



Obvodní soud pro Prahu 1
Ovocný trh 587/14
112 94 Praha 1

Ke sp. zn. 27 C 188/2020

Vyjádření k žalobě

I. Úvod

1. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen Úřad) byl Obvodním soudem pro Prahu 1 dne 26. 4. 2021 vyzván, aby ve lhůtě 14 dní zaslal soudu vyjádření k žalobě Českých drah, a. s. k jejímu doplnění a předložil spis sp. zn. UPDI-RPD005/19.
2. Úřad předkládá vyjádření k žalobě, včetně vyjádření k účastníkům řízení. Úřad doručí spis soudu osobně.
3. Úřad ve vyjádření překládá také návrh na přerušení řízení podle § 109 odst. 2 písm. c) o. s. ř. a věnuje se dalším okolnostem podstatným pro rozhodnutí soudu, souvisejícím soudním řízením a soudním řízením vedeným v obdobných věcech.
4. V případě, že se soud rozhodne zabývat věcí meritorně, Úřad do značné míry odkazuje na druhoinstanční rozhodnutí předsedy Úřadu, kde byly řešeny mnohdy totožné námitky žalobkyně. Nad rámec rozkladového rozhodnutí se Úřad k obsahu žaloby dále vyjadřuje v bodu VII tohoto podání.

II. Označení účastníků řízení

5. Žalobkyně uvedla, že účastníky řízení jsou kromě ní, Správa železnic, dopravci podávající návrh a všichni ostatní dopravci oprávnění provozovat drážní dopravu na dráze celostátní a dráhách regionálních provozovaných Správou železnic, uvedení na internetové adrese <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/50167315/dopravci072020.pdf/9a91a324-86de-4bb4-a1e5-805ad5da3152>, jejichž seznam žalobkyně přiložila.
6. Úřad na úvod podotýká, že ne všichni účastníci řízení jsou Úřadu známi. Úřad osobám, které nejsou známy, doručoval veřejnou vyhláškou v souladu s § 25 odst. 1 správního řádu. V souladu s § 32 odst. 3 správního řádu těmto účastníkům Úřad neustanovoval opatrovníka.
7. V daném případě se jednalo o řízení o žádosti. Účastníkem řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu byli žadatelé, na jejichž návrh bylo zahájeno řízení, a to žalobkyně a další dva dopravci ARRIVA vlaky s.r.o. a KŽC Doprava, s.r.o.
8. Podle § 34e odst. 3 věty první zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách „rozhodne-li Úřad, že některá z částí prohlášení o dráze je v rozporu s tímto zákonem, stanoví v rozhodnutí přiměřenou lhůtu, po jejímž uplynutí nelze takovou část použít“. V tomto rozsahu je rozhodnutí Úřadu konstitutivní.
9. Následkem rozhodnutí Úřadu však vzniká přidělci i zákonná povinnost. Podle § 34e odst. 3 věty druhé zákona o dráhách „přidělce nebo provozovatel dráhy, jde-li o veřejně přístupnou vlečku, část, která je v rozporu s tímto zákonem, nahradí částí novou, kterou zaznamená do prohlášení

o dráze a prohlášení o dráze opětovně zveřejní.“ Tato povinnost přidělce (Správy železnic) vyplývá ovšem přímo ze zákona, nikoliv z rozhodnutí Úřadu.

10. Při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze celostátní, regionální nebo na veřejně přístupné vlečce nebo její změně se od obsahu prohlášení o dráze nelze odchýlit. Prohlášení o dráze představuje v zásadě obchodní podmínky smlouvy mezi provozovatelem dráhy a dopravci. V tomto lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 5. 2017, č. j. 1 As 28/2014 – 62, č. 3068/2014 Sb. NSS, www.nssoud.cz, podle kterého je prohlášení o dráze *„jednáním vlastníka dráhy, které je vzhledem ke specifikům podnikání v síťovém odvětví povinnou součástí soukromoprávního kontraktačního procesu. Svým charakterem a obsahem se přibližuje veřejné nabídce (§ 1780 -§ 1784 občanského zákoníku)“*. Rovněž podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách *„při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze celostátní, regionální nebo na veřejně přístupné vlečce nebo její změně se od obsahu prohlášení o dráze nelze odchýlit.“*
11. Změna prohlášení o dráze se tak dotýká i všech dopravců, kteří mají s provozovatelem dané dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy. Tito dopravci jsou účastníky řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu. Rozhodne-li Úřad, že prohlášení o dráze je v rozporu se zákonem, vzniká přidělci ex lege povinnost prohlášení o dráze změnit, tedy i změnit obsah smluv o provozování drážní dopravy mezi dopravci a provozovatelem dráhy. Smluvní strany tak jsou dotčenými osobami.
12. Úřadu nejsou známy všechny osoby, které měly v době rozhodnutí uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy se Správou železnic. Ta by ovšem měla touto informací disponovat. Úřad alespoň pro přehled o počtu účastníků využívá aktuální seznam dopravců působících na železniční síti, který Správa železnic zveřejňuje na svých webových stránkách¹. Podle seznamu aktualizovaného ke 2. 2. 2021 působilo na síti Správy železnic, včetně žalobkyně, celkem 123 dopravců. Více než 30 dopravců působilo na síti Správy železnic i v době vydání napadeného rozhodnutí Úřadu. Úřad tedy k řízení přistupoval jako k řízení s velkým počtem účastníků podle § 144 správního řádu, podle kterého je možné účastníkům doručovat veřejnou vyhláškou.
13. V průběhu řízení sp. zn. UPDI-RPD005/19 se kromě žalobkyně a dvou dalších dopravců vyjádřilo pouze Ministerstvo dopravy. Jedná se tedy o známého účastníka podle § 27 odst. 2 správního řádu. Seznamem zbylých dotčených dopravců disponuje Správa železnic a Úřadu není znám.
14. Kromě dopravců jsou dotčenými osobami, tedy účastníky řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu i žadatelé o přidělení kapacity dráhy, kteří jsou oprávněni podat návrh na zahájení řízení podle § 34e odst. 1 zákona o dráhách a na které podle judikatury Nejvyššího správního soudu prohlášení o dráze působí jako veřejná nabídka. Žadatelé jsou podle čl. 3 odst. 19 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru definováni jako *„železniční podnik nebo mezinárodní seskupení železničních podniků nebo jiné osoby nebo právní subjekty, jako například příslušné orgány ve smyslu nařízení (ES) č. 1370/2007 a zasilatelé, dopravci a provozovatelé kombinované dopravy se zájmem v oblasti veřejné služby nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury“*.

¹ Viz <https://www.spravazeleznice.cz/dodavatele-odberatele/zajisteni-provozuschopnosti-drahy/doprovci-pusobici-na-zeleznicni-siti>

15. Není v možnostech Úřadu znát všechny žadatele, kteří mají zájem na získání kapacity infrastruktury, ani neexistuje žádný seznam takových žadatelů. Proto Úřad k žadatelům přistupuje jako k účastníkům řízení, kteří nejsou známi, a doručuje jim veřejnou vyhláškou.
16. Úřad tedy shrnuje, že v řízení byli Úřadu někteří účastníci známi a jiní nikoliv. Mezi Úřadu známé účastníky řízení patřili:
- podle § 27 odst. 1 správního řádu dopravci, a to žalobkyně, ARRIVA vlaky s.r.o. a KŽC Doprava, s.r.o.
 - podle § 27 odst. 1 správního řádu přidělce a provozovatel dráhy, státní organizace Správa železnic,
 - podle § 27 odst. 2 správního řádu Ministerstvo dopravy (objednatel veřejné dopravy - účastník, který se v průběhu řízení vyjádřil).

Mezi Úřadu neznámé účastníky patřili:

- podle § 27 odst. 2 správního řádu všichni dopravci se smlouvou o provozování drážní dopravy na celostátní dráze, platnou po dobu řízení (jejich seznamem, jakožto smluvní strana, disponuje Správa železnic),
- podle § 27 odst. 2 správního řádu žadatelé o kapacitu (z nichž mohou Správě železnic být známi ti, kteří s ní zahájili kontraktační proces, zbylí žadatelé objektivně nejsou známi).

III.

K místní příslušnosti soudu

17. Žalobkyně určila místní příslušnost soudu podle § 250 odst. 1 písm. c) o. s. ř. s odkazem na to, že Úřad řízení zahájil z moci úřední. Zde jde o zjevný omyl, neboť sama žalobkyně podala Úřadu návrh na zahájení řízení a šlo tedy o řízení zahájené na žádost. Pokud jde o řízení podle části páté o. s. ř. nelze v tomto případě nikdy určit příslušnost soudu podle § 250 odst. 1 písm. a) o. s. ř. Rozhodnutí Úřadu podle § 34e zákona o dráhách je zčásti deklaratorní (část prohlášení o dráze je v rozporu se zákonem) a zčásti konstitutivní (po uplynutí stanovené lhůty nelze část prohlášení použít). Rozhodnutím se nikdy neukládá povinnost k plnění. To potvrdil i Městský soud v Praze v usnesení ze dne 30. 9. 2016, č. j. 24 Co 74/2016-566.
18. Proto může být v tomto případě místně příslušný pouze soud podle § 250 odst. 1 písm. b) o. s. ř., tj. obecný soud, v jehož obvodu má sídlo účastník, na jehož návrh bylo řízení před správním orgánem zahájeno. Úřad obdržel kromě návrhu žalobkyně (sídlo Praha 1) ještě návrhy na zahájení řízení od obchodních společností ARRIVA vlaky s.r.o. (sídlo Praha 8) a KŽC Doprava, s.r.o. (sídlo Praha 9). Místně příslušné jsou tedy tři obvodní soudy.
19. Podle § 11 odst. 2 o. s. ř. je-li místně příslušných několik soudů, může se řízení konat u kteréhokoli z nich. Místně příslušný tedy může být i Obvodní soud pro Prahu 1.

IV.

Vydaná správní rozhodnutí a související soudní řízení

20. Úřad obdržel dne 11. 12. 2019 návrh žalobkyně a dále návrhy obchodních společností ARRIVA vlaky s.r.o. a KŽC Doprava, s.r.o. podle § 34e zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, na přezkoumání Změny č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 vydaného Správou železniční dopravní cesty, státní

organizací, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, dne 1. 12. 2019 pod č. j. 70522/2019-SŽDC-GŘ-O5 (dále jen Změna prohlášení 2020) společně s návrhem na nařízení předběžného opatření podle § 61 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, za účelem zatímní úpravy poměrů účastníků řízení.

21. Úřad vydal dne 13. 12. 2019 rozhodnutí č. j. UPDI-3532/19/ZA, sp. zn. RPD005/19, kterým bylo nařízeno předběžné opatření ukládající zákaz používat napadené články přílohy „B“ a přílohy „C“ části C Změny prohlášení 2020.
22. Proti rozhodnutí o předběžném opatření podala státní organizace Správa železnic rozklad, který předseda Úřadu rozhodnutím dne 14. 1. 2020, č. j. UPDI-0115/20/BL, zamítl a napadené rozhodnutí o předběžném opatření změnil za účelem zpřesnění.
23. Státní organizace Správa železnic podala u Obvodního soudu pro Prahu 1 žalobu podle části páté o. s. ř. (**sp. zn. 23 C 48/2020**), jíž se domáhá nahrazení rozhodnutí o vydání předběžného opatření. K této žalobě se Úřad již vyjádřil.
24. Následně pak Správa železnic podala u Obvodního soudu pro Prahu 1 žalobu podle části páté o. s. ř., jíž se **domáhá nahrazení týchž rozhodnutí jako žalobkyně v tomto řízení (sp. zn. 35 C 82/2020)**, tj. rozhodnutí Úřadu ze dne 4. 3. 2020, č. j. UPDI-0797/20/ZA, a rozhodnutí předsedy Úřadu ze dne 19. 6. 2020, č. j. UPDI-2424/20/KP. Úřadu není známo, že by o některé z uvedených věcí již soud rozhodl. **Proto se Úřad domnívá, že podle § 250b o. s. ř. je s touto žalobou spojena ke společnému řízení nejméně jedna další žaloba, která byla podána ve věci, o níž Úřad rozhodl stejným rozhodnutím dříve, než o ní rozhodl Obvodní soud pro Prahu.**
25. Předmětem první části věci (sporu) bylo zejména, zda je možné změnit ceny za užití dráhy uvedené v prohlášení o dráze (zavést nově poplatky za použití přístupových komunikací) v průběhu jeho platnosti. Úřad rozhodl, že ceny není možné změnit. Jejich použití zamezil v napadeném rozhodnutí prvního stupně tím, že rozhodl o rozporu bodu IV. odstavců IV. 1 a IV. 2 přílohy „C“ části C Změna prohlášení 2020 se zákonem o dráhách. U ostatních napadených ustanovení neshledal rozpor, bez odstavců IV. 1 a IV. 2 je ale nebylo možno použít a poplatky vybírat.
26. Předmětem druhé části věci (sporu), která má být znovu projednána soudem v tomto řízení, je forma stanovení konkrétní výše poplatku s ohledem na počet cestujících ve vlaku.

V.

Návrh na odmítnutí žaloby

27. Žalobkyně uvádí, že byla rozhodnutími Úřadu coby orgánu veřejné moci dotčena na svých právech výrokem č. 5 napadeného rozhodnutí prvního stupně, ve kterém Úřad neshledal rozpor přílohy „C“ části C bod IV - nové znění bodu - Cena za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy, odstavce IV. 3 až IV. 6 Změny prohlášení 2020 se zákonem o dráhách, který pak napadeným rozhodnutím o rozkladu předseda Úřadu potvrdil.
28. Podle názoru Úřadu **žalobkyně nebyla na svých právech dotčena**. Vzhledem k tomu, že Úřad rozhodl o rozporu odstavců IV. 1 a IV. 2 přílohy „C“ části C Změny prohlášení 2020 se zákonem o dráhách, **nemohla Správa železnic vůbec vybírat poplatky za použití přístupových komunikací**. Toto rozhodnutí bylo odůvodněno hlavně nemožností měnit ceny za užití dráhy v době platnosti prohlášení o dráze, takže v této době již ani nemohla Správa železnic poplatky zavést (Prohlášení 2020 končila platnost 13. 12. 2020). Rozhodování o jejich formě bylo bezpředmětné, žalobkyně nemohla být dotčena na svých právech. Žalobkyně by mohla být

dotčena na svých právech pouze v případě, že by soud uznal za nezákonné rozhodnutí Úřadu v řízení vedeném pod sp. zn. 35 C 82/2020, resp. případně vedeném společném řízení, a dospěl k závěru, že zavedení poplatků v průběhu platnosti prohlášení o dráze je v souladu se zákonem.

29. **Úřad navrhuje soudu podle § 250g odst. 1 písm. b) o. s. ř. žalobu odmítnout pro nepřípustnost, neboť žalobkyně nebyla v okamžiku podání žaloby osobou dotčenou na svých právech rozhodnutím správního orgánu podle § 246 odst. 1 o. s. ř.**

VI.

Alternativní návrh na přerušení řízení z důvodu probíhajících řízení o předběžné otázce u SDEU

30. Žalobkyně uvádí, že Úřad rozhodoval podle § 34e zákona o dráhách a Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 5. 2014, č. j. 1 As 28/2014 - 62, dovodil, že prohlášení o dráze je jednostranným soukromoprávním jednáním a k žalobě proti rozhodnutí příslušného správního orgánu o prohlášení o dráze jsou příslušné soudy podle části páté o. s. ř.
31. Úřad upozorňuje na to, že v několika obdobných řízeních vedených u Obvodního soudu pro Prahu 1 došlo k položení předběžných otázek Soudnímu dvoru Evropské unie a řízení byla přerušena do skončení řízení o předběžné otázce (**sp. zn. 19 C 99/2018, 41 C 259/2018 a 41 C 116/2020, resp. sp. zn. SDEU - C-221/21 a C-222/21**). V těchto řízeních se Správa železnic či žalobkyně podle části páté o. s. ř. domáhaly nahrazení rozhodnutí Úřadu o (ne)zákonnosti prohlášení o dráze. Soudci položili předběžnou otázku SDEU, neboť není jasné, zda je opětovné projednávání zákonnosti prohlášení o dráze před obecnými soudy podle části páté o. s. ř. v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, a zda by místo toho nemělo docházet k soudnímu přezkumu podle soudního řádu správního.
32. **Pokud soud žalobu neodmítne podle § 250g odst. 1 písm. b) o. s. ř, navrhuje Úřad soudu podle § 109 odst. 2 písm. c) o. s. ř. řízení přerušit do vydání rozhodnutí SDEU o předběžných otázkách, neboť v řízeních jsou řešeny otázky, které mohou mít význam pro rozhodnutí soudu.**

VII.

K žalobním námitkám v doplnění žaloby

33. Žalobkyně uvedla, že Správa železnic zveřejnila Změnu prohlášení 2020 dne 1. 12. 2019, ve které byl novelizační bod 43 definující vzorec pro výpočet ceny za přístupové komunikace. Ten v sobě zahrnuje proměnnou m_{pk} hmotnost vlaku pro výpočet ceny za přístupové komunikace. Tu pak definuje čl. IV. 5. jako celkovou hmotnost vlaku sníženou o hmotnost činných hnacích vozidel. Hmotnost vlaku slouží jako srovnávací měřítko pro diferenciaci zpoplatnění každého plánovaného zastavení vlaku osobní dopravy podle jeho obsaditelnosti.
34. Přístupové komunikace pro cestující podle odrážky šesté Přílohy I. směrnice 2012/34/EU, resp. podle odst. 1 bodu 6 přílohy vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, představují součást železniční infrastruktury. Náklady na provozování přístupových komunikací pro cestující, zejména jejich úklid, jsou přímo ovlivněny množstvím cestujících, které vychází z obsaditelnosti vlaků, nikoliv

- hmotnosti vlaku. Žalobkyně uvedla, že ve svém rozkladu prokázala výrazné rozdíly mezi hmotnostmi různých řad (typů) drážních vozidel se stejnou obsaditelností (množstvím míst k sezení). Dopravce s těžším vozidlem zaplatí vyšší cenu za komunikace než dopravce s lehčím vozidlem, přestože mají stejnou obsaditelnost. Proto žalobkyně považuje výpočet ceny za přístupovou komunikaci za diskriminační a v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Koeficient podle čl. IV. 5 by tedy neměl zohledňovat hmotnost, ale spíše obsaditelnost.
35. Úřad především odkazuje na rozhodnutí, která vydal a řádně odůvodnil. Správa železnic stanovila cenu za užití přístupových komunikací z nákladů na tyto komunikace s ohledem na 1 zastavení vlaku. Sporné koeficienty neřeší celkovou výši poplatků, ale jejich rozdělení mezi jednotlivé vlakové soupravy. Žalobkyně provozuje 95 % osobní dopravy v České republice, takže chyby vzniklé k různým soupravám se musejí vzájemně vykompenzovat. Je pravda, že u malých dopravců tomu tak být nemusí.
36. Náklady na přístupové komunikace kromě počtu cestujících též odráží délka soupravy, podle ní pak musí provozovatel dráhy udržovat nástupiště v určité délce. Úřad není přesvědčen, že obsaditelnost vlaku v počtu míst k sezení je výrazně přesnějším ukazatelem. Jednak neodráží skutečný počet cestujících ve vlaku, ani počet nastupujících a vystupujících v nácestných stanicích. Z výše uvedeného vyplývá, že žádný z parametrů neodráží náklady na přístupové komunikace příliš přesně. V řízení podle § 34e zákona o dráhách je Úřad povinen nezákonnost prohlášení o dráze prokázat. Vzhledem k výše uvedenému nepovažuje Úřad za prokazatelné, že hmotnostní koeficient je v porovnání s ostatními způsoby výpočtu diskriminační. Současně Úřad souhlasí s tím, že výpočet musí být jednoduchý, což hmotnostní koeficient splňuje.
37. Přístupové komunikace jsou součástí dráhy, cenu za její užití se s ohledem na § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách stanoví podle cenových předpisů. Cenovými předpisy jsou zákon č. 526/1990 Sb. o cenách, výměry Ministerstva financí, kterými se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, vydávané na příslušné roky, nařízení Komise (EU) 2015/909 ze dne 12. 6. 2015 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy (dále jen „nařízení Komise“). Tyto předpisy pouze stroze konstatují, že lze do ceny zahrnout pouze náklady přímo způsobené jízdou vlaku. Podle čl. 5 odst. 1 nařízení Komise se jako průměrné přímé jednotkové náklady použijí vlakové, vozidlové kilometry, hrubé tunokilometry nebo jejich kombinace. Podle názoru Úřadu je jedinou možností vztáhnout výpočet nákladů k hmotnosti vlaku, která je podílem hrubých tunokilometrů k vlakovým km. Obsaditelnost vlaku uvedené nařízení Komise neobsahuje.
38. Při rozhodování o způsobu výpočtu je též nutno přihlídnout k prováděcímu nařízení Komise (EU) 2019/773, o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU. V článku 4.2.2.7.2. jeho přílohy Údaje před odjezdem je seznam údajů, které má povinnost dopravce provozovateli dráhy poskytnout. Podle této přílohy článku 4.4.2. Vnitrostátní předpisy nejsou jeho přílohy s touto TSI slučitelné, s výjimkou dodatku I, který uvádí oblasti, v nichž neexistují žádné společné provozní zásady a pravidla a které mohou i nadále podléhat vnitrostátním předpisům. Z uvedeného vyplývá, že pokud žalobkyně tvrdí, že Správa železnic disponuje informacemi o skutečném řazení vozů a že Správa železnic má tedy reálně k dispozici informace o všech vozidlech vlaku, jde o poskytování informací na základě vnitrostátního předpisu neslučitelného s touto TSI. I kdybychom připustili, že článek 4.2.2.7.2. se použije až od 16. ledna 2021, nelze nově zavádět pravidla a nutit Správu železnic investovat do softwarových aplikací v rozporu s již platným přímo použitelným předpisem, navíc oddíl 4. 4. přílohy je použitelný od 16. června 2019. Článek 13 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU)

2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii stanovuje, kdy je možno použít vnitrostátní předpisy. Ani jeden ze zde uvedených důvodů nelze na poskytování informací do informačních systémů o všech vozidlech ve vlaku aplikovat.

39. Údaje související s hmotností vlaku sice v uvedeném článku nejsou, provozovatelé infrastruktury jsou ale oprávněni je požadovat právě na základě článku 5 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2015/909.

VIII. K žalobnímu návrhu

40. Žalobkyně navrhuje nahrazení výroků rozhodnutí tak, aby byl podle § 152 odst. 6 písm. a) správního řádu výrok č. 5 rozhodnutí Úřadu v řízení o rozkladu změněn, tj. shledán rozpor Změny prohlášení 2020, přílohy „C“ části C bod IV odstavce IV. 5 s § 33 odst. 1 zákona o dráhách, a zbývající výroky potvrzeny a rozklady zamítnuty.
41. K návrhu žalobkyně, jak má soud o žalobě rozhodnout Úřad uvádí, že soud v řízení podle části páté o. s. ř. nepostupuje podle správního řádu, ale podle občanského soudního řádu a rozhoduje ve věci znovu v rozsahu, který požaduje žalobce. Nemůže tedy rozhodovat ani v pozici rozkladového orgánu podle § 152 správního řádu o rozkladu, včetně potvrzení rozhodnutí, ani nerozhoduje jménem Úřadu. Soud rozhoduje podle § 250g a násl. o. s. ř.
42. Postup, který navrhuje žalobkyně, občanský soudní řád neumožňuje. Podle § 244 odst. 1 o. s. ř. může být tatáž věc projednána na návrh, tj. na základě žaloby podané podle § 246 o. s. ř. v občanském soudním řízení způsobem a za podmínek uvedených v části páté občanského soudního řádu (§ 244 až 250l o. s. ř.).
43. Úřad zdůrazňuje, že projednání věci soudem v řízení podle části páté občanského soudního řádu nepředstavuje na rozdíl od správního soudnictví způsob přezkoumání správnosti (zákonnosti) rozhodnutí správního orgánu. V soudním řízení podle části páté občanského soudního řádu soud „napadené správní rozhodnutí“ nepřezkoumává, nýbrž věc nově posuzuje meritorně.
44. Podstata projednání a rozhodnutí téže věci v občanském soudním řízení spočívá v tom, že se za podmínek stanovených občanským soudním řádem účastníku řízení před správním orgánem umožňuje, aby požadoval nové projednání sporu nebo jiné právní věci u soudu. Pokud soud dospěje v řízení k jiným závěrům než správní orgán, vydá nové rozhodnutí. Nové projednání věci soudem navazuje na řízení před správním orgánem, není však vázáno jeho výsledky.
45. Náležitostí žaloby tedy není návrh na *"zrušení nebo změnu pravomocného rozhodnutí správního orgánu nebo jeho části (výroku)"*. Žaloba naopak má kromě jiného obsahovat také a údaj o tom, *"v jakém rozsahu má být spor nebo jiná právní věc soudem projednána a rozhodnuta"* a *"jak má být spor nebo jiná právní věc soudem rozhodnuta"*, tj. návrh na to v jakém rozsahu má být rozhodnutí správního orgánu nahrazeno. Rozsah žalobkyně vymezila, její žalobní návrh však tomuto vymezení ani občanskému soudnímu řádu neodpovídá. Soud totiž rozhoduje o předmětu řízení.
46. Podle § 247 odst. 2 o. s. ř. je žaloba přípustná jen v části, kterou žalobkyně vymezila, a v níž využila v řízení před správním orgánem řádné opravné prostředky. Ve zbývající části je žaloba nepřípustná.
47. Úřad navrhuje, aby soud žalobu, pokud nebudou naplněny podmínky pro postup podle § 250b o. s. ř. v části, v níž žalobkyně požaduje nové projednání v rozsahu, proti němuž nepodala rozklad, podle § 250g odst. 1 písm. c) o. s. ř. odmítl.

IX. Závěr

48. Úřad navrhuje Obvodnímu soudu pro Prahu 1 se žalobou věcně nezabývat a odmítnout ji pro nepřipustnost podle § 250g odst. 1 písm. b) o. s. ř., neboť žalobkyně nebyla v okamžiku podání žaloby osobou dotčenou na svých právech rozhodnutím správního orgánu podle § 246 odst. 1 o. s. ř.
49. Pokud se soud rozhodne žalobu neodmítnout, navrhuje Úřad alternativně řízení přerušit podle § 109 odst. 2 písm. c) o. s. ř. do vydání rozhodnutí SDEU o předběžných otázkách, neboť v řízeních jsou řešeny otázky, které mohou mít význam pro rozhodnutí soudu.
50. V případě, že soud žalobu ani neodmítne, ani řízení nepřeruší, navrhuje Úřad s ohledem na své vyjádření následující. Pokud nebudou naplněny podmínky pro postup podle § 250b o. s. ř. v části, v níž žalobkyně požaduje nové projednání v rozsahu, proti němuž nepodala rozklad podle § 250g odst. 1 písm. c) o. s. ř. žalobu odmítnout a ve zbývajícím rozsahu zamítnout podle § 250i o. s. ř., popř. zamítnout v celém rozsahu.

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