



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Ladislava Hejtmánka a soudkyň JUDr. Naděždy Treschlové a JUDr. Hany Kadaňové ve věci žalobkyně: **Správa železnic, státní organizace**, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1 – Nové Město, IČ: 709 94 234, proti žalovanému: **Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře**, se sídlem Myslíkova 171/31, Praha 1 – Nové Město, v řízení o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 22. 7. 2021, č.j. UPDI-2513/21/KP,

takto:

- I. Žaloba se **zamítá**.

- II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

- [1] Žalobkyně se žalobou podanou u Městského soudu v Praze domáhala přezkoumání a zrušení rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 22. 7. 2021, č.j. UDPI-2513/21/KP (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž byl zamítnut rozklad žalobkyně proti rozhodnutí žalovaného ze dne 18. 6. 2021, č.j. UPDI-2107/21/UM (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), a toto rozhodnutí bylo potvrzeno. Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle ustanovení § 51 odst. 4 písm. h) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), kterého se dopustila tím, že jako provozovatelka regionální dráhy Děčín hl.n. – Oldřichov u Duchcova: a) v rozporu s ustanovením § 23b odst. 1 téhož zákona omezila provozování dráhy nikoliv na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu, ani z důvodů uvedených v ustanovení § 23b odst. 1 a) až c) zákona o dráhách, a b) v rozporu s ustanovením § 23c odst. 3 téhož zákona omezila provozování dráhy nebo její části, aniž by k omezení došlo z důvodů provádění činností zahrnutých do schváleného plánu omezení provozování nebo činností uvedených v ustanovení § 23c odst. 3 písm.

Shodu s prvopisem potvrzuje Jana Stárková.

a) až c) zákona o dráhách. Tohoto protiprávního jednání se žalobkyně dopustila dle prvostupňového rozhodnutí nejpozději od 1. 5. 2020 (tj. ode dne, od kterého dopravce, společnost KPT rail s.r.o., požadoval přidělení kapacity uvedené dráhy, a nejméně do 15. 1. 2021 (kdy bylo potvrzeno, že dráha není provozuschopná). Za to jí byla podle ustanovení § 51 odst. 10 písm. e) zákona o dráhách uložena pokuta ve výši 50.000 Kč.

- [2] Žalobkyně v podané žalobě uplatnila celkem 13 žalobních bodů. Ad 1) namítala zmatečnost řízení spočívající v řešení stížnosti iniciované žalobkyní v rámci řízení. V uvedeném postupu žalobkyně spatřovala porušení ustanovení § 175 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a ustanovení § 2 odst. 3, § 3 a § 4 odst. 1, 2, 4 téhož zákona. Uvedla, že podala proti zahájení řízení o přestupku ze dne 7. 4. 2021 stížnost podle ustanovení § 175 správního řádu, a to v rámci bodu 10) podání ze dne 20. 4. 2021, kterou se s odkazem na analogický institut trestního řízení domáhala zvážení důvodnosti postupu žalovaného, jelikož nebyly dány podmínky pro zahájení řízení o přestupku. Namítala, že správní orgán se stížností reálně vůbec nezabýval, či se jí zabýval způsobem, který je vnitřně rozporný. V rámci vyrozumění ze dne 10. 6. 2021 totiž správní orgán jednak uvedl, že dle jeho názoru o stížnost vůbec nejde, současně ale uvedl, že stížnost nelze podat, jelikož proti postupu správního orgánu (tj. proti zahájení řízení o přestupku) má být zákonným prostředkem ochrany práv žalobkyně pouze vyjádření. Dále uvedla, že v dopise ze dne 26. 7. 2021 žalovaný uvedl, že o stížnost nejde, přestože byla takto nadepsaná. Dle žalobkyně tak správní orgán stížnost neposoudil a nevyřadil.
- [3] Ad 2) namítala vady správního řízení předcházejícího vydání rozhodnutí spočívající v nerespektování ustanovení § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu. Uvedla, že reálným důvodem pro vedení řízení a rozhodnutí byl úsudek žalovaného o technickém stavu řešené dráhy, který žalovaný dovodil z jím realizovaných šetření. V této souvislosti označila opakovanou kontrolu provedenou v krátkém časovém období (dne 14. 1. 2020 a dne 14. 5. 2020) a s odlišnými závěry za „šikanózní“ jednání, rozporné s ustanovením § 6 odst. 2 správního řádu. Za nejpodstatnější však žalobkyně označila skutečnost, že zákon žalovanému neukládá, aby tento kontrolovat technický stav dráhy, neboť na tyto činnosti není kompetenčně ani odborně vybaven. Působnost v oblasti dozoru nad technickým stavem dráhy obecně vykonává drážní úřad. Kontrola tak byla dle žalobkyně vykonána mimo zákonný rámec, bez opory v právních předpisech. Nadto žalobkyně upozornila na to, že kontrola technického stavu dráhy byla nadbytečná, neboť opakovaně doložila, že na základě rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010 byla na řešené dráze zastavena veřejná drážní doprava postupem dle ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách (v souvislosti s tímto rozhodnutím je provozovatel dráhy ze zákona oprávněn provozovat dráhu v omezeném rozsahu). Tento stav trval více než 10 let; bylo tedy dle žalobkyně absurdní předpokládat, že trať bude kdykoli připravena k tomu, aby mohla být ihned užita. Tyto okolnosti pak v řízení vůbec nebyly posouzeny.
- [4] Ad 3) žalobkyně namítla, že správní orgán nezohlednil existenci pravomocného rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 3. 12. 2010, č.j. DUCR-61631/10/Le, které bylo a je podkladem pro postup žalobkyně. Správní orgán se jím necítil být vázán, sám si učinil úsudek o jeho platnosti, přičemž uplatněnou procesní námitku ve věci existence pravomocného správního rozhodnutí ani neřešil a řádně nevyřadil. Tímto postupem byla porušena ustanovení § 73 odst. 2, § 50 odst. 3, 4 a § 68 odst. 3 správního řádu. Dle žalobkyně dospěl žalovaný nesprávným výkladem k názoru, že byla zastavena jen některá drážní doprava a že žalobkyně nebyla oprávněna provozovat dráhu v omezeném rozsahu. Zastavení pouze některé drážní dopravy by tak dle žalobkyně znamenalo nikoliv zastavení, ale omezení drážní dopravy. Zdůraznila, že podmínky zastavení drážní dopravy jsou rozhodnutím Drážního úřadu stanoveny v souladu se stěžejní výrokovou větou a jednoznačně. Výklad žalovaného nadto dle žalobkyně odporuje i ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách, ve znění do 31. 3. 2017, neboť toto ustanovení takový postup nepředpokládalo. Pokud by v roce 2010 existovaly jakékoliv přepravní potřeby, tak by nemohlo být rozhodnutí o zastavení drážní dopravy vydáno. Žalovaný dle žalobkyně nevysvětlil, jaký je praktický rozdíl v jeho výkladu

mezi „částečným zastavením drážní dopravy“ a „omezením drážní dopravy“, který dle žalobkyně neexistuje a ani její právní úprava nezná.

- [5] Žalobkyně dále v tomto žalobním bodu uvedla, že výklad užitý žalovaným, že k zániku účinků rozhodnutí Drážního úřadu dojde jedním žadatelem, nemůže obstát, neboť názor, že zastavení drážní dopravy trvá pouze po dobu, po kterou nevzniká potřeby využití dráhy, nemá právní základ. Rozhodnutí Drážního úřadu pak bylo vydáno na dobu neurčitou, s čímž se žalovaný nijak nevypořádal. Žalobkyně tak namítala, že napadené rozhodnutí je v rozporu s ustanovením § 69 odst. 2 věta druhá zákona č. 250/2016 Sb. založena jen na nepodložených domněnkách. Dále uvedla, že o platnosti rozhodnutí Drážního úřadu z roku 2010 je vedeno správní řízení pod sp.zn. NN-OKO0159/20, které doposud nebylo pravomocně ukončeno. Žalovaný nevyčkal na výsledek tohoto řízení a vydal rozhodnutí o správním trestu okamžitě. Již jen pro délku rozhodování drážních správních orgánů v této věci bylo dle žalobkyně na místě pochybovat o možnosti jednoznačně označit rozhodnutí Drážního úřadu za neplatné. Tyto pochybnosti pak měly být dle žalobkyně vykládány v její prospěch. K odkazu žalovaného na odůvodnění rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 2. 12. 2011, č.j. 107/2011-130-SPR/l, dle kterého je drážní doprava zastavena po tu dobu, po níž přetrvávají podmínky pro její zastavení, uvedla, že proti odůvodnění rozhodnutí není možné se s ohledem na ustanovení § 82 odst. 1 správního řádu odvolat, přičemž podle analogie s ustanovením § 159a zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, odůvodnění není závazné. Není tak dle žalobkyně pravdou, že by byla vázána odůvodněním rozhodnutí z roku 2011.
- [6] Ad 4) namítala, že správní orgán zjišťoval okolnosti a činil si úsudky mimo svou věcnou působnost, aniž by byl k uvedenému nadán zákonnou kompetencí. Namítala, že technický stav dráhy není schopen správní orgán posoudit. Na základě takto nezákonně provedených zjištění pak správní orgán konstruoval jednání, které postihl správní sankcí. Nadto uvedla, že správní orgán ani nezjišťoval okolnosti v rámci správního řízení, když prováděl zjištění i mimo dozorovou činnost, přičemž jak a kde získal poznatky, které ani zjistit nemohl, tak reálně vůbec neosvětlil. Uvedeným postupem tak byla porušena ustanovení § 2 odst. 2 a § 51 odst. 2 správního řádu a rovněž čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod.
- [7] Ad 5) namítla, že správní orgán užil k prokazování svých závěrů takové důkazní prostředky, které nejsou způsobilé a vhodné k objektivnímu poznání stavu věci (např. tendenční televizní reportáž), čímž postupoval v rozporu s ustanovením § 51 odst. 1 správního řádu. V rámci správního řízení pak ani správní orgán skutkový stav objektivně nezjišťoval, vystačil si s více než rok starými nezákonně provedenými zjištěními, která doplnil o tendenční reportáž z televize, čímž dle žalobkyně porušil ustanovení § 50 odst. 2 věta první, odst. 3 správního řádu.
- [8] Ad 6) žalobkyně namítala, že nadto správní orgán jím definované jednání vadně právně kvalifikoval, když tvrzenou neprovozuschopnost dráhy, kterou měla dle správního orgánu žalobkyně zapříčinit, vadně kvalifikoval jako nezákonné omezení provozování dráhy, ačkoliv tvrzená neexistence provozuschopné dráhy nutně vylučuje možnost, aby její provozování bylo omezeno. Postihované jednání by tak nutně muselo být řešeno jako jiný přestupek (pro porušení v souvislosti s péčí o dráhu) před jiným správním orgánem, a to drážním správním úřadem. Dále žalobkyně uvedla, že omezení provozování dráhy bylo opodstatněné jiným ustanovením, než jsou ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách. Navíc není dle žalobkyně možné uložit sankci provozovateli dráhy za nesplnění povinnosti vlastníka dráhy. V této souvislosti nelze akceptovat argument žalovaného, že podle ustanovení § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách mají povinnost zajistit opravu oba subjekty (vlastník a provozovatel), jelikož totožnou povinnost nemohou nést dva subjekty. Dle výkladu Ministerstva dopravy stíhá povinnost zajistit opravu a údržbu dráhy i nadále vlastníka. Ustanovení § 23 zákona o dráhách tak nelze užít pro to, aby na jeho základě byla konstruována odpovědnost provozovatele dráhy za možný nedobrý technický stav dráhy. Napadené rozhodnutí je tak v rozporu s ustanovením § 2 odst. 2 správního řádu a rovněž s ustanovením § 3 odst. 1 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „zákon o ÚPDI“).

Shodu s prvopisem potvrzuje Jana Stárková.

- [9] Ad 7) žalobkyně dále namítala, že správní orgán zmatečně vymezil dobu trvání tvrzeného skutku, čímž založil i nejasnost jeho vymezení. Dle žalobkyně není zřejmé, kdo byl a ve kterých dnech postupem žalobkyně omezen tak, aby bylo možno jednání žalobkyně považovat za naplňující skutkovou podstatu přestupku, společensky škodlivého. Správní orgán tak dle žalobkyně nezohlednil ustanovení § 93 odst. 1 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 250/2016 Sb.“). Konstrukce žalovaného, že dne 1. 5. 2020, kdy byla podána žádost o kapacitu dráhy, došlo ke zrušení pravomocného rozhodnutí Drážního úřadu z roku 2010 a v důsledku toho začala žalobkyně porušovat zákon, protože od zániku předmětného rozhodnutí měla okamžitě zajistit plné provozování a plnou provozuschopnost dráhy, dle žalobkyně nemůže obstát. Nadto žalovaný ani neuvedl, na které dny byla žádána kapacita na předmětné dráze; uvedl naopak, že žadatel žádal o kapacitu dráhy až na období do 26. 9. 2021 a nebyl uspokojen, přičemž současně ale uvedl, že skutek trval pouze nejméně do 15. 1. 2021. I v časové definici skutku tak dle žalobkyně panují pochybnosti.
- [10] Ad 8) namítala, že správní orgán vadně a k tíži žalobkyně vyložil ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách. Toto ustanovení stanoví, že drážní úřad může, ale nemusí rozhodnout; zároveň však nehovoří o částečném zastavení drážní dopravy. V případě, že takové rozhodnutí vydáno, tak je provozovatel dráhy oprávněn dráhu provozovat v omezeném rozsahu, přičemž zákon podmínky omezeného provozování (jeho trvání atd.) nespécifikuje. Ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách pak nic nehovoří o zrušení/zániku vydaného rozhodnutí.
- [11] Ad 9) namítala, že správní orgán změnil bez náležitého odůvodnění stávající rozhodovací praxi resortních orgánů k tíži žalobkyně. Odůvodnit bylo nutno nejen nově zastávaný výklad, ale zejména též důvod pro změnu výkladu.
- [12] Ad 10) žalobkyně namítala, že nebyla v rámci poučení ze dne 7. 4. 2021 a ani jindy poučena o právu podat stížnost podle ustanovení § 175 správního řádu, což je v rozporu s ustanovením § 4 odst. 2 správního řádu.
- [13] Ad 11) namítala, že správní orgán I. stupně prováděl dokazování, aniž by to žalobkyně navrhovala, i po vydání prvostupňového rozhodnutí, což je vzhledem k okolnostem nestandardní a zmatečný postup. Tento postup sice žalobkyně obecně označila za přípustný, avšak ne v této situaci, kdy toliko vyvolává důvodné obavy v opodstatněnost jím vydaného rozhodnutí. Měl-li správní orgán I. stupně pochybnosti, tak neměl dle žalobkyně prvostupňové rozhodnutí vydávat.
- [14] Ad 12) namítala, že správní orgán postupoval v přímém rozporu s ustanovením § 50 odst. 3 správního řádu, když odmítl zjišťovat a zohlednit okolnosti svědčící ve prospěch obviněného, který poukazoval na nutnou hospodárnost nakládání s finančními prostředky státního rozpočtu v situaci, kdy na řešené dráze existuje pravomocné rozhodnutí, které zakazuje její užití k účelu, pro který jediný dráha slouží, a když nikdo dráhu více než 10 let užívat ani nechtěl. Odkaz žalovaného na čerpání právních služeb žalobkyní označila žalobkyně za nepřipadný. Postup žalovaného pak žalobkyně označila za neobjektivní a v rozporu s ustanovením § 7 odst. 1 správního řádu a ustanovením § 3 odst. 2 zákona o ÚPDI.
- [15] Ad 13) pak namítala, že správní orgán s ohledem na všechny naznačené a existující pochybnosti, které se ani nepokusil vyvrátit, rozhodl v přímém rozporu s ustanovením § 69 odst. 2 věta poslední zákona č. 250/2016 Sb.
- [16] Závěrem žaloby žalobkyně doplnila, že neomezila provozování dráhy postupem dle ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách a ani v rozporu s tímto ustanovením, když postupovala v souladu s oprávněním, které vyplývalo z rozhodnutí vydaného podle ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách. Ke zmínce žalovaného ohledně postupu žalobkyně v roce 2017, kdy tato předložila žádost o odsouhlasení omezení provozování dráhy na řešené dráze, žalobkyně uvedla, že s účinností od roku 2017 došlo ke změně právní úpravy. Návrh z roku 2017 dle žalobkyně

nezakládá jakoukoliv nezákonnost jejich postupů. Žalovaný pak minimálně v období od roku 2017 do roku 2021 nepovažoval postup žalobkyně za nesouladný s právními předpisy, neboť byl o stavu dráhy minimálně od roku 2017 informován; nový výklad pak zaujal až v souvislosti se správním trestáním žalobkyně. V této souvislosti pak žalobkyně upozornila na to, že předseda žalovaného signoval rozhodnutí Drážního úřadu z roku 2010, které nyní žalovaný „zneplatnil“.

- [17] Z uvedených důvodů žalobkyně navrhovala, aby soud zrušil jednak žalobou napadené rozhodnutí, jednak rozhodnutí prvostupňové.
- [18] Žalovaný v písemném vyjádření k podané žalobě navrhoval její zamítnutí. Nejprve k celému případu uvedl, že ustanovení § 20 odst. 1 zákona o dráhách ukládá vlastníku dráhy, resp. ustanovení § 23 odst. 1 písm. h) téhož zákona provozovateli dráhy, povinnost zajistit její opravy a údržbu v rozsahu nutném pro její provozuschopnost. Společnosti KPT rail s.r.o. byla zamítnuta žádost o přidělení kapacity, údajně z důvodů zastavení drážní dopravy. Kapacita zde však neexistovala, jelikož stav dráhy provozování dráhy neumožňoval. Došlo tedy k omezení provozování dráhy, avšak nebyly splněny podmínky ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách. Z výše zmíněných povinností uděluje § 38 odst. 5 zákona o dráhách částečnou výjimku, kterou však v tomto případě žalobkyně využít nemohla. Dále uvedl, že v roce 2010 Drážní úřad rozhodl podle ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách na základě žádosti žalobkyně o zastavení pouze veřejné drážní dopravy, a to za účelem přepravy osob sloužící pouze k zajištění dopravní obslužnosti ve smyslu ustanovení § 2 a § 3 zákona č. 194/2010 Sb. a za účelem přepravy věcí. Veškerá drážní doprava nikdy zastavena nebyla, takže bylo možno provozovat dráhu v omezeném rozsahu, což dle žalovaného postačuje k tomu, že dráha musela být provozována a udržována v plném rozsahu a kapacita musela být přidělována. Nadto dle jeho názoru zastavení drážní dopravy trvá pouze po dobu, po kterou nevzniká potřeba užití dráhy. Ta vznikla (byť v její části) v roce 2013, čímž bylo ukončeno zastavení provozování veřejné osobní drážní dopravy a žalobkyně tehdy kapacitu v souladu se zákonem přidělila. O případné další zastavení veřejné drážní dopravy by musela žalobkyně znovu požádat Drážní úřad. Drážní doprava byla provozována do roku 2015, kdy žalobkyně omezila provozování dráhy. Dalším důvodem k zániku zastavení veřejné drážní dopravy pak bylo požádání dopravce KPT rail s.r.o. o kapacitu ke dni 1. 5. 2020. Dále pak žalobkyně nedodržela povinnost zajistit provozuschopnost dráha, které vzniká i při provozování dráhy v omezeném rozsahu.
- [19] K žalobním bodům ad 1) a 10) uvedl, že tvrzení žalobkyně, že institut stížnosti ve správním řádu je analogický k institutu stížnosti v trestním řádu, je mylné. Analogickým institutem ke stížnosti dle hlavy sedmé trestního řádu je ve správním řádu odvolání, resp. rozklad. K povaze stížnosti dle ustanovení § 175 správního řádu žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2010, č.j. 4 Aps 2/2010-44. Dále uvedl, že všechny argumenty uvedené v pasáži textu označeném jako „stížnost“ byly v souladu s jejich obsahem dle ustanovení § 37 odst. 1 správního řádu vyhodnoceny jako vyjádření účastníka řízení podle ustanovení § 36 odst. 1 a 2 správního řádu, a jako takové byly zohledněny a vyřízeny v obou napadených rozhodnutích. Rovněž uvedl, že pokud se správní orgán rozhodl na základě argumentů vznesených v podání označeném jako stížnost žádný dozorčí prostředek neuplatnit (a naopak setrval na správnosti a zákonnosti svého postupu), tak účastník řízení nemá žádný právní nárok na jakékoliv odlišné vyřízení stížnosti. Žalobkyně nadto využila možnosti podat proti rozhodnutí řádný opravný prostředek, tj. rozklad. Dle žalovaného pak rozhodnutí ve věci samé nemůže být zrušeno jen pro nespokojenost žalobkyně s formálním způsobem vyřízení stížnosti. K námitce absence poučení uvedl, že ze zákona ani z judikatury nevyplývá povinnost správního orgánu výslovně poučit účastníka řízení o možnosti podat stížnost, a proto ani absence takového poučení nemůže způsobit nezákonnost rozhodnutí.
- [20] K žalobním bodům ad 2), 4), 5) žalovaný uvedl, že je kompetentní posuzovat, zda je na dráze disponibilní kapacita, a zda je plněna povinnost přidělit kapacitu podle ustanovení § 34a zákona o dráhách. Stejně tak je kompetentní posuzovat, zda došlo k omezení provozování dráhy v souladu s ustanovením § 23b a § 23c zákona o dráhách. K překročení pravomocí tak nedošlo. Dále uvedl,

Shodu s prvopisem potvrzuje Jana Stárková.

že nevznikl rozpor mezi závěry šetření, neboť ve zmíněném státním dozoru i v místním šetření dospěl k závěru, že na dráze vzhledem k jejímu stavu neexistuje disponibilní kapacita. Žalovaný dále odkázal na ustanovení čl. 56 odst. 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“) s tím, že žalobkyně jako provozovatelka dráhy poskytla ve svém vyjádření v souvisejícím řízení sp.zn. RPK001/20 pouze informace, že jediným důvodem nepřidělení kapacity je zastavení drážní dopravy a že provozuschopnost je zajišťována v rozsahu vymezeném ustanovením § 38 odst. 5 zákona o dráhách. Jelikož žalobkyně neposkytla informace o skutečném stavu dráhy, tak si je musel žalovaný opatřit sám (srov. ustanovení § 58 odst. 1 zákona o dráhách). Dále uvedl, že vycházel ze zjištění o stavu dráhy z doby páchání přestupku, přičemž řízení zahájil v souvislosti s vyjádřením ze dne 15. 1. 2021, č.j. 3923/2021-SZ-GR-O25, v němž žalobkyně potvrdila, že ode dne 14. 5. 2020, kdy žalovaný provedl místní šetření, nedošlo na předmětné dráze k žádným změnám. Tento den pak žalovaný označil za konec období, ve kterém prokazuje, že žalobkyně páchala přestupek. K odkazu na televizní reportáž žalovaný uvedl, že tento použil na dokreslení situace; žalobkyně ani netvrdila, že by se vůči obsahu zpravodajství jakýmkoliv způsobem bránila a namítala, že došlo ke zkreslení informací. K námitce nevhodného jednání žalovaný odkázal na odůvodnění napadených rozhodnutí s tím, že informace o desetiletém nevyužívání dráhy není pravdivá, neboť zájem o provozování drážní dopravy byl – tato byla provozována do roku 2015 a poté bylo na dráze zavedeno nepřetržité omezení provozování dráhy, čímž bylo další využití znemožněno. Dále uvedl, že z jízdního řádu pro rok 2022 zveřejněného na stránkách žalobkyně vyplývá, že na dráze je plánováno provozování osobní drážní dopravy na tento rok, což dokládá zájem kraje na provozování drážní dopravy. Dále odkázal na ustanovení § 17b zákona č. 77/1997 Sb. s tím, že pokud by žalobkyně pečovala o zachování majetku a jeho údržbu, tak by nyní náklady potřebné pro uvedení dráhy do provozního stavu nedosáhly výše řádově 50 mil. Kč.

- [21] K žalobnímu bodu ad 3) žalovaný uvedl, že rozsah zastavené dopravy je jednoznačně uveden ve výroku rozhodnutí Drážního úřadu. Pokud měla žalobkyně za to, že toto rozhodnutí je nezákonné, tak se proti němu měla odvolat. Nadto rozsah zastavené dopravy vycházel ze žádosti, kterou tehdy podala žalobkyně. Pokud by Drážní úřad žádosti vyhověl pouze částečně, tak by musel žádost v rozsahu zastavení neveřejné dopravy a osobní dopravy, která neslouží k zajištění dopravní obslužnosti, zamítnout, avšak Drážní úřad žalobkyni vyhověl v plném rozsahu. Výrok tohoto rozhodnutí sice hovoří o zastavení veřejné drážní dopravy, její rozsah však následně specifikuje do bodů 1 a 2. K platnosti tohoto rozhodnutí na dobu neurčitou uvedl, že toto neznamená, že k zastavení příslušné dopravy nedošlo na konkrétní období, ale do doby vzniku přepravní potřeby, což je v tomto rozhodnutí i uvedeno. Rozhodnutí totiž samo předjímá ukončení zastavení drážní dopravy právě vznikem přepravní potřeby (a nikoliv rozhodování v novém řízení), čímž se řídila i žalobkyně, když na předmětné dráze v roce 2013 drážní dopravu obnovila a dne 19. 12. 2017 podala žádost o projednání změny v plánu dlouhodobých výluk na neprovozovaných tratích. Dále uvedl, že ze směrnice 2012/34/EU vyplývá, že zastavením drážní dopravy nesmějí být omezena práva přístupu udělená v čl. 10 této směrnice, tudíž k pozbytí účinnosti zastavení musí dle žalovaného dojít již vznikem přepravní potřeby či zájmem dopravců. V této souvislosti proto žalovaný připomněl požadavek na tzv. eurokonformní výklad. Žalovaný proto nesouhlasil s námitkou žalobkyně, že vznikly pochybnosti, na základě kterých měl rozhodnout v souladu s ustanovením § 69 odst. 2 věta druhá zákona č. 250/2016 Sb. ve prospěch žalobkyně jako obviněné. Dále nesouhlasil s tím, že je jeho výklad zániku účinku rozhodnutí Drážního úřadu po 10 letech zcela nový a odlišný, neboť tento vychází z důvodové zprávy a odborné literatury. K žalobnímu zmiňovanému řízení o „platnosti“ rozhodnutí Drážního úřadu vedeného pod sp.zn. NN-OKO0159/20 žalovaný popsal průběh tohoto řízení. K výkladu převzatému z rozhodnutí Ministerstva dopravy z roku 2011 žalovaný uvedl, že netvrdil, že by tento výklad byl závazný, ale že se s tímto výkladem ztotožnil.

- [22] K žalobnímu bodu ad 6) žalovaný uvedl, že nesouhlasí s názorem, že nezajištění provozuschopnosti dráhy vylučuje omezení provozu dráhy. Podle ustanovení § 23c odst. 3 písm. a) zákona o dráhách je součástí omezení provozování dráhy obnovování provozuschopnosti, z čehož vyplývá, že při nezajištění provozuschopnosti vzniká omezení provozování dráhy. Zastavení drážní dopravy pominulo vznikem přepravní potřeby na dráze a zájmem dopravců, a proto zákonný důvod k omezení provozování dráhy neexistoval. Tímto stavem byl upřen nárok žadatele na přidělení kapacity. Pro dokreslení žalovaný uvedl, že stav, který na předmětné dráze zjistil, by odpovídal stavu dráhy v konzervaci, což je institut, který současný právní řád nezná.
- [23] K žalobním bodům ad 7), 8) a 9) žalovaný uvedl, že vymezil páčání přestupku na dobu ode dne, od kterého společnost KPT rail s.r.o. požadovala přidělení kapacity uvedené dráhy, a nejméně do 15. 1. 2021, kdy žalobkyně potvrdila, že nedošlo ke změně ve stavu provozuschopnosti. Po tuto dobu trvalo omezení provozování dráhy, které vzniklo následkem neprovozuschopnosti z důvodu nevyhovujícího technického stavu, a nikoliv z důvodů uvedených v ustanovení § 23b odst. 1 zákona o dráhách. Rovněž pak vyslovil nesouhlas s názorem žalobkyně, že by byly na dráze při zastavení drážní dopravy prováděny pouze předepsané prohlídky monitorující její stav, a při zjištění nevyhovujícího stavu by nevznikala povinnost závady odstranit.
- [24] K žalobním bodům ad 11) a 13) uvedl, že skutečnost, že došlo k omezení provozování dráhy v rozporu s ustanovením § 23b odst. 1 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách, byla plně prokázána již v rozhodnutí I. stupně. Před vydáním rozhodnutí o rozkladu pak obstarával pouze doplňující důkazy pro vypořádání námitek žalobkyně, týkajících se zejména veřejného zájmu na provozování drážní dopravy na předmětné dráze. Tento postup je dle žalovaného plně v souladu se správním řádem.
- [25] K žalobnímu bodu ad 12) uvedl, že zohlednil rozsah žádané kapacity požadovaný společností KPT rail s.r.o. a snahu o hospodárné nakládání s veřejnými finančními prostředky. Na jejich základě se proto přiklonil ke spodní hranici zákonem stanovené částky pokuty. Odkaz na hospodaření žalobkyně v jiném případě pak uvedl pouze jako přírůstek žalobkyní proklamovaných nákladů na opravné práce na předmětné dráze.
- [26] K závěrečným tvrzením žalobkyně žalovaný doplnil, že žalobkyně nepřidělila kapacitu, jelikož vlivem nezákonného omezení provozování dráhy neexistovala. K omezení provozování dráhy docházelo již před účinností novely zákona o dráhách od 1. 4. 2017, což žalobkyně potvrdila v žádosti o projednání změny v plánu dlouhodobých výluk – omezení provozování dráhy – na neprovozovaných tratích ze dne 19. 12. 2017. Právní úprava do 31. 3. 2017 však nevyžadovala schvalování omezení provozování dráhy správním orgánem. Žalobkyně si tedy byla vědoma skutečnosti, že omezení provozování dráhy musí podléhat schválení. K návrhu o vyloučení předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře z projednání věci žalovaný uvedl, že žalovaný rozhodnutí Drážního úřadu nezneplatňuje; pouze setrvává na výkladu, který byl uplatňován Drážním úřadem, Ministerstvem dopravy i účastníky řízení v době jeho vydávání.
- [27] Dne 22. 12. 2021 žalovaný doplnil své vyjádření k podané žalobě o informaci, že Ministerstvo dopravy již rozhodlo o odvolání proti rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 31. 8. 2020, č.j. DUCR-49707/20/Kj, kterým tento zamítl žádost o zrušení rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 3. 12. 2010, č.j. DUCR-61631/10/Le, jímž tento rozhodl podle ustanovení § 38 zákona o dráhách o zastavení veřejné drážní dopravy na regionální dráze Děčín hl. n. – Telnice – Oldřichov u Duchcova, a to tak, že jej zamítlo.
- [28] Dne 11. 4. 2022 žalovaný své vyjádření opět doplnil. Nejprve odkázal na závěry zdejšího soudu v jiném řízení s totožnými účastníky, a to pod sp.zn. 18Af 3/2021, ohledně vázanosti žalobkyně jakožto státní organizace vertikálními přímými účinky evropského práva. K žalobním bodům ad 2), 4) a 5) žalovaný doplnil odkaz na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 5. 2010, č.j. 1

Afs 71/2009-113. Dále uvedl, že jeho kompetence vykonat předmětný státní dozor vyplývá již z vnitrostátního práva (ustanovení § 34a, § 23b, § 23c a § 58 zákona o dráhách). I kdyby tato kompetence ve vnitrostátním právu chyběla, tak by byl žalovaný vázán přímým účinkem směrnice 2012/34/EU, a to čl. 56 odst. 1. K otázce přímého účinku směrnice na regulační subjekt, kterým je v ČR žalovaný, se vyjádřil Soudní dvůr Evropské unie v rozsudku C-120/20 ze dne 8. července 2021 ve věci *Koleje Mazowieckie*. Dále konstatoval, že potřebu provedení státního dozoru i místního šetření vyvolala žalobkyně, jelikož neposkytla informace o stavu dráhy, jak bylo její povinností dle čl. 56 odst. 8 předmětné směrnice.

[29] Dne 22. 4. 2022 bylo soudu doručeno vyjádření žalobkyně ke všem dosavadním vyjádřením žalovaného. Namítala, že společný institut popsany žalovaným jako „zastavení drážní dopravy a provozování dráhy“ v rámci zákona o dráhách neexistuje. Bodem č. 36 zákona č. 23/2000 Sb. byl do tohoto zákona vložen institut „omezení provozování dráhy“. Dále namítala, že rozhodnutí o zastavení drážní dopravy podle ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách nelze zaměňovat s rozhodnutím dle ustanovení § 23b a § 23c téhož zákona o omezení provozování dráhy; drážní doprava a provozování dráhy jsou odlišné činnosti vykonávané odlišnými subjekty. Namítala rovněž, že právní úprava nikdy neznala institut „částečného zastavení drážní dopravy na dráze“. Dále uvedla, že žalovaným dovolená možnost „samovolného odklizení“ pravomocného správního rozhodnutí podle ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách za situace, kdy se objeví zájem dopravce, není právní úpravou přípustná a možná. V této souvislosti podotkla, že právní úpravu si nelze vymýšlet a dotvářet k tíži adresáta veřejné moci. K odkazu žalovaného na rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 6. 12. 2021, č.j. 76/2010-130-SPR/5, uvedla, že tento výklad popírá smysl a účel správního řízení. Upozornila na to, že ministerstvo ve svém rozhodnutí jednoznačně uvedlo, že minimálně v období 10 let od roku 2010 byla na řešené dráze zastavena drážní doprava, čímž je vyvrácen závěr žalovaného, že na předmětné dráze nedošlo k zastavení drážní dopravy. V daném případě tak byla žalobkyni kladena k tíži nedokonalost právní úpravy, na které se shodly dva na sobě nezávislé správní orgány. K odkazu žalovaného na rozsudek Městského soudu v Praze ve věci sp.zn. 18Af 3/2021 žalobkyně uvedla, že jí není známo, z jakého důvodu se soud v tomto řízení vyjadřoval i k možnosti přímého účinku směrnic na žalobkyni. Odkaz na stanovisko generálního advokáta ve věci C-453/20 ze dne 16. 12. 2021 označila žalobkyně za nepřipadný, neboť tento pouze převzal stanovisko žalovaného bez dalšího. V této souvislosti pak žalobkyně odkázala na své podání, které v předmětné věci vedené Soudním dvorem EU učinila ve vazbě na možnost přímé aplikace směrnic k tíži její osoby. V tomto podání žalobkyně jednoznačně odmítla možnost, že by správní orgán (žalovaný) mohl po ní požadovat plnění povinností ze směrnic, když přímý účinek směrnice na žalobkyni není možné dovodit. Závěrem své repliky žalobkyně namítla, že žalovaný nemá svěřenu působnost v oblasti dohledu nad technickým stavem dráhy, a proto ji nemůže vykonávat.

[30] Žalovaný reagoval vyjádřením ze dne 12. 5. 2022, ve kterém uvedl, že Soudní dvůr EU rozhodl ve svém rozsudku ve věci C-453/20 *CityRail* ze dne 3. 5. 2022 tak, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná žalovaným je nepřipustná. Zdůraznil, že nemá za to, že je nezbytné otázku vázanosti žalobkyně přímým účinkem směrnic řešit v tomto řízení, jelikož rozhodná ustanovení evropského práva jsou transponována do zákona o dráhách. Následně se přesto zabýval tím, zda je žalobkyně v postavení, ve kterém jí stíhá přímý účinek směrnic.

[31] Dne 21. 2. 2023 bylo soudu doručeno doplnění žaloby, ve kterém žalobkyně uvedla, že žalovaný má být jako regulační orgán absolutně nestranný a nezávislý, a to jak na jiných orgánech státu, na provozovateli infrastruktury a rovněž i na žadatelích o kapacitu dráhy. V této souvislosti uvedla, že obsahem každé ze zveřejněných zpráv o činnosti a hospodaření žalovaného za roky 2017 až 2021 je text, ve kterém žalovaný deklaruje, že jeho stěžejním úkolem je ochrana železničního dopravce jako slabší smluvní strany před libovůlí provozovatele infrastruktury. Žalovaný tak dle žalobkyně zcela jasně vymezil, že v rámci své rozhodovací praxe není nestranný a nezaujatý. Tímto žalovaný vzbudil zásadní pochybnosti, že jeho postoj k věci mohl být ovlivněn i jinými než zákonnými

hledisky. Uvedený stav a postup žalovaného tak žalobkyně označila za rozporný s ustanovením § 3 odst. 2 zákona o ÚPDI, § 9 správního řádu a čl. 55 směrnice 2012/34/EU. Dále žalobkyně upozornila na některé další nestandardnosti v činnosti žalovaného (např. tendenční a zaujaté hodnocení soudních rozhodnutí).

- [32] V podání ze dne 3. 4. 2023 žalovaný namítal, že žalobkyně již v tuto chvíli nemůže rozšiřovat žalobu o další žalobní body. Dále uvedl, že doplněná tvrzení se nijak netýkají projednávané věci, přesto se k nim žalovaný dále ve svém podání vyjádřil. Ve svém podání se rovněž zabýval aplikací zásady ochrany slabší strany.
- [33] Dne 19. 4. 2023 byla soudu doručena reakce žalobkyně na vyjádření žalovaného ze dne 3. 4. 2023. Žalobkyně zde uvedla, že podáním ze dne 21. 2. 2023 nerozšiřovala žalobu, ani nedoplnila další žalobní body, ale pouze argumentačně rozvinula a doplnila to, co již v žalobě uvedla. Tvrzení o zjevné nerovnosti účastníků správních řízení a o zaujatosti žalovaného vůči žalobkyni pouze rozvedla to, co již tvrdila v čl. XII žaloby (toto tvrzení má pak návaznost i na čl. IX a XIII žaloby). Rovněž zdůraznila, že proti podjatosti žalovaného již dříve brojila v jiných řízeních. Dále uvedla, že žalovaný požadavek na ochranu slabší strany zjevně nadřadil principu rovnosti stran a nezaujatosti.
- [34] Při ústním jednání před soudem konaném dne 20. 4. 2023 setrvali účastníci řízení na svých dříve uplatněných argumentech.
- [35] Z obsahu spisového materiálu předloženého žalovaným správním orgánem vyplynuly následující, pro rozhodnutí ve věci samé, podstatné skutečnosti:
- [36] Na základě návrhů KPT rail s.r.o. ze dne 29. 4. 2020 a ze dne 30. 11. 2020 byla pod sp.zn. RPK001/20 a RPK003/20 vedena řízení podle ustanovení § 34f zákona o dráhách o posouzení, zda rozsah přidělené kapacity nebo postup žalobkyně při jejím přidělení na předmětné regionální dráze není v rozporu se zákonem o dráhách. Dopravce v řízení doložil, že žádal, ale neobdržel kapacitu dráhy pro vybrané dny v období od 1. 5. 2020 do 30. 8. 2020 a od 1. 5. 2021 do 26. 9. 2021. Žalobkyně žádosti zamítla s odkazem na rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 3. 12. 2020, č.j. DUCR-61631/10/Le. Žalovaný v těchto řízeních zjistil, že kapacita dráhy přidělena být nemohla, protože vzhledem k omezení provozování dráhy disponibilní kapacita neexistovala.
- [37] Oznámením ze dne 7. 4. 2021, č.j. UPDI-1160/21/UM, bylo se žalobkyní zahájeno řízení o přestupku podle ustanovení § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách.
- [38] Prvostupňovým rozhodnutím ze dne 18. 6. 2021, č.j. UPDI-2107/21/UM, byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle ustanovení § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách, kterého se dopustila tím, že jako provozovatelka regionální dráhy Děčín hl.n. – Oldřichov u Duchcova: a) v rozporu s ustanovením § 23b odst. 1 téhož zákona omezovala provozování dráhy nikoliv na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu, ani z důvodů uvedených v ustanovení § 23b odst. 1 a) až c) zákona o dráhách, a b) v rozporu s ustanovením § 23c odst. 3 téhož zákona omezovala provozování dráhy nebo její části, aniž by k omezení došlo z důvodů provádění činností zahrnutých do schváleného plánu omezení provozování nebo činností uvedených v ustanovení § 23c odst. 3 písm. a) až c) zákona o dráhách. Tohoto protiprávního jednání se žalobkyně dopustila dle prvostupňového rozhodnutí nejpozději od 1. 5. 2020 (tj. ode dne, od kterého dopravce, společnost KPT rail s.r.o., požadoval přidělení kapacity uvedené dráhy, a nejméně do 15. 1. 2021 (kdy bylo potvrzeno, že dráha není provozuschopná). Žalobkyni byla uložena pokuta ve výši 50.000 Kč.
- [39] V odůvodnění tohoto rozhodnutí se žalovaný nejprve zabýval výjimkou při provozování dráhy v omezeném rozsahu (str. 2 a 3 a dále konkrétně k neexistenci výjimek na str. 4 až 7), dále se zabýval omezením provozování dráhy v rozporu se zákonem, okolnostmi spáchání přestupku a jeho společenskou škodlivostí (str. 3 a 4). Na str. 7 až 15 pak žalovaný vypořádal námítky žalobkyně. Na str. 15 až 17 se pak zabýval jednotlivými aspekty při ukládání trestu.

- [40] Žalobkyně podala proti tomuto rozhodnutí dne 30. 6. 2021 rozklad, ve kterém uváděla obdobné námitky a argumenty jako v podané žalobě.
- [41] Žalobou napadeným rozhodnutím ze dne 22. 7. 2021, č.j. UPDI-2513/21/KP, byl rozklad žalobkyně zamítnut a prvostupňového rozhodnutí bylo potvrzeno.
- [42] V odůvodnění tohoto rozhodnutí žalovaný k námitce nesprávně vyloženého pomnutí zastavení drážní dopravy uvedl, že předmětný výklad se neopírá jen o rozhodnutí Ministerstva vnitra z roku 2011 (v řízení o zastavení drážní dopravy na celostátní dráze Aš – Aš státní hranice, jehož účastníkem byla i žalobkyně), ale i o důvodovou zprávu k zákonu č. 23/2000 Sb., kterým byl institut zastavení drážní dopravy vložen do zákona o dráhách. Stejný výklad pak zastává i odborná literatura. Uvedl, že dále vycházel z eurokonformního výkladu ustanovení § 22 zákona o dráhách s ohledem na právo dopravce na užití dráhy dle čl. 10 odst. 2 směrnice 2012/34/EU. Žádné pochybnosti ve smyslu ustanovení § 69 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb. tak žalovanému nevznikly.
- [43] K námitce, že nebyly vypořádány všechny námitky žalobkyně, uvedl, že toto tvrzení se nezakládá na pravdě. K námitce ohledně nepravdivého údaje ve výroku o době nezákonného jednání žalovaný uvedl, že z vyjádření žalobkyně vyplývá, že existovaly zákonné důvody, pro které nemohla provést změny stavu dráhy, které by zajistily její provozuschopnost, a tím pádem umožnily přidělení její kapacity. K námitce týkající se povinnosti hospodárného nakládání s finančními prostředky žalovaný uvedl, že zajištění provozuschopnosti jí bylo uloženo jako zákonná povinnost – srov. ustanovení § 20 odst. 1 a § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách. Dále uvedl, že provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti při dodržování cenových předpisů bude vždy ztrátové; zákonná úprava nedává provozovateli dráhy prostor k uvážení, aby stanovil hranici, kdy je provozování dráhy ještě efektivní. Pokud provozování dráhy dle žalobkyně efektivní nebylo, tak mohla požádat Ministerstvo dopravy o zahájení řízení o zrušení této dráhy. Pro dokreslení uvedl, že žalobkyně na odboru právních činností zaměstnává 13 právníků, avšak využívá služeb řady advokátních kanceláří, přičemž za tyto služby vynaložila od roku 2016 částku blížící se 100 mil. Kč, což je částka srovnatelná s náklady na opravné práce na předmětné dráze.
- [44] K námitce ohledně povinností provozovatele a vlastníka dráhy žalovaný uvedl, že povinnost zajištění provozuschopnosti dráhy je uložena nejen ustanovením § 20 odst. 1 zákona o dráhách vlastníkovi, ale též podle ustanovení § 23 odst. 1 písm. h) téhož zákona je povinnost provádění údržby a oprav uložena provozovateli dráhy. Žalobkyně vykonává funkci jak vlastníka, tak provozovatele. Dále uvedl, že omezení provozování dráhy je nutno chápat z pohledu dopravce, kterému zde bylo upřeno právo na přiděl kapacity, protože dráha nebyla provozována. Rovněž uvedl, že je kompetentní posuzovat soulad omezení provozování dráhy podle ustanovení § 23b a § 23c se zákonem o dráhách, a proto musí být schopen posoudit, zda došlo k omezení jejího provozování tím, že zde je propad podloží a zvlnění kolejí, a že zde došlo k poškození a vypnutí přejezdových zabezpečovacích zařízení a chybějí břevna závor a výstražníky. Informace o provozuschopnosti dráhy je nezbytným důkazem pro vydání rozhodnutí. K námitce týkající se neoprávněně vykonaného státního dozoru žalovaný uvedl, že správní orgán zjištění technického stavu dráhy na protokolu o státním dozoru nedokládá, neboť tento dozor byl vykonán v souvislosti s jiným podáním, které mu bylo zasláno.
- [45] K námitce ohledně zastavení pouze některé dopravy žalovaný uvedl, že rozhodnutí Drážního úřadu posoudil komplexně a zjistil skutečný stav věci – výrok rozhodnutí Drážního úřadu však hovoří jednoznačně. Navíc v tomto rozhodnutí se nehovoří o neverejné dopravě. Dále uvedl, že výkladem nelze rozsah výroku rozhodnutí Drážního úřadu rozšiřovat v neprospěch dopravců. V uvedeném řízení bylo kromě žalobkyně dalších 53 účastníků řízení, kteří předpokládali, že jde pouze o zastavení dopravy pro zajištění dopravní obslužnosti, a proto žádný nevznesl námitky. Nelze tak s odstupem času konstatovat, že byla zastavena veškerá drážní doprava. K námitce, že v rozhodnutí Drážního úřadu není uvedeno, že dráhu nelze provozovat v omezeném rozsahu, žalovaný uvedl, že takováto skutečnost vycházela ze zákona, a proto nemusela být v rozhodnutí

uvedena. Zastavením veřejné osobní dopravy pro zajištění dopravní obslužnosti tehdy žalobkyně patrně dle žalovaného sledovala úspory spojené zejména s uzamčením prostor pro cestující ve stanicích, pozastavením jejich úklidu (např. sněhu) a osvětlování. Tyto činnosti by pak v případě přidělení kapacity byly provedeny až s ohledem na konkrétní potřebu.

- [46] K námitkám ohledně pozbytí účinků rozhodnutí Drážního úřadu uvedl, že informace, že se toto rozhodnutí vydává na dobu neurčitou, neznamená, že musí být zrušeno jiným rozhodnutím. Dále citoval z rozhodnutí Drážního úřadu větu, kterou tento úřad naznačil výklad, že v případě vzniku přepravní potřeby k obnovení veřejné drážní dopravy dojde. Pokud by Drážní úřad předpokládal, že bude nutno vést nové řízení, tak by upozornil na možnosti podání žádosti a vedení řízení v této věci. K ukončení zastavení drážní dopravy v daném případě skutečně došlo v roce 2013 přidělením kapacity; od té doby nebylo vydáno žádné rozhodnutí o zastavení drážní dopravy. Dále uvedl, že rozhodnutí Drážního úřadu udělilo žalobkyni výjimku z povinnosti provozovat dráhu pouze po dobu neexistence zájmu o provozování veřejné drážní dopravy a přepravní potřeby. Ta pak byla ukončena v roce 2013, kdy rozhodnutí Drážního úřadu pozbylo účinku. Dále konstatoval, že ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách je nutno vykládat eurokonformně s ohledem na čl. 10 odst. 2 směrnice 2012/34/EU. V platném národním právu je povinnost žalobkyně zajistit provozuschopnost dráhy a provozování dráhy, pokud existuje přepravní potřeba, uložena v ustanovení § 20 odst. 1, § 22 odst. 1 písm. a) a § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách. Pokud je dráha provozována, tak na ní musí být disponibilní kapacita. Výjimku z této povinnosti dovoluje pouze ustanovení § 23b zákona o dráhách za podmínek v něm stanovených, které však v tomto případě splněny nebyly. Při využití výkladu žalobkyně tak dle žalovaného zastavení drážní dopravy omezuje práva dopravců. Žalovaný proto shrnul, že nemůže akceptovat výklad, že zastavením drážní dopravy vzhledem k neexistenci zákonného institutu zrušení tohoto zastavení, nebude na dráze možné v rozporu s čl. 10 směrnice 2012/34/EU provozovat drážní dopravu do doby změny zákonné úpravy. Stejně tak neakceptoval postup žalobkyně, že při údajném zastavení drážní dopravy v některých případech kapacitu přidělovat bude a v jiných případech nikoliv.
- [47] K námitce ohledně neaplikovatelnosti rozhodnutí Ministerstva dopravy z roku 2011 žalovaný popsal průběh odkazovaného řízení. Souhlasil se žalobkyní, že uvedený výklad je 10 let starý, nicméně předmětná právní úprava se však nezměnila nijak, než že ustanovení současného § 38 odst. 5 zákona o dráhách bylo ve stejném znění obsaženo v ustanovení § 23b odst. 3 zákona o dráhách, účinného do 31. 3. 2017. Změnilo se pouze to, že tehdy byl výklad ve prospěch žalobkyně tím, že umožnil zastavit drážní dopravu, aniž by byly podány námitky ze strany účastníků. Dále uvedl, že z ustanovení § 38 zákona o dráhách jednoznačně vyplývá dočasnost omezení i zastavení drážní dopravy. Pokud byla drážní doprava zastavena na dobu neurčitou, neznamená to, že byla zastavena navždy. Pojem na dobu neurčitou dle žalovaného znamená právě po dobu, po níž neexistuje zájem dopravců na provozování drážní dopravy a po níž pominula přepravní potřeba na dráze. Předem totiž není známo, kdy budou mít dopravci zájem a kdy tedy dopravní potřeba vznikne. Žádný správní orgán tak nemá pravomoc rozhodovat o tom, že se ukončuje zastavení drážní dopravy, pokud odpadnou důvody, pro něž byla drážní doprava zastavena.
- [48] K námitce týkající se povinností při provozování dráhy v omezeném rozsahu žalovaný uvedl, že podle zákona o dráhách je vlastník a provozovatel dráhy povinen zajistit její údržbu a provozuschopnost. Ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách dává pouze výjimku z prováděných prohlídek dráhy, její rozsah je specifikován ve vyhlášce č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technických řád drah. Z ostatních předpisů (např. z povinnosti provádět revize prohlídky a zkoušky určených technických zařízení dle ustanovení § 48 zákona o dráhách) toto ustanovení výjimku nedává. Dle žalovaného tak nelze přijmout výklad, že se pouze provádějí prohlídky za účelem monitorování stavu dráhy s výsledkem, že dráha není provozuschopná. Zjištěné nedostatky musejí být neprodleně odstraňovány, aby požadavky na zajištění provozuschopnosti uvedené v ustanovení § 25 vyhlášky č. 177/1995 Sb. byly dodrženy. K námitkám ohledně důkazů převzatých

z médií žalovaný uvedl, že odkaz na televizní reportáž použil hlavně pro dokreslení situace. Dále uvedl, že ze samotného zveřejnění článků na internetových stránkách ZDOPRAVY.CZ vyplývá, že provoz na předmětné dráze je stále diskutovaným tématem.

- [49] Městský soud v Praze na základě žaloby, v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 s. ř. s.), přezkoumal napadené rozhodnutí, včetně řízení, které jeho vydání předcházelo. Při přezkoumání rozhodnutí soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.) a dospěl k závěru, že žaloba nebyla podána důvodně.
- [50] V nyní projednávané věci byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle ustanovení § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách, kterého se dopustila jako provozovatelka regionální dráhy Děčín hl.n. – Oldřichov u Duchcova, za který jí byla uložena pokuta ve výši 50.000 Kč. Podle ustanovení § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách, ve znění do 31. 1. 2022: *„Právnícká nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel dráhy dopustí přestupku tím, že omezí provozování dráhy nebo její části v rozporu s § 23b nebo § 23c odst. 3 nebo v rozporu s § 23c odst. 4 o tomto omezení nevyrozumí dopravce, vlastníka dráhy, provozovatele dráhy, Úřad nebo drážní správní úřad.“*
- [51] Podle ustanovení § 23b odst. 1 téhož zákona: *„Provozovatel dráhy je oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodu a) provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy, b) provádění činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy, nebo na dráze nebo jiných činnostech obrozujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, nebo c) narušení provozuschopnosti dráhy živelní nebo mimořádnou událostí a provádění činností spojených s obnovením provozuschopnosti.“*
- [52] Podle ustanovení § 23c odst. 3 téhož zákona: *„Omezit provozování dráhy nebo její části z důvodu provádění činností, které nejsou zahrnuty do schváleného plánu omezení, může provozovatel pouze, jde-li o činnosti spojené s a) obnovováním provozuschopnosti dráhy po jejím narušení živelní nebo mimořádnou událostí, b) údržbou nebo opravou dráhy, nepřekračuje-li předpokládaná doba omezení 24 hodin nebo nedojde-li k omezení provozování drážní dopravy na dráze, nebo c) údržbou nebo opravou dráhy, nejsou-li splněny podmínky podle písmene b), ale provedení těchto činností nesnese odkladu.“*
- [53] Žalobkyně dle žalovaného omezila provozování předmětné dráhy jednak v rozporu s ustanovením § 23b odst. 1 o dráhách nikoliv na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu, a rovněž ne z důvodů uvedených výše v ustanovení § 23b odst. 1 písm. a) až c) zákona o dráhách v rozporu s ustanovením § 23c odst. 3 téhož zákona omezila provozování dráhy nebo její části, aniž by k omezení došlo u důvodu provádění činností zahrnutých do schváleného plánu omezení provozování nebo činností uvedených pod písm. a) až c) tohoto ustanovení.
- [54] Žalobkyně v podané žalobě uplatnila několik žalobních bodů, kterými se soud níže zabýval z důvodu přehlednosti věci postupně tak, jak byly v žalobě obsaženy, nikoliv podle jejich důležitosti a relevantnosti.
- [55] V prvním žalobním bodu namítala žalobkyně zmatečnost řízení, která měla spočívat v řešení stížnosti podle ustanovení § 175 správního řádu ze strany žalovaného.
- [56] Z obsahu správního spisu vyplývá, že podání žalobkyně ze dne 20. 4. 2021 obsahovalo bod 10) nadepsaný „Stížnost“, ve kterém žalobkyně s odkazem na analogický institut trestního řízení brojila proti zahájení řízení o přestupku ze dne 7. 4. 2021. Žalovaný na tuto stížnost reagoval samostatným dopisem ze dne 10. 6. 2021, č.j. UPDI-1948/21/UM.
- [57] Podle ustanovení § 175 odst. 1 správního řádu: *„Dotčené osoby mají právo obracet se na správní orgány se stížnostmi proti nevhodnému chování úředních osob nebo proti postupu správního orgánu, neposkytuje-li tento zákon jiný prostředek ochrany.“*
- [58] Podle ustanovení § 160 odst. 7 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů: *„Proti usnesení o zahájení trestního stíhání může obviněný podat stížnost.“*

- [59] Soud dospěl k závěru, že stížnost podle ustanovení § 175 správního řádu není analogickým institutem ve vztahu ke stížnosti dle trestního řádu. Podle Nejvyššího správního soudu (srov. rozsudek ze dne 17. 12. 2010, č.j. 4 Aps 2/2010-44) se stížnost podle ustanovení § 175 správního řádu svou povahou a právní úpravou blíží spíše dozorčímu prostředku, resp. je nástrojem, který k němu může vést. Na vyřízení stížnosti není právní nárok a samotné její vyřízení ještě samo o sobě neznamená odstranění závadného stavu. Naproti tomu v případě stížnosti proti zahájení trestního stíhání se bezpochyby jedná o jedno z nejdůležitějších práv obviněného a jeden z nejsilnějších prostředků obrany proti postupu policejního orgánu v rámci přípravného trestního řízení, který může již na počátku trestního řízení vést ke zrušení usnesení o zahájení trestního stíhání. V případě přestupkového řízení, resp. zahájení řízení o přestupku zákon č. 250/2016 Sb. obdobný institut, jakým je stížnost dle ustanovení § 160 odst. 7 trestního řádu, nezná – srov. hlavu VI tohoto zákona.
- [60] Lze se tak ztotožnit s argumentem žalovaného, že analogickým institutem ke stížnosti dle trestního řádu je ve vztahu k zahájení řízení o přestupku vyjádření obviněného z přestupku.
- [61] Dle názoru soudu pak žalovaný nepřistoupil ke „stížnosti“ žalobkyně dle ustanovení § 175 správního řádu formalisticky, když jednotlivé argumenty obsažené v příslušné části 10) jejího podání ze dne 20. 4. 2021 posoudil podle jejich obsahu a následně se jimi zabýval v obou napadených správních rozhodnutích. Ostatně i sama žalobkyně v podané žalobě uvedla, že stížnost podle ustanovení § 175 správního řádu byla podána z totožných důvodů, které jsou obsahem vyjádření ze dne 20. 4. 2021. Žalobkyně pak v žalobě výslovně uvedla, že si stěžovala na postup správního orgánu v souvislosti se zahájením řízení o přestupku, pro které dle jejího názoru nebyly dány důvody. Obsah stížnosti dle ustanovení § 175 správního řádu tak dle soudu jednoznačně směřoval proti důvodům zahájení přestupkového řízení se žalobkyní a nejednalo se tak o stížnosti proti nevhodnému chování úředních osob či proti postupu správního orgánu, proti němuž správní řád neposkytuje jiný prostředek ochrany, neboť za takový prostředek ochrany je bezpochyby třeba považovat samotné vyjádření žalobkyně k zahájení řízení o přestupku (které bylo postaveno na stejných důvodech jako stížnost dle ustanovení § 175 správního řádu) a následně pak rozklad. Všech těchto prostředků žalobkyně v řízení využila.
- [62] Ve shodě s výše odkazovaným rozsudkem Nejvyššího správního soudu lze doplnit, že pokud žalovaný nedospěl na základě argumentů vznesených ve stížnosti, že neuplatní žádný dozorčí prostředek, tak žalobkyně neměla žádný právní nárok na jiné (pro ni příznivější) vyřízení stížnosti. Byť tedy některé formulace žalovaného v jeho sděleních ze dne 10. 6. 2021 či 26. 7. 2021 nebyly zcela přesné, tak soud nedospěl k závěru, že by tato drobná dílčí formulační pochybení měla vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, neboť jak v jeho odůvodnění, tak v odůvodnění rozhodnutí prvostupňového se žalovaný všemi relevantními námitkami žalobkyně ve vztahu k důvodům vedení řízení o přestupku zabýval.
- [63] Soud tak nedospěl k závěru, že by žalovaný svým postupem porušil ustanovení § 175 správního řádu. Tento žalobní bod proto neshledal důvodným.
- [64] Ve druhém žalobním bodu žalobkyně namítala vady správního řízení spočívající v nerespektování ustanovení § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu, neboť reálným důvodem pro vedení řízení a rozhodnutí byl úsudek žalovaného o technickém stavu předmětné dráhy, který žalovaný dovodil z jím realizovaných šetření. Žalobkyně v této souvislosti tato opakovaná šetření v krátkém časovém období označila za „šikanózní“ a v rozporu s ustanovením § 6 odst. 2 správního řádu. Rovněž pak namítala, že zákon žalovanému neukládá, aby kontroloval technický stav dráhy, neboť na to nemá ani kompetenci ani odbornost.
- [65] Ve správním spise je založen protokol ze dne 15. 1. 2020, č.j. UPDI-3524/19/ZA, o státním dozoru na dráze Děčín hl.n. – Telnice. Cílem této kontroly, jak vyplývá z protokolu, bylo dodržování ustanovení § 23 o dráhách. Jak vyplývá z prvostupňového rozhodnutí (str. 9 pasáž označená „*Vyjádření obviněné pod bodem 3 – státní dozor jako podklad rozhodnutí*“), tak již správní orgán

I. stupně žalobkyni osvětlil, že tento dozor (zaznamenaný v protokolu ze dne 15. 1. 2020) byl vykonán v souvislosti s jiným podáním, které bylo žalovanému zasláno, přičemž tento zjištění technického stavu předmětné dráhy na tomto protokolu o státním dozoru nestaví.

- [66] Naopak jedním z podkladů pro vydání rozhodnutí bylo místní šetření, které na předmětné dráze proběhlo dne 14. 5. 2020 a jehož výsledky jsou shrnuty v záznamu o místním šetření ze dne 14. 5. 2020, č.j. UPDI-2127/20/DV. V něm je uvedeno, že „v části trati až do zastávky Telnice je dráha průjezdná. Ze stanice Telnice do stanice Chlumec u Chabařovic je dráha zarostlá vegetací včetně náletových stromků a je nesjízdná. V další části dráhy, tj. Chlumec u Chabařovic – Oldřichov u Duchcova je dráha v průjezdném průřezu vyčištěna od náletových keřů a stromů. Při místní šetření bylo zjištěno, že v některých místech dráhy došlo k propadu podloží a koleje jsou zvlněné. Přejezdová zabezpečovací zařízení jsou vypnuta z provozu, o čemž jsou uživatelé pozemních komunikací informováni doplňkovými tabulemi. Např. u zastávky Krupka jsou závorová zařízení poškozena, chybějí břevna závor a výstražníky. Obdobná situace je u zastávky Novosedlice.“ Dalším podkladem pro vydání rozhodnutí pak byla žádost žalobkyně ze dne 19. 12. 2017 o projednání změny v plánu dlouhodobých výluk na neprovozovaných tratích, ve které sama žalobkyně uvedla, že důvodem požadovaného omezení provozování dráhy je narušení provozuschopnosti dráhy s výhledem na její zrušení.
- [67] Soud nespěl k závěru, že žalovaný výkonem předmětného státního dozoru (na jehož výsledcích ani nezaložil žalobou napadená rozhodnutí) ani provedením místního šetření překročil své pravomoci. Je tomu tak proto, že je příslušný posuzovat, zda je na dráze disponibilní kapacita, a zda je plněna povinnost přidělit kapacitu podle ustanovení § 34a zákona o dráhách. Rovněž je pak oprávněn posuzovat, zda omezení provozování dráhy je v souladu s ustanoveními § 23b a § 23c zákona o dráhách. Na základě místního šetření a vlastního vyjádření žalobkyně pak žalovaný v mezích této kompetence dospěl k závěru, že žalobkyně omezila provozování předmětné dráhy nikoliv z důvodů uvedených v ustanoveních § 23b odst. 1 písm. a) až c) a § 23c odst. 3 písm. a) až c) zákona o dráhách.
- [68] Soud proto neshledal, že žalovaný svým postupem neporušil žalobkyní zmiňovaná ustanovení správního řádu ani ustanovení § 58 odst. 1 věta první zákona o dráhách, podle kterého „*státní dozor nad dodržováním povinností stanovených tímto zákonem nebo jinými právními předpisy a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, v oblasti drah a podmínek stanovených v rozhodnutích vydaných podle tohoto zákona vykonávají v rozsahu své působnosti drážní správní úřad a Úřad.*“ Lze proto dospět k závěru, že žalovaný si učinil na základě místního šetření úsudek o technickém stavu předmětné dráhy toliko pro závěr, že žalobkyně omezila její provozování z jiných důvodů než důvodů předpokládaných v ustanoveních § 23b a § 23c zákona o dráhách, a proto nemohla ve smyslu ustanovení § 34a téhož zákona danému dopravci přidělit požadovanou kapacitu této dráhy, což jsou dle zákona o dráhách oblasti, ve kterých vykonává působnost žalovaný, nikoliv drážní správní úřad.
- [69] K argumentu žalobkyně, že kontrola technického stavu dráhy byla nadbytečná, neboť na základě rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010 byla na řešené dráze zastavena veřejná drážní doprava postupem dle ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách, soud uvádí, že existencí rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010 a jeho vlivem na posouzení meritů věci se bude zabývat v rámci vypořádání dalších žalobních námitek. Na tomto místě soud pouze uvádí, že předmětnou kontrolu nepovažuje za nadbytečnou, neboť její provedení bylo nezbytné ke zjištění aktuálního stavu na předmětné dráze.
- [70] Z uvedených důvodů soud neshledal ani druhý žalobní bod důvodným.
- [71] Ve třetím žalobním bodu žalobkyně namítala, že žalovaný nezohlednil existenci pravomocného rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 3. 12. 2010, č.j. DUCR-61631/10/Le, které bylo a je podkladem pro postup žalobkyně. Postupem žalovaného byla dle žalobkyně porušena ustanovení § 73 odst. 2, § 50 odst. 3, 4 a § 68 odst. 3 správního řádu.

- [72] Soud se ztotožnil se žalobkyní, že podmínky zastavení drážní dopravy jsou tímto rozhodnutím drážního úřadu stanoveny jednoznačně. Drážní úřad ve výroku tohoto rozhodnutí rozhodl podle ustanovení § 38 zákona o dráhách o zastavení veřejné drážní dopravy na předmětné dráze, a to:
1. *za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti ve smyslu § 2 a § 3 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v úseku Děčín hl.n. západ – Teplice Lesní Brána;*
 2. *za účelem přepravy věcí v úseku Děčín hl.n. západ – do km 34,855 dráhy – zaústění železniční dráhy – vlečky Vlastní vlečka výtopny Novosedlice.*
- [73] Zároveň ve výroku tohoto rozhodnutí drážní úřad stanovil tyto podmínky, ze kterých může být zastavena veřejná drážní doprava:
1. *Veřejná drážní doprava se zastavuje dnem nabytí právní moci rozhodnutí.*
 2. *Toto rozhodnutí se vydává na dobu neurčitou.*
 3. *Provozovatel celostátní dráhy umožní obsluhu železniční dráhy – vlečky Vlastní vlečka výtopny Novosedlice.*
- [74] Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že rozhodnutím drážního úřadu z roku 2010 nebyla nikdy zastavena veškerá drážní doprava, ale pouze veřejná drážní doprava. Toto rozhodnutí nijak nedopadalo na neveřejnou drážní dopravu (ať už osobní či nákladní) a na veřejnou osobní drážní dopravu provozovanou za jiným účelem, než k zajištění dopravní obslužnosti (např. doprava komerční).
- [75] Podle ustanovení § 38 odst. 5 téhož zákona: „*Drážní správní úřad může rozhodnout o zastavení drážní dopravy, není-li zájem dopravců na provozování drážní dopravy a pominou-li přepravní potřeby na dráze. Provozovatel dráhy je oprávněn provozovat takovou dráhu v omezeném rozsahu. Provozovatel dráhy v rámci omezeného provozování dráhy zajišťuje pravidelné prohlídky a kontrolu stanovených technických parametrů součástí dráhy podle pravidel pro provozování dráhy.*“
- [76] Z tohoto ustanovení dle soudu vyplývá, že provozovatel dráhy je oprávněn provozovat dráhu v omezeném rozsahu z důvodu zastavení drážní dopravy na dráze. Soud dospěl k závěru, že k takovému provozování v omezeném rozsahu je provozovatel dráhy oprávněn jen a pouze v případě, že je na dráze zastavena veškerá drážní doprava, nikoliv jen některá drážní doprava, neboť by postrádalo smysl, aby v případě, že dráha může být nějakým způsobem využívána (např. pro dopravu nákladní či komerční), její provozovatel nemusel dodržovat všechny své povinnosti k jejímu provozování, ale mohl by ji provozovat pouze v omezeném rozsahu.
- [77] Ačkoliv tedy ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách výslovně nehovoří o zastavení jen některé drážní dopravy, tak z výroku rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010 jednoznačně vyplývá, že takto drážní úřad postupoval, když zastavil pouze veřejnou drážní dopravu za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti v citovaném úseku dráhy a veřejnou drážní dopravu za účelem přepravy věcí pro vlečku Vlastní vlečka výtopny Novosedlice.
- [78] K argumentu žalobkyně, že pokud by v roce 2010 existovaly jakékoliv přepravní potřeby, tak by nemohlo být vydáno rozhodnutí o zastavení drážní dopravy, soud uvádí, že s ohledem na to, že proti tomuto rozhodnutí nebylo žádným účastníkem řízení podáno odvolání, tak lze důvodně předpokládat, že tito předpokládali, že jde o zastavení drážní dopravy pouze v rozsahu uvedeném ve výroku tohoto rozhodnutí a jen do doby vzniku přepravní potřeby, jelikož v odůvodnění tohoto rozhodnutí na str. 3 drážní úřad výslovně uvedl, že „*rozhodnutí nevylučuje obnovení veřejné drážní dopravy, pokud vznikne zájem dopravců na provozování drážní dopravy nebo vzniknou přepravní potřeby na dráze.*“ I z této citace je zřejmé, že rozhodnutím drážního úřadu z roku 2010 byla zastavena pouze veřejná drážní doprava, která pak dle názoru drážního úřadu mohla být v případě vzniku přepravní potřeby na předmětné dráze obnovena.
- [79] Soud dále uvádí, že nedospěl k závěru, že by rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010 bylo vykládáno k tíži žalobkyně; žalovaný provedl pouze takový výklad, který je v souladu jak s výrokem, tak odůvodněním tohoto rozhodnutí.

- [80] K namítaným porušením vyjmenovaných ustanovení správního řádu soud uvádí, že ustanovení § 73 odst. 2 správního řádu nebylo postupem žalovaného porušeno, neboť žalovaný dle soudu z rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010 nedovožoval nic, co by z něj již nevyplývalo – pouze svým výkladem vyvrátil to, co z toho rozhodnutí drážního úřadu dovozovala (a to i dle soudu) nesprávně žalobkyně. Ani ustanovení § 50 odst. 3 správního řádu nebylo dle názoru soudu žalovaným porušeno, neboť ten zjistil všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu a zároveň se nezaměřil pouze na okolnosti v neprospěch žalobkyně, ale věc posuzoval komplexně. Hodnocení podkladů pro vydání rozhodnutí pak bylo dle soudu ze strany žalovaného provedeno v souladu s ustanovením § 50 odst. 4 správního řádu. Odůvodnění napadeného rozhodnutí dle soudu dostalo požadavkům vyplývajícím z ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu.
- [81] Žalobkyně dále v tomto žalobním bodu namítala, že rozhodnutí drážního úřadu bylo vydáno na dobu neurčitou, a proto nelze přijmout výklad žalovaného, že zastavení drážní dopravy trvá pouze po dobu, po kterou nevzniká potřeba využití dráhy.
- [82] Soud v této souvislosti považuje za nutné znovu odkázat na odůvodnění rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010, kde tento na str. 3 uvedl, že „*rozhodnutí nevyklučuje obnovení veřejné drážní dopravy, pokud vznikne zájem dopravců na provozování drážní dopravy nebo vzniknou přepravní potřeby na dráze.*“ Tento právní názor drážní úřad v odůvodnění svého rozhodnutí vyslovil i přesto, že ve výroku rozhodnutí uvedl, že se rozhodnutí vydává na dobu neurčitou. Lze tak dospět k závěru, že sám drážní úřad v roce 2010 předjímal ukončení zastavení veřejné drážní dopravy s ohledem na vznik přepravní potřeby.
- [83] Ostatně, jak je doloženo ve správním spisu, tak žalobkyně této možnosti využila a přepravní kapacitu v letech 2013 až 2015 tehdejšímu žadateli přidělila, ačkoliv nyní tvrdí, že rozhodnutí drážního úřadu bylo vydáno na dobu neurčitou. Ve správním spise se totiž nachází např. „*Přídělení kapacity dopravní cesty JŘ 2014*“ ze dne 28. 11. 2013, zn. 39392/2013-O16, jímž žalobkyně vyhověla žádosti dopravce Rail System s.r.o. o přidělení kapacity dopravní cesty, a dále jízdní řády tzv. Kozí dráhy.
- [84] Soud dále uvádí, že rozhodnutí o zastavení drážní dopravy podle ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách je výjimkou z povinnosti zajistit provozování dráhy, nicméně tato výjimka je udělena pouze na dobu, po kterou neexistuje přepravní potřeba provozování drážní dopravy. Takový výklad soud považuje za jediný možný a v souladu se zákonem o dráhách, neboť v případech, kdy by bylo možné rozhodnutí o zastavení drážní dopravy považovat za neúčinné až potom, co by drážní úřad rozhodl o jeho zrušení, tak by rozhodnutí o zastavení drážní dopravy bylo účinné naporád, neboť na základě zákona o dráhách nelze dovodit kompetenci drážního úřadu rozhodnout o zrušení rozhodnutí o zastavení drážní dopravy. Lze se tak plně ztotožnit se závěry Ministerstva dopravy, se kterými se ztotožnil i žalovaný, a to, že drážní doprava je zastavena pouze po tu dobu, po níž přetrvávají podmínky pro její zastavení.
- [85] Tento výklad potvrzuje i důvodová zpráva k zákonu č. 23/2000 Sb., kterým bylo do zákona o dráhách vloženo tehdejší ustanovení § 23a odst. 3 (pozn. soudu: které bylo následně v obdobném znění převedeno do ustanovení § 38 odst. 5). V důvodové zprávě je uvedeno, že „*se navrhuje nové do zákona včlenit ustanovení, která umožňují provozovateli dráhy v zákonem taxativně vymezených případech učinit výjimku z povinnosti provozovat dráhu pro drážní dopravu. ... Navrhuje se proto úprava institutu omezení provozování dráhy. Bylo-li drážním správním úřadem rozhodnuto o zastavení drážní dopravy na dráze nebo její části, není potřebné, aby provozovatel dráhy zajišťoval provozování předmětné dráhy v plném rozsahu. Takovou dráhu však musí provozovatel dráhy nadále udržovat v provozuschopném stavu, přičemž není potřebné zajišťovat obsluhu dráhy a organizovat drážní dopravu na ní. Vznikne-li potřeba obnovit provozování drážní dopravy na takové dráze a nový dopravce obdrží licenci k provozování drážní dopravy, povinnost provozovatele dráhy zajistit obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy na této dráze opět vznikne.*“
- [86] Soud se tak neztotožnil s námitkou, že napadené rozhodnutí je v rozporu s ustanovením § 69 odst. 2 věta druhá zákona č. 250/2016 Sb. založeno jen na nepodložených domněnkách, neboť žalovaný

shromáždil dostatek důkazů o tom, že se žalobkyně spáchání předmětného přestupku dopustila, přičemž nevyvstaly žádné pochybnosti, pro které by žalovaný měl rozhodnout ve prospěch žalobkyně.

- [87] K poukazu žalobkyně na to, že o platnosti rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010 je vedeno správní řízení pod sp.zn. NN-OKO0159/20, s tím, že žalovaný nevyčkal na výsledek tohoto rozhodnutí, soud uvádí, že žalovaný dospěl v prvostupňovém rozhodnutí k závěru, že toto rozhodnutí drážního úřadu nemůže být důvodem k omezení provozování dráhy a nepřidělení kapacity s tím, že existuje dostatek důkazů o tom, že se žalobkyně přestupku dopustila, a proto nepovažoval za nutné vyčkávat na pravomocné rozhodnutí v řízení pod sp.zn. NN-OKO0159/20.
- [88] V této souvislosti lze zmínit, že v souběžně vedeném správním řízení pod sp.zn. RPK001/20 žalovaný řízení usnesením ze dne 16. 6. 2020 právě z důvodu zjištění, že Drážní úřad vede řízení ve věci zrušení rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010, řízení přerušil. Žalobkyně však podala proti usnesení o přerušení řízení rozklad, v němž uvedla, že řízení vedené Drážním úřadem nemůže mít vliv na rozhodnutí žalovaného ve věci přidělu kapacity a nemůže ovlivnit postup žalobkyně při posuzování žádosti o přiděl kapacity. Předseda žalovaného rozhodnutím ze dne 26. 8. 2020, č.j. UPDI-3160/20/KP, usnesení o přerušení řízení ze dne 16. 6. 2020 zrušil. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že žalobkyně v jednom ze souběžných řízení týkající se téhož předmětu věci (přidělení kapacity dráhy) proti přerušení řízení z důvodu existence řízení vedeného u Drážního úřadu pod sp.zn. NN-OKO0159/20 brojila, aby ve druhém řízení takové přerušení řízení po žalovaném požadovala. Žalobkyně si tak zcela zjevně protičeí.
- [89] Soud k řízení vedenému pod sp.zn. NN-OKO0159/20 považuje za nutné ještě doplnit, že se jednalo o řízení iniciované dopravcem KPT rail s.r.o., kdy jeho žádost o zrušení rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010 byla zamítnuta rozhodnutím ze dne 31. 8. 2020, č.j. DUCR-49707/20/Kj, které bylo následně potvrzeno rozhodnutím Ministerstva dopravy ze dne 6. 12. 2021, č.j. 76/2020-130-SPR/5. V tomto rozhodnutí pak ministerstvo mimo jiné uvedlo, že rozhodnutím z roku 2010 Drážní úřad zastavil jen závazkovou osobní dopravu objednávanou krajem a/nebo obcí; nezastavil však veřejnou drážní dopravu osobní dopravu vlak celostátní přepravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter a jimiž svou dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících zajišťuje stát podle ustanovení § 4 zákona č. 194/2010 Sb.; nezastavil rovněž veřejnou drážní dopravu, která není poskytována na základě zákona č. 194/2010 Sb. (tedy zejména tzv. komerční drážní dopravu) a nezastavil ani neveřejnou drážní dopravu. Důvodem zamítnutí žádosti dopravce KPT rail s.r.o. o zrušení rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010 pak byla skutečnost, že tento hodlal na předmětné dráze provozovat drážní dopravu, která nebyla rozhodnutím z roku 2010 zastavena, a proto z povahy věci nebylo o čem rozhodovat.
- [90] K odkazu žalovaného na odůvodnění rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 2. 12. 2011, č.j. 107/2011-130-SPR/1, který žalobkyně rovněž zpochybnila, soud uvádí, že žalovaný nikdy nevysslovil, že by byla žalobkyně odůvodněním tohoto rozhodnutí vázána, pouze se s právními názory vyslovenými ministerstvem v tomto rozhodnutí ztotožnil. Ministerstvo dopravy zde dospělo k závěru, že drážní doprava je zastavena pouze po tu dobu, po níž přetrvávají podmínky pro její zastavení, tj. než vznikne na dané dráze přepravní potřeba (tedy než dopravce kvalifikovaným jednáním projeví zájem na provozování drážní dopravy na uvedené dráze). Tento závěr pak ministerstvo vyslovilo rovněž i v rozhodnutí ze dne 6. 12. 2021, nejedná se tak o právní názor ojedinělý, ale naopak jej lze označit za setrvalý.
- [91] Soud k této dílčí námitce souhlasí se žalobkyní, že podle ustanovení § 82 odst. 1 správního řádu se není možné odvolat jen proti odůvodnění rozhodnutí, neboť takové odvolání je nepřípustné. V případě rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 2. 12. 2011 se však jednalo o rozhodnutí odvolacího orgánu, a proti takovému rozhodnutí již brojit dalším odvoláním nelze – srov. ustanovení § 91 odst. 1 věta první správního řádu.
- [92] Námitky uvedené ve třetím žalobním bodu tak soud neshledal důvodnými.

- [93] Ve čtvrtém žalobním bodu žalobkyně namítala, že žalovaný zjišťoval okolnosti a činil si úsudky mimo svou věcnou působnost, čímž byla porušena ustanovení § 2 odst. 2 a § 51 odst. 2 správního řádu a rovněž čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod.
- [94] K této námitce soud považuje za vhodné odkázat na vypořádání druhého žalobního bodu, kde se oprávněním žalovaného k provedení státního dozoru i místního šetření na předmětné dráze již zabýval. Lze zopakovat, že žalovaný vycházel z místního šetření ze dne 14. 5. 2020, které sám provedl, právě proto, že žalobkyně ve svém vyjádření ze dne 15. 1. 2021, č.j. 3923/2021/SŽ-GŘ-O25 uvedla, že od daného dne nedošlo na této dráze k žádným změnám. Tento den (15. 1. 2021) pak žalovaný označil jako konec období, ve kterém prokázal, že žalobkyně spáchala daný přestupek, neboť po tomto datu již ve vztahu k provozuschopnosti dráhy není ve spise založen žádný doklad.
- [95] Čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod obsahuje zásadu tzv. enumerativnosti veřejnoprávních pretenzí, což znamená, že státní (veřejnou) moc lze uplatňovat jen v případech a v mezích stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví. Tato ústavní zásada se pak promítá i do ustanovení § 2 odst. 2 správního řádu, podle kterého *„správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena.“* S odkazem na výše uvedené soud uvádí, že nedospěl k závěru, že by žalovaný provedením místního šetření, na základě něhož si učinil úsudek o technickém stavu řešené dráhy ve vztahu k přestupkovému jednání žalobkyně, překročil kompetence, které mu přikládá zákon o dráhách.
- [96] Podle ustanovení § 51 odst. 2 správního řádu: *„O provádění důkazů mimo ústní jednání musí být účastníci včas vyrozuměni, nehrozí-li nebezpečí z prodlení. Tuto povinnost nemá správní orgán vůči účastníkovi, který se vzdal práva účasti při dokazování.“* V daném případě bylo místní šetření na předmětné dráze provedeno ještě před zahájením řízení o přestupku žalobkyně, neboť žalovaný jím na základě podnětu ze strany dopravce KPT rail s.r.o. ohledně přidělení kapacity dráhy ověřoval stav předmětné dráhy. Záznam z místního šetření ze dne 14. 5. 2020 pak byl jako jeden z klíčových podkladů pro vedení řízení založen ve správním spise a žalobkyně s ním byla seznámena a měla tak možnost k němu uplatňovat námitky. Ustanovení § 51 odst. 2 správního řádu tak dle názoru soudu nebylo ze strany žalovaného porušeno.
- [97] Ani čtvrtý žalobní bod tak soud neshledal důvodným.
- [98] V pátém žalobním bodu žalobkyně namítala, že žalovaný užil k prokazování svých závěrů nezpůsobilé důkazní prostředky, např. tendenční televizní reportáž, čímž postupoval v rozporu s ustanoveními § 51 odst. 1 a § 50 odst. 2 věta první a odst. 3 správního řádu.
- [99] Z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí vyplývá, že žalovaný na str. 9 uvedl, že závěry provedeného místního šetření ze dne 14. 5. 2020 potvrzuje i reportáž České televize ze dne 31. 5. 2020, kde stav trati potvrdil i oblastní ředitel Správy železnic. Lze tak dospět k závěru, že žalovaný tento odkaz použil pouze pro potvrzení zjištění vyplývajících z místního šetření. Doplnit pak ještě lze žalovaný odkazoval i na články na internetových stránkách ZDOPRAVY.CZ, z nichž vyplynulo, že provoz na předmětné dráze je diskutovaným tématem, tj. že je stále ve středu zájmu, a proto se nejedná o bagatelní věc, kdy by se jednalo např. o dávno nevyužívanou a zarostlou železniční dráhu. K argumentu žalobkyně, že se jedná o tendenční reportáž, soud uvádí, že zde žalobkyně setrvala toliko v rovině tvrzení, neboť nijak nedoložila, že by se proti této reportáži jakkoliv bránila či namítala, že došlo ke zkreslení informací; ostatně v reportáži hovořil přímo zástupce žalobkyně.
- [100] Soud tak dospěl k závěru, že v daném případě žalovaný neporušil ustanovení § 50 odst. 2 věta první správního řádu (*„Podklady pro vydání rozhodnutí opatřuje správní orgán.“*), ani odst. 3 téhož ustanovení (*„Správní orgán je povinen zjišťovat všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. V řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, je správní orgán povinen i bez návrhu zjišťovat všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena.“*), ani ustanovení § 51 odst. 1 správního

řádu („K provedení důkazů lze užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy. Jde zejména o listiny, obhledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek.“).

- [101] Pátý žalobní bod tak soud rovněž neshledal důvodným.
- [102] V žalobním bodu ad 6) žalobkyně namítala, že žalovaný přestupkové jednání žalobkyně vadně právní kvalifikoval, neboť tvrzenou neprovozuschopnost dráhy kvalifikoval jako nezákonné omezení provozování dráhy, jelikož neexistence provozuschopné dráhy vylučuje možnost, aby její provozování bylo omezeno.
- [103] Z ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách dle soudu vyplývá, že se jedná o provozování dráhy v omezeném rozsahu, nikoliv, že toto ustanovení dává vlastníkově a provozovateli dráhy výjimku z jejich povinností uvedených v ustanoveních § 20 odst. 1 a § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách, tj. dráhu udržovat v provozuschopném stavu.
- [104] Podle ustanovení § 20 odst. 1 téhož zákona: „*Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami.*“
- [105] Podle ustanovení § 23 odst. 1 písm. h) téhož zákona: „*Provozovatel dráhy celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky je dále povinen provádět výstavbu, modernizaci, údržbu a opravu jím provozované dráhy v souladu s technickými podmínkami a požadavky na tuto dráhu a technickými podmínkami její provozuschopnosti a jejího styku s jinými dráhami.*“
- [106] V daném případě však soud považuje námitku žalobkyně za zcela irelevantní, neboť povinnost údržby je ukládána jak vlastníkově, tak provozovateli dráhy, přičemž žalobkyně plní ve vztahu k předmětné dráze obě tyto funkce. Je sice pravdou, že postihované jednání spočívající v porušení povinností při péči o dráhu by mohlo být řešeno jako jiný přestupek (a to správním drážním úřadem), nicméně v daném případě žalobkyně nebyla sankcionována za to, že o danou dráhu nepečovala a neudržovala ji v provozuschopném stavu, ale z toho důvodu, že omezila provozování dané dráhy z jiných důvodů, než těch uvedených v ustanovení § 23b odst. 1 písm. a) až c) zákona o dráhách a v ustanovení § 23c odst. 3 písm. a) až c) téhož zákona.
- [107] Žalobkyně sice namítá, že omezení provozování dráhy bylo opodstatněné jiným ustanovením, než jsou ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách, avšak již neuvádí, kterým jiným ustanovením se tak mělo stát. Naopak ze skutkových zjištění vyplývá, že narušení provozuschopnosti dané dráhy jako důvod omezení jejího provozování (a v důsledku toho nepřidělení kapacity dráhy dopravci) vzniklo na uvedené dráze neplněním povinnosti vlastníka dráhy udržovat tuto v provozuschopném stavu, což je povinnost, kterou měla dle soudu žalovaná dodržovat i za situace, kdy se domnívala, že dráhu je možné provozovat v omezeném rozsahu.
- [108] Ani šestý žalobní bod tak soud neshledal důvodným.
- [109] V sedmém žalobním bodu žalobkyně namítala zmatečné vymezení doby trvání skutku, neboť není zřejmé, kdo byl a ve kterých dnech postupem žalobkyně omezen. Dle žalobkyně tak správní orgán porušil ustanovení § 93 odst. 1 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb.
- [110] Podle ustanovení § 93 odst. 1 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb.: „*Ve výrokové části rozhodnutí o přestupku, kterým je obviněný uznán vinným, se kromě náležitostí podle správního řádu uvede popis skutku s označením místa, času a způsobu jeho spáchání.*“
- [111] Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2020, č.j. 8 As 82/2020-54, platí, že „*nároky kladené na skutkový výrok přitom nejsou akademickou otázkou. Řízení o přestupku se vede o určitém skutku. Skutek tak musí být ve výroku popsán natolik určitě, aby nemohlo dojít k záměně s jiným skutkem, právě výrok totiž zakládá překážku věci rozhodnuté.*“ Ustálená judikatura Nejvyššího správního soudu v souvislosti s požadovanou přesností vymezení skutku ve výroku zdůrazňuje, že delikt, resp. přestupek, musí být specifikován tak, aby sankcionované jednání nebylo zaměnitelné s jednáním

jiným (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 1. 2008, č.j. 2 As 34/2006-73) a aby tak v budoucnu nemohlo dojít k porušení zásady „*ne bis in idem*“ a „*rei indicatae*“.

- [112] V daném případě soud dospěl k závěru, že prvostupňové rozhodnutí, co do časového vymezení skutku, ob stojí. Je tomu tak proto, že dopravce KPT rail s.r.o. požádal žalobkyni o přidělení kapacity dráhy ode dne 1. 5. 2020, přičemž od tohoto dne tak bylo na jisto prokázáno, že žalobkyně omezila provozování dráhy z jiných důvodů, než uvedených v ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách. Konec tohoto protiprávního stavu žalovaný sice označil tak, že „*nejméně do 15. 1. 2021*“ se žalobkyně dopustila vytýkaného právního jednání, nicméně soud neshledal, že by takto označený konec protiprávního stavu, který žalobkyně svým jednáním vyvolala, byl vymezen nejasně, neboť k tomuto dni žalobkyně svým vyjádřením potvrdila, že dráha je stále ve stavu, v jakém byla v době místního šetření realizovaného dne 14. 5. 2020 (resp. že nedošlo na této dráze k žádným změnám). Časové vymezení skutku tak má plnou oporu ve zjištěném skutkovém stavu.
- [113] Dle názoru soudu není vadou prvostupňového rozhodnutí, pokud není ve výroku uvedeno, na které dny byla žádána kapacita na předmětné dráze, neboť žalobkyně omezila provozování dráhy nikoliv z důvodů uvedených v ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách v předmětném časovém rozsahu zcela zjevně po všechny dny v tomto časovém rozpětí, jelikož dráha nebyla objektivně v provozuschopném stavu. Nelze pak pominout, že rozsah požadovaného přidělení kapacity dráhy se promítl do výše uložené sankce, neboť žalovaný zohlednil, že společnost KPT rail s.r.o. žádala o přidělení kapacity dané dráhy pouze ve víkendové a sváteční dny (tj. 39 dní v roce 2020 a 46 dní v roce 2021), tudíž by se při požadovaných 8 jízdách vlaku denně jednalo o celkem 680 samostatných jízd.
- [114] Soud dále uvádí, že žalobkyně by mohla ihned po podání žádosti ze strany společnosti KPT rail s.r.o. zajistit plné (tedy neomezené) provozování dráhy, pokud by předmětnou dráhu i v rámci omezeného provozu, udržovala po celou dobu v provozuschopném stavu. Žalobkyně se tak do situace, kdy nemohla žádosti dopravce o přidělení kapacity dráhy vyhovět a kdy tedy omezila bez zákonného důvodu provozování předmětné dráhy, dostala sama svým jednáním, resp. nedodržením povinností vlastníka předmětné dráhy. Tato skutečnost pak nemůže dle názoru soudu jít k tíži dopravcům, kteří mají o využití přepravní kapacity dráhy zájem.
- [115] Ani námitky uvedené v sedmém žalobním bodu tak soud neshledal důvodnými.
- [116] V žalobním bodu ad 8) žalobkyně namítala, že žalovaný vadně a k její tíži vyložil ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách, neboť toto ustanovení nezná částečné zastavení drážní dopravy a zároveň nehovoří ani o zrušení/zániku vydaného rozhodnutí.
- [117] K tomuto žalobnímu bodu soud považuje za nutné odkázat na vypořádání žalobního bodu ad 3), kde se výkladem ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách, jakož i dalšími souvisejícími námitkami již zabýval. Tento žalobní bod tak soud rovněž shledal nedůvodným.
- [118] V devátém žalobním bodu žalobkyně namítala, že žalovaný změnil bez náležitého odůvodnění stávající rozhodovací praxi resortních orgánů k tíži žalobkyně.
- [119] K této námitce soud uvádí, že je s podivem, že v letech 2013 až 2015 žalobkyně na nejasnost právní úpravy neodkazovala a kapacity dráhy danému dopravci přidělila, ale poté svůj postoj změnila. Je tedy jasné, že výklad relevantní právní úpravy nezměnil žalovaný (ani příslušné ministerstvo) ale toliko žalobkyně v důsledku toho, že se předmětná dráha stala již v průběhu let neprovozuschopnou, a proto nemohla kapacitu dráhy přidělit. Ani devátý žalobní bod tak soud neshledal důvodným.
- [120] V žalobním bodu ad 10) žalobkyně namítala, že nebyla v rámci poučení ze dne 7. 4. 2021 a ani jindy poučena o právu podat stížnost podle ustanovení § 175 správního řádu, což je v rozporu s ustanovením § 4 odst. 2 správního řádu.

- [121] Podle ustanovení § 4 odst. 2 správního řádu: „*Správní orgán v souvislosti se svým úkonem poskytne dotčené osobě přiměřené poučení o jejích právech a povinnostech, je-li to vzhledem k povaze úkonu a osobním poměrům dotčené osoby potřebné.*“
- [122] Jakkoliv soud respektuje výše citovanou jednu ze základních zásad činnosti správních orgánů, tak nedospěl k závěru, že správní orgány mají povinnost účastníky řízení výslovně poučit o možnosti podat stížnost podle ustanovení § 175 správního řádu. Tato povinnost pro správní orgány nevyplývá ani ze zákona ani z judikatury, např. na rozdíl od povinnosti poučit účastníka řízení o možnosti podat proti rozhodnutí správního orgánu odvolání či rozklad – srov. ustanovení § 68 odst. 5 správního řádu.
- [123] V případě daného poučení se tak dle soudu nejedná o porušení ustanovení § 4 odst. 2 správního řádu, a proto se nemůže jednat o vadu řízení, která by měla způsobovat nezákonnost napadeného rozhodnutí. Ani tento žalobní bod tak soud neshledal důvodným.
- [124] V žalobním bodu ad 11) žalobkyně namítala, že správní orgán I. stupně prováděl dokazování i po vydání prvostupňového rozhodnutí, což je nestandardní a zmatečný postup.
- [125] K této námitce soud uvádí, že sama žalobkyně označila doplnění dokazování po vydání rozhodnutí správního orgánu I. stupně za obecně přípustné, avšak ne v její situaci. Jak bude uvedeno dále, tak ono „doplnění dokazování“ bylo provedeno v naprosto zanedbatelném měřítku ve vztahu k celkovému množství důkazního materiálu, a proto v soudu toto doplnění dokazování nevyvolává žádné obavy v jistotu správního orgánu I. stupně v opodstatněnost jím vydaného rozhodnutí. V rámci rozkladového řízení totiž byly obstarány pouze doplňující důkazy pro vypořádání námitek žalobkyně, a to zejména týkající se veřejného zájmu na provozování drážní dopravy na předmětné dráze – z odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že rozkladový orgán ověřil u vedoucího oddělení dopravní obsluhy Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Ústeckého kraje informaci, že o provoz na předmětné dráze je stále zájem. Žalobní bod ad 11) proto soud neshledal důvodným.
- [126] V žalobním bodu ad) 12 žalobkyně namítala, že žalovaný odmítl zjišťovat a zohlednit okolnosti svědčící ve prospěch žalobkyně, která poukazovala na nutnou hospodárnost nakládání s finančními prostředky státního rozpočtu.
- [127] Dle názoru soudu žalovaný neporušil ustanovení § 50 odst. 3 věta druhá správního řádu, podle kterého „*v řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, je správní orgán povinen i bez návrhu zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena.*“ Žalovaný totiž při ukládání trestu zohlednil jednak rozsah žádané kapacity požadovaný společností KPT rail s.r.o. (tato společnost byla v době protiprávního jednání žalobkyně jediným známým žadatelem o přidělení kapacity na předmětné dráze a zároveň jednání žalobkyně neovlivnilo jiné dopravce; tento dopravce žádal přidělení kapacity dráhy pouze ve víkendových a svátečních dnech – celkem 39 dní v roce 2020 a 46 dní v roce 2021, což s ohledem 8 jízd vlaků denně činilo celkem 680 samostatných jízd) a rovněž i snahu žalobkyně o hospodárné nakládání s veřejnými finančními prostředky – srov. str. 16 a 17 prvostupňového rozhodnutí.
- [128] Na druhou stranu se soud ztotožnil s názorem žalovaného, že předpisy pro hospodaření s veřejnými prostředky nelze nadřadit nad zákonem stanovené povinnosti zajišťovat provozuschopnost dráhy. Za podstatný argument považuje soud to, že v daném případě nedocházelo zjevně k průběžnému zajišťování (udržování) provozuschopnosti předmětné dráhy, což pak vyústilo ve vysoký finanční požadavek na uvedení dráhy do provozuschopného stavu v současné době.
- [129] Soud k této námitce dále uvádí, že pokud žalobkyně nechtěla udržovat dráhu v provozuschopném stavu a nechtěla tomu věnovat finanční prostředky, pak mohla požádat Drážní úřad o zrušení této dráhy podle ustanovení § 5 odst. 6 zákona o dráhách a vyřadit ji z provozu. Pokud je dráha v provozu (byť v omezeném), tak jejího vlastníka a provozovatele stíhá povinnost udržovat ji

v provozuschopném stavu, což se v daném případě nedělo od roku 2015, kdy byla na této dráze naposledy žalobkyní některému dopravci přidělena kapacita. Žalovaný pak v prvostupňovém rozhodnutí ještě odkázal na možnost žalobkyně požádat o změnu kategorie dráhy, jelikož tato dráha by vyhovovala i podmínkám pro zařazení do kategorie „dráha místní“, pro niž by pak podmínky zpoplatnění jejího užití mohly reálněji odrážet náklady na její údržbu.

- [130] K odkazu žalovaného na čerpání právních služeb žalobkyní (srov. str. 4 napadeného rozhodnutí) soud uvádí, že tento soud nehodnotí jako nepřipadný, neboť jej žalovaný použil pouze jako příměr k žalobkyní deklarovaným nákladům na opravné práce na předmětné dráze v úseku Děčín – Telnice.
- [131] Soud tak nedospěl k závěru, že by postup žalovaného byl neobjektivní a v rozporu s ustanoveními § 7 odst. 1 a § 3 odst. 2 zákona o ÚPDI, které zakotvují nezávislost a nestrannost žalovaného. Ani žalobní bod ad 12) tak soud neshledal důvodným.
- [132] Ad 13) pak žalobkyně namítala, že žalovaný s ohledem na všechny existující pochybnosti, které se ani nepokusil vyvrátit, postupoval v rozporu s ustanovením § 69 odst. 2 věta poslední zákona č. 250/2016 Sb.
- [133] K této námitce soud považuje s odkazem na vypořádání všech ostatních žalobních námitek za nutné pouze dodat, že žalovaný shromáždil dostatek důkazů o tom, že se žalobkyně dopustila předmětného přestupku s tím, že „pochybnosti“, o kterých žalobkyně hovoří, byly žalovaným v řízení řádně a dle soudu dostatečně vypořádány v rámci vypořádání se s námitkami žalobkyně vznesenými v průběhu řízení či v rozkladu. Dle soudu tak ustanovení § 69 odst. 2 věta druhá zákona č. 250/2016 Sb. nebylo žalovaným porušeno, neboť žádné kvalifikované pochybnosti, které by odůvodňovaly rozhodnutí ve prospěch žalobkyně, soud nezjistil.
- [134] Soud dále uvádí, že v řízení bylo prokázáno, že žalobkyně omezila provozování dráhy nikoliv postupem dle ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách, ale tím, že neudržovala předmětnou regionální dráhu v provozuschopném stavu, což jí následně neumožnilo k žádosti dopravce přidělit tomuto přepravní kapacitu dráhy.
- [135] Žalobkyně dále rozporovala odkaz žalovaného na její postup v roce 2017, kdy předložila žádost odsouhlasení omezení provozování dráhy na řešené dráze. K tomu lze poznamenat, že právní úprava do 31. 3. 2017 nevyžadovala schvalování omezení provozování dráhy správním orgánem; tento požadavek je obsažen zákoně o dráhách až od 1. 4. 2017, což není mezi účastníky sporné. Z žádosti žalobkyně ze dne 19. 12. 2017 tak lze ve shodě s žalovaným dovodit, že si žalobkyně byla vědoma skutečnosti, že omezení provozování dráhy musí podléhat schválení, a proto také předmětnou žádost ze dne 19. 12. 2017 podala. Zároveň je nutné podotknout, že žalobkyně nebyla sankcionována za nezákonné omezení provozování předmětné dráhy v roce 2017, ale až za takové omezení po datu žádosti dopravce KPT rail s.r.o. (dne 1. 5. 2020), neboť až od tohoto data bylo zjevné, že na předmětné dráze existuje přepravní potřeba. Postup žalovaného, který žalobkyni minimálně v období roku 2017 do roku 2021 (resp. do 1. 5. 2020) nepovažoval za nesouladný s právními předpisy, tak byl zcela v souladu se zákonem o dráhách, neboť v této době žalobkyně nikoho (žádného dopravce) neomezovala v přístupu ke kapacitě dráhy, neboť v této době neexistovala na řešené dráze přepravní potřeba.
- [136] K námitce žalobkyně ohledně podjatosti předsedy žalovaného, který signoval rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010, které nyní žalovaný „zneplatnil“, soud uvádí, že v takovém postupu neshledal podjatost ve smyslu ustanovení § 14 správního řádu. Jednak je tomu proto, že postup předsedy žalovaného byl konzistentní a mimo jiné v souladu s právní argumentací Ministerstva dopravy a s důvodovou zprávou k zákonu č. 23/2000 Sb., jednak to nebyl předseda žalovaného, kdo (své vlastní) rozhodnutí drážního úřadu z roku 2010 „zneplatnil“, ale toto rozhodnutí pozbylo platnosti tím, že na předmětné dráze vznikla přepravní potřeba, jak bylo soudem vysloveno výše.

Shodu s prvopisem potvrzuje Jana Stárková.

- [137] K odkazu žalovaného na rozsudek zdejšího soudu ze dne 28. 3. 2022, č.j. 18Af 3/2021-64 ohledně vázanosti žalobkyně jakožto státní organizace vertikálními přímými účinky evropského práva, včetně směrnic, soud uvádí, že otázka vázanosti žalobkyně přímým účinkem směrnic není v nyní projednávaném případě relevantní, neboť rozhodná ustanovení evropského práva jsou transponována do vnitrostátního práva, konkrétně do zákona o dráhách, který byl v dané věci žalovaným aplikován. Stejně tak vnitrostátní právo obsahuje dostatečný základ pro závěr, že žalovaný měl v daném případě pravomoc k vykonání státního dozoru na řešené dráze.
- [138] Soud zde pouze přehled věci uvádí, že v prvostupňovém rozhodnutí žalovaný v rámci vypořádání námitky žalobkyně ohledně změny předpisů pro vydávání licencí na konkrétní dráhy (pozn. soudu: která již nebyla obsažena v podané žalobě ani v rozkladu), odkázal na směrnici 2001/13/ES, která byla do vnitrostátního práva transponována zákonem č. 103/2004 Sb. s účinností od 1. 5. 2004, dále na doporučení Komise 2004/358/EC ze dne 7. 4. 2004 a na prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/171. V rámci vypořádání námitky ohledně „odklizení“ zastavení dopravy pak žalovaný odkázal na čl. 10 směrnice 2012/34/EU, které zakládá právo dopravce na přístup k železniční infrastruktuře. Tento článek je pak v českém právu zakotven v rámci práv a povinností provozovatele dráhy – srov. ustanovení § 22 zákona o dráhách. Žalovaný pak v napadeném rozhodnutí v souladu s tímto článkem vyložil i ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách. V daném případě tedy žalovaný v napadeném rozhodnutí prováděl pouze tzv. eurokonformní výklad daných ustanovení zákona o dráhách, nikoliv, že by přímo aplikovat danou směrnici 2012/34/EU na postavení žalobkyně.
- [139] Z rozsudku 18. senátu zdejšího soudu lze však odcitovat obecný závěr, který je dle 6. senátu soudu použitelný i v nyní projednávané věci, a to že „*žalovaný není ústředním orgánem státní správy jen pro cenovou kontrolu, ale též pro užívání drážní infrastruktury a přístup k této infrastruktuře obecně (viz § 3 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře). Lze proto u něj předpokládat, že na daném úseku veřejné správy disponuje dostatečnými odbornými znalostmi. V tomto ohledu soud připomíná, že judikatura správních soudů ustáleně presumuje, že úřední osoby mají dostatečné odborné znalosti, aby mohly samy posoudit odborné otázky vyskytující se v běžně vedených správních řízeních (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 5. 2010, č.j. 1 Afs 71/2009 - 113, č. 2313/2011 Sb. NSS).*“
- [140] K dalším argumentům obsažených v četných podáních obou účastníků řízení soud uvádí, že se v těchto případech spíše než o žalobní argumentaci a její vypořádání ze strany žalovaného správního orgánu jedná o osobní invektivy. Soud proto uzavírá, že argumentace žalobkyně ohledně nestrannosti a nezávislosti žalovaného neshledal důvodnou, neboť z předložených dokumentů nevyvstaly žádné pochybnosti ohledně nestrannosti a nezávislosti žalovaného
- [141] Ze všech shora uvedených důvodů proto soud neshledal žalobu důvodnou a podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. žalobu zamítl.
- [142] Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobkyně nebyla ve sporu úspěšná a žalovanému žádné náklady v řízení nevznikly.

Poučení:

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

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Shodu s prvopisem potvrzuje Jana Stárková.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

V Praze dne 20. dubna 2023

JUDr. Ladislav Hejtmánek v. r.
předseda senátu