

USNESENÍ

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Slavomíra Nováka a soudkyň Mgr. Jany Jurečkové a Mgr. Andrey Veselé ve věci

žalobkyně	České dráhy, a. s. , IČO: 70994226 se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
proti žalovanému	Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře se sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1
osoba zúčastněná na řízení 1	Správa železnic, státní organizace , IČO: 70994234 se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
osoba zúčastněná na řízení 2	Středočeský kraj se sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5
osoba zúčastněná na řízení 3	Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace , IČO: 05792291 se sídlem Sokolovská 100/94, Karlín, 186 00 Praha 8

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 1. 2018, č. j. UPDI-2364/18-OPEP-SPR/VE,

takto:

- I. **Žaloba se odmítá.**
- II. **Po právní moci tohoto usnesení bude z účtu Městského soudu v Praze vrácen žalobkyni soudní poplatek ve výši 3000 Kč.**
- III. **Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

Odůvodnění:

I. Základ sporu

1. Rozhodnutím předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „žalovaný“ či „ÚPDI“) ze dne 31. 1. 2018, č. j. UPDI-2364/18-OPEP-SPR/VE (dále jen „**napadené rozhodnutí**“), byl zamítnut rozklad žalobkyně proti rozhodnutí žalovaného ze dne 29. 9. 2017, č. j. UPDI-1253/17-OPDI-SPR/MM (dále jen „**prvostupňový orgán**“ a „**prvostupňové rozhodnutí**“).

Shodu s prvopisem potvrzuje Jana Válková

2. Prvostupňovým rozhodnutím bylo zamítavě rozhodnuto o žádosti Správy železnic, státní organizace (osoba zúčastněná na řízení 1; dále jen „**Správa železnic**“ nebo dle kontextu „**provozovatel dráhy**“), ve věci návrhu změny plánu omezení provozování dráhy ve smyslu § 23b a § 23c zákona č. 266/1994 Sb., o drahách v rozhodném znění (dále jen „**zákon o drahách**“), v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou, a to po dobu 273 dní nepřetržitě od 8:00 dne 1. 10. 2017 do 18:00 dne 30. 6. 2018.
3. Žalobkyně se závěry žalovaného nesouhlasí a podanou žalobou se domáhá zrušení rozhodnutí orgánů obou stupňů a vrácení věci k dalšímu projednání.

II. Průběh správního řízení

4. Prvostupňový orgán obdržel dne 25. 8. 2017 žádost provozovatele dráhy ve věci návrhu změny plánu omezení provozování dráhy ve smyslu § 23b a § 23c zákona o drahách v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou, a to po dobu 273 dní nepřetržitě od 8:00 dne 1. 10. 2017 do 18:00 dne 30. 6. 2018. Dnem podání bylo ve smyslu § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „**správní řád**“), zahájeno řízení o podané žádosti.
5. Následně prvostupňový orgán vyzval provozovatele dráhy k odstranění nedostatků žádosti, na což provozovatel dráhy reagoval podáním ze dne 11. 9. 2017.
6. Prvostupňový orgán zhodnotil žádost provozovatele dráhy a rozhodl se jí zamítnout. Učinil tak proto, že provozovatel dráhy je oprávněn omezit provozování dráhy pouze v taxativně uvedených případech uvedených v § 23b odst. 1 zákona o drahách. Zastavení provozu z důvodu špatného technického stavu pak nespadá mezi tyto zákonem předvídané důvody.
7. Prvostupňový orgán rovněž uvedl, že zpracování projektové dokumentace, výběr zhotovitele a zajištění materiálu nemají takovou povahu, která by zakládala soulad s výčtem důvodů pro omezení provozování dráhy dle § 23b odst. 1 zákona o drahách. Prvostupňový orgán uvedl, že uvedené přípravné činnosti jsou sice spojené s údržbou nebo opravou dráhy, nicméně ty mohou být prováděny bez omezení provozu dráhy. Podmínky provozování dráhy dle § 23b zákona o drahách se vztahují k vlastnímu procesu údržby nebo opravy dráhy v užším smyslu, tedy činnosti, které nelze provádět, aniž by provozování dráhy bylo omezeno. Jelikož § 23c odst. 1 zákona o drahách stanoví, že žalovaný úřad je oprávněn schválit návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části při splnění podmínek § 23b odst. 1 zákona o drahách, prvostupňový orgán žádost zamítnul.
8. Proti prvostupňovému rozhodnutí podala rozklad žalobkyně coby jeden z účastníků řízení před orgánem I. stupně. Rozkladem žalobkyně navrhla změnit výrok prvostupňového rozhodnutí tak, že se podané žádosti vyhovuje.
9. Zaprvé žalobkyně v rozkladu argumentuje, že z § 22 odst. 1 písm. a) zákona o drahách vyplývá, že provozovatel dráhy ji musí provozovat jednak podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení a dále tak, aby umožnil provozování drážní dopravy bezpečným a plynulým způsobem. Ve vazbě na § 36 odst. 1 zákona o drahách pak dovozuje povinnost dopravce realizovat přepravu za předem daných podmínek, tedy zejm. v souladu s jízdním řádem a tarifem. Takové limity pro podnikání dopravce jsou legitimní, protože na nich (a veřejné přepravě obecně) panuje veřejný zájem. Za tímto účelem vyžaduje zákon o drahách nezbytnou součinnost provozovatele dráhy v podobě povinností, mj. povinností provozovat dráhu tak, aby dopravce mohl dodržet jízdní řád. Pojem omezení provozování dráhy zákon o drahách nikde nedefinuje, a je tedy nutno se smířit s obecnou interpretací.

10. Dále žalobkyně zdůrazňuje, že vedle administrativního opatření označuje tento pojem i faktický stav nezávislý na správním rozhodnutí. Ve vztahu k plynulosti drážní dopravy dle § 22 odst. 1 písm. a) zákona o drahách pak jde dle žalobkyně o stav, kdy nelze provozovat drážní dopravu natolik plynule, jako kdyby omezení neexistovalo. Tudíž pokud např. není možné pojíždět dráhu původní rychlostí (např. z důvodu špatného technického stavu dráhy), dochází k omezení provozu fakticky, tj. nezávisle na rozhodnutí žalovaného, který může takový stav toliko respektovat. Jestliže dojde k takovému faktickému omezení provozování dráhy, je již samotné zjišťování skutečností, na jejichž základě k omezení došlo, činností spojenou s údržbou nebo opravou dráhy ve smyslu § 23b odst. 1 písm. a) zákona o drahách.
11. Ze shora uvedeného žalobkyně v rozkladu dovozuje, že není pravdou, že by geodetické měření koleje, projektová dokumentace a výběr zhotovitele nebyly činnosti spojené s prováděním údržby a opravy dráhy. Tyto činnosti by totiž provozovatel dráhy neprováděl, pokud by defektoskopickou kontrolou nezjistil vadný stav dráhy vyžadující opravu a pokud by tuto opravu nehodlal realizovat. Prvostupňový orgán se pak mylí, pokud tvrdí, že podmínky pro omezení provozování dráhy dle § 23b zákona o drahách se vztahují k vlastnímu procesu údržby nebo opravy dráhy v užším smyslu. Žalobkyně namítá, že pokud by zákonodárce zamýšlel umožnit omezení provozování dráhy jen v případech samotné opravy nebo údržby, tedy stavebních či jiných prací přímo na dráze, použil by § 23b odst. 1 písm. a) zákona o drahách přímo slov „provádění údržby nebo opravy“ a nerozšířil by okruh skutečností odůvodňujících omezení provozování dráhy i na (další) činnosti spojené s údržbou nebo opravou. Tedy použil by podobných slov jako v § 20 odst. 1 zákona o drahách. Prvostupňový orgán dle žalobkyně tedy nesprávně interpretoval § 23b odst. 1 zákona o drahách.
12. Žalobkyně dále v rozkladu uvedla, že účelem úpravy obsažené v § 23b a § 23c zákona o drahách je umožnit provozovateli dráhy, aby po dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu neplnil smlouvu o provozování drážní dopravy z důvodů uspokojení veřejného zájmu na plynulém a bezpečném provozování drážní dopravy, k němuž má dojít úpravou a opravou dráhy. Zákonodárce tak mj. provozovatele dráhy chrání před důsledky porušení smlouvy o provozování drážní dopravy. Současně zákonodárce chrání veřejný zájem na provozování veřejné dopravy, když dovoluje provozovateli dráhy omezit provozování dráhy jen ze stanovených důvodů a za stanovených podmínek. V této souvislosti zákonodárce rovněž zohledňuje zájmy objednatelů a uživatelů veřejných služeb v přepravě cestujících, pročež činí objednatele účastníky projednávání plánu omezení provozování dráhy.
13. Právě k ochraně těchto veřejných zájmů podřídil § 23c odst. 2 zákona o drahách plán provozování dráhy schválení ze strany žalovaného úřadu. Ze stejného důvodu dovolil v § 23b odst. 2 písm. b) zákona o drahách omezení provozování dráhy na dobu nezbytně nutnou a v rozsahu nezbytně nutném. Tedy, aby dopravce, cestující, přepravci a objednatelé veřejných služeb v osobní přepravě nebyli ve svých právech omezení déle, než je nutné. Míru takového omezení práv však nejlépe zhodnotí právě ti, jimž omezení hrozí. Prvostupňový orgán tak měl považovat podmínku dle § 23b odst. 2 písm. b) zákona o drahách za splněnou na základě shodného tvrzení účastníků řízení (Správa železnic, České dráhy, Středočeský kraj, Kraj Vysočina, Ministerstvo dopravy, Integrovaná doprava Středočeského kraje). Žalovaný úřad tedy dle mínění žalobkyně není v daném případě oprávněn nahradit projev vůle účastníka řízení vlastní úvahou. V opačném případě by žalovaný úřad v rozporu s dopravcem a objednateli dopravy tvrdil, že zásah do dopravních a/nebo objednatelových práv vyvolaný omezením provozování dráhy je v časovém a/nebo místním rozsahu větší než nezbytný a dochází tak nepřipustně k narušení jejich práv a tuto skutečnost je žalovaný schopen posoudit lépe než dotčený dopravce a/nebo objednatel. Svým postupem tak prvostupňový orgán porušil § 2 odst. 3 správního řádu.

14. O rozkladu žalobkyně bylo rozhodnuto předsedou žalovaného (dále také jako „**druhostupňový orgán**“) napadeným rozhodnutím na návrh rozkladové komise. Jak již bylo uvedeno shora, rozklad byl zamítnut, a to s následujícím odůvodněním.
15. Zaprvé, druhostupňový orgán odmítnul interpretaci žalobkyně ohledně § 22 odst. 1 písm. a) zákona o drahách. Povinnost provozovat dráhu plynule nelze vykládat tak, že provozovateli dráhy vzniká povinnost zajistit, že dopravce bude realizovat přepravu přesně v souladu se stanoveným jízdním řádem a udrží návaznost spojů. Jedná se zjevně o zkreslující výklad – neboť základní povinností provozovatele dráhy je provozovat dráhu bezpečně se zajištěním plynulé dopravy, avšak tato povinnost má své limity.
16. Dále orgán II. stupně nesouhlasí s výkladem žalobkyně, že k omezení provozování dráhy dochází i ve skutečnosti, když technický stav dráhy nedovoluje její provozování za podmínek využití všech jejích parametrů. Orgán II. stupně předně nemá důkazy o tom, zda v případě předmětného omezení provozování dráhy k tomu skutečně došlo. Pokud by ve skutečnosti k takové situaci došlo, jednalo by se o protiprávní stav, neboť by v takovém případě nepochybně byl porušen § 20 odst. 1 a 2 a § 22 odst. 1 zákona o drahách. Takový stav by byl způsoben zanedbáním povinné údržby a zcela jistě by nastal nezávisle na rozhodnutí žalovaného. Taková skutečnost by však rozhodně nezakládala povinnost žalovaného tento nezákonný stav aprobovat.
17. Dle druhostupňového orgánu je předmětem sporu, zda všechny činnosti spojené s údržbou mohou být důvodem k omezení provozování dráhy. Ustanovení § 23b odst. 1 zákona o drahách ukládá provozovateli dráhy minimalizovat dopady omezení dráhy na její uživatele (dopravce). Tento požadavek se tedy musí promítnout do výkladu pojmů v § 23b odst. 1 písm. a) až c) zákona o drahách. Obecné pojmy je proto nutné vykládat restriktivně. Lze tedy přisvědčit žalobkyni, že „činnosti spojené s údržbou nebo opravou dráhy“ představují z hlediska významu pojem širší, než pouhá údržba a oprava dráhy. Na druhou stranu ovšem musí být výklad tohoto pojmu omezen zásadou minimalizace zásahů (zejm. omezení na nezbytně nutnou dobu). To dle názoru orgánu II. stupně znamená, že do oprávněných důvodů pro omezení provozování dráhy jsou zahrnuty pouze činnosti fyzicky a fakticky omezující možnost používání dráhy, popř. ohrožující bezpečnost tohoto používání. Z těchto důvodů nesouhlasí s názorem žalobkyně, že geodetické zaměření, příprava projektové dokumentace a výběr zhotovitele jsou činnosti související s údržbou a opravou.
18. Dále orgán II. stupně odmítl názor žalobkyně, že prvostupňový orgán měl považovat podmínky dle § 23b odst. 2 písm. b) zákona o drahách za splněné na základě shodného tvrzení účastníků řízení. Právní úprava je v tomto ohledu postavena na principu povolovacím, kdy jedinou možnou variantou jak získat povolení je splnění zákonem stanovených podmínek, což je vyjádřeno v § 23c odst. 2 zákona o drahách. Zákonná úprava v žádném případě nepřipouští, že by nesplnění podmínek bylo možné sanovat souhlasem dotčeného dopravce. Takovýto postup by totiž musel být v zákoně přímo předpokládán. Znění § 23b odst. 5 zákona o drahách sice předpokládá, že by pokud možno mělo dojít k dohodě účastníků řízení, avšak tato dohoda se týká toho, jakým způsobem bude organizováno schválené omezení provozování dráhy, a nikoliv splnění podmínek požadovaných § 23b zákona o drahách.

III. Posouzení věci soudem

19. Žaloba byla městskému soudu doručena 28. 3. 2018. Žalobní námitky se prakticky překrývají s námitkami uplatněnými v řízení o rozkladu, a proto i s ohledem na níže uvedené posouzení věci městský soud neshledal jako účelné tyto znovu opakovat. Jedinou novou námitku představovala námitka proti složení rozkladové komise ÚPDI, nicméně tu městský soud nebyl oprávněn věcně přezkoumat, neboť žalobu odmítnul, jak je uvedeno níže.

20. Před tím, než se městský soud zabýval vznesenými žalobními námitkami, přezkoumal, zdali jsou v dané věci splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že tomu tak není.
21. Dle městského soudu nebyla žalobkyně oprávněna podat proti napadenému rozhodnutí žalobu v rámci správního soudnictví, neboť napadené rozhodnutí se nijak nedotýká jejích veřejných subjektivních práv a povinností. K tomuto závěru městský soud vedly následující úvahy.
22. Podle § 2 s. ř. s.: „*Ve správním soudnictví poskytují soudy ochranu veřejným subjektivním právům fyzických i právnických osob (...).*“
23. Podle § 23b odst. 1 písm. a) zákona o drahách: „*Provozovatel dráhy je oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodu provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy.*“
24. Podle § 23b odst. 3 zákona o drahách: „*Provozovatel dráhy zpracuje návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části z důvodu provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy a činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy nebo na dráze nebo jiných činnostech obzvlášť bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, překračuje-li předpokládaná doba omezení 24 hodin. Návrh plánu obsahuje alespoň vymezení časového období, na které je plán zpracován, počtu, umístění a předpokládané doby trvání jednotlivých omezení provozování dráhy a jejich důvodů a předpokládaného rozsahu omezení provozování drážní dopravy na dráze.*“
25. Podle § 23b odst. 4 zákona o drahách: „*Návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části projedná provozovatel dráhy s vlastníkem dráhy, s dopravci, kteří na dotčené dráze provozují drážní dopravu, a s žadateli o přidělení kapacity na této dráze. Je-li na dráze přidělována kapacita dráhy, provozovatel dráhy návrh plánu projedná rovněž s osobou, která kapacitu přiděluje (dále jen „přídělece“), je-li odlišná od provozovatele. S krajem, na jehož území se dráha nebo její část dotčená omezením nachází, a s Ministerstvem dopravy projedná provozovatel dráhy návrh plánu s ohledem na jeho dopady na dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (...).*“
26. Podle § 23b odst. 5 zákona o drahách: „*Nepodaří-li se provozovateli dráhy při projednávání návrhu plánu omezení provozování dráhy nebo její části dohodnout se všemi dotčenými dopravci na rozsahu změn a omezení provozované drážní dopravy na dráze, navrhne rozsah změn a omezení i bez dohody provozovatel dráhy. Postupuje při tom takovým způsobem, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly průměrnou míru, a tento návrh odůvodní. Za tímto účelem je provozovatel dráhy oprávněn navrhnout spojení dvou nebo více vlaků jednoho dopravce.*“
27. Podle § 23c odst. 1 zákona o drahách: „*Návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části schvaluje po jeho projednání Úřad na žádost provozovatele dráhy. K žádosti provozovatel dráhy přiloží návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části, dohody s jednotlivými dopravci, byly-li uzavřeny.*“
28. Podle § 23c odst. 2 zákona o drahách: „*Úřad návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části schválí, jsou-li splněny požadavky podle § 23b.*“
29. Podle § 36 odst. 1 písm. a) a b) zákona o drahách: „*Každý dopravce, který provozuje veřejnou drážní dopravu, je kromě povinností uvedených v § 35 povinen:*
- provozovat veřejnou drážní osobní nebo nákladní dopravu podle jízdního řádu a tarifu a předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek v Přepravním a tarifním věstníku,*
 - ve veřejné drážní osobní dopravě přepravit každého, kdo má uzavřenou přepravní smlouvu, a přijmout k přepravě zavazadlo, pokud jsou splněny přepravní podmínky a přepravě nebrání okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit.*“

30. Jak bylo shrnuto shora, žalobkyně v předmětné žalobě brojí proti napadenému rozhodnutí z pozice dopravce, který na dotčeném úseku dráhy jako jediný provozoval osobní přepravu. Lze shrnout, že veškerá její argumentace týkající se dotčených ustanovení zákona o drahách se sbíhá ve dvě námitky. První je, že žalobkyně v důsledku napadeného rozhodnutí nemůže splnit svou povinnost určenou k ochraně veřejného zájmu dle § 36 odst. 1 písm. a) a b) zákona o drahách. Druhá námitka pak tvrdí, že v důsledku vydání napadeného rozhodnutí žalobkyně nebude mít nárok na kompenzace za provoz náhradní dopravy ve smyslu § 36 odst. 2 zákona o drahách. Tato kompenzace totiž náleží pouze za náhradní dopravu zavedenou v důsledku omezení provozování dráhy plánovaného podle § 23b odst. 3 zákona o drahách.
31. Městský soud veden takto vymezenými žalobními body shledal, že napadené rozhodnutí se nijak neprojevovalo ve sféře veřejných subjektivních práv žalobkyně, k jejichž ochraně jsou povolány správní soudy.
32. V předmětném případě Správa železnic coby provozovatel státem vlastněných úseků železnice zažádala o změnu plánu omezení provozování dráhy ve smyslu § 23b a § 23c zákona o drahách v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou, a to po dobu 273 dní nepřetržitě od 8:00 dne 1. 10. 2017 do 18:00 dne 30. 6. 2018. ÚPDI této žádosti coby orgán prvního i druhého stupně nevyhověl z důvodu nesplnění zákonných podmínek předpokládaných § 23b zákona o drahách pro takové omezení provozování dráhy. Žalobkyně tedy namítá, že jí nevznikne nárok na kompenzace ve smyslu § 36 odst. 2 zákona o drahách. Dle názoru městského soudu je právě tato skutečnost důvodem, proč žalobu nelze projednat před správními soudy. V dané věci totiž ÚPDI nerozhodoval autoritativně o právech a povinnostech žalobkyně a její právní sféry se dotkl pouze zprostředkovaně a nepřímou. Napadené rozhodnutí se do sféry žalobkyně promítnulo „pouze“ tak, že nebyly dány podmínky pro vznik nároku na případné kompenzace žalobkyně vůči provozovateli dráhy dle § 36 odst. 2 zákona o drahách.
33. Žadatelem (a tedy účastníkem řízení ve smyslu § 27 odst. 1 správního řádu) byla v daném případě Správa železnic coby provozovatel předmětného úseku dráhy. Dle názoru zdejšího soudu pak žalobkyni nesvědčilo právo být účastníkem předmětného řízení o žádosti, a tudíž jí ani nemůže svědčit aktivní procesní legitimace v řízení o podané žalobě.
34. Městský soud považuje za zřejmé, že žalobkyni nesvědčilo právo být účastníkem ve smyslu § 27 odst. 1 a § 27 odst. 3 správního řádu. V daném případě nebylo přímo rozhodováno o jejích právech a povinnostech a ani zvláštní zákon jí takové postavení nepřiznává. V úvahu tedy připadá pouze účastenství ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu, pro které ale dle názoru městského soudu nejsou splněny podmínky. Dle § 27 odst. 2 správního řádu: „*Účastníky jsou též další dotčené osoby, pokud mohou být rozhodnutím přímo dotčeny ve svých právech nebo povinnostech.*“ (Zvýraznění provedeno městským soudem.) Městský soud zastává názor, že žalobkyně nemohla být prvostupňovým ani napadeným rozhodnutím *přímo* dotčena ve svých právech a povinnostech. Sama ostatně netvrdí nic jiného, než že byla v důsledku napadeného rozhodnutí připravena o možnost získat případné kompenzace žalobkyně vůči provozovateli dráhy dle § 36 odst. 2 zákona o drahách. Eventuální vznik práva na kompenzace nicméně nelze považovat za přímé dotčení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu. Napadené ani prvostupňové rozhodnutí se žalobkyně přímo nedotýkají, neboť ta je „pouze“ dopravcem, jemuž byla provozovatelem přidělena určitá kapacita dráhy. Vztah mezi žalobkyní a provozovatelem dráhy se v daném případě řídí smluvním vztahem (smlouvou o provozování drážní dopravy), který má soukromoprávní charakter a který upravuje vzájemná práva a povinnosti plynoucí ze vztahu provozovatel – dopravce; zejména pak smlouva o provozování drážní dopravy musí obsahovat ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy zapříčiněné provozovatelem nebo dopravcem [§ 23 odst. 4 písm. b) zákona o drahách]. Je tedy zjevné, že dopravce (žalobkyně) má pro případ nesouhlasu s postupem

provozovatele dráhy (Správy železnic) v případě omezení provozování dráhy nebo její části k dispozici prostředky práva soukromého, jimiž se může domáhat svých nároků.

35. Pokud provozovatel podá žádost o schválení plánu omezení provozování dráhy nebo její části, rozhodnutí o takové žádosti dopadá do sféry dopravce (žalobkyně) toliko zprostředkovaně, nepřímě. ÚPDI vydaným rozhodnutím nijak autoritativně a přímo nepůsobí v právní sféře žalobkyně. Nic na tom nemění ani skutečnost, že zákon ukládá provozovateli dráhy návrh plánu omezení provozování dráhy projednat s dopravci. Tato povinnost je stanovena proto, aby se k návrhu plánu mohly vyjádřit všechny zainteresované subjekty a provozovatel mohl zohlednit jejich připomínky. V řízení o žádosti vedeném ÚPDI je ale rozhodováno pouze o veřejných subjektivních právech provozovatele dráhy, který dle názoru městského soudu jediný disponuje legitimací k podání žaloby proti rozhodnutí ÚPDI (resp. rozhodnutí o rozkladu předsedy ÚPDI). Soud má za to, že toto řízení je zde právě proto, aby nedocházelo k nedůvodnému omezování provozování dráhy ze strany jejího provozovatele a tím bezdůvodnému narušování veřejné dopravy a tím zasahování do veřejných subjektivních práv ostatních subjektů – objednatelů a uživatelů veřejné dopravy a dopravců. Toto řízení však může přímo zasáhnout pouze do veřejných subjektivních práv provozovatele dráhy. Z tohoto důvodu tedy městský soud dospěl k závěru, že žalobkyně nedisponuje aktivní procesní legitimací v řízení ve smyslu § 65 s. ř. s., které stanoví, že: „*Kdo tvrdí, že byl na svých právech zkrácen přímo nebo v důsledku porušení svých práv v předcházejícím řízení úkonem správního orgánu, jímž se zakládají, mění, ruší nebo závažně určují jeho práva nebo povinnosti, (dále jen „rozhodnutí“), může se žalobou domáhat zrušení takového rozhodnutí, popřípadě vyslovení jeho nicotnosti, nestanoví-li tento nebo zvláštní zákon jinak.*“ (Zvýraznění doplněno městským soudem.)
36. Jako nepřipadný pak městský soud vyhodnotil argument, že žalobkyně v důsledku napadeného rozhodnutí nemůže splnit svou povinnost určenou k ochraně veřejného zájmu dle § 36 odst. 1 písm. a) a b) zákona o drahách. Jednak žalobkyně není povolána k ochraně veřejného zájmu (ochrana veřejného zájmu nemůže být zákonným důvodem k podání žaloby) a jednak její argumentace zjevně účelově vykládá předmětná ustanovení zákona. Uvedené povinnosti nejsou a z povahy věci ani nemohou být absolutní, když samotný zákon o drahách počítá se situacemi, kdy dochází k alternacím v provozu drážní dopravy. Konečně pak nutno uvést, že tento argument nemůže ničeho změnit na shora uvedeném závěru, že žalobkyně nemohla být prvostupňovým ani napadeným rozhodnutím přímo dotčena na svých právech a povinnostech, jelikož její povinnost a právo provozovat osobní veřejnou dopravu nejsou dotčeny žalobou napadeným rozhodnutím, ale faktickým stavem dráhy.
37. Pro úplnost městský soud dodává, že s ohledem na skutečnost, že žalobkyně nedisponuje právem vystupovat jako účastník v řízení o žádosti o schválení plánu omezení provozování dráhy nebo její části, městský soud nepostupoval ve věci ve smyslu § 46 odst. 2 s. ř. s. a žalobkyni neodkázal s jejím návrhem k příslušnému civilnímu soudu, aby o věci rozhodl podle části páté zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu.

IV. Závěr a náklady řízení

38. Ze shora uvedených důvodů městský soud dospěl k závěru, že žalobkyni nesvědčilo právo být účastníkem řízení o žádosti Správy železnic. Z takového závěru pak nelze než dovodit, že žalobkyně postrádá aktivní věcnou legitimaci k podání žaloby, kterou se domáhá zrušení napadeného rozhodnutí. Městský soud proto rozhodl ve smyslu § 46 odst. 1 písm. a) s. ř. s. a žalobu odmítnul.

39. Vzhledem k tomu, že v případě, kdy je žaloba odmítnuta, soud vrací soudní poplatek zaplacený z podané žaloby podle § 10 odst. 3 poslední věta zákona č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, městský soud rozhodl, jak je uvedeno shora.
40. Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobce neměl v řízení úspěch a žalovanému žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou 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). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů 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.

Praha 13. dubna 2021

JUDr. Slavomír Novák v.r.
předseda senátu