy, že výběr poplatku za nevyužitou rezervovanou kapacitu je zásadně vždy podložen veřejným zájmem, tj. zájmem na tom, aby 1/ železniční síť byla dopravcům poskytována k využití za

nediskriminačních podmínek a 2/byla zajištěna co nejvyšší efektivita využití železniční dráhy. Jak již bylo výše uvedeno, minimum výjimek z výběru poplatku, představuje důslednou motivaci pro dopravce, aby pečlivě plánovali již při rezervaci kapacity a nenechávali rezervovanou kapacitu zbytečně nevyužitou. To pak slouží nejen k co nejlepšímu přístupu všech stávajících uživatelů dráhy k dráze jako vzácnému statku, ale i k co nejlepšímu přístupu budoucích uživatelů dráhy k užití dráhy. Odvolací soud proto rozsudek soudu I. stupně ve výroku II. v části, v níž byl zamítnut návrh na změnu článku 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2016, potvrdil dle ust. § 219 o. s. ř. jako věcně správný.

42. Odvolací soud neshledal, že by výši sankce za nevyužitou kapacitu (poplatku za nevyužitou kapacitu /platby za nevyužitou rezervovanou kapacitu) v příloze „C“ části D čl. IV. u nákladní dopravy a kategorií dráhy C a E bylo třeba snížit. Stejně jako soud I. stupně, ani odvolací soud neshledal, že by v Prohlášení uvedená výše sankce byla v rozporu se zákonem o dráhách v rozhodném znění nebo požadavky směrnice 2001/14/ES, tj. že by byla poplatkem nepřiměřeným. Sám žalobce neuvedl žádnou konkrétní skutečnost, která by svědčila tomu, že sankce ve SŽDC zvolené výši je nepřiměřená a že naopak přiměřená je žalobcem navrhovaná nižší výše. Žalobce v této souvislosti (v odvolání) ostatně zmiňuje jen údajnou nespravedlivost sankce vybírané i pro případ, kdy kapacita by i beztak zůstala nenaplněna, přičemž tuto argumentaci současně používá při odůvodnění požadavku na úpravy věty šesté článku 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2016 (pro návrh na vypuštění sankce pro uvedený případ). Jediné relevantní skutkové zjištění, o které lze oprít úvahu o přiměřenosti/nepřiměřenosti výše předmětné sankce/poplatku, s níž žalobce není spokojen, učinil Drážní úřad v žalobou napadeném rozhodnutí. Žádné jiné právně relevantní skutečnosti nevyšly v řízení najevo (a žalobce je ani netvrdil). Zjištění správního orgánu pak nepřiměřenosti výše sankce rozhodně nenasvědčuje. Podle Drážního úřadu představuje rozhodný poplatek, s nímž žalobce nesouhlasí, *cca jednu třetinu až jednu čtvrtinu ceny za užití dopravní cesty uvedenými vlaky a kategorií dráhy*. Rozsudek soudu I. stupně byl proto potvrzen dle ust. § 219 o. s. ř. jako věcně správný i ve výroku II. v části, v níž byl zamítnut návrh na změnu přílohy „C“ části D čl. IV. Prohlášení o dráze pro rok 2016.
43. Protože účastník 13. Elektrizácia železnic Kysak a. s. zanikl pro provedení likvidace ke dni 20. 11. 2019 (bez právního nástupce), byl rozsudek soudu I. stupně ve vztahu k tomuto účastníku vydán, aniž by byla splněna základní podmínka řízení (existence tohoto účastníka). Odvolací soud proto rozsudek soudu I. stupně ve vztahu k tomuto účastníku dle ust. § 219a odst. 1, písm. a) o. s. ř. zrušil a řízení ve vztahu k tomuto účastníku dle ust. § 221 odst. 1, písm. c) o. s. ř. zastavil.
44. Vzhledem k tomu, že odvolací soud částečně změnil rozsudek soudu I. stupně, rozhodoval nejen o náhradě nákladů odvolacího řízení, ale i o náhradě nákladů řízení před soudem I. stupně (§ 224 odst. 2 o. s. ř.). V obou případech vyšel z ustanovení § 142 odst. 2 ve spojení s § 224 odst. 1 a ve spojení s § 245 o. s. ř. Vzhledem k tomu, že žalobce měl ve věci částečný úspěch, nebylo mu proti žádnému z účastníků přiznáno právo na náhradu nákladů řízení a nebyla mu ani uložena povinnost hradit žádnému z účastníků náklady.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat dovolání za podmínek uvedených v ust. § 237 o. s. ř. Takové dovolání se podává k Nejvyššímu soudu ČR ve lhůtě 2 měsíců od doručení tohoto rozsudku prostřednictvím Obvodního soudu pro Prahu 7.

Praha 13. ledna 2022

JUDr. Tomáš Vejnar v. r.
předseda senátu