



Vyvěšeno dne: 11. 12. 2025
Svěšeno dne: 25. 12. 2025

Markéta Hrdličková

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně senátu Veroniky Juříčkové, soudce zpravodaje Václava Štencla a soudce Filipa Dienstbiera v právní věci žalobkyně: **a) CityRail, a.s.**, sídlem Magistrů 202/16, Praha 4, **b) ARRIVA vlaky s.r.o.**, sídlem Křižíkova 148/34, Praha 8, zastoupená Mgr. Jiřím Pourem, advokátem, sídlem Italská 2581/67, Praha 2, proti žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**, sídlem třída Kpt. Jaroše 1926/7, Brno, **za účasti:** Správa železnic, státní organizace, sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, zastoupená JUDr. Lenkou Příkazskou, advokátkou, sídlem Vodičkova 710/31, Praha 1, proti rozhodnutí předsedy žalovaného ze dne 2. 9. 2024, č. j. ÚOHS-33451/2024/164, sp. zn. ÚOHS-R0114/2024/DI, o kasačních stížnostech žalovaného a osoby zúčastněné na řízení proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 24. 4. 2025, č. j. 62 A 75/2024-131,

t a k t o :

- I.** Kasační stížnosti žalovaného a osoby zúčastněné na řízení **se z a m í t a j í**.
- II.** Žalovaný **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasačních stížnostech.
- III.** Osoba zúčastněná na řízení **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasačních stížnostech.
- IV.** Žalobkyni a) **se n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení o kasačních stížnostech.
- V.** Žalovaný **je p o v i n e n** zaplatit žalobkyni b) náhradu nákladů řízení o kasačních stížnostech ve výši 3 067 Kč do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku k rukám jejího zástupce Mgr. Jiřího Poura, advokáta.
- VI.** Osoba zúčastněná na řízení **je p o v i n n a** zaplatit žalobkyni b) náhradu nákladů řízení o kasačních stížnostech ve výši 3 067 Kč do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku k rukám jejího zástupce Mgr. Jiřího Poura, advokáta.

Odůvodnění:

I. Vymezení případu

[1] Žalovaný na základě žádosti osoby zúčastněné na řízení rozhodnutím ze dne 17. 6. 2024, č. j. ÚOHS-24131/2024/400, schválil část plánu omezení provozování dráhy 2024 v rozsahu výluk č. V-010007/22, V-010029/22, V-010052/22, V-003746/23, V-003802/23, V-010051/22, V-010068/22, V-010071/22, V-010069/22 a V-010070/22, s místem vyloučení Lipník nad Bečvou-Drahotuše, a v rozsahu výluk č. V-008127/21 a V-020815/21, s místem vyloučení Vlkov u Tišnova-Křižanov. Předseda žalovaného rozhodnutím označeným v záhlaví zamítl rozklady žalobkyní a potvrdil prvostupňové rozhodnutí.

[2] Rozhodnutí předsedy žalovaného napadly žalobkyně správní žalobou, na jejímž základě Krajský soud v Brně rozsudkem označeným v záhlaví rozhodnutí předsedy žalovaného zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Krajský soud dospěl k závěru, že plán provozování dráhy nelze schválit zpětně, proto se žádost uplynutím počátku období plánovaných výluk stala bezpředmětnou a řízení mělo být v tomto rozsahu zastaveno. Důvodnou soud shledal také námitku, že se měl předseda žalovaného zabývat námitkami porušení ustanovení rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. 9. 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „rozhodnutí 2017/2075“). Tato ustanovení se totiž týkají nejen řízení o přidělování kapacity, ale také řízení o omezení provozování dráhy.

II. Kasační stížnosti a další vyjádření účastníků

[3] Žalovaný podal proti rozsudku krajského soudu kasační stížnost, v níž namítá, že na nyní přezkoumávanou věc dopadá § 23c odst. 3 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, který se týká omezení provozování dráhy z důvodu údržby nebo opravy dráhy, které nesnese odkladu. Omezení z tohoto důvodu nemusí být předem schváleno. Nejde tedy o dodatečnou legalizaci protiprávního stavu. Žalovaný dále brojí proti závěru krajského soudu, že na bezpředmětnost žádosti nemohlo mít vliv ani potenciální pravomocné schválení konkrétní výluky v jiném řízení. Tento závěr je nesprávný, neboť o existenci okolností umožňujících aplikaci § 23c odst. 3 písm. c) zákona o dráhách nerozhoduje žalovaný. Žádné takové schvalovací řízení neexistuje. Naplnění podmínek pro aplikaci uvedeného ustanovení nepředstavuje překážku pro vedení řízení dle § 23c odst. 2 zákona o dráhách, neboť je zde veřejný zájem na právní jistotě žadatele a dopravců. Ti mají zájem na kompenzaci dle § 36 odst. 2 zákona o dráhách, který krajský soud interpretoval extenzivně. Podle žalovaného dále není z rozsudku patrné, proč je napadené rozhodnutí nezákonné v části týkající se námitek porušení rozhodnutí 2017/2075. Krajský soud uvádí, že je rozhodnutí nezákonné, neboť se předseda žalovaného opomenul námitkami zabývat, avšak vzápětí své tvrzení relativizuje tím, že žalovaný odkázal na pasáže prvostupňového rozhodnutí týkající se těchto námitek. Napadený rozsudek je proto nepřezkoumatelný. I kdyby předseda žalovaného rozhodnutí 2017/2075 aplikoval, dospěl by nutně ke stejným závěrům.

[4] Proti rozsudku krajského soudu dále podala kasační stížnost osoba zúčastněná na řízení. Namítá, že projednání její žádosti pro ni představuje nezbytnou podmínku pro plnění zákonných povinností. Běh času ani faktická změna okolností nezpůsobily bezpředmětnost, neboť přetrvával význam pro žadatele. Zastavením řízení by vzniklo nežádoucí právní vakuum. Pravomocné rozhodnutí má precedenční hodnotu, představuje právní jistotu a zajišťuje efektivitu a sjednocení přístupu. Jestliže by řízení bylo zastaveno, usnesení o určení okruhu účastníků by pozbylo relevanci a nový proces projednávání plánu omezení provozování dráhy by se mohl stát platformou pro nové spory o účastenství. Pravomocné určení, že Svaz osobních železničních dopravců,

pokračování

z.s. a Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD CZ, z.s. nejsou účastníky řízení o schválení plánu omezení provozování dráhy, by osobě zúčastněné na řízení umožnilo zefektivnit řízení. Bez rozhodnutí ve věci zůstane nevyřešena rovněž otázka priority kolidujících zájmů a povinností dotčených subjektů. Argumentace krajského soudu týkající se rozhodnutí 2017/2075 je vnitřně rozporná. Toto rozhodnutí se týká přidělování, resp. omezení kapacity dráhy, které je posuzováno v odlišném typu řízení. Krajský soud rovněž pominul, že dopravce má nárok pouze na kapacitu dostupnou. Otázka přidělení kapacity dosud nebyla předmětem řízení. Pokud by o ní měl žalovaný rozhodnout, překročil by rozsah předmětu řízení. Osoba zúčastněná na řízení dále namítá zmatečnost řízení, neboť správní orgán nepostupoval v souladu s § 37 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a akceptoval vadnou plnou moc udělenou Svazu osobních železničních dopravců, z.s. Proti výroku A rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 28. 11. 2023 podali rozklad pouze Svaz osobních železničních dopravců, z.s. a Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD CZ, z.s. Pokud by nedošlo k procesnímu pochybení, tento výrok by nabyl právní moci a žalobkyně a) ani žalobkyně b) by nebyly oprávněny k podání žaloby pro nevyčerpání opravných prostředků. Podle osoby zúčastněné na řízení je napadený rozsudek také nepřezkoumatelný, neboť krajský soud uvádí, že zákon explicitně nestanoví, že ke schválení návrhu omezení musí dojít předem, zároveň však podle něj zákon jednoznačně spojuje možnost zahájení výluky jen s předchozím schválením. Žalovaný může jednat pouze v souladu se zákonem a v mezích své pravomoci. Krajský soud také neuvedl, jakých výluk se bezpředmětnost žádosti měla týkat. Dále krajský soud odkazuje na články 8, 16 a 17 rozhodnutí 2017/2075, které má ale pouze články dva. V rozsudku není reflektována ani zásadní procesní otázka spojená s tím, že žalobu podala žalobkyně b) spolu s Leo Express s.r.o., oba společně zastoupeni Svazem osobních železničních dopravců, z.s., avšak oba posledně jmenovaní se bez formálního ukončení či vyjasnění jejich postavení z řízení „vytratilí“.

[5] Žalobkyně a) ke kasační stížnosti osoby zúčastněné na řízení uvádí, že rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2024, č. j. 10 Ads 322/2023-43, není na projednávanou věc aplikovatelný. Rozklady i žaloby podali účastníci řízení, o jejichž účastenství nebylo pochyb a sporu. Žalobu je navíc v dané věci oprávněn podat každý, pro koho je rozhodnutí závazné. Nedodržení rozhodnutí 2017/2075 vedlo k nenaplnění podmínek § 23b odst. 5 zákona o dráhách a omezení nebylo ani možné schválit dodatečně. První a druhé projednání věci nelze vůbec spojit, při druhém z nich nebylo možné vůbec plán omezení provozování dráhy schválit a při prvním projednání bylo žalobkyni a) vyhověno, proto neměla důvod rozklad podávat. Napadený rozsudek je řádně odůvodněn. Ke kasační stížnosti žalovaného žalobkyně a) uvádí, že nešlo o případ podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách, což potvrdil žalovaný tím, že výluky schválil. Úvaha o potenciálním schválení výluky v jiném řízení byla reakcí na argumentaci osoby zúčastněné na řízení; žalovaný rozsudek nesprávně interpretoval. Navíc žalovaný rezignoval na své povinnosti a neposuzoval obcházení zákona ze strany osoby zúčastněné na řízení. Rozhodnutí 2017/2075 se na případ použije a předseda žalovaného byl povinen se námitkami týkajícími se tohoto rozhodnutí zabývat.

[6] Žalobkyně b) ke kasační stížnosti žalovaného uvádí, že na aplikaci § 23c odst. 3 písm. c) nestál ani napadený rozsudek, ani žádné předcházející rozhodnutí žalovaného. Stejně tak osoba zúčastněná na řízení netvrdila, že by některá z výluk nesnesla odkladu. Pokud žalovaný bude plnit své zákonné povinnosti, riziko právní nejistoty nemůže vzniknout. Závěry krajského soudu jsou univerzálně platné a oporu pro ně lze nalézt i v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 6. 2023, č. j. 5 As 116/2021-111. Žalobkyně b) kvituje, že žalovaný uznal své pochybení a potvrdil, že rozhodnutí 2017/2075 se v tomto případě aplikuje. Nesouhlasí však s tím, že by se nejednalo o vadu, která by mohla mít vliv na zákonnost jeho rozhodnutí. Ke kasační stížnosti osoby zúčastněné na řízení žalobkyně b) uvádí, že otázka účastenství byla žalovaným i soudem řešena v samostatném řízení a pro posouzení této věci je irelevantní. Otázky týkající

se kolize práv a povinností dopravců a provozovatele dráhy jsou spíše filozofické a předmětem řízení není posuzování, či zájmy mají přednost. Nelze souhlasit s tím, že by v důsledku zastavení řízení nebyly zodpovězeny důležité otázky. Klíčovou otázkou bylo, zda lze zahájit výluku dříve, než byla schválena. Závaznost rozhodnutí 2017/2075 výslovně zakotvuje i § 23c odst. 7 zákona o dráhách. Sama osoba zúčastněná na řízení ve svém vnitřním předpisu na toto rozhodnutí opakovaně odkazuje. Ani námitky zmatečnosti a nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku nepovažuje žalobkyně b) za důvodné.

[7] Osoba zúčastněná na řízení ve svých dalších podáních vyslovuje souhlas s kasační stížností žalovaného a naopak zpochybňuje argumentaci žalobkyně. Dodává, že ani § 23c odst. 7 zákona o dráhách nečiní z postupu dle rozhodnutí 2017/2075 podmínku pro schválení plánu omezení. Jde o dva odlišné typy řízení. Odmítá, že by navodila protiprávní stav, opakuje základní argumenty uplatněné v kasační stížnosti, zpochybňuje splnění podmínek pro podání správní žaloby a zdůvodňuje, proč považuje náklady svého zastoupení za účelně vynaložené.

III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

[8] Nejvyšší správní soud kasační stížnosti posoudil a dospěl k závěru, že nejsou důvodné.

Kasační stížnost žalovaného

[9] Nejvyšší správní soud se nejprve zabýval namítanou nepřezkoumatelností napadeného rozsudku. Ta má podle žalovaného spočívat v tom, že z rozsudku není patrné, proč je napadené rozhodnutí nezákonné v části týkající se námitek porušení rozhodnutí 2017/2075. Krajský soud podle žalovaného svůj závěr týkající se nevypořádání rozkladových námitek relativizuje, poukazuje-li na to, že předseda žalovaného odkázal na pasáže prvostupňového rozhodnutí týkající se těchto námitek.

[10] Tato námitka není důvodná.

[11] Krajský soud učinil v bodě 44 zcela jednoznačný závěr, že závěr předsedy žalovaného, dle kterého se rozhodnutí 2017/2075 na věc neaplikuje, je nesprávný. Zároveň učinil v bodě 47 opět jednoznačný závěr, že předseda žalovaného pochybil, jestliže se odmítl zabývat námitkami porušení rozhodnutí 2017/2075. V závěru tohoto bodu odůvodnění a bodech následujících pak krajský soud hodnotil, zda nelze považovat tyto rozkladové námitky za vypořádané tím, že žalovaný odkázal na odstavce 95 a 96 prvostupňového rozhodnutí. Dospěl přitom opět ke zcela jednoznačnému závěru, že vypořádání námitek takovým odkazem nebylo dostatečné, neboť v prvostupňovém rozhodnutí není obsažena reakce na některé z námitek (viz poslední věta bodu 48 a dále bod 50 napadeného rozsudku). Úvahy krajského soudu jsou tedy jasné, srozumitelné a také přezkoumatelné.

[12] Žalovaný v kasační stížnosti připouští, že předseda dospěl k nesprávnému závěru, že se na přezkoumávanou věc nemá aplikovat rozhodnutí 2017/2075. Právě tento závěr jej vedl k tomu, že námitky týkající se tohoto rozhodnutí vyhodnotil jako irelevantní. Žalovaný tedy nezpochybňuje, že se předseda skutečně námitkami odmítl zabývat na základě nesprávného východiska, a zároveň nezpochybňuje úvahy krajského soudu poukazující na konkrétní námitky, které zůstaly zcela opomenuty (tj. reakce na ně není obsažena ani v prvostupňovém rozhodnutí). V takovém případě může jen stěží obstát žalovaný nově uplatněný argument, že i kdyby předseda rozhodnutí 2017/2075 aplikoval, nutně by dospěl ke stejným závěrům. Takový výsledek nelze předjímat, nejsou-li známy důvody, které by předsedu žalovaného měly vést k takovému závěru. I kdyby však žalovaný tyto důvody v kasační stížnosti uvedl, nemohl by tímto způsobem dodatečně zhojit nedostatek odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí.

pokračování

[13] Žalovaný dále namítá, že na danou věc dopadá § 23c odst. 3 písm. c) zákona o dráhách, což krajský soud přehlédl a v důsledku toho dospěl k nesprávným závěrům.

[14] Než Nejvyšší správní soud přistoupí k posouzení této námítky, musí nejprve přiblížit právní úpravu, která stanoví pravidla pro omezení provozování dráhy ze strany provozovatele dráhy.

[15] Podle § 23b odst. 1 zákona o dráhách *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 ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, nebo*
- c) *narušení provozuschopnosti dráhy živelní nebo mimořádnou událostí a provádění činností spojených s obnovením provozuschopnosti.*

[16] Ustanovení § 23b dále stanoví povinnosti provozovatele dráhy zpracovat návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části (odst. 3) a projednat jej s vlastníkem dráhy, s dopravci a ve stanovených případech s osobou přidělující kapacitu dráhy nebo se žalovaným, pro který zákon používá legislativní zkratku Úřad (odst. 4). Nepodaří-li se mu dohodnout se všemi dotčenými dopravci, navrhne rozsah změn a omezení i bez dohody (odst. 5).

[17] Podle § 23c odst. 1 zákona o dráhách *návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části schvaluje po jeho projednání na žádost provozovatele dráhy Úřad, jde-li o dráhu celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupnou vlečku, nebo drážní správní úřad u ostatních drah. K žádosti provozovatel dráhy přiloží návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části, dohody s jednotlivými dopravci, byly-li uzavřeny.*

[18] Podle § 23c odst. 2 zákona o dráhách *Úřad nebo drážní správní úřad návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části schválí, jsou-li splněny požadavky podle § 23b. Splňuje-li návrh plánu požadavky podle § 23b pouze ve vztahu k některým plánovaným omezením, schválí jej Úřad nebo drážní správní úřad pouze v části týkající se těchto omezení.*

[19] Podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách *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.*

[20] Podle § 23c odst. 4 zákona o dráhách *provozovatel dráhy o omezení podle odstavce 3 bez zbytečného odkladu vyrozumí dotčené dopravce, vlastníka dráhy, provozovatele drah, jejichž provoz je omezením dotčen, a Úřad, jde-li o dráhu celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupnou vlečku, nebo drážní správní úřad u ostatních drah. Ve vyrozumění uvede důvody a předpokládanou dobu omezení. Nejsou-li dodrženy podmínky podle odstavce 3, uloží správní úřad podle věty první provozovateli dráhy obnovení provozování dráhy a stanoví mu k tomu přiměřenou lhůtu.*

[21] Z citované úpravy je patrné, že zákon upravuje dva odlišné režimy pro omezení provozování dráhy v závislosti na důvodech a naléhavosti potřeby přijetí určitého opatření nebo na intenzitě zásahu do provozu dráhy.

[22] Ve standardních případech je omezení provozování dráhy podmíněno existencí důvodů stanovených v § 23b odst. 1 zákona o dráhách, zpracováním návrhu plánu omezení provozování dráhy, projednáním s dotčenými subjekty, případně správními orgány a v případě nedosažení

dohody podáním žádosti k žalovanému nebo drážnímu správnímu úřadu a schválením návrhu plánu omezení. Text citovaných ustanovení nevzbuzuje pochybnosti o tom, že v těchto standardních případech jsou schvalována budoucí opatření. Již užití pojmu plán jasně evokuje, že schvalovány jsou činnosti teprve plánované, nikoliv realizované. Takový výklad podporuje i systematika zákona, neboť jedinou výjimku pro omezení provozování dráhy činnostmi nezahrnutými do *schváleného plánu* stanoví § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Schválení plánu tedy ve standardních případech musí nutně předcházet samotnému omezení provozování dráhy. Nejvyšší správní soud zároveň nemá žádné pochybnosti o tom, že předestřený jazykový a systematický výklad nijak neodporuje úmyslu zákonodárce. Ten jasně právě v § 23c odst. 3 zákona o dráhách vymezil případy, kdy se *ex ante* schvalování budoucích omezení nejví jako možné nebo potřebné.

[23] Pouze ve specifických případech stanovených v § 23c odst. 3 zákona o dráhách zákon nepočítá se sestavováním plánu, jeho projednáváním či schvalováním správními orgány. Je tomu tak proto, že pro takový postup není časový prostor [v případě narušení provozování dráhy živelní mimořádnou událostí, nebo v případě že údržba či oprava nesnese odkladu; důvody uvedené pod písmeny a) a b)], nebo proto, že tento formalizovaný postup se jeví s ohledem na délku či intenzitu omezení vlastníka dráhy či dopravců jako nadbytečný [údržba nebo oprava nepřekračující 24 hodin nebo neomezuující dopravu na dráze; důvody uvedené pod písmenem c)]. V takovém případě zákon o dráhách v § 23c odst. 4 zakotvuje toliko *ex post* kontrolu ze strany žalovaného nebo drážního správního úřadu na základě povinného oznámení provozovatele dráhy o omezení provozování dráhy.

[24] Úprava obsažená v § 23c odst. 3 a 4 zákona o dráhách je zjevně speciální ke standardnímu schvalování návrhu plánu omezení provozování dráhy. Oba režimy jsou jasně a z logických důvodů odlišné, ani z části se nepřekrývají a pro takové překrývání není ani žádný rozumný důvod. Buďto činnosti vedoucí k omezení provozování dráhy, u nichž nenastala dohoda se všemi dotčenými dopravci, jsou zahrnuty do schváleného plánu omezení, tj. byly předmětem schvalování *ex ante* postupem podle § 23c odst. 2 zákona o dráhách, nebo *nejsou zahrnuty do schváleného plánu omezení* a jejich přípustnost a *ex post* kontrola se řídí § 23c odst. 3 a 4 zákona o dráhách. Obě varianty zároveň nastat nemohou.

[25] Úvahu žalovaného, že v daném případě se jedná o omezení z důvodu uvedeného v § 23c odst. 3 písm. c) zákona o dráhách, je proto nutno odmítnout. Ostatně žalovaný tím fakticky popírá své oprávnění rozhodovat na základě § 23c odst. 2 zákona o dráhách. Sice skutečně zpochybňuje závěr krajského soudu, že se žádost stala v průběhu správního řízení bezpředmětnou, nicméně činí tak za pomoci argumentace, která vede k závěru, že žádost byla bezpředmětná od počátku. To je zřejmě také důvodem, proč ani správní rozhodnutí na uvedené ustanovení neodkazují a s touto argumentací nepracují. Především však existenci důvodu dle § 23c odst. 3 písm. c) zákona o dráhách netvrdil ani sám provozovatel dráhy (osoba zúčastněná na řízení). Je to přitom právě provozovatel dráhy, kdo by si měl jako první vyhodnotit, zda jsou splněny podmínky pro omezení provozování dráhy dle § 23c odst. 3 písm. c) zákona o dráhách, aby mohl provádět činnosti, *kteří nejsou zahrnuty do schváleného plánu omezení*, ve smyslu § 23c odst. 3 písm. c) zákona o dráhách, nebo zda tyto podmínky splněny nejsou a musí omezení řádně naplánovat, projednat, posléze případně navrhnout jejich schválení a vyčkat na pozitivní rozhodnutí správního orgánu.

[26] Krajský soud neprováděl žádné komplexní posouzení, zda osoba zúčastněná na řízení provedla protiprávní omezení provozování dráhy. Jeho úvahy vycházejí z toho, že samotná osoba zúčastněná na řízení kvalifikovala plánovaná omezení tak, že vyžadují postup dle § 23b a 23c odst. 1 a 2 zákona o dráhách. Za tohoto předpokladu učinil obecný závěr, že pokud osoba zúčastněná na řízení započala omezení provozování dráhy na základě dosud neschváleného plánu, postupovala

pokračování

v rozporu se zákonem. Tento závěr přitom plně odpovídá výše provedenému výkladu těchto ustanovení.

[27] Žalovaný dále brojí proti úvaze krajského soudu, že pokud by cílem žádosti bylo schválení již dříve schváleného omezení, byla by žádost o to „bezpředmětnější“. Žalovaný však spíše polemizuje se závěrem, který krajský soud vůbec nevyslovil. Namítá totiž, že žádné jiné schvalovací řízení neproběhlo. Krajský soud však netvrdil opak. Pouze reagoval na tvrzení osoby zúčastněné na řízení o existenci jiného rozhodnutí o schválení omezení v úseku Vlkov u Tišnova-Křižanov. Existenci takového rozhodnutí krajský soud zjevně nezjišťoval, neboť to pro věc nemělo význam. Proto také hovořil o *potenciálním* rozhodnutí a vysvětlil, proč takové potenciální rozhodnutí *nemohlo mít vliv* na bezpředmětnost žádosti. Argumentace žalovaného se proto v této části míjí s důvody napadeného rozsudku.

[28] Žalovaný dále namítá, že naplnění podmínek § 23c odst. 3 písm. c) zákona o dráhách nepředstavuje překážku pro vedení řízení dle § 23c odst. 2 zákona o dráhách, neboť je zde stále veřejný zájem na právní jistotě žadatele a dopravců. S ohledem na to, jak je námitka formulována, může Nejvyšší správní soud pouze opětovně konstatovat, že na aplikaci § 23c odst. 3 zákona o dráhách nestál ani návrh osoby zúčastněné na řízení, ani správní rozhodnutí, a omezení dle § 23c odst. 3 zákona o dráhách navíc nelze schvalovat podle § 23c odst. 2 zákona o dráhách. Již proto je nedůvodná veškerá související argumentace žalovaného, neboť stále směřuje k tomu, že v projednávané věci byly naplněny podmínky dle § 23c odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Nejvyššímu správnímu soudu nepřísluší domýšlet za žalovaného, zda svou argumentací ve skutečnosti nehodlal podpořit jinou (v kasační stížnosti nevyjádřenou) námitku.

Kasační stížnost osoby zúčastněné na řízení

[29] Také v případě kasační stížnosti osoby zúčastněné na řízení se Nejvyšší správní soud nejprve zabýval námitkami nepřezkoumatelnosti.

[30] Osoba zúčastněná na řízení spatřuje nepřezkoumatelnost rozsudku v první řadě v tom, že krajský soud uvádí, že zákon explicitně nestanoví, že ke schválení návrhu omezení musí dojít předem, ale zároveň podle něj zákon jednoznačně spojuje možnost zahájení výluky pouze s předchozím schválením.

[31] Na popsané úvaze krajského soudu však Nejvyšší správní soud nic nepřezkoumatelného nespatřuje. Tato úvaha není vnitřně rozporná a je v napadeném rozsudku logicky odůvodněna. Skutečnost, že zákon určité pravidlo výslovně neuvádí v samostatném ustanovení, nevylučuje, že zákon jako celek jednoznačně spojuje vznik určitých důsledků pouze s konkrétní situací. V tomto případě zákon o dráhách jednoznačně spojuje možnost zahájení výluky s předchozím schválením návrhu plánu omezení provozování dráhy (nejde-li o případy uvedené v § 23c odst. 3 zákona o dráhách). Tato úvaha je výsledkem standardního systematického výkladu zákona (viz bod [22] tohoto rozsudku). Napadený rozsudek proto v této části nepřezkoumatelností netrpí.

[32] Jako další důvod nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku je namítáno, že krajský soud neuvedl, jakých výluk se bezpředmětnost návrhu měla týkat. Ani v tomto ohledu Nejvyšší správní soud nepřezkoumatelnost neshledal.

[33] Úvaha ohledně toho, zda by bylo možné návrhu vyhovět zčásti, tj. ve vztahu k některým výlukám, nepříslušela krajskému soudu, nýbrž žalovanému. Krajský soud posuzoval zákonnost rozhodnutí předsedy žalovaného, který obsahoval jediný výrok o zamítnutí podaných rozkladů opřený o závěr o nedůvodnosti rozkladových námitek, mimo jiné také námitky, že řízení mělo být zastaveno pro bezpředmětnost. Žalovaný přitom tuto námitku shledal nedůvodnou,

aniž by rozlišoval mezi jednotlivými výlukami. Jestliže krajský soud přisvědčil žalobním námitkám, že tento závěr žalovaného byl nezákonný, musel přistoupit ke zrušení napadeného rozhodnutí. Provedení výčtu výluk, které byly započaty před vydáním napadeného rozhodnutí, v odůvodnění napadeného rozsudku by na výsledku soudního přezkumu nemohlo nic změnit. Navíc krajský soud přistoupil ke zrušení žalobou napadeného rozhodnutí také z toho důvodu, že se předseda žalovaného (z důvodu svého nesprávného právního názoru) nezabýval rozkladovými námitkami směřujícími k aplikaci rozhodnutí 2017/2075. Tento zrušovací důvod se přitom vztahoval k rozkladu jako celku, takže krajský soud ani nemohl zrušit žalobou napadené rozhodnutí zčásti.

[34] Nepřezkoumatelnost rozsudku nezakládá ani to, že krajský soud odkazuje na články 8, 16 a 17 rozhodnutí 2017/2075, které má pouze články dva. Jedná se totiž pouze o dílčí a zcela evidentní, snadno odhalitelnou nepřesnost, která objektivně nemůže vyvolávat pochyby o tom, na jaká konkrétní ustanovení krajský soud odkazuje. Rozhodnutí 2017/2075 sice skutečně obsahuje pouze dva články, ovšem proto, že se jedná o novelizační předpis a jádro nově přijaté regulace je obsaženo v příloze, kterou se nahrazuje příloha VII směrnice 2012/34/EU. Tato příloha obsahuje 17 odstavců, přičemž z argumentace krajského soudu je zcela zjevné, že právě na tyto odstavce odkazuje. O články, které jsou pouze dva, ani o body preambule, kterých je pouze dvanáct, se zjevně nejedná. Tato dílčí nepřesnost tedy nezakládá nepřezkoumatelnost rozsudku ani jinou vadu, která by mohla mít vliv na jeho zákonnost.

[35] Osoba zúčastněná na řízení spatřuje nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku také v tom, že v rozsudku není reflektována procesní otázka spojená s tím, že žalobu podala žalobkyně b) spolu s Leo Express s.r.o., oba společně zastoupeni Svazem osobních železničních dopravců, z.s., avšak oba posledně jmenovaní se podle osoby zúčastněné na řízení bez formálního ukončení či vyjasnění jejich postavení z řízení „vytratilí“. Ani této námitce nelze přisvědčit.

[36] Podrobný popis průběhu soudního řízení není zákonnou náležitostí rozsudku [viz § 54 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“), a § 157 odst. 2 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve spojení s § 64 s. ř. s.]. Absence takového popisu proto nemůže zakládat nepřezkoumatelnost rozsudku. Osoba zúčastněná na řízení má podle § 34 odst. 3 s. ř. s. právo nahlížet do spisu, o čemž byla řádně poučena. Pokud považovala z jakéhokoli důvodu za podstatné zjistit, jaké konkrétní procesní kroky krajský soud před jejím vstupem do řízení učinil, bylo na ní, aby se s obsahem soudního spisu seznámila. Úkolem krajského soudu nebylo aktivně nahrazovat její procesní aktivitu nebo dodatečně v rozsudku vysvětlovat každý svůj procesní krok.

[37] Pouze pro úplnost nicméně Nejvyšší správní soud uvádí, že v daném případě se žádný subjekt z řízení „nevtratil“ bez procesní stopy. Z obsahu soudních spisů vyplývá, že jednu ze žalob podal jménem žalobkyně b) a Leo Express s.r.o. Mgr. Jiří Pour, advokát, který své zmocnění doložil plnou mocí udělenou mu Svazem osobních železničních dopravců, z.s., a plnými mocemi, kterými žalobkyně b) a Leo Express s.r.o. zmocnily Svaz osobních železničních dopravců, z.s. Krajský soud následně vyzval usnesením ze dne 12. 12. 2024 Mgr. Jiřího Poura, advokáta, k doložení plné moci udělené přímo oběma žalobkyněmi. Této žádosti bylo vyhověno pouze v případě žalobkyně b), a právě proto a dále z důvodu nezaplacení soudního poplatku ze strany Leo Express s.r.o. krajský soud žalobu této žalobkyně usnesením ze dne 9. 1. 2025 vyloučil k samostatnému projednání. V této části tedy není věc ani nyní předmětem kasačního přezkumu.

[38] Osoba zúčastněná na řízení dále namítá zmatečnost řízení před soudem [§ 103 odst. 1 písm. c) s. ř. s.].

[39] Nejvyšší správní soud však musí poznamenat, že osoba zúčastněná na řízení na podporu tohoto stížního bodu poukazuje na procesní vadu v řízení před žalovaným. Proto je nutno nejprve

pokračování

uvést, že rámec soudního přezkumu správního rozhodnutí je vymezen žalobními body (§ 75 odst. 2 s. ř. s.), a určily jej tedy v daném případě žalobkyně. Nemůže tak za ně učinit osoba zúčastněná na řízení, nadto až v kasační stížnosti. Osoba zúčastněná na řízení by mohla nad rámec původních žalobních bodů jedinečně namítat, že krajský soud nepřihlédl k vadě správního řízení, ke které je nutno přihlížet i bez námítky. To však netvrdí, pouze poukazuje na vadu řízení před žalovaným spočívající v tom, že podle ní žalovaný akceptoval vadnou plnou moc. Takto namítané pochybení ovšem není vadou, ke které by měl případně krajský soud přihlížet i bez námítky. Nejvyšší správní soud se proto takto uplatněnou kasační námitkou nemůže zabývat.

[40] Zmatečnost řízení před soudem spatřuje osoba zúčastněná na řízení také v tom, že pro věcné posouzení žalob nebyly splněny podmínky řízení, neboť žalobkyně nevyčerpaly opravné prostředky dle § 68 písm. a) s. ř. s. Tvzení o nevyčerpání opravných prostředků se však opírá o konstrukci, která neodpovídá textu ani smyslu uvedeného ustanovení. Osoba zúčastněná na řízení totiž nepopírá, že proti prvostupňovému rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 6. 2024 podaly rozklad obě žalobkyně. Tvrdí, že žalobkyně nepodaly rozklad proti dřívějšímu prvostupňovému rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 28. 11. 2023, které bylo následně částečně zrušeno rozhodnutím předsedy žalovaného ze dne 16. 2. 2024, č. j. ÚOHS-07147/2024/164, na které navázalo nové prvostupňové rozhodnutí ze dne 17. 6. 2024. Na to osoba zúčastněná na řízení navazuje argumentací, podle níž pokud by žalovaný neakceptoval rozklady podané proti rozhodnutí ze dne 28. 11. 2023, to by nabylo právní moci a žalobkyně by nebyly oprávněny podat žalobu.

[41] Předestřenou konstrukci je nutno podle Nejvyššího správního soudu odmítnout. Zkoumání splnění podmínky vyčerpání řádných opravných prostředků není založeno na zvažování hypotetických možností, zda by za určitých okolností v dřívější fázi řízení byla jiná správní žaloba žalobkyň přípustná. Podstatou je posouzení přípustnosti nyní podaných žalob, a to z pohledu toho, zda žalobkyně podaly řádný opravný prostředek, o němž předseda žalovaného rozhodoval žalobou napadeným rozhodnutím. Tato podmínka byla v daném případě splněna, žaloby nebyly nepřipustné, a námitka zmatečnosti řízení před krajským soudem je proto nedůvodná.

[42] Osoba zúčastněná na řízení dále brojí proti závěru krajského soudu, že zahájením období plánovaného omezení provozování dráhy před schválením návrhu plánu takových omezení se stává žádost o jeho schválení zjevně bezpředmětnou. Tvrdí totiž, že projednání žádosti pro ni představuje nezbytnou podmínku pro plnění zákonných povinností. Zastavením řízení by podle ní vzniklo nežádoucí právní vakuum, pravomocné rozhodnutí má pro ni precedenční hodnotu, zajišťuje jí právní jistotu, efektivitu a sjednocení přístupu. Dále poukazuje na to, že zastavením řízení by pozbylo relevanci usnesení o určení okruhu účastníků a mohlo by docházet k dalším sporům o účastenství a dále by zůstala nevyřešena otázka priority kolidujících zájmů a povinností dotčených subjektů.

[43] Osoba zúčastněná na řízení tedy svou argumentací zpochybňuje naplnění důvodu pro zastavení řízení dle § 66 odst. 1 písm. g) správního řádu, podle něhož *řízení o žádosti správní orgán usnesením zastaví, jestliže žádost se stala zjevně bezpředmětnou*. Argumentuje tím, že žádost nebyla ani po zahájení omezení provozování dráhy bezpředmětná, neboť pro ni měla nadále význam.

[44] Na podporu své argumentace osoba zúčastněná na řízení odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2024, č. j. 10 Ads 322/2023-43, č. 4593/2024 Sb. NSS. Ten se však týká zcela odlišného typu řízení s odlišným účelem – řízení o nároku pojištění na poskytnutí zdravotních služeb jako hrazených v případě zdravotních služeb jinak ze zdravotního pojištění nehrazených. V tehdejší případě přitom Nejvyšší správní soud podrobně odůvodnil, že zastavení řízení by mělo absurdní důsledky odporující smyslu a účelu zákona (viz body 41 až 43

rozsudku). Podobné absurdní důsledky ovšem v případě zastavení řízení o žádosti dle § 23c odst. 1 a 2 zákona o dráhách nehrozí.

[45] Ze zákona o dráhách zřetelně plyne, že nejsou-li naplněny podmínky jeho § 23c odst. 3, není provozovatel dráhy oprávněn omezit provozování dráhy bez dohody se všemi dopravci nebo bez předchozího schválení. Jak již bylo uvedeno výše (body [21] až [24]), ze systematiky zákona plyne, že plán může být schvalován pouze do budoucna, nikoliv zpětně. Ostatně v případě, že žalovaný rozhoduje v době, kdy již započalo období, na které bylo plánováno omezení, mohou nastat pouze tři varianty.

[46] První možností je, že provozovatel k realizaci plánovaného omezení nepřistoupil a pak není ani co zpětně schvalovat – zpětné schválení něčeho, k čemu vůbec nedošlo, nemůže mít pro nikoho žádný význam.

[47] Druhou možností je, že provozovatel k omezení přistoupil, a to nikoliv z důvodů uvedených v § 23c odst. 3 zákona o dráhách. V takovém případě by mu zpětné schválení jistě přinášelo prospěch, ovšem představovalo by legalizaci protiprávního jednání. V rozporu s § 23c odst. 3 zákona o dráhách by totiž omezil provozování dráhy *z důvodu provádění činností, které nejsou zahrnuty do schváleného plánu omezení*, aniž by byly naplněny důvody zde uvedené.

[48] Třetí možností je pak situace, že provozovatel k omezení přistoupí, ovšem nikoliv na základě původního plánu, nýbrž spíše bez ohledu na původní plán, a to například proto, že z důvodu změny okolností již provedení údržby nebo opravy nesnese odkladu. Jinými slovy omezení provede nikoliv v režimu § 23b a § 23c odst. 1 a 2, nýbrž v režimu § 23c odst. 3 zákona o dráhách. V takovém případě však již kontrola zákonnosti takového omezení neprobíhá *ex ante*, nýbrž na základě § 23c odst. 4 *ex post*.

[49] U žádné ze tří uvedených variant tedy nelze ospravedlnit schvalování návrhu plánu omezení provozování dráhy až poté, co započalo období, na které bylo omezení plánováno. Vždy je zároveň zajištěna kontrola zákonnosti, ať již *ex ante* nebo *ex post*. Žádné právní vakuum tedy nevzniká. Jakkoliv může mít rozhodnutí žalovaného určitou „precedenční“ hodnotu, není primárním účelem žádného z těchto procesů vytváření precedentů. Nelze proto tvrdit, že by se žádost nestala bezpředmětnou, protože má některá z dotčených osob zájem na tom, aby žalovaný do budoucna vyslovil určitý právní názor.

[50] Ostatně osoba zúčastněná na řízení není ve své argumentaci zcela konzistentní. Na jednu stranu se domáhá vytvoření určitého precedentu do budoucna, tedy univerzálně platného právního názoru, kterým by se mohla řídit. Na stranu druhou se proti argumentu žalobkyně b), že závěr krajského soudu o nemožnosti dodatečně schválit návrh plánu omezení provozování dráhy je univerzálně platný, ohrazuje, „*a to zejména proto, že tento přístup je zcela v rozporu se zásadou individuálního posouzení věci, která tvoří součást práva na účinnou právní ochranu a spravedlivý proces dle čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.*“ Zde lze přitom s osobou zúčastněnou na řízení souhlasit. Smyslem řízení o její žádosti bylo individuální posouzení věci, nikoliv vytvoření precedentu. Jestliže tedy důvod pro individuální posouzení věci odpadl, nelze další pokračování řízení ospravedlnit požadavkem na možný precedenční charakter meritorního rozhodnutí žalovaného.

[51] Může jistě existovat zájem osoby zúčastněné na řízení či jednotlivých dopravců, aby žalovaný vydával rozhodnutí o tom, zda již realizované omezení provozování dráhy proběhlo v souladu se zákonem či nikoliv. Takovým rozhodnutím však zcela jistě nemůže být rozhodnutí o schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy, neboť v něm žalovaný vůbec nezkoumá faktický průběh již provedených omezení, ale do budoucna schvaluje plánovaná omezení. Skutečnost, že by dodatečné schvalování omezení provozování dráhy přineslo benefity, jako je

pokračování

právní jistota či efektivita, nemůže vést k popření charakteru řízení podle § 23c odst. 1 a 2 zákona o dráhách. Už vůbec k takovému výsledku nemůže vést argumentace osoby zúčastněné na řízení, že by se v důsledku zastavení správního řízení mohla v budoucnu (zřejmě v jiných řízeních) opět otevřít otázka účastenství. Jednak jde o otázku, která se s podstatou současného sporu již značně míjí, jednak se spor o účastenství může objevit v každém novém správním řízení, a to nejen před žalovaným. Předchozí rozhodnutí žalovaného o účastenství v nyní projednávané věci má přitom v případě zastavení tohoto řízení stejnou (takřka nulovou) precedenční hodnotu jako v případě meritorního posouzení žádosti. Účastenství je stanoveno zákonem, a pokud je určitá osoba ze zákona účastníkem řízení, nelze jí procesní práva upřít pouze z důvodu, že toto ustanovení správní orgán v jiné (byť obdobné) věci určitým způsobem vyložil.

[52] Lze uzavřít, že žádný z argumentů osoby zúčastněné na řízení nezpochybňuje závěr krajského soudu, že započítím období, na které je plánováno omezení provozování dráhy, se žádost o schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy stává zjevně bezpředmětnou.

[53] Osoba zúčastněná na řízení dále brojí proti argumentaci krajského soudu, podle níž ustanovení rozhodnutí 2017/2075 dopadají na rozhodování o schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy. Tato argumentace byla východiskem pro závěr krajského soudu o tom, že námitky rozporu plánovaných omezení s rozhodnutím 2017/2075 jsou relevantní, a předseda žalovaného se s nimi měl proto věcně vypořádat.

[54] Osoba zúčastněná na řízení jednak považuje argumentaci krajského soudu za vnitřně rozpornou, jednak proti ní věcně brojí. Podle ní se totiž rozhodnutí 2017/2075 týká přidělování, respektive omezení kapacity dráhy, o čemž je ale rozhodováno v jiném typu řízení dle § 32 a násl. zákona o dráhách.

[55] Tyto námitky nejsou důvodné. Ke zcela obecně namítané vnitřní rozpornosti argumentace krajského soudu může Nejvyšší správní soud pouze poznamenat, že žádnou takovou vadu v úvahách krajského soudu neshledal. Tyto úvahy jsou logicky konzistentní, a jak bude uvedeno dále, Nejvyšší správní soud je také považuje za věcně správné.

[56] S osobou zúčastněnou na řízení lze souhlasit v tom, že přidělování kapacity dráhy se řídí § 32 a násl. o dráhách a jedná se o odlišný typ řízení. S čím již souhlasit nelze, je to, že by výlučně v tomto typu řízení mělo být řešeno také omezení kapacity dráhy vyvolané omezením provozování dopravy dle § 32b a 32c zákona o dráhách. Opak ostatně plyne již z § 23c odst. 7 zákona o dráhách, který s účinností od 1. 11. 2023 výslovně stanoví, že *provozovatel dráhy celostátní nebo regionální nebo veřejně přístupné vlečky anebo jejich částí, který hodlá omezit jejich provozování, postupuje rovněž v souladu s předpisem Evropské unie upravujícím podrobnosti časového rozvrhu přidělování*. V poznámce pod čarou pak zákon odkazuje právě na rozhodnutí 2017/2075. Ustanovení tohoto předpisu mají nadto přímý účinek, a jak uvedl krajský soud, žádný z účastníků řízení tuto skutečnost nezpochybňuje.

[57] Je také nutno poznamenat, že omezením kapacity ve smyslu rozhodnutí 2017/2075 se zpravidla nemá na mysli omezení dopravcům již přidělené kapacity (k této situaci srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 12. 2025, č. j. 7 As 229/2024-72), nýbrž omezení celkové odhadované kapacity dráhy. Dopravcům se totiž kapacita přiděluje na dobu platnosti jízdního řádu (§ 32 odst. 2 zákona o dráhách), která činí 12 měsíců (§ 42 odst. 1 zákona o dráhách, nebo odst. 1 přílohy rozhodnutí 2017/2075). Odstavce 8 a násl. přílohy rozhodnutí 2017/2075 naproti tomu stanoví povinnosti, které mají být za standardních podmínek plněny až 24 měsíců předem, žádná z nich ne později než 12 měsíců předem (nejde-li o výjimky dle odstavců 12 nebo 14). Jedná se tedy o povinnosti za běžných okolností předcházející tvorbě jízdního řádu (viz též poslední věta odstavce 9). Proto také příloha rozhodnutí 2017/2075 v jednotlivých ustanoveních nehovoří o celkové přidělené kapacitě, nýbrž o *odhadovaném denním objemu dopravy*.

[58] V nyní projednávané věci jde právě o případ možného omezení nikoliv již přidělené kapacity dráhy, nýbrž celkové odhadované kapacity dráhy. Ačkoliv by obecně v takové situaci přicházelo v úvahu posouzení souladu s rozhodnutím 2017/2075 až v rámci procesu přidělování kapacity, nejenže takové řešení neodpovídá požadavku zákonodárce výslovně vyjádřenému v § 23c odst. 7 zákona o dráhách, ale tento požadavek je navíc zcela racionální. Mají-li být povinnosti dle odstavců 8 a násl. přílohy rozhodnutí 2017/2075 plněny standardně 24 až 12 měsíců před platností jízdního řádu, bylo by nelogické schvalovat návrh plánu omezení provozování dráhy s vědomím toho, že kapacitu dráhy (omezenou v důsledku plánovaného omezení provozování dráhy) nebude možno přidělit v souladu s rozhodnutím 2017/2075.

[59] Lze uzavřít, že závěr krajského soudu, podle něhož rozkladové námitky žalobkyní týkající se porušení odstavců 8, 16 a 17 rozhodnutí 2017/2075 byly relevantní, byl správný. Na tom nemůže nic změnit ani tvrzení osoby zúčastněné na řízení, že dopravce má nárok pouze na kapacitu dostupnou. V tuto chvíli nemusí být dotčen nárok dopravce na konkrétní kapacitu dráhy, nýbrž jeho veřejná subjektivní práva spojená s procesem schvalování návrhu plánu omezení provozování dráhy, tedy mimo jiné právo na to, aby provozovatel dráhy plnil povinnosti s tímto procesem spojené. Jejich splnění či nesplnění se totiž ve výsledku promítá do toho, v jakém rozsahu a jakým způsobem bude moci dopravce vykonávat svou podnikatelskou činnost.

IV. Závěr a náklady řízení

[60] Na základě výše uvedených skutečností Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že kasační stížnosti nejsou důvodné, a proto je podle § 110 odst. 1 poslední věty s. ř. s. zamítl. Závěr o nedůvodnosti kasačních stížností bylo možné učinit na základě obsahu soudních a správních spisů. Další dokazování (webovými stránkami <https://svodbohemia.cz/>, <https://www.zesnad.cz/o-nas/>, <https://www.spravazeleznice.cz/>, listinou SVOD Bohemia - Zpráva o činnosti sdružení za rok 2023 a vnitřním předpisem osoby zúčastněné na řízení SŽ D7/2 „Organizování výlukových činností“) proto Nejvyšší správní soud neprováděl, neboť by bylo nadbytečné.

[61] O nákladech řízení o kasační stížnosti Nejvyšší správní soud rozhodl podle § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s., podle něhož má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Stěžovatelé (žalovaný a osoba zúčastněná na řízení) neměli ve věci úspěch, nemají proto právo na náhradu nákladů řízení. Úspěšné žalobkyni a) by náhrada nákladů řízení o kasačních stížnostech sice náležela, ale podle obsahu soudního spisu jí žádné náklady tohoto řízení nevznikly. Náhrada nákladů řízení se jí tudíž nepřiznává. Jelikož žalobkyně b) měla ve věci také plný úspěch a náklady řízení o kasačních stížnostech jí vznikly, Nejvyšší správní soud jí přiznal náhradu nákladů řízení.

[62] Žalobkyně b) prostřednictvím svého zástupce podala vyjádření ke kasačním stížnostem. Podání vyjádření představuje úkon právní služby podle § 11 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif). Odměna za jeden úkon právní služby činí podle § 7 bodu 5, aplikovaného na základě § 9 odst. 5 advokátního tarifu, 4 620 Kč a podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu je třeba k ní přičíst 450 Kč na úhradu hotových výdajů, celkem tedy 5 070 Kč. Protože zmocněný advokát vykonává advokacii jako společník společnosti coLEGAL s.r.o., která je plátkyní daně z přidané hodnoty, zvyšuje se tento nárok o částku odpovídající této dani. Žalobkyni b) tedy přísluší náhrada nákladů řízení spočívajících v odměně, hotových výdajích a dani z přidané hodnoty v celkové výši 6 134,70 Kč. Nejvyšší správní soud proto uložil každému z neúspěšných účastníků (žalovanému

pokračování

a osobě zúčastněné na řízení) povinnost uhradit žalobkyni b) polovinu z této částky (tj. 3 067 Kč po zaokrouhlení), k čemuž jí stanovil přiměřenou lhůtu v délce jednoho měsíce.

P o u ě n í: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 11. prosince 2025

L. S.

Mgr. Ing. Veronika Juříčková v. r.
předsedkyně senátu