



Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře

Ing. Pavel Kodym

předseda

Sp. zn: UPDI-OPD0010/17-3

Č.j.: UPDI-1585/17-OPDI-OPDI/VE
V Praze dne 6. listopadu 2017

ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře jako odvolací orgán příslušný podle § 152 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) na základě návrhu rozkladové komise ve smyslu ustanovení § 152 odst. 3 správního řádu rozhodl o rozkladu podaném dne 29. června 2017 společností České dráhy, a.s., IČ: 709 94 226, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 (dále jen „žadatel“) proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 08. června 2017, č. j. UPDI-129/17-OPDI/VE, kterým byla dle ustanovení § 43 odst. 1 písm. b) správního řádu odložena žádost o zahájení řízení k provedení testu hospodářské vyváženosti, **takto:**

Podle ustanovení § 152 odst. 6 písm. b) a s přihlédnutím k § 152 odst. 5 podle ustanovení § 92 odst. 1 správního řádu se rozklad pro opožděnost zamítá.

Odůvodnění:

Dne 05. června 2017 bylo do datové schránky Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „ÚPDI“) doručeno podání nazvané Návrh podle § 34f odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., ve věci přidělu kapacity pro výluky Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny.

V tomto podání žadatel uvedl, že dne 4. července 2017 plánuje provozovatel dráhy, Správa železniční dopravní cesty státní organizace, (dále jen „SŽDC“) zahájit výluky podle rozkazu o výluce 63165 v úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny s kompletním přerušením provozu v tomto úseku. O výluce 63165 bylo rozhodnuto Drážním úřadem pod č.j. DUCR-19077/17/Jv ze dne 31. března 2017.

Dne 20. března 2017 byl na jednání za účasti provozovatele dráhy, ROPIDu, žadatele a Ministerstva dopravy dohodnut kompromisní model vedení vlaků v relaci Praha – Děčín. Dne 24. května 2017 byl žadatel informován provozovatelem dráhy SŽDC o změně opatření odsouhlasených na jednání dne 20. března 2017 a to v podobě dodatečného vedení vybraných Os vlaků linky S4 Praha – Kralupy nad Vltavou v nepracovních dnech přes stanici Praha Libeň. Tato delší trasa je nevyhovující z pohledu neúměrného prodlužování cestovní doby a minimalizuje čas na obrát souprav této linky ve stanici Praha Masarykovo nádraží. Dle názoru žadatele, pokud je možná jízda těchto vlaků bez úvrati v dopoledním sedle pracovního dne, není důvod nepřidělit kapacitu dopravní cesty po přímé trase i v nepracovních dnech, kdy je provoz stejný, nebo menší, než dopolední sedlo pracovního dne.

Žadatel sdělil dopisem SŽDC výhrady k uvedenému postupu, který je dle jejich názoru v rozporu s platnou legislativou. Na tento přípis reagovala SŽDC dne 30. května 2017, avšak reakce neobsahovala žádné relevantní důvody, které by osvětlily odlišný způsob vedení vlaků linky S4 v pracovní a mimopracovní dny. Dle názoru žadatele postupovala SŽDC v rozporu s vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“) a jejím ustanovením § 21a. SŽDC popsáním postupem jednala dle názoru žadatele také v rozporu s ustanovením § 23 odst. 2 písm. b) zákona o dráhách, neboť nekonala tak, aby minimalizovala negativní dopady omezení. A dále pak jednala v rozporu s rozhodnutím Drážního úřadu, č. j. DUCR- 19077/Jv tím, že plně nerespektovala podmínku číslo dvě předmětného rozhodnutí. Žadatel v předmětném podání tedy požaduje ve smyslu ustanovení § 34f odst. 1 zákona dráhách ÚPDI, aby uložil SŽDC povinnosti neprodleně zpracovat výlukový jízdni řád a přidělit kapacitu v souladu s rozhodnutím Drážního úřadu DUCR-19077/17/Jv a tedy zcela v souladu s dohodou dosaženou na jednání dne 20. března 2017.

Dne 12. června 2017 vydal ÚPDI usnesení o odložení žádosti, č. j. UPDI-129/17-OPDI/VE (dále jen „napadené“ usnesení“), které bylo žadateli prostřednictvím datové zprávy doručeno 12. června 2017 v 13:45 hodin.

Dne 29. června 2017 v 17:11 obdržel ÚPDI rozklad proti napadenému usnesení v celém jeho rozsahu.

Proti usnesení o odložení věci se dle § 76 odst. 5 správního řádu může odvolat účastník, jemuž se usnesení oznamuje, přičemž o možnosti podat řádný opravný prostředek – v tomto případě dle § 152 odst. 1 správního řádu rozklad, byl žadatel rovněž řádně poučen. Podle § 83 odst. 1 věty první správního řádu činí odvolací lhůta 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, pokud zvláštní zákon nestanoví jinak. Rozklad podal žadatel do datové schránky ÚPDI výše uvedeného data, tedy dva dny po uplynutí lhůty pro podání rozkladu. Rozklad byl tedy podán opožděně.

Žadatel odůvodňuje podaný rozklad následovně.

Ustanovení § 34f odst. 1 zákona o dráhách praví: „Úřad na návrh žadatele o přidělení kapacity dráhy nebo z moci úřední rozhodne, zda rozsah přidělené kapacity nebo postup při jejím přidělení není v rozporu s tímto zákonem.“, aniž by rozlišoval účel, pro nějž se kapacita přiděluje, nebo omezoval pravomoc či působnost ÚPDI účelem, pro nějž se kapacita přiděluje a aniž by možnost takového omezení výslovně delegoval na prováděcí právní předpis. Dle žadatele zákonodárce tedy mýnil jakýkoliv přiděl kapacity k jakémukoliv účelu, včetně případu dle ustanovení § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Žadatel dále konstatoval, že i v ostatních ustanoveních zákona o dráhách, absentuje zákonné zmocnění vydat prováděcí právní předpis omezující všeobecnou věcnou příslušnost ÚPDI. Ostatně, takové omezení působnosti nebo pravomoci, stanovené zákonem, prováděcím právním předpisem nižší síly než zákon by patrně bylo v rozporu s čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR, resp. 51. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod. Pokud „státní moc lze uplatňovat jen v případech stanovených zákonem“, resp. pokud „státní moc slouží všem občanům a lze ji uplatňovat jen v případech, v mezích a způsoby, které stanoví zákon“, pak tyto případy, meze a způsoby nemůže stanovit právní předpis nižší právní síly než zákon. V daném případě ustanovení § 34f zákona o dráhách poskytuje ÚPDI pravomoc přezkoumávat jakýkoliv přiděl kapacity, pročež tato

pravomoc nemůže být limitována prováděcím právním předpisem, tím méně pouhou interpretací takového prováděcího předpisu, tedy ustanovení § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Účelem úpravy dle ustanovení § 34f zákona o dráhách je, dle žadatele, udělit ÚPDI, aby přídělci/provozovateli dráhy zabránil zneužití dominantního postavení provozovatele přirozeného monopolu. Jeho teleologická interpretace tedy upírá názoru správního orgánu prvního stupně správnost, jelikož by v případě přidělu kapacity železniční dopravní cesty v situacích dle ustanovení § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., uvedené dominantní postavení mohl nekontrolovaně zneužívat. Jelikož by přídělce/provozovatel dráhy mohl svého dominantního postavení zneužít stejně tak při přidělu kapacity dle ustanovení § 34a zákona o dráhách, jako při přidělu náhradní kapacity v situacích dle ustanovení § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., neexistuje právní, ani věcný důvod, proč oba případy přidělu kapacity neposuzovat stejně. Pokud by měl být výklad ÚPDI v napadeném usnesení správný, pak by takové zneužití neřešil ÚPDI dle zákona o dráhách, nýbrž Úřad pro ochranu hospodářské soutěže dle ustanovení § 11 odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění pozdějších předpisů. K takovému dělení věcné příslušnosti k projednávání skutkově stejné věci, totiž zneužití dominantního postavení provozovatele dráhy coby monopolu, však rovněž není věcný, ani právní důvod. ÚPDI tak napadeným usnesením porušil i ustanovení § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).

Tvrzení ÚPDI, že postup provozovatele dráhy dle § 23b a 23c zákona o dráhách nelze považovat za přiděl kapacity, odporuje ustanovení § 21a odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., který stanoví: „Dopravce je při sestavování výlukového jízdního řádu oprávněn v rámci počtu přidělených tras navrhnout vlastní priority pro vedení jím provozovaných vlaků na úseku dotčeném výlukou. Provozovatel dráhy vyhoví požadavkům dopravce týkajícím se tras vlaků veřejné služby v přepravě cestujících, které slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti státu, následně pak kraje a obce, a to maximálně v rozsahu dohody s jednotlivými dopravci, byly-li uzavřeny. V případě, že dohoda s dopravcem nebyla uzavřena, postupuje provozovatel dráhy podle odstavce 1 vět třetí a čtvrté“. Tzn., že i v rámci tvorby výlukového jízdního řádu provozovatel dráhy přiděluje novou, náhradní kapacitu či omezuje rozsah přidělené kapacity železniční dopravní cesty. Z toho důvodu ustanovení § 21a odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. hovoří o přidělených trasách. Skutečnost, že k přidělu kapacity ve smyslu ustanovení § 34f zákona o dráhách dochází i v případech postupu dle jeho ustanovení § 23b a 23c, resp. ustanovení § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., dokazuje i Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu a pro jízdní řád 2017, č.j. 45850/2015- SZDC - O 12. Proto udělilo svému bodu 4.5. upravujícímu tvorbu výlukového jízdního řádu, název „Přidělení kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury“, a zařadilo jej do kapitoly 4., nazvané „Přiděl kapacity“. Bod 4.5. pak mimo jiné, praví: „Přidělená kapacita dráhy může být upravena, nebo dokonce odebrána, pokud to bude nutné v souvislosti s realizací akcí z plánu výluk. ... Žadatelé mají v tomto případě nárok na využití náhradní kapacity dráhy nebo na vrácení uhrazené ceny za přidělení kapacity dráhy v souladu s ustanovením kapitoly 4.6“ V bodě 4.6. uvedeného prohlášení o dráze pak stojí: „Pokud žadatel nemůže využít přidělenou kapacitu dráhy z důvodu ležících na straně SZDC, má právo využít ze strany SZDC nabízenou náhradní kapacitu dráhy (odklony). Tato náhradní kapacita dráhy se přiděluje bezplatně. Pokud žadatel nemůže využít přidělenou kapacitu dráhy v celé délce vlakové trasy přidělené kapacity dráhy z důvodů ležících na straně SZDC a nevyužije práva na bezplatné přidělení náhradní kapacity dráhy, může požadovat vrácení uhrazené ceny za přidělení kapacity dráhy za dny, kdy nemohl využít kapacitu dráhy v plné výši.“ Jestliže prohlášení o dráze hovoří o náhradní kapacitě, znamená to, že musí být přidělena

namísto původně přidělené kapacity, jinak by tuto náhradní kapacitu dopravce nemohl využít. Provozovatel dráhy/přídělce tedy v případě omezení provozování dráhy dle ustanovení § 23b resp. §23c zákona o dráhách dopravcům odebrává a/nebo omezuje přidělenou kapacitu a poskytuje jim buď bezplatně kapacitu náhradní, a pokud ji nechtějí využít, pak jim poskytuje náhradu za přidělení kapacity. Jinak řečeno, při omezení provozování dráhy postupuje provozovatel dráhy/přídělce obdobně jako při tvorbě řádného jízdního řádu dle ustanovení § 34a zákona o dráhách v tom smyslu, že tvorba jízdního řádu je úzce spojena s přidělem příslušné kapacity dle něho. Užívá se, pro rozlišení, jen jiné terminologie, v případech dle ustanovení § 23b, resp. § 23c zákona o dráhách, resp. § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb. se jedná o „výlukový jízdní řád“ a „náhradní kapacitu“.

Žadatel je toho názoru, že ÚPDI věc nesprávně právně posoudil, ale v rozporu s ustanovením § 3 správního řádu nezjistil stav věci, o němž nejsou důvodné pochyby, jelikož se vůbec nezabýval konstrukcí přidělu kapacity v daném případě, jak je obsažena v příslušném prohlášení o dráze.

Jelikož ÚPDI mj. v napadeném usnesení tvrdí, že postup provozovatele dráhy dle ustanovení § 23b a 23c zákona o dráhách nelze považovat za přiděl kapacity, měl by se dle žadatele současně vypořádat s ustanovením § 33 odst. 3 písm. t) zákona o dráhách, které za obligatorní součást prohlášení o dráze považuje, mimo jiné, i „pravidla pro odnímání kapacity dráhy, včetně přidělování kapacity v mimořádné situaci“. Mimořádnou situací se, dle žadatele, v ustanovení § 33 odst. 3 písm. t) zákona o dráhách míní všechny situace dle ustanovení § 23b odst. 1 písm. a) až c) zákona o dráhách, jinak by zvláštní zmínka o mimořádné události pod písm. c) postrádala smyslu. To pak znamená, že všechny situace dle ustanovení § 23b odst. 1 písm. a) až c) zákona o dráhách coby mimořádné situace dle ustanovení § 33 odst. 3 písm. i) zákona o dráhách předpokládají přiděl náhradní kapacity nebo omezení rozsahu přidělené kapacity ve smyslu ustanovení § 34f zákona o dráhách.

Napadené usnesení dle žadatele poněkud ignoruje skutečnost, že moderní právní řád stojí na maximálně obecné formulaci právních norem, pročež usiluje o maximální možnou eliminaci jakékoliv kazuistiky. Ustanovení § 34d - §34g zákona o dráhách upravuje pravomoc a věcnou příslušnost ÚPDI na jednom místě zákona. Bylo by tedy v rozporu s uvedenou tendencí usilující o maximálně obecnou formulaci, kdyby zákon o dráhách zmiňoval tu kterou pravomoc nebo příslušnost ÚPDI opakovaně jen proto, že souvisí i s jinou částí zákona o dráhách a pro recipienta právní normy je to přehlednější, a tudíž „uživatelsky příznivější“. Z téhož důvodu se zákon o dráhách např. spokojí s definicí pojmů, v širším smyslu, ve své části první a druhé, ale s platností i pro všechny ostatní části zákona.

Žadatel se domnívá, že ÚPDI věc nesprávně právně posoudil, a tedy postupoval v rozporu s ustanovení § 2 odst. 1 správního řádu, neboť odmítl zahájit řízení dle ustanovení § 34f zákona o dráhách, aniž by k tomu existovaly zákonné důvody. Žadatel proto žádá, aby bylo napadené usnesení zrušeno a ÚPDI zahájil řízení dle ustanovení § 34f zákona o dráhách, pokračoval v něm a vydal meritorní rozhodnutí. Na řízení o jiném správním deliktu dle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách, resp. na jemu předcházející výkon státního dozoru necht' nemá tato žádost vliv.

Po přezkoumání napadenému rozhodnutí a jemu předcházejícího správního řízení dospěl odvolací orgán k následujícím právním závěrům.

Podle § 152 odst. 5 správního řádu nevylučuje-li to povaha věci, platí pro řízení o rozkladu ustanovení o odvolání. Podle § 83 odst. 1 věty první správního řádu činí odvolací lhůta 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, pokud zvláštní zákon nestanoví jinak. Podle § 72 odst. 1 věty první správního řádu se rozhodnutí účastníkům oznamuje doručením stejnopisu písemného vyhotovení do vlastních rukou nebo ústním vyhlášením.

Podle § 92 odst. 1 správního řádu platí, že opožděné nebo nepřipustné odvolání odvolací správní orgán zamítne; jestliže rozhodnutí již nabylo právní moci, následně zkoumá, zda nejsou dány předpoklady pro přezkoumání rozhodnutí v přezkumném řízení, pro obnovu řízení nebo pro vydání nového rozhodnutí; shledá-li předpoklady pro zahájení přezkumného řízení, pro obnovu řízení nebo pro vydání nového rozhodnutí, posuzuje se opožděné nebo nepřipustné odvolání jako podnět k přezkumnému řízení nebo žádost o obnovu řízení nebo žádost o vydání nového rozhodnutí.

Dle doručky elektronického podání bylo napadené usnesení žadateli ve smyslu § 17 odst. 3 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů, prokazatelně doručeno dne 12. června 2017 ve 13:45 hodin.

Dle § 40 odst. 1 bodu a) správního řádu se nezapočítává do běhu lhůty den, kdy došlo ke skutečnosti určující počátek lhůty. Zákonná 15-denní lhůta pro podání rozkladu tedy zadavateli skončila uplynutím dne 27. června 2017. Dne 29. června 2017 v 17:11 obdržel ÚPDI rozklad proti napadenému usnesení.

Rozhodnou skutečností pro zachování lhůty pro podání rozkladu je v případě podání učiněného žadatelem prostřednictvím datové schránky nutno rozumět okamžik dodání rozkladu do datové schránky ÚPDI (tj. okamžik, od kterého je datová zpráva dostupná v datové schránce příjemce zprávy). Jelikož poslední den lhůty pro podání rozkladu proti napadenému usnesení byl den 27. červen 2017 a rozklad žadatele byl dodán do datové schránky ÚPDI až dne 29. června 2017, je třeba konstatovat, že lhůta pro podání rozkladu podle § 83 odst. 1 správního řádu zachována nebyla. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je třeba rozklad žadatele posoudit jako opožděný.

Správní spis vedený ve věci tohoto správního řízení pak neobsahuje ani žádné jiné podání žadatele, které by bylo ÚPDI podáno v době běžící lhůty pro podání rozkladu proti napadenému usnesení, jehož obsah by k podání rozkladu proti napadenému usnesení směřoval.

Napadené usnesení obsahovalo též poučení dle § 68 odst. 1 správního řádu, přičemž toto poučení obsahovalo všechny povinné náležitosti v souladu s § 68 odst. 5 správního řádu, tedy bylo v něm uvedeno, že lze podat proti napadenému usnesení rozklad a v jaké lhůtě je tak možno učinit, který správní orgán o rozkladu rozhoduje a u kterého správního orgánu se podává.

Jelikož byl rozklad podán žadatelem opožděně, nelze k tomuto rozkladu ani k námitkám v něm uvedeným přihlížet. Orgán rozhodující o rozkladu v případě, že jej zamítá podle § 92 odst. 1 správního řádu, napadené rozhodnutí dále meritorně neposuzuje postupem podle § 89 odst. 2 správního řádu, ale zamítá jej z procesních důvodů. Vzhledem k tomu je předmětem řešení pouze opožděnost tohoto rozkladu, nikoliv vypořádání námitek v něm uvedených.

Ve smyslu § 92 správního řádu je třeba rovněž přezkoumat, zda neexistují předpoklady pro přezkoumání napadeného usnesení v přezkumném řízení z moci úřední. Po posouzení

napadeného usnesení a spisového materiálu není důvodné podezření, že by napadeným usnesením byly porušeny obecně závazné právní předpisy. Ve správním řízení, které vydání napadeného usnesení předcházelo, byl dostatečně zjištěn skutkový stav věci. Současně byly řádně uvedeny skutečnosti, které vedly k závěru, že byly splněny podmínky pro odložení žádosti žadatele, přičemž zjištěný skutkový stav byl přezkoumán z hlediska naplnění zákonných ustanovení. Dále byly uvedeny všechny právní normy, které byly v dané věci aplikovány a současně bylo dostatečně odůvodněno jejich použití. U napadeného usnesení nebyly shledány důvodné pochybnosti o jeho zákonnosti.

Vedle přezkumu bylo třeba posoudit, zda zde nejsou předpoklady pro obnovu řízení nebo pro vydání nového rozhodnutí.

Podle ustanovení §100 správního řádu se řízení ukončené pravomocným rozhodnutím ve věci se na žádost účastníka obnoví, jestliže

- a) vyšly najevo dříve neznámé skutečnosti nebo důkazy, které existovaly v době původního řízení a které účastník, jemuž jsou ku prospěchu, nemohl v původním řízení uplatnit, anebo se provedené důkazy ukázaly nepravdivými, nebo
- b) bylo zrušeno či změněno rozhodnutí, které bylo podkladem rozhodnutí vydaného v řízení, které má být obnoveno,

a pokud tyto skutečnosti, důkazy nebo rozhodnutí mohou odůvodňovat jiné řešení otázky, jež byla předmětem rozhodování.

Pro nové skutečnosti nebo důkazy se obnovuje správní řízení jen za předpokladu, že tyto vyšly najevo po právní moci rozhodnutí a že je účastník buď vůbec neznal, nebo je bez své viny nemohl uplatnit. Jelikož takováto situace v daném případě nenastala, nedošlo ke splnění základní podmínky pro povolení obnovy řízení, tzn. existence nových skutečností nebo důkazů, které nemohly být v řízení uplatněny bez zavinění účastníka řízení. Rovněž také nebyla naplněna podmínka uvedená pod písm. b).

Provést nové řízení a vydat nové rozhodnutí ve věci lze dle ustanovení § 101 správního řádu jestliže

- a) je to nezbytné při postupu podle § 41 odst. 6 věty druhé
- b) novým rozhodnutím bude vyhověno žádosti, která byla pravomocně zamítnuta,
- c) nové rozhodnutí z vážných důvodů dodatečně stanoví nebo změní dobu platnosti nebo účinnosti rozhodnutí anebo lhůtu ke splnění povinnosti nebo dodatečně povolí plnění ve splátkách, popřípadě po částech; zkrácení doby platnosti nebo účinnosti rozhodnutí anebo lhůty ke splnění povinnosti je možné pouze tehdy, stanoví-li tuto možnost zákon,
- d) rozhodnutí ve věci bylo zrušeno jiným orgánem veřejné moci podle zvláštního zákona, nebo
- e) tak stanoví zvláštní zákon.

Vzhledem k tomu, že organizaci řízení drážní dopravy při plánovaném omezení provozování dráhy podle ustanovení § 23b a §23c zákona o dráhách nelze považovat za proces přidělení kapacity dráhy a vzhledem k přechodným ustanovením zákona č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související

zákony, nelze dovodit věcnou příslušnost žádného správního úřadu. V takovém případě tedy nelze naplnit ani podmínky nezbytné pro provedení nového řízení.

Na základě výše uvedeného je patrné, že v daném případě nebyly shledány podmínky pro zahájení obnovy řízení nebo provedení nového řízení, neboť nebyly naplněny zákonné předpoklady stanovené v hlavě X správního řádu.

Odvolací orgán se ztotožnil s názorem rozkladové komise a rozhodl, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze dle ustanovení § 91 odst. 1 ve spojení s ustanovením § 152 odst. 4 správního řádu dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodym
*předseda Úřadu pro přístup
k dopravní infrastruktuře*

Rozdělovník:

Žadatel:

České dráhy, a.s., IČ: 709 94 226, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Spis