



## ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře jako rozkladový orgán příslušný rozhodovat podle § 3 a § 4 odst. 1 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve spojení s § 152 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, o rozkladu proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vydanému v prvním stupni

**v řízení o rozkladu, který podal přidělcce kapacity dráhy, společnost Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, přezkoumal rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 15. 3. 2022, č. j. UPDI-0850/22/ZA sp. zn. UPDI-OPD013/22, a rozhodl**

**takto:**

**Podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, se rozklad zamítá a rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 15. 3. 2022, č. j. UPDI-0850/22/ZA sp. zn. UPDI-OPD013/22, se potvrzuje.**

**Účastníci řízení dle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád:**

**Žadatelka o obnovu řízení:**

- RegioJet a.s. IČO 28333187, se sídlem náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, zastoupené JUDr. Ondřejem Doležalem, advokátem advokátní kanceláře Doležal & Partners s.r.o., se sídlem Koliště 1912/13, 602 00 Brno

**Provozovatel dráhy a přidělcce:**

- Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

## Odůvodnění

### I. Správní řízení v prvním stupni

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) obdržel dne 12. 1. 2022 žádost o obnovu řízení vedeného pod sp. zn. OPD 164/21 podle § 23c odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“), o schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy pro rok 2022 (dále jen „původní řízení“). V něm Úřad schválil návrh plánu omezení provozování dráhy rozhodnutím č. j. UPDI-3344/21/BL dne 13. 10. 2021 (dále jen „rozhodnutí o omezení provozování dráhy“). Návrh plánu byl uveden v příloze č. 2 výrokové části rozhodnutí o omezení provozování dráhy (dále jen „plán omezení 2022“).

Současně byla doručena i žádost o přiznání odkladného účinku. O této žádosti Úřad rozhodl samostatným usnesením o nepřiznání odkladného účinku č. j. UPDI-0838/22/ZA ze dne 16. 3. 2022, které nabylo právní moci 20. 4. 2022.

Úřad dopisem č. j.: UPDI-0183/22/ZA ze dne 14. 1. 2022 oznámil zahájení řízení o obnově a dopisem č. j. UPDI-0198/22/ZA z téhož dne vyzval k vyjádření provozovatelku dráhy Správu železnic. Ta se

vyjádřila dopisem č. j. 6765/2022-SZ-GR-O12 ze dne 20. 1. 2022 (dále jen „vyjádření Správy železnic“). Úřad dále vyzval žadatelku dopisem č. j. UPDI-0333/22/ZA ze dne 26. 1. 2022, k doložení detailních údajů o přidělené kapacitě. Žadatelka odpověděla dopisem ze dne 1. 2. 2022. Dne 10. 2. 2022 doplnila informace ohledně řízení o zrušení dráhy.

Úřad opětovně vyzval Správu železnic dopisem č. j. UPDI-0368/22/WJ ze dne 28. 1. 2022 ke sdělení důvodů a doby trvání sporných omezení provozování dráhy, na což obdržel odpověď č.j. 12400/2022-SŽ-GŘ-O12 ze dne 6. 2. 2022 (dále jen „stanovisko ke 2. výzvě“). Součástí odpovědi byla i stížnost proti postupu Úřadu. Reakci na stížnost Úřad vyřídil samostatným vyrozuměním.

Poté Úřad oznámil účastníkům řízení ukončení dokazování č. j. UPDI-0654/22/ZA ze dne 22. 2. 2022, v němž stanovil lhůtu k možnosti vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí. Této možnosti využila žadatelka, a to dopisem z 28. 2. 2022 a jeho doplněním z 1. 3. 2022 (dále jen „vyjádření žadatelky k podkladům“).

## **Napadené rozhodnutí**

Úřad vydal dne 15. 3. 2022, č. j. UPDI-0850/22/ZA (dále jen „napadené rozhodnutí“), v němž rozhodl výrokem č. 1 o žádosti o obnovu řízení tak, že se řízení podle § 100 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) obnovuje v rozsahu schvalování části návrhu plánu omezení provozování dráhy označené čísly výluk V-020662/19, V-020681/19 a V-020686/19 (dále jen „předmětná omezení“). Výrokem č. 2 pak podle § 100 odst. 2 správního řádu žádost ve zbývajícím rozsahu zamítl.

## **II. Rozklad**

Správa železnic podala k Úřadu rozklad zn. 25334/2022-SŽ-GŘ-O25 ze dne 31. 3. 2022 proti výroku č. 1 napadeného rozhodnutí (dále jen „rozklad“). Napadené rozhodnutí bylo Správě železnic doručeno veřejnou vyhláškou dne 31. 3. 2022. Rozklad Správy železnic byl podán 31. 3. 2022 a doplněn 8. 4. 2022, jedná se tedy o včasný rozklad.

Správa železnic se ve svém rozkladu se ohradila proti způsobu doručování a postavení jako účastníka řízení, dále požadovala stanovení lhůty k doplnění odůvodnění rozkladu. Na to Úřad reagoval usnesením č. j. UPDI-1113/22/KM2 ze dne 5. 4. 2022 (dále jen „usnesení“), kterým jí uložil 10denní lhůtu k doložení odůvodnění rozkladu. V odůvodnění tohoto usnesení Úřad objasnil, že Správa železnic má postavení účastníka řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu, a proto jí nebylo s ohledem na počet účastníků řízení doručováno do datové schránky. Správa železnic ve stanovené lhůtě rozklad doplnila dopisem zn. 27247/2022-SŽ-GŘ-O25 ze dne 8. 4. 2022 (dále jen „odůvodnění rozkladu“).

Úřad vyrozuměl žadatelku o podaném rozkladu a vyzval ji, aby se k rozkladu vyjádřila. Ta se vyjádřila dopisem ze dne 21. 4. 2022 (dále jen „vyjádření žadatelky k rozkladu“).

Úřad doplnil do spisu informace o plánovaných stavbách z veřejně přístupných zdrojů a dopisem ze dne 22. 4. 2022 č. j. UPDI-1323/22/ZA opakovaně oznámil prostřednictvím veřejné vyhlášky ukončení dokazování. Žádný účastník se k podkladům pro rozhodnutí nevyjádřil.

### III. Vymezení účastníků řízení

Rozkladový orgán určil, že žadatelka i Správa železnic jsou účastnicemi řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu. Dalšími účastnicemi řízení jsou dle § 27 odst. 2 správního řádu ty právnické osoby, které byly účastnicemi řízení sp. zn. OPD164/21:

- ARRIVA vlaky s.r.o., Křižíkova 148/34, 18600 Praha 8, IČO:28955196
- AŽD Praha s.r.o., Žirovnická 3146/2, 10600 Praha 10, IČO:48029483
- BF Logistics s.r.o., U Elektry 203/8, Praha 9, IČO:27406911
- BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., Železničná 1/, 07643 Čierna nad Tisou, Slovenská republika, IČO:36774278
- Cargo Motion s.r.o., Vinařického 116/15, 70200 Ostrava, IČO:28270304
- CER Slovakia a. s., Mýtna 15/, 81107 Bratislava, Slovenská republika, IČO:44616791
- CityRail, a.s., Magistrů 202/16, 14000 Praha 4, IČO:24199010
- CZ Logistics, s.r.o., Semanínská 580/, 56002 Česká Třebová, IČO:62957937
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 17000 Praha 7, IČO:28196678
- ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o., 175/, 33204 Nezvěstice, IČO:03944948
- České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO:70994226
- DB Cargo Czechia s.r.o., Hlubinská 1378/36, 70200 Ostrava, IČO:25785419
- Die Länderbahn GmbH DLB, organizační složka, Oldřichovská 696/, 46334 Hrádek nad Nisou, IČO:29018889
- Die Länderbahn CZ s.r.o., U Studánky 39/1, 40007 Ústí nad Labem, IČO:08342849
- DBV-ITL, s.r.o., Polepská 867/, 28002 Kolín, IČO:25786768
- DRAKEM, s.r.o., náměstí SNP 1140/32, 61300 Brno, IČO:27678989
- E-Railconstruct s.r.o., Novovysočanská 2746/1, 13000 Praha 3, IČO:08678600
- EDIKT a.s., Rudolfovska tř. 461/95, 37001 České Budějovice, IČO:25172328
- Elektrizace železnic Praha a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 14000 Praha 4, IČO:47115921
- EP Cargo a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 14000 Praha 4, IČO:24721166
- EUROVIA CS, a.s., U Michelského lesa 1581/2, 14000 Praha, IČO:45274924
- Express Group, a. s., Plynárenská 7/B, 82109 Bratislava 2, Slovenská republika, IČO:35795123
- FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., Mlýnská 388/68, 60200 Brno, IČO:25317628
- Gepard Express, SE, Jezuitská 6/1, 60200 Brno, IČO:08071888
- Gerhát Train s.r.o., 126, 53341 Černá u Bohdanče, IČO:08617503
- GJW Praha spol. s r.o., Mezitrašová 137/46, 19800 Praha 9, IČO:41192869
- GW Cargo s.r.o., Pekárenská 255/77, 37004 České Budějovice, IČO:08942005
- GW Train Regio a.s., U Stanice 827/9, 40003 Ústí nad Labem, IČO:28664116
- Hans Wendel spol. s r.o.& Co., k.s., Sazečská 3270/2a, 10000 Praha 10, IČO:25064461
- Hroší stavby Morava a.s., Průmyslová 955/4, 77900 Olomouc, IČO:28597460
- HSL - Logistik, s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO:24218367
- Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 41201 Litoměřice, IČO:62743881
- Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s., Průmyslová 941/, 58001 Havlíčkův Brod, IČO:60932171
- Chládek a Tintěra, Pardubice a.s., K Vápence 2677/, 53002 Pardubice, IČO:25253361
- IDS CARGO a.s., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO:27820017
- IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO:25869523
- I.G. Rail, s. r. o., Mostová 2/, 81102 Bratislava, Slovenská republika, IČO:43894330
- Inter Cargo Sp. z o.o., Ul. Ceglana 4/, 40-514 Katowice, Polsko, IČO:8971772442
- JARO Česká Skalice, s.r.o., Havlíčkova 610/, 55203 Česká Skalice, IČO:25934473
- Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., Nádražní 203/, 37701 Jindřichův Hradec, IČO:62509870
- KDS - Kladenská dopravní a strojní s.r.o., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO:08391211
- KK - provoz a opravy lok. s.r.o., 108/, 75353 Býškovice, IČO:25834282
- Kladenská dopravní a strojní s.r.o., Wolkerova 2766/, 27201 Kladno, IČO:28170679

- Komplex Rail Kft., Madarász Viktor u. 47-49/, 1138 Budapest, Maďarsko,
- KPT rail s.r.o., Táborská 37/, 39137 Chotoviny, IČO:07876513
- KŽC Doprava, s.r.o., Meinlinova 336/1a, 19016 Praha 9, IČO:27423069
- Leo Express Global a.s., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO:29016002
- Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO:06661572
- Leo Express Tenders s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO:24848131
- Lokálka Group, spolek, Plzeňská 334/, 33701 Rokycany, IČO:47695609
- LOKORAIL, a.s., Horárska /12, 82109 Bratislava, Slovenská republika, IČO:36564443
- LokoTrain s.r.o., Školní 353/, 56002 Česká Třebová, IČO:28903811
- LOKO TRANS s.r.o., Voříškova 289/2, 62300 Brno, IČO:60731796
- LOKOTRANS SERVIS s.r.o., Drážní 1152/11, 62700 Brno, IČO:26931443
- Lotos Kolej Sp. z o. o., Ulica Michałki 25/, 80-716 Gdańsk, Polsko
- LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o., Drážďanská 506/8, 40007 Ústí nad Labem, IČO:27208028
- LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o., Kopčianska 1/, 85101 Bratislava, Slovenská republika
- MBM rail s.r.o., Žižkova 595/, 55101 Jaroměř, IČO:25277171
- METRANS, a.s., Podleská 926/5, 10400 Praha 10, IČO:40763811
- METRANS Rail s.r.o., Podleská 926/5, 10400 Praha 10, IČO:26361485
- MS-railway s.r.o., Jilemnického 5/51, Olomouc, IČO:07097611
- N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o., Nerudova 2215, 41201 Litoměřice, IČO:44564287
- NOR a.s., Lípová 509/, 54101 Trutnov, IČO:13585312
- OHL ŽS, a.s., Burešova 938/17, 60200 Brno, IČO:46342796
- OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o., U panelárny 538/1, 77900 Olomouc, IČO:27778479
- ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o., Litvínov - Růžodol č.p. 4, 436 70 Litvínov, IČO:64049701
- Ostravská dopravní společnost, a.s., U Tiskárny 616/9, 70200 Ostrava, IČO:60793171
- PDV RAILWAY a.s., Blahoslavova 937/62, 40001 Ústí nad Labem, IČO:22792597
- PEDASTA dopravní stavby, s.r.o., 8.května 19/5, 41002 Lovosice, IČO:01717243
- Petrolsped Slovakia s.r.o., Mlynská ulica 6/B/, 93401 Levice, Slovenská republika,
- Pirell s.r.o., Husova 690/, 56002 Česká Třebová, IČO:05938406
- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., Betonářská 580/14, 71200 Ostrava, IČO:47675977
- PKP CARGO S.A., ul. Grójecka 17/, 02-021 Warszawa, Polsko, IČO:0000027702
- Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť, Pri Habánskom mlyne 30/, 81104 Bratislava, Slovenská republika, IČO:35858664
- Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Spółka z o.o., aleja Józefa Piłsudskiego 92/, 41-303 Dąbrowa Górnicza, Polsko
- Puš s.r.o., Bezručova 1665/, 54401 Dvůr Králové nad Labem, IČO:48154547
- Rabbit Rail s.r.o., Za dráhou 824/, 28151 Velký Osek, IČO:08784493
- Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., Žerotínova 1132/34, 13000 Praha 3, IČO:01569236
- Rail system s.r.o., 21/, 78901 Lukavice, IČO:29381614
- Railtrans International a.s., Kukučínova 989/22, 83102, Slovenská republika, IČO:46384740
- Railway Capital a.s., Plzeňská 157/98, 15000 Praha 5, IČO:24158071
- RegioJet ÚK a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO:07544014
- REKOP s.r.o., Průmyslová 1895/1, 56802 Svitavy, IČO:27499499
- Retrack Czech s.r.o., Tykačova 1184/, Česká Třebová, IČO:06229026
- Retrack Slovakia s. r. o., Seberíniho 1/, 82103 Bratislava, Slovenská republika
- RETROLOK s.r.o., Nádražní 279/1, 15000 Praha 5, IČO:24830275
- ReViRail CZ s.r.o., Sokolovská 87/95, Praha 8, IČO:08979847
- RM LINES, a.s., Jednoty 1931/, 35601 Sokolov, IČO:27274489
- RTS Rail Transport Service GmbH, Puchstraße 184/b, 8055 Graz, Rakousko, IČO:252571D
- RUTR, spol. s r.o., Chodovská 1106/7, 14100 Praha 4, IČO:49244515
- SART-stavby a rekonstrukce a.s., Uničovská 2944/1b, 78701 Šumperk, IČO:25898671

- SD - Kolejová doprava, a.s., Tušimice 7/, 43201 Kadaň, IČO:25438107
- SEŽEV-REKO, a.s., Jarní 1116/50, 61400 Brno, IČO:46904859
- Skanska a.s., Křižíkova 682/34a, 18600 Praha 8, IČO:26271303
- Slezské zemské dráhy, o.p.s., 298/, 79382 Třemešná, IČO:26819856
- SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s., Poděbradova 3360/113, 70200 Ostrava, IČO:47676965
- SOFISTIK SERVIS s.r.o., Bratří Sedláčků 238/35, 72100 Ostrava, IČO:28598466
- Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Staré náměstí 69/, 35601 Sokolov, IČO:26348349
- STRABAG Rail a.s., Železničářská 1385/29, 40003 Ústí nad Labem, IČO:25429949
- S u b t e r r a a.s., Koželužská 2246/5, 18000 Praha 8, IČO:45309612
- Swietelsky Rail CZ s.r.o., Pražská tř. 495/58, 37004 České Budějovice, IČO:28332202
- Tessta s.r.o., Lišovská 86/, 37372 Zvíkov, IČO:28293886
- TCHAS ŽD s.r.o., Francouzská 6167/5, 70800 Ostrava, IČO:27856704
- TOMI - REMONT a.s., Přemyslovka 2514/4, 79601 Prostějov, IČO:25508571
- TORAMOS, s.r.o., Tovární 1001/129, 73701 Český Těšín, IČO:61944327
- TRAMO RAIL, a.s., Železniční 547/4a, 77900 Olomouc, IČO:25369610
- Trans Rapid s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO:03904547
- Traťová strojní společnost, a.s., Musílkova 257/48, 15000 Praha, IČO:04946685
- TSS Cargo a.s., Musílkova 257/48, 15000 Praha 5, IČO:29393736
- TSS GRADE, a.s. pobočka Česká republika, Pražákova 1008/69, 63900 Brno, IČO:02765055
- Valenta Rail s.r.o., Radlická 2343/48, 15000 Praha 5, IČO:08072795
- VIAMONT Servis a. s., Mařákova 3079/2, 40001 Ústí nad Labem, IČO:25021851
- VÍTKOVICKÁ DOPRAVA a.s., 1. máje 3302/102a, 70300 Ostrava, IČO:25909339
- Východočeská dráha s.r.o., Hýblova 546/, 56002 Česká Třebová, IČO:07342136
- Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Novodvorská 1698/138, 14200 Praha 4, IČO:27257258
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, Freudenuer Hafenstraße 8-10/, 1020 Wien, Rakousko
- WTT s.r.o., Brloh 56/, 39701 Drhovele, IČO:02732858
- WYNX Pool s.r.o., Olivova 2096/4, Praha 1, IČO:07995911
- ZABABA, s.r.o., Noutonická 512/39, 15200 Praha 5, IČO:27148548
- Železnice Peštál s.r.o., Družstevní 1229/51, 67401 Třebíč, IČO:07711115
- Železničné stavby, a.s. Košice, Južná trieda 66/, 04001 Košice, Slovenská republika, IČO:31714421
- Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO:66003008
- HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, 11000 Praha 1, IČO:00064581
- Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), Rytířská 406/10, 11000 Praha 1, IČO:60437359
- Středočeský kraj, Zborovská 81/11, 15000 Praha 5, IČO:70891095
- Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, Sokolovská 94/100, 18600 Praha 8, IČO:05792291
- Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 37001 České Budějovice, IČO:70890650
- JIKORD s.r.o., Okružní 517/10, 37001 České Budějovice, IČO:28117018
- Plzeňský kraj, Škroupova 1760/18, 30100 Plzeň, IČO:70890366
- POVED s. r. o., Nerudova 982/25, 30100 Plzeň, IČO:29099846
- Karlovarský kraj, Závodní 353/88, 36006 Karlovy Vary, IČO:70891168
- Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, Závodní 353/88, 36006 Karlovy Vary, IČO:75035952
- Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 40001 Ústí nad Labem, IČO:70892156
- Liberecký kraj, U Jezu 642/2a, 46001 Liberec, IČO:70891508
- KORID LK, spol. s r.o., Liberec 2, U Jezu 642/2a, PSČ 461 80, IČO:27267351
- Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové, IČO:70889546
- OREDO s.r.o., Nerudova 104/63, 50002 Hradec Králové, IČO:25981854
- Pardubický kraj, Komenského náměstí 125/, 53002 Pardubice, IČO:70892822
- Kraj Vysočina, Žižkova 1882/57, 58601 Jihlava, IČO:70890749

- Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 449/3, 60200 Brno, IČO:70888337
- KORDIS JMK, a.s., Nové sady 946/30, 60200 Brno, IČO:26298465
- Olomoucký kraj, Jeremenkova 1191/40a, 77900 Olomouc, IČO:60609460
- Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, příspěvková organizace, Jeremenkova 1211/40b, 77900 Olomouc, IČO:72556064
- Moravskoslezský kraj, 28. října 2771/117, 70200 Ostrava, IČO:70890692
- Koordinátor ODIS s.r.o., 28. října 3388/111, 70200 Ostrava, IČO:64613895
- Zlínský kraj, třída Tomáše Bati 21/, 76001 Zlín, IČO:70891320
- Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., Podvesná XVII 3833/, 76001 Zlín, IČO:27677761

#### IV. Přehled námitek obsažených v rozkladu

1. Správa železnic namítá neuvedení úřední osoby v napadeném rozhodnutí.
2. Správa železnic namítá její nesprávné zařazení dle § 27 odst. 2 správního řádu a formu doručování.
3. Správa železnic tvrdí, že Úřad odkázal na § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu, ale obnovu řízení nařídil dle § 100 odst. 3 správního řádu.
4. Správa železnic tvrdí, že dopis Správy železnic jako důkaz pro obnovu vznikl až po skončení původního řízení.
5. Správa železnic namítá, že z moci úřední lze obnovit řízení pouze v případě, že jsou již dříve existující důkazy ku prospěchu účastníka
6. Správa železnic namítá, že žadatelka neměla být s ohledem na rozsudek MSP účastníkem řízení
7. Správa železnic tvrdí, že Úřad nemůže posuzovat období, na která není žadatelem zhotoven návrh plánu omezení provozování dráhy.
8. Správa železnic též namítá nerovnost v porovnání přístupu Úřadu k ní a k dopravcům.
9. Správa železnic namítá, že veškeré zákonem požadované údaje Úřadu sdělila.
10. Správa železnic namítá, že „výluka“, „omezení provozování dráhy“ a „dočasné omezení kapacity“ mají odlišný význam.
11. Dopis Správy železnic se netýká omezení provozování dráhy, nezmiňuje trvalou likvidaci kolejíšť.
12. Správa železnic namítá, že Memorandum nepotvrzuje, že v prostoru ŽST Praha-Smíchov dojde k redukcí kolejových kapacit z důvodu přípravy komerční výstavby „Smíchov City“.
13. Správa železnic namítá nepravdivost tvrzení, že účelem omezení provozování dráhy mělo být trvalé odstranění kolejíšť a že jí to bylo zřejmé již od počátku.
14. Správa železnic namítá, že žadatelka musela předpokládat rekonstrukční práce a z plánu omezení jí musel být zřejmý důvod omezení.
15. Správa železnic namítá, že kapacitu lze přidělit bez ohledu na omezení provozování dráhy.
16. Správa železnic namítá, že Úřad neřešil, jestli zjištěné skutečnosti mohou odůvodňovat jiné řešení otázky v původním řízení.
17. Správa železnic namítá, že újma může nepovolením realizace omezení provozování dráhy vzniknout nejen jí, ale i ostatním subjektům.

## V. Vypořádání námitek obsažených v rozkladu

### 1. Námitky pod bodem I. odůvodnění rozkladu - neuvedení oprávněné úřední osoby.

#### Námitky Správy železnic

Podle § 69 odst. 1 správního řádu je jednou z náležitostí písemného vyhotovení správního rozhodnutí jméno, příjmení, funkce nebo služební číslo oprávněné úřední osoby. Napadené rozhodnutí takové informace neobsahovalo. Správa železnic požaduje prověřit s ohledem na rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 8 Ads 133/2015 ze dne 14. 3. 2016, zda vada nezpůsobuje jeho nezákonnost.

#### Vyjádření žadatelky

Dle názoru žadatelky napadené rozhodnutí obsahuje zákonné náležitosti uvedené v § 69 odst. 1 správního řádu, identifikace oprávněné osoby je uvedena na jeho poslední straně a dále v elektronickém podpisu.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

Napadené rozhodnutí obsahuje veškeré náležitosti požadované správním řádem. Pokud jde o jméno, příjmení a funkci oprávněné úřední osoby, jsou tyto údaje uvedeny jako obvykle na konci rozhodnutí na straně 23 před pokynem k doručování (Andrea Zemanská – jméno a příjmení, vedoucí oddělení přístupu ke dráze odboru přístupu k dopravní infrastruktuře – funkce). Kvalifikovaný elektronický podpis této oprávněné úřední osoby je součástí dokumentu v elektronické podobě, na první straně napadeného rozhodnutí vpravo dole je zobrazena jeho vizualizace. Jde o obvyklé náležitosti písemností vydávaných Úřadem. Napadené rozhodnutí tvrzenou vadou netrpí, a proto není námitka Správy železnic důvodná.

### 2. Námitky pod bodem I rozkladu a body II., VI., IX., X. a XXI odůvodnění rozkladu - postavení Správy železnic jako účastníka řízení a doručování

#### Námitky Správy železnic

Správa železnic namítá, že se o napadeném rozhodnutí dozvěděla náhodně 16. 3. 2022 z úřední desky Úřadu a že jí nebylo jiným způsobem doručeno. Správa železnic se ohrazuje proti nesprávnému zařazení jako účastníka řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu. V původním řízení měla Správa železnic jako žadatel postavení účastníka řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu, kterému se podle § 72 správního řádu oznamuje doručením do vlastních rukou. Dle § 144 odst. 6 správního řádu nelze účastníkům řízení dle § 27 odst. 1 správního řádu, kteří jsou správnímu orgánu známi, doručovat veřejnou vyhláškou. Takovéto podmínky splňuje i Správa železnic.

Dle Správy železnic řízení o obnově není ani jiným řízením než řízení původní, protože podle výkladové knihy Hendrych, D. a kol. Správní právo. Obecná část. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, strana 388 původní i pokračující správní řízení tvoří jeden celek. Účastník první části, je nutně účastníkem i druhé části, a musí jim být dána totožná práva. Řízení o povolení (nařízení) obnovy pak nemá speciálně vymezen okruh účastníků, změna práv dle okruhu účastníků § 27 odst. 1 a odst. 2 správního řádu není zákonná. Správa železnic též pod bodem IX. namítá, že proto není ani možné, aby jednou bylo doručováno do datové schránky, jindy pak jinou formou a jindy reálně vůbec.

Účastenství v řízení vychází i ze závěru č. 91 ze zasedání poradního sboru ministra vnitra

ke správnímu řádu ze dne 11. 6. 2010, kde je uvedeno: „*Kdo je účastníkem řízení definuje § 27 správního řádu, podle něhož je účastníkem řízení ten, kdo splňuje podmínky uvedené v tomto ustanovení. V řízení o obnově řízení pak bude účastníkem bez ohledu na to, zda s ním správní orgán v původním správním řízení jako s účastníkem jednal nebo nejednal.*“ Proto měla být Správa železnic účastníkem řízení dle § 27 odst. 1 správního řádu i v řízení o obnově. Postup Úřadu byl nezákonný, byl však zhojen jeho následným postupem.

Správa železnic bod bodem XXI dále odkazuje na odbornou literaturu JEMELKA, Luboš, PONDĚLÍČKOVÁ, Klára, BOHADLO, David. § 100 [Obnova řízení]. In: JEMELKA, Luboš, PONDĚLÍČKOVÁ, Klára, BOHADLO, David. Správní řád. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 622., která se shoduje v tom, že řízení o povolení/nařízení obnovy nemá speciálně určený okruh účastníků řízení. Tato úvaha vychází z toho, že rozhodnutí o zamítnutí obnovy se oznamuje pouze žadateli a pouze on může proti němu podat odvolání. Jelikož pro řízení o povolení či nařízení obnovy kromě této výjimky není stanovena odchylná úprava, použije se pro účastenství § 27 a oznámení rozhodnutí § 72 správního řádu. Vyhovění žádosti o povolení obnovy řízení se rozhodnutí oznamuje všem účastníkům řízení.

O specifickém okruhu účastníků výslovně ve vazbě na ustanovení § 100 správního řádu nehovoří ani Ondruš v komentáři Linde, ani Průcha v komentáři Leges, C. H. Beck a jiných, Úřadem aplikovaný postup není zmíněn ani v odborné literatuře (Sládeček, Kadečka). Dle všech komentářů je správní orgán povinen při rozhodování o obnově řízení šetřit práva nabytá v dobré víře, navíc postup aplikovaný Úřadem Správa železnic považuje za nevstřícný s ohledem na § 4 odst. 1 a 2 a 4 a § 7 správního řádu a nezajišťující rovnost dotčených osob v porovnání práv Správy železnic a žadatelky.

Správa železnic má za to, že pokud byla vedena dobrou vírou v to, že je považována pro účely tohoto řízení za účastníka řízení dle § 27 odst. 1 správního řádu, měl to Úřad zohlednit. Jelikož má rozhodnutí odkladný účinek, měl mít Úřad i z tohoto důvodu zájem na jeho včasné doručení.

Správa železnic i z doručovaných výzev nabyla dojmu, že je jí doručováno do datové schránky. Ke změně účastenství dle názoru Správy železnic dojít nemohlo, v průběhu správního řízení a jeho jednotlivých fází nelze měnit charakter účastníka řízení. Proto Správa železnic ani neočekávala doručování veřejnou vyhláškou. Navíc Správa železnic nemá kapacitu sledovat všechny úřední desky všech správních orgánů v České republice.

Navíc v napadeném rozhodnutí je uvedeno, že se jednotlivě doručuje pouze k rukám právního zástupce společnosti RegioJet, a.s., a ostatním účastníkům, definovaným jako žadatel s odkazem na čl. 3 odst. 19 směrnice 2012/34/EU, je doručováno veřejnou vyhláškou. Správa železnic není žadatelem, takže jí Úřad ani účelově veřejnou vyhláškou nechtěl a ani nemohl doručovat. Správa železnic v závěru rozkladu namítá, že napadené rozhodnutí nenabývá právní moci, nemůže mít vztahu ke Správě železnic ani právní účinky. Jelikož se Správa železnic s napadeným rozhodnutím seznámila, měla by mít dle § 83 odst. 2 správního řádu na podání rozkladu 90 dní. Rozklad byl podán včas.

### Vyjádření žadatelky

Žadatelka uvádí, že Správa železnic nesprávně interpretuje ve svém rozkladu svoje postavení jako účastníka řízení dle § 27 odst. 1 písm. a) správního řádu, jelikož v původním řízení žádost podala právě ona. Řízení o obnově řízení je oproti původnímu řízení odlišné. Teprve až v situaci, kdy Úřad



obnovu povolí, bude nové řízení navazující právě na původní řízení. Řízení o obnově je odlišným řízením a může se lišit i postavením účastníků.

Obnova řízení se skládá z fáze řízení o obnově, kdy se zkoumají podmínky pro obnovu již pravomocně rozhodnutého řízení a je samostatným řízením. Druhou fází je pak nové řízení, které je koncipováno jako pokračování původního řízení a s původním řízením tvoří jeden celek. Daný závěr plyne i z komentářové literatury citované Správou železnic v jejím rozkladu.

Správa železnic uvádí, že původní i obnovené řízení tvoří jeden celek. Opomíjí však, že řízení o obnově řízení jeden celek s původním a obnoveným řízením netvoří. Z tohoto důvodu se tak v těchto fázích může postavení účastníků řízení lišit.

Řízení o obnově bylo zahájeno na návrh žadatelky, zatímco Správa železnic žádost nepodávala. Úřad správně přistoupil k její klasifikaci dle § 27 odst. 2 správního řádu, a tím i ke způsobu doručování.

Pakliže v průběhu řízení o obnově doručoval Úřad Správy železnic některá podání do datové schránky, činil tak u těch podání, resp. výzev, kterými od ní přímo zjišťoval skutkový stav. Rozhodnutí o obnově v závěru obsahuje explicitní formulaci, že se účastníkům řízení v § 27 odst. 2 správního řádu doručuje tedy i Správě železnic veřejnou vyhláškou.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán konstatuje, že Úřad použil Vedralův komentář ke správnímu řádu, avšak názory odborné veřejnosti ohledně účastenství v řízení o obnově se neshodují. Úřad používá Vedralův komentář, jelikož jeho autor je spoluautorem správního řádu, členem Legislativní rady vlády a zaměstnancem Ministerstva vnitra. Vedral ve svém komentáři k obnově řízení uvádí, že „ (...) účastníci, kteří byli v původním řízení účastníky dle § 27 odst. 1, mají v řízení o povolení obnovy „jen“ postavení účastníků dle § 27 odst. 2. V novém řízení se však už postavení účastníků bude zase posuzovat podle jejich vztahu k předmětu řízení (§ 102 odst. 2).“<sup>1</sup>

Jak ve svém vyjádření přiléhavě uvedla žadatelka, je rozdíl mezi řízením o obnově a obnoveným řízením. To, že obnovené řízení tvoří jeden celek s řízením původním (což ostatně ani rozkladový orgán nepopírá) neznamená, že jej tvoří i řízení o obnově.

Pokud Správa železnic odkazuje na to, že řízení o povolení/nařízení obnovy nemá speciálně určený okruh účastníků řízení,<sup>2</sup> Úřad toto nikde nepopíral a v řízení postupoval v souladu s § 27 správního řádu. Řízení o obnově je samostatným řízením. V tomto řízení se tedy posuzují samostatně i účastníci a Úřad je povinen určit jejich okruh. Proto je žadatelka účastníkem podle § 27 odst. 1 správního řádu.

Avšak původní řízení bylo řízením o žádosti, kterou podala právě Správa železnic. V původním řízení jí bylo přiznáno právo omezit provozování dráhy. V řízení o obnově se fakticky rozhoduje o zrušení rozhodnutí o omezení provozování dráhy, tedy o narušení právního stavu dosaženého v rámci původního řízení. O původně nabytém právu bude v rámci obnoveného řízení rozhodováno znovu.

Dle § 27 odst. 1 správního řádu jsou účastníci řízení v řízení o žádosti žadatel a další dotčené osoby,

<sup>1</sup> VEDRAL, Josef. *Správní řád: komentář. 2.*, aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012, s. 867. ISBN 978-80-7273-166-4.

<sup>2</sup> JEMELKA, Luboš, PONĎĚLÍČKOVÁ, Klára, BOHADLO, David. § 100 [Obnova řízení]. In: JEMELKA, Luboš, PONĎĚLÍČKOVÁ, Klára, BOHADLO, David. *Správní řád. 6. vydání.* Praha: C. H. Beck, 2019, s. 622.

na které se pro společenství práv nebo povinností s žadatelem musí vztahovat rozhodnutí správního orgánu. Jelikož se jednalo o práva nabytá z rozhodnutí v původním řízení, dospěl rozkladový orgán k závěru, že je zde společenství práv mezi Správou železnic a žadatelkou o obnovu řízení. Správa železnic tedy byla Úřadem nesprávně zařazena, jelikož je účastnicí dle § 27 odst. 1 správního řádu. Naopak žadatelka toto postavení pozbyde v obnoveném řízení, jelikož půjde o pokračování původního řízení.

Rozkladový orgán též posuzoval, zda nesprávné postavení Správy železnic jako účastníka řízení musí vést ke zrušení napadeného rozhodnutí. Úřad sice se Správou železnic v řízení o povolení obnovy od jeho počátku jednal jako s účastnicí dle § 27 odst. 2 správního řádu, ale byla v řízení několikrát adresně vyzvána k vyjádření (nejprve výzvou ze dne 14. 1. 2022 a následně 28. 1. 2022) a na tyto výzvy reagovala svými stanovisky ze dne 20. 1. 2022 a 6. 2. 2022. V příloze první výzvy Úřadu jí byla žádost o obnovu řízení doručena a výzvou byla informována o zahájení řízení.

Vzhledem k tomu si Správa železnic byla vědoma existence řízení, a sledovala úřední desku Úřadu, díky čemuž se seznámila s obsahem napadeného rozhodnutí. V části II. napadeného rozhodnutí byl zahrnut seznam účastníků řízení dle § 27 odst. 2 správního řádu a Správa železnic byla hned na prvním místě tohoto seznamu. Proto námitka Správy železnic, že nebyla mezi účastníky řízení zařazena vůbec, nemůže obstát.

Nelze souhlasit ani s námitkou Správy železnic, že napadené rozhodnutí nenabylo právní moci, nemůže mít vztahu ke Správě železnic ani právní účinky. Tato námitka je založena na tom, že Správě železnic údajně nemělo být napadené rozhodnutí doručeno. Nicméně se s napadeným rozhodnutím seznámila. Rozkladový orgán souhlasí s tvrzením Správy železnic, že rozklad byl podán včas. Úřad jí usnesením stanovil lhůtu k doplnění odůvodnění rozkladu. Této možnosti Správa železnic využila a rozklad doplnila. Vzhledem k tomu, že nedošlo k újmě na právech Správy železnic, dospěl rozkladový orgán k závěru, že vada napadeného rozhodnutí byla usnesením zhojena, a tedy není důvodem ke zrušení napadeného rozhodnutí. Nakonec sama Správa železnic v odůvodnění rozkladu uvádí, že, ač byl postup Úřadu nezákonný, „zřejmě došlo následným postupem UPDI ke zhojení nedodržení ustanovení § 47 SR“.

S ohledem na výše uvedené rozkladový orgán uvádí, že námitka Správy železnic je důvodná, avšak tato vada není důvodem ke zrušení napadeného rozhodnutí. Jelikož byla vada zhojena, není nutné napadené rozhodnutí zrušit.

### **3. Námitky pod bodem III. odůvodnění rozkladu - nesprávné formulování povolení a nařízení obnovy**

#### Námitky Správy železnic

Žadatelka podáním ze dne 12. 1. 2022 žádala o obnovu řízení s odkazem na ustanovení § 100 odst. 1 správního řádu, a na jejím základě bylo zahájeno řízení. Úřad v napadeném rozhodnutí odkázal na ustanovení § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu tak, že obnovu řízení nařídil. Tímto jednak Úřad fakticky žádosti nevyhověl, jednak nesprávně zahájení řízení oznámil a v řízení postupoval zmatečně. Úřad měl buď podle § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu obnovu řízení povolit; nebo ji podle § 100 odst. 3 správního řádu nařídít.

### Vyjádření žadatelky

K formulaci povolení obnovy žadatelka uvádí, že výrok napadeného rozhodnutí konstatuje, že se v předmětných částech řízení obnovuje. Není v něm uvedeno, že by Úřad obnovu nařizoval. Naopak v části výroku 2 Úřad jasně uvádí, že část žádosti nevyhovuje, a v této části se žádost zamítá.

Z kontextu celého samotného řízení o obnově, z formulace citovaného výroku a použitého § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu nepochybně plyne, že dané řízení bylo vedeno na žádost. Dané zákonné ustanovení nepředpokládá formulaci povolí /nařídí, jak prezentuje Správa železnic.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad obdržel žádost účastníka řízení o obnovu a o této žádosti rozhodl. Podle § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu, se řízení před správním orgánem ukončené pravomocným rozhodnutím ve věci na žádost účastníka obnoví, jestliže vyšly najevo dříve neznámé skutečnosti nebo důkazy, které existovaly v době původního řízení a které účastník, jemuž jsou ku prospěchu, nemohl v původním řízení uplatnit, anebo se provedené důkazy ukázaly nepravdivými. Pokud se Správa železnic domnívá, že rozdíl mezi rozhodnutím o obnově podle § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu (na žádost) a rozhodnutím o obnově podle § 100 odst. 3 ve spojení s § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu (z moci úřední) spočívá v použití slov „povoluje“ a „nařizuje“, nemá tento závěr oporu v platné a účinné právní úpravě. V prvním případě podle § 100 odst. 1 správního řádu zákon uvádí, že řízení se na žádost účastníka obnoví. Ve druhém případě podle § 100 odst. 3 správního řádu zákon hovoří o tom, že správní orgán může též rozhodnout o obnově řízení z moci úřední. Slova povolit či nařídít v kontextu s rozhodováním o obnově řízení správní řád vůbec nepoužívá. Návěti rozhodnutí obsahuje sice slovní spojení „o nařízení obnovy řízení“, v návěti je ovšem uvedeno i to, že je rozhodováno o žádosti a použité slovní spojení „žádost o nařízení obnovy řízení“ vyplývá z označení použitého žadatelkou. Za tímto návětím pokračuje vlastní obsah výroku takto: „**Řízení (...) se podle § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu obnovuje v rozsahu (...)**“. Z výroku a odkazu na konkrétní ustanovení správního řádu je jasné, že bylo rozhodováno na žádost a řízení bylo na žádost obnoveno, jak předpokládá § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu. Tvrzení Správy železnic, že Úřad rozhodl z moci úřední, nemá nikde oporu, bylo vyvráceno obsahem výrokové části i odůvodněním rozhodnutí, které nikde na § 100 odst. 3 správního řádu neodkazují. Rozkladový orgán proto neuznal námitku Správy železnic jako důvodnou.

## **4. Námitky pod bodem IV, XIII a XX. odůvodnění rozkladu - důvody obnovy vznikly až po ukončení původního řízení**

### Námitky Správy železnic

Správa železnic napadá, že Úřad údajně postupoval v souladu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 As 22/2009 ze dne 20. 4. 2010 (dále jen „rozsudek NSS“). Dle něj je nesplnění kterékoliv ze tří podmínek důvodem k zamítnutí návrhu na povolení obnovy řízení.

Jediným důvodem pro obnovu řízení dopis ze dne 20. 12. 2021, č. j. 183775/2021-SŽ-GŘ-NŘP (dále jen „dopis Správy železnic“), který však v říjnu 2021 neexistoval. Neexistovaly tedy ani v něm uvedené informace, na jejich základě nebylo možné následně povolit (nebo nařídít) obnovu řízení. Dle odborné literatury za novou skutečnost nelze považovat skutečnosti nastalé až po proběhlém řízení. Podmínka neexistence důkazu v době původního řízení v rámci rozsudku NSS sp. zn. 2 As

22/2009 ze dne 20. 4. 2010 tedy nebyla splněna. Nedošlo ani k naplnění podmínek požadovaných NSS v rámci citovaného rozsudku, ani podmínka § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu spočívající v nutné existenci informací a důkazů v době vedení původního řízení.

Správa železnic dále pod bodem XX. ad C) namítá neexistenci dopisu Správy železnic v době vedení původního řízení, který tedy nemůže být důvodem pro provedení obnovy řízení.

#### Vyjádření žadatelky

Důvodem pro obnovu řízení však není dopis Správy železnic jako důkaz ve smyslu uvedeného zákonného ustanovení, ale informace o skutečném záměru Správy železnic ve vztahu k předmětným omezením a dále informace sdělené při osobním jednání mezi žadatelkou a Správou železnic ze dne 20. 12. 2021. Z nich plyne, že v řízení o schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy pro rok 2022 záměr Správy železnic o trvalém odstranění dráhy existoval, ale Správa železnic ho cíleně podřadila pod zcela jiný typ řízení.

Zahrnutí předmětných omezení do plánu omezení 2022 jakož i schvalování Úřadem probíhalo v režimu § 23b a § 23c zákona o dráhách vedlo k přesvědčení, že jde pouze o dočasné omezení provozování dráhy. Možnost, že by se jednalo o trvalé odstranění dráhy a souvisejících zařízení, nepřicházela v úvahu. Pokud by Úřad o nesprávném označení věděl, nemohl by plán omezení 2022 pro nesplnění § 23b zákona o dráhách schválit. Rozhodovat měl pak Drážní úřad a Ministerstvo dopravy. Z přidělení kapacity dráhy pro rok 2022 zcela bez omezení žadatelka dovodila, že předmětná omezení mohou trvat pouze po přechodnou dobu.

Proto až v rámci osobního projednání a z dopisu Správy železnic se žadatelka dozvěděla, že úmyslem Správy železnic bylo pod předmětná omezení podřadit trvalé odstranění dráhy a souvisejících zařízení. Žadatelka je přesvědčena, že je naplněna podmínka pro obnovu řízení dle § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad v napadeném rozhodnutí uvedl, že novou skutečností je informace o opuštění kolejiště tzv. společného nádraží, tj. že dojde k omezení provozování dráhy natrvalo. Tato skutečnost existovala již před vydáním rozhodnutí o omezení provozování dráhy. V plánu omezení 2022 však byl u předmětných omezení uveden důvod omezení „*uvolnění prostoru pro zařízení staveniště a výstavbu podchodů*“ nebo „*demontáž kolejiště*“. Z výrazu zařízení staveniště a výstavbu podchodů se dalo předpokládat, že jde pouze o staveniště pro výstavbu podchodů, tedy pro modernizaci stanice. Z termínu „*demontáž kolejiště*“ v žádném případě nevyplývalo, že k omezení dojde natrvalo. Účastníci řízení logicky považovali demontáž kolejiště za přípravnou etapu stavebních prací s tím, že výsledně bude dráha uvedena do opětovného provozu nejméně se stejnými parametry jako před zahájením stavby. Takový postup by byl v souladu s § 23b zákona o dráhách.

Ustanovení § 7 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „občanský zákoník“), předjímá od každého poctivé jednání v dobré víře. Tím spíše lze předpokládat takové jednání od státní organizace. Účastníci řízení s ohledem na to nemohli důvodně očekávat, že důvodem omezení bude trvalé odstranění dráhy.

Naopak rozhodnutí o budoucím trvalém odstranění kolejiště a souvisejících zařízení bylo Správě železnic zřejmě již od samého počátku. Jak bylo uvedeno v napadeném rozhodnutí, vyplývá to např. z bodu 6 vyjádření. Zde rozkladový orgán připouští, že došlo k chybě v psaní na str. 8 napadeného rozhodnutí. Místo výrazu „z bodu 5 vyjádření“ má být správně „z bodu 6 vyjádření“. Vzhledem k tomu, že z kontextu je jasné, že má jít o bod 6, a následně je odkázáno na bod 6D, není napadené rozhodnutí zatíženo takovou chybou, aby bylo nutno vydávat opravné usnesení.

Správa železnic v bodě 6 argumentuje, že o informacích, které byly obsahem dopisu Správy železnic, žadatelku opakovaně informovala od roku 2019 a že jsou reálně obsahem přílohy 2 rozhodnutí o omezení provozování dráhy. Navíc to dokazuje také Memorandum. Nicméně tyto podklady ve skutečnosti pouze prokazují, že zatímco Správě železnic bylo známo, že předmětná omezení jsou z důvodu trvalého odstranění dráhy, žadatelka toliko předpokládala takovéto zrušení v blíže nespecifikovaném časovém období, jak vyplývá z Memoranda. V souvislosti s předmětnými omezeními žadatelce nebyla známa jejich souvislost s trvalým odstraněním dráhy.

Skutečný důvod předmětných omezení dráhy Správa železnic neuvedla ani v tomto řízení. V rozkladu i doposud popírá, že důvodem bylo trvalé odstranění dráhy. Na tuto otázku Správa železnic neodpověděla ani ve stanovisku ke 2. výzvě. Jak vyplývá z bodu 13. tohoto stanoviska, výsledkem veškerých stavebních prací je modernizace osobního nádraží a zrušení a odstranění všech ostatních kolejí mimo tento obvod. Navíc i z článku Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, realizace: 07/2021–07/2025 je patrné, že stavba organizovaná Správou železnic se týká pouze obvodu osobního nádraží a připojení trati Praha-Smíchov – Hostivice do obvodu osobního nádraží. O opětovném zprovoznění dříve demontovaných kolejí v Praha-Smíchov společné nádraží se nikde nehovoří. Také z informací nazvaných Významné investiční akce vydané 09/2020 a Významné investiční akce vydané 09/2021, zveřejněných na internetových stránkách Správy železnic vyplývá zrušení a odstranění kolejí v celém obvodu Praha-Smíchov společné nádraží, včetně některých manipulačních kolejí souvisejících s osobním nádražím, a potvrzuje, že tuto informaci Správa železnic měla už v září 2020.

Rozkladový orgán se dále ztotožňuje s názory uvedenými ve vyjádření žadatelky k tomuto bodu.

Na základě výše uvedeného dospěl rozkladový orgán k závěru, že námitka Správy železnic není důvodná.

## **5. Námitky pod bodem V. odůvodnění rozkladu - nařízení obnovy v neprospěch účastníka**

### Námitky Správy železnic

Pokud Úřad obnovu řízení z moci úřední nařídil, což bylo k tíži práv Správy železnic, postupoval v rozporu se závěrem č. 53 ze zasedání poradního sboru ministra vnitra ke správnímu řádu ze dne 13. 2. 2007, dle kterého z moci úřední lze obnovit řízení pouze v případě, že jsou již dříve existující důkazy ku prospěchu účastníka. V tomto případě Úřad rozhodl v neprospěch Správy železnic.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad rozhodl o obnově řízení na žádost. Ve výrokové části napadeného rozhodnutí, resp. přímo ve výroku je uveden odkaz na § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu. Podle § 100 správního řádu správní orgán rozhoduje o obnově řízení, na žádost účastníka řízení obnoví či rozhodne o obnově řízení z moci úřední. Ve výroku je jednoznačně uvedené, že: „**Řízení... se 1. podle § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu, obnovuje...**“ Díkce výroku napadeného rozhodnutí je v souladu s požadavky

správního řádu. Úřad z moci úřední podle § 100 odst. 3 správního řádu o obnově řízení nerozhodoval. Postup Úřadu je v souladu i se zmiňovaným závěrem č. 53 poradního sboru ministra vnitra ke správnímu řádu. Proto námitka Správy železnic není důvodná a rozkladový orgán rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku.

## **6. Námitky pod bodem body VII. a X. odůvodnění rozkladu - žadatelka není účastnicí řízení**

### Námitky Správy železnic

Správa železnic napadá, že Úřad nesprávně vypořádal její námitku pod bodem 2) jejího vyjádření týkající se zařazení žadatelky jako účastníka řízení, činěnou s odkazem na rozhodnutí Městského soudu v Praze sp. zn. 8 A 54/2018 ze dne 13. 4. 2021. Správa železnic je pouze iniciátorem řízení a neposuzuje, kdo skutečně je účastníkem správního řízení. Vymezením účastníků dle § 45 odst. 1 správního řádu vznáší pouze vlastní názor, který není pro správní orgán nikterak závazný.

Vymezení je odpovědností správního orgánu, což vyplývá i z literatury. Je věcí správního orgánu, aby sám určil a označil všechny osoby, které mají být účastníky daného správního řízení. Správní orgán se proto nemůže plně spolehnout na žadatele. Správa železnic nesouhlasí s názorem Úřadu, že neměl v předmětném řízení pochybnost o správnosti předloženého seznamu a že není nadán kompetencí k tomu, aby takový výčet účastníků řízení svévolně zužoval, jelikož stanovení účastníků je zákonnou povinností správního orgánu. Úřad musel mít o okruhu účastníků řízení pochybnosti, jelikož o existenci pravomocného usnesení Městského soudu v Praze dobře věděl. Kasační stížnost je opravným prostředkem proti pravomocnému rozhodnutí, které nemá odkladný účinek. Úřad se řádně nevypořádal s námitkou Správy železnic a postupuje v přímém rozporu s právním výkladem správního soudu. I proto je napadené rozhodnutí nezákonné. Správa železnic pod bodem X. napadá, že uznání žadatelky jako účastníka řízení bylo navíc diskriminační.

### Stanovisko rozkladového orgánu

V napadeném rozhodnutí se Úřad s námitkou Správy železnic řádně vypořádal. Informaci o kasační stížnosti uvedl Úřad jako okolnost známou i Správě železnic. Je zřejmé, že Nejvyšší správní soud se bude ve věci sp. zn. 5 As 116/2021 zabývat účastenstvím dopravců v řízení o schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy i jejich aktivní legitimací k podání správní žaloby. Správa železnic o této skutečnosti nic neuvedla, ačkoliv je jí známa. Neuvádí ani to, že v jiném řízení Městský soud v Praze o účastenství dopravců v řízení o schválení plánu omezení provozování dráhy pochybnosti neměl (rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 23. 7. 2021, čj. 8 A 51/2018 – 94). To je další důvod, proč účastenství žadatelky v řízení nezpochybňovat. Správa železnic uvádí, že Úřad nerespektuje právní výklad soudu. Tentýž soud ovšem zastává dva naprosto opačné výklady. Objektivně tedy není možné respektovat oba názory současně a postupovat podle nich. Proto Úřad zvolil variantu svědčící ve prospěch účastenství dopravců.

Podle § 23b odst. 4 zákona o dráhách se při omezení provozování dráhy předpokládá projednání návrhu plánu omezení také mezi provozovatelem a dopravci, příp. žadateli o přidělení kapacity. Z toho vyplývá, že předložením seznamu dopravců s přidělenou kapacitou, splní Správa železnic svou povinnost označení účastníků správního řízení podle § 45 odst. 1 správního řádu. Přesnými údaji

o dopravcích disponuje právě ona. Úřad při určení okruhu účastníků řízení vycházel nejen z předloženého seznamu, ale také z definic obsažených ve správním řádu. Podle § 27 správního řádu je v řízení o žádosti účastníkem ten, na koho se pro společenství práv nebo povinností s žadatelem musí vztahovat rozhodnutí správního orgánu, případně další dotčené osoby, které mohou být rozhodnutím přímo dotčeny na svých právech nebo povinnostech. Dle § 23b odst. 5 zákona o dráhách při neshodě provozovatele dráhy s dopravci na rozsahu omezení drážní dopravy může Úřad plán schválit, avšak posuzuje dopady změn u jednotlivých dopravců. Takovéto řízení tedy nelze vést bez účastníků řízení – dopravců.

Žadatelce bylo rozhodnutím o omezení provozování dráhy odepřeno právo užívat přidělenou kapacitu, takže žadatelka naplňuje definici § 27 správního řádu. V průběhu řízení účastenství žádného z dopravců nikdo nezpochybnil a s ohledem na definici účastenství neměl o účastenství žadatelky pochybnosti ani Úřad. Úřad v napadeném rozhodnutí netvrdil, že mu nepřísluší povinnost stanovit okruh účastníků řízení. Úřad pouze posoudil návrh Správy železnic s ohledem na § 27 správního řádu a právní postavení dopravců. Stejně tak Úřad netvrdil, že kasační stížnost má odkladný účinek.

S ohledem na výše uvedené není námitka Správy železnic důvodná, a proto rozkladový orgán rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku.

#### **7. Námitky pod body VIII., X., XVII. uvedeným str. 18 a XX odůvodnění rozkladu - překročení pravomocí Úřadu, neoprávněné přihlížení k omezení mimo období pokryté plánem**

Rozkladový orgán pro informaci uvádí, že v odůvodnění rozkladu bylo označení bodu XVII. použito dvakrát. Jednou na straně 18, podruhé na straně 20.

#### Námitky Správy železnic

Správa železnic namítá, Úřad nemůže vést řízení o žádosti nad rámec žádosti, takže nemůže posuzovat období, na která není žadatelem zhotoven návrh plánu omezení provozování dráhy. Požadavky dle ustanovení § 23b zákona o dráhách pak Úřad může posoudit toliko v rozsahu plánu omezení 2022. Zpracovatel návrhu plánu pak není právní úpravou limitován rozsahem časového období, na které je návrh plánu připraven. Úřad nemůže přihlížet ke skutečnostem mimo časový rámec uvedený v návrhu, tedy k omezením provozování dráhy po 31. 12. 2022.

V tomto řízení je nutno rozhodovat o tom, co bylo navrženo k rozhodnutí. Pokud Úřad rozhodl o obnově řízení, postupoval v rozporu s tezí dle rozsudku VS Praha ze dne 9. 5. 2001, sp. zn. 7 A 22/99-30, č. 846/2001 SoJ-Spr., dle kterého není v kompetenci správního orgánu zahájit z vlastního podnětu řízení, jehož zahájení je výlučně v dispozici účastníka řízení a takové zahájení překračuje meze dané Ústavou a Listinou.

Z plánu omezení 2022 nelze dovodit trvání jednotlivých staveb, jelikož návrhy plánů se běžně předkládají pouze na rok. Žadatelka si musela být vědoma, že jde toliko o návrh plánu na rok 2022 a nikoli o návrh plánu na dobu trvání stavby. Úřad překročil rámec návrhu vymezený žadatelem a rozhodoval, jako by z moci úřední.

Plán omezení provozování dráhy neobsahoval a neměl obsahovat návrh žádné informace o dalším postupu Správy železnic po 31. 12. 2022 včetně uvedení některých částí stanice do provozu. Stejně tak neřešil ani zrušení či odstranění dráhy, o kterém Úřad ani nerozhoduje.

Správa železnic rovněž ani v návrhu plánu omezení provozování dráhy a ani v dopisu Správy železnic neuvedla, že by některé koleje již nebyly opětovně uvedeny do provozu. Správa železnic nebyla povinna zahrnout do návrhu plánu omezení provozování dráhy informace o údajném trvalém snížení kapacity za účelem komerční výstavby, o komerční výstavbě nikdy nehovořila a plán řešil omezení provozování dráhy toliko rok 2022.

Správa železnic pod bodem XX. ad A) nesouhlasí s tvrzením Úřadu, že měla informovat o „trvalém ukončení provozuschopnosti“, jelikož jí takovou povinnost zákon neukládá a plán omezení řešil pouze období do 31. 12. 2022. Nadto Správa železnic nikde netvrdila, že k trvalému ukončení zajišťování provozuschopnosti dojde.

Správa železnic pod bodem XX. ad B) ve věci nepostoupení některých informací při jejich publikaci postupem dle přílohy rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 uvádí, že taková skutečnost nemůže být důvodem neschválení návrhu plánu omezení provozování dráhy. Nadto čl. 14 přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 zná i nenotifikovaná dočasná omezení kapacity. O tomto postupu plně svědčí zavedená praxe Správy železnic. Žadatelka měla možnost se jako účastnice řízení hájit, takže již by nemělo být k jejím tvrzením přihlédnuto.

Správa železnic pod bodem XX. ad E) ve věci návrhu plánu na rok 2023 namítá, že jelikož ten není tímto správním řízením řešen, jednalo by se o nezákonné rozšíření předmětu řízení.

#### Vyjádření žadatelky

Žadatelka se neztotožňuje s interpretací postavení Úřadu v procesu schvalování návrhu plánu omezení provozování dráhy. Dle Správy železnic je Úřad při rozhodování výlučně vázán informacemi podanými Správou železnic. To žadatelka považuje za nelogické, jelikož by Správa železnic o rozsahu omezení fakticky rozhodovala sama. Ustanovení § 23b zákona o dráhách tedy nedeclaruje závěr, že Úřad návrh plánu omezení provozování dráhy schválí, pokud daný plán formálně obsahuje požadavky podle § 23b zákona o dráhách bez ohledu na další okolnosti, ale i z pohledu faktických souvislostí. Pokud by Úřad nezkoumal, zda daný návrh plánu odpovídá realitě a skutečně splňuje zákonné podmínky, mohla by pak Správa železnic do návrhu plánu omezení provozování dráhy zahrnout i „dočasná omezení“, která by následně byla diametrálně v rozporu s realitou.

K citovanému rozsudku Vrchního soudu v Praze žadatelka uvádí, že tato argumentace nikterak řízení neovlivní, protože Úřad nové řízení z vlastního podnětu nezahajuje. Žadatelka i Úřad v rámci původního řízení vycházely z toho, že se jedná o plán zpracovaný na období do 31. 12. 2022 a že současně omezení provozování dráhy bude rovněž pouze do 31. 12. 2022, což však bylo v rámci řízení o obnově vyvráceno. Návrh plánu omezení provozování dráhy musí obsahovat nejen časové období, na které je plán zpracován, ale též předpokládané doby trvání jednotlivých omezení provozování dráhy a jejich důvodů a předpokládaný rozsah omezení provozování drážní dopravy na dráze. Právě předpokládanou dobu trvání je nutno prověřit pro posouzení souladu s § 23b zákona o dráhách.



Správa železnic v rámci plánu omezení 2022 neuvedla pravdivé a úplné informace o skutečné době trvání omezení provozování dráhy u předmětných omezení. Zatímco z plánu plynulo omezení do 31. 12. 2022, následně z dopisu Správy železnic, osobního jednání a návrhů ročního plánu výluk pro rok 2023 a rok 2024 vyšlo najevo, že omezení jsou natrvalo. Správa železnic nedokázala objasnit dobu trvání omezení ani na žádost Úřadu. Argumentace Správy železnic, že Úřad není oprávněn zkoumat dobu trvání omezení je v rozporu s § 23b odst. 3 zákona o dráhách.

Žadatelka nastiňuje situaci, kdy by došlo k odstranění kolejiště ve smyslu plánu schváleného pro rok 2022, přičemž by následně nedošlo ke schválení plánu pro následující období. Omezení provozování dráhy by pak nemělo pokračovat, obnovení provozu by ale nebylo možné. Tato úvaha potvrzuje správnost postupu Úřadu v řízení o obnově.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

Podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách návrh plánu omezení provozování dráhy obsahuje mimo jiné alespoň předpokládané doby trvání jednotlivých omezení jejich důvody a předpokládaný rozsah omezení provozování drážní dopravy na dráze. Doba trvání je doba od jeho zahájení do jeho ukončení, respektive do uvedení dráhy do takového stavu, kdy její parametry budou minimálně na úrovni před započítáním omezení. Pokud je plán pouze na určité období, neznámá to automaticky dobu trvání jen po dobu účinnosti navrhovaného plánu. V souvislosti s tím rozkladový orgán též odkazuje na svoje odůvodnění pod bodem 11 tohoto rozhodnutí. Dalším důvodem podporujícím výklad zastávaný Úřadem je, že je nutno posoudit vliv omezení na dopravce podle přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075, která klade odlišné požadavky na provozovatele drážní dopravy a řízení provozu právě v souvislosti dobou trvání omezení. Podle § 50 odst. 3 správního řádu je Úřad povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. V tomto případě je Úřad povinen prověřit, zda dojde ke splnění požadavku § 23b odst. 1 zákona o dráhách, tedy zda dojde k omezení provozování dráhy na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu. Z toho důvodu je Úřad povinen zkoumat období i po účinnosti plánu omezení 2022. Rozkladový orgán se taktéž ztotožňuje s vyjádřením žadatelky.

Podle názoru rozkladového orgánu Úřad nevedl řízení nad rámec žádosti, pouze prověřoval, zda údaje uvedené v žádosti byly pravdivé a zda žadatelům dříve neznámé skutečnosti mohou být důvodem pro obnovu řízení. Rozhodnutím o obnově nezahájil řízení z vlastního podnětu, jeho zahájení je výlučně v dispozici účastníka řízení. Pokud z plánu omezení 2022 nelze dovodit trvání jednotlivých staveb, není takový stav zákonný. Plán omezení provozování dráhy musí obsahovat předběžné údaje o uvedení některých částí stanice do provozu.

Stejně tak není důvodný nesouhlas Správy železnic pod bodem XX. s názorem, že měla informovat o „trvalém ukončení provozuschopnosti“. K námitce neschválení plánu omezení při nepostoupení některých informací podle přílohy rozhodnutí Komise (EU) 2017/2075 rozkladový orgán uvádí, že v tomto řízení k žádnému takovému neschválení nedošlo a samotné nepostoupení není důvodem obnovy.

K námitce Správa železnic, že plán 2023 není tímto správním řízením řešen, rozkladový orgán uvádí, že k tomuto plánu přihlédl v souladu s ověřováním údajů uvedených Správou železnic v tomto řízení v souvislosti s dobou trvání předmětných omezení a jejich důvodů.

Na základě výše uvedeného dospěl rozkladový orgán k závěru, že námitky Správy železnic nejsou důvodné.

## **8. Námitky pod bodem X. odůvodnění rozkladu - diskriminační přístup ke Správě železnic.**

### Námitky Správy železnic

Správa železnic též namítá nerovnost v přístupu Úřadu k dopravcům jako účastníkům řízení spočívající ve vyjádření pochybnosti, že dopravci se nemusí seznamovat s podklady řízení, a následně jimi neprovedené úkony mohou vést obnově řízení. Jednání Úřadu je v rozporu § 7 správního řádu.

### Vyjádření žadatelky

Žadatelka zde odkazuje na svoje vyjádření k doručování účastníkům řízení (v tomto rozhodnutí je uvedeno pod bodem 2). Doručování veřejnou vyhláškou bylo plně v souladu se zákonem, a nemohlo Správu železnic diskriminovat.

K námitce Správy železnic o účelovosti velmi detailně popsané žádosti na obnovu řízení oproti strohému popsání argumentace Správy železnic žadatelka uvádí, že Úřad musel konkrétně uvést a vypořádat důvody namítané obnovy. Vnitřní skladba napadeného rozhodnutí vychází z logického postupu správního řízení, aby bylo srozumitelné včetně obsahu námitek. Námitky Správy železnic jsou vypořádány na téměř 10 stranách. Dle žadatelky jsou v napadeném rozhodnutí vypořádány všechny námitky, Úřad se logicky nevyjadřoval ke konstrukcím nedotýkajícím se merita projednávané věci. Naopak Správa železnic na požadované informace v rámci řízení o obnově ze strany Úřad nereagovala, resp. se k nim nevyjadřovala.

Dalším důvodem nerovnosti mělo být údajné nezohledňování zákonných ustanovení svědčících ve prospěch Správy železnic, ta však nejsou v rozkladu konkretizována. Lhůty uložené Správě železnic byly pětidenní a byly stejné jako lhůty uložené žadatelce, takže nerovnému přístupu nedošlo. Argumenty Správy železnic k údajnému nerovnému přístupu k účastníkům nejsou důvodné.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad postupuje v souladu s předpisy i se základními zásadami správního řízení. Úřad postupuje podle § 7 správního řádu vůči dotčeným osobám nestranně a vyžaduje od všech dotčených osob plnění jejich procesních povinností rovnou měrou. Úřad přistupuje k účastníkům stejně, o čemž svědčí například stanovení shodných lhůt k provedení určitých úkonů či rovný přístup k žádostem účastníků o prodloužení takových lhůt. Všichni účastníci mohou využít práv, která jim vyplývají z právních předpisů. Úřad v žádném případě nepoučuje účastníky řízení, a to ani dopravce, že se nemusí s podklady pro rozhodnutí seznamovat, a ani nepostupuje tak, že by některé účastníky řízení zvýhodňoval před jinými. Úřad také respektuje, že zde existuje určitá nerovnost mezi účastníky řízení vyplývající z jejich postavení, tedy z monopolní a profesionální povahy Správy železnic, která jako státní organizace disponuje při plnění svých povinností znalostmi, informacemi či podklady, i know-how, kterými nemohou jiní účastníci řízení v obdobném rozsahu disponovat. To jim ovšem nemůže být kladeno k tíži.

Jednotlivé příklady údajného diskriminačního jednání, pokud jsou vůbec konkretizovány, jsou vypořádány v rámci jednotlivých bodů tohoto rozhodnutí a rozkladový orgán na ně odkazuje. Rozkladový orgán též plně souhlasí s vyjádřením žadatelky. Jak bylo uvedeno pod bodem 2. tohoto

rozhodnutí, zařazení Správy železnic jako účastníka řízení vycházelo z použité komentářové literatury, a nikoliv ze snahy o nerovnoměrný přístup. Na základě výše uvedeného dospěl rozkladový orgán k názoru, že námitka Správy železnic není důvodná.

## **9. Námitky pod bodem XI. odůvodnění rozkladu - údajné neposkytnutí součinnosti ze strany Správy železnic**

### Námitky Správy železnic

Správa železnic se neztotožňuje s názorem Úřadu, že neposkytla jednoznačné informace o trvání omezení. Správa železnic reagovala na obě výzvy, kde věcně dokládala nedůvodnost předloženého návrhu žadatelky. Výzvou číslo 2 se Úřad dotazoval na stav po 31. 12. 2022, což je období, na které nebyl ke schválení předložen návrh plánu omezení a tyto skutečnosti se tak vedeného správního řízení nemohly týkat. Požadavek Úřadu považuje Správa železnic za neoprávněnou zátěž v rozporu s § 3 odst. 2, § 3 a § 6 a odst. 2 správního řádu. Správa železnic tedy poskytovala plnou součinnost a měla by za ní být pochválena.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Pro vyloučení výše naznačených pochybností zaslal Úřad Správě železnic druhou výzvu, aby sdělila důvody a dobu trvání předmětných omezení do opětovného obnovení provozu. Úřad ve výzvě shrnul, že předmětem věci je prověření, zda jde o omezení provozování dráhy na dobu nezbytně nutnou, anebo zda jde o zrušení a odstranění dráhy.

Proto Úřad položil Správě železnic otázky 1. „*Po jakou dobu plánujete trvání výluk V-020662/19, V-020681/19 a V-020686/19 s tím, že po jejich skončení dojde na předmětných částech dráhy v obvodu ŽST Praha-Smíchov společné nádraží k obnovení provozu?*“ a 2. „*Jaké budou důvody k omezení provozování dráhy během jednotlivých etap realizace staveb po celou dobu trvání omezení?*“

Na druhou výzvu Správa železnic odpověděla ve svém stanovisku ke 2. výzvě:

Ad 1) „*Doba trvání omezení provozování dráhy v roce 2022 (...) byla předložena k rukám správního orgánu v rámci podkladů žádosti...*“, zbytek odpovědi odkazoval na výsledek předchozího řízení. Dále uvedla, že omezení v roce 2023 s tímto řízením nesouvisejí.

Ad 2) „*Zákonné důvody omezení provozování dráhy byly k rukám správního orgánu v rámci žádosti a správního řízení tvrzeny a doloženy (...) žádnými jinými podklady a odůvodněními nedisponujeme*“.

Svoji odpovědí především Správa železnic opakovaně potvrdila, že v průběhu řízení žadatelka nemohla znát skutečný důvod ani dobu trvání předmětných omezení. Správa železnic si byla vědoma, že se Úřad nedotazuje na ukončení předmětných omezení v období pokrytém plánem omezení 2022, ale na ukončení předmětných omezení formou uvedení předmětných částí dráhy do opětovného provozu. Jak je doloženo pod bodem 7 tohoto rozhodnutí, povinným údajem plánu omezení provozování dráhy je doba trvání jednotlivých omezení a jejich vliv na provozování drážní dopravy, který z doby omezení bezpochyby vychází.

Správa železnic již předtím pod bodem 12 svého vyjádření uvedla, že některé stavební akce, jejichž realizace zabere delší časové období, mohou ovlivnit i následné plány omezení provozování dráhy, připravované na další období. Ve všech případech však je zajištěno splnění zákonných povinností,

včetně informování žadatelů. Pokud dle Správy železnic žadatelka dovozovala maximální délku trvání omezení provozování dráhy a tím i délku trvání stavební akce (do 31. 12. 2022) z toho, že je zahrnuta do plánu omezení provozování dráhy na rok 2022 (a nikoli zřejmě do plánu na více let) a nepředpokládala proto, že by omezení kapacity mohlo trvat i déle, tj. v následných letech, pak činila žadatelka dle Správy železnic v přímém rozporu se svými praktickými zkušenostmi a s tím, co jí bylo dříve tlumočeno.

K tomu rozkladový orgán uvádí, že na jednu stranu Správa železnic tvrdí, že doba trvání omezení provozování dráhy je do 31. 12. 2022 a byla uvedena v podkladech žádosti. Avšak současně Správa železnic uvádí, že i přesto měla žadatelka dovodit předpokládanou délku trvání omezení a tím i délku trvání stavební akce i po skončení účinnosti plánu omezení 2022, tedy po tomto datu. Správa železnic ani neuvedla veškeré důvody omezení, tedy jaký bude důvod omezení v případných následujících etapách do doby jejich ukončení uvedením částí dráhy do opětovného provozu.

Správa železnic v rozporu s § 23b odst. 3 zákona o dráhách odmítla sdělit Úřadu předpokládanou dobu trvání předmětných omezení a jejich důvody v rozsahu po celou dobu jejich trvání. Tyto informace nesdělila ani v průběhu tohoto řízení a ani v podaném rozkladu. Rozkladový orgán došel k závěru, že námitka Správy železnic není důvodná, a proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku.

## **10. Námitky pod bodem XII. odůvodnění rozkladu - vztah pojmů „výluka“, „omezení provozování dráhy“ a „dočasné omezení kapacity“**

### Námitky Správy železnic

Správa železnic nesouhlasí s názorem Úřadu, že pojmy „výluka“, „omezení provozování dráhy“ a „dočasné omezení kapacity“, jsou obsahově totožné, neboť nejsou totožně definovány v právních předpisech, a jejich výklad je předmětem soudního přezkumu.

Ustanovení § 23b zákona o dráhách neprovádí rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. 9. 2017, nepředpokládá zásah regulátora ani jeho schvalovací režim.

Dočasná omezení kapacity jsou institutem s mnohem širší působností než institut omezení provozování dráhy dle zákona o dráhách. Odlišnost mezi instituty omezení provozování dráhy a výlukou vyplývá z § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., ani ta nepředpokládá zásah Úřadu do procesu tvorby výlukového jízdního řádu. Aktuálně je věc řešena například v řízení vedeném Obvodním soudem pro Prahu 1 pod sp. zn. 16 C 30/2016.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán zdůrazňuje, že v úvodu napadeného rozhodnutí Úřad uvedl, že **pro účely tohoto řízení lze považovat** výrazy „výluka“, „omezení provozování dráhy“ a „dočasné omezení kapacity“ za obsahově totožné. Dále uvedl, že účastníci řízení i Správa železnic v různých dokumentech používá se stejným významem všechny tyto tři pojmy, proto je zde použil i Úřad. Pokud by pro toto řízení měly tyto výrazy mít odlišný význam, měla Správa železnic v rozkladu uvést, v čem může tento odlišný

význam změnit výsledek tohoto řízení, proč předmětná omezení provozování dráhy předem zveřejnila v plánu dočasných omezení kapacity, a ne omezení provozování dráhy, proč jednotlivé položky v plánu omezení provozování dráhy označuje číslem výluky a jejich důvod je uveden ve sloupci důvod konání výluky. Námitka Správy železnic není důvodná.

## **11. Námitky pod bodem XIV. a XX. odůvodnění rozkladu - obsah dopisu Správy železnic není důvodem k obnově řízení**

### Námitky Správy železnic

Správa železnic namítá, že Úřad nesprávně interpretoval obsah dopisu Správy železnic. V něm byly pouze uvedeny informace, že v ŽST Praha Smíchov bude probíhat rekonstrukce za účelem výstavby moderního dopravního terminálu v mnoha etapách, přičemž jednou z prvních bude opuštění obecně vymezené části stanice a její předání staviteli. O tom byli dopravci informováni již od roku 2019 a následující jednání vyvrcholila podpisem Memoranda o vzájemné koordinaci provozu železniční dopravy ve stanici Praha Malešice, které bylo podepsané 25. 11. 2019 mimo jiné předsedou představenstva žadatelky (RegioJet) a náměstkem generálního ředitele Správy železnic pro modernizaci dráhy.

Dopis Správy železnic se netýká omezení provozování dráhy, zmiňuje pouze záměr stavební činnosti od 13. 6. 2022. Dopis rovněž nezmiňuje trvalou likvidaci kolejišť, ale opuštění nádraží a předání zhotoviteli stavby za účelem stavební činnosti v kolejišti. Dopis Správy železnic nezmiňuje ani identifikaci kolejí, které budou stavebním záměrem dotčeny, neuvádí ani délku stavebních prací, a to ani předpokládanou ze strany Správy železnic. Dopis pouze v obecné rovině shrnuje, že dojde ke stavebním činnostem s předpokládaným zahájením dne 13. 6. 2022. Dopis nemá vazbu na obnovované řízení. Dopis zjevně přesahuje období roku 2022 a pouze hovoří o stavební činnosti Správy železnic v rámci ŽST Praha-Smíchov. Nedefinuje ani trvalé zrušení, ani délku omezení provozování dráhy. Dopis není důkazem odůvodňující provedení obnoveného řízení.

Správa železnic pak pod bodem XV. odůvodnění rozkladu doplňuje, že dopis Správy železnic, oznamující, že stanice Praha Smíchov bude přeměněna v moderní dopravní terminál vybavený mnohými službami, přestupy včetně kapacitního parkoviště pro cestující, nepředjímá trvalou redukci kolejí.

Správa železnic dále pod bodem XX. ad D) ohledně důvodů omezení uvedených v dopisu Správy železnic namítá, že Úřadem uvedené údajné důvody v dopisu ve skutečnosti uvedeny nebyly. Navíc Úřad v napadeném rozhodnutí uvádí, že důvody omezení provozování dráhy jsou ve skutečnosti širší, než bylo uvedeno v návrhu plánu omezení 2022, takže uznává platnost důvodů vymezených Správou železnic v návrhu plánu a doplňuje, že existují i důvody jiné. Právní úprava nestanoví, že by návrhovač v návrhu musel uvést všechny důvody, které jím navržené omezení provozování dráhy opodstatňují, když jistě postačuje naplnění jednoho ze zákonných důvodů. S ohledem na uvedené, Správa železnic považuje jakékoli další řízení za zcela bezpředmětné.

### Vyjádření žadatelky

Žadatelka nesouhlasí s tvrzením Správy železnic, že Úřad nesprávně interpretuje obsah dopisu Správy železnic. Z dalších zjištěných skutečností, např. z návrhu ročního plánu výluk 2024, plyne úmysl

Správy železnic předmětnou část dráhy trvale odstranit. Správa železnic ani na výzvu Úřadu nepředložila jediné tvrzení, důkaz či informaci, ze kterých by mělo plynout, že v daném případě nedojde k trvalému odstranění dráhy.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce Správy železnic, že z dopisu vyplývá pouze „*informace, že v ŽST Praha-Smíchov bude probíhat rekonstrukce za účelem výstavby moderního dopravního terminálu v mnoha etapách, přičemž jednou z prvních bude opuštění obecně vymezené části stanice a její předání staviteli*“ rozkladový orgán uvádí, že tomu tak není.

V dopise je skutečně uvedena informace, že ŽST Praha-Smíchov bude rekonstruována, ale ve vztahu k dopravně Praha-Smíchov společné nádraží dopis hovoří o jejím „opuštění“. Pokud Správa železnic argumentuje tím, že je opuštění dopravní jen jednou z mnoha etap, pak je nutno poukázat na to, že v dopise není zmíněna žádná etapa návratu do dopravní. Slovo „opuštění“ je nutno chápat ve smyslu trvalého odchodu z dopravní, nikoli ve smyslu dočasného vyklizení na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu pro účely modernizace. To koresponduje s tezí, že Správa železnic plánovala dopravní zrušit a následně odstranit, což by znamenalo trvalou redukci kolejí, a proto má dopis vazbu na obnovované řízení. Proto není pravdivé ani tvrzení Správy železnic pod bodem XV. odůvodnění rozkladu, že dopis Správy železnic nepředjímá trvalou redukci kolejí.

Jak je uvedeno v bodě 13 tohoto rozhodnutí, stavba organizovaná Správou železnic se týká pouze obvodu osobního nádraží a připojení trati Praha-Smíchov – Hostivice do obvodu osobního nádraží. Výsledkem veškerých stavebních prací je modernizace osobního nádraží a zrušení a odstranění všech ostatních kolejí mimo tento obvod. Na pozemcích mimo obvod osobního nádraží vzniknou stavby, které jsou součástí komerční výstavby „Smíchov City“ a dalších objektů nesouvisející s dráhou. V důsledku těchto staveb dojde k celkovému výraznému trvalému snížení kapacity, ke zrušení a odstranění kolejí v celém obvodu Praha-Smíchov společné nádraží a některých manipulačních kolejí souvisejících s osobním nádražím. Posouzením informací z veřejně dostupných zdrojů bylo zjištěno, že opuštění kolejíště tzv. společného nádraží a jeho předání zhotoviteli stavby znamená jeho trvalé odstranění a předání za účelem komerční výstavby „Smíchov City“.

Námitka Správy železnic pod bodem XX. rovněž není důvodná. Konstatování, že důvody omezení provozování dráhy jsou ve skutečnosti širší, než bylo uvedeno v návrhu plánu omezení 2022, nemůže být interpretováno jako uznání platnosti důvodů vymezených Správou železnic, a zejména ne jako úplné. Úvaha Správy železnic, že nemusí uvést všechny důvody, které jí navržené omezení provozování dráhy opodstatňují, není správná. Neuvedení některého z důvodů (za předpokladu, že není zcela marginální) zpravidla povede ke zkreslení skutečnosti. Je třeba uvést všechny skutečné důvody, aby Úřad mohl o omezení kvalifikovaně rozhodnout a posoudit, zda jsou splněny podmínky § 23b zákona o dráhách. S tím souvisí i to, že zákon o dráhách v § 22b odst. 3 požaduje jako povinnou součást návrhu plánu omezení nejen vymezení časového období, na které je plán zpracován, ale také předpokládanou dobu trvání jednotlivých omezení provozování dráhy a jejich důvodů a předpokládaného rozsahu omezení provozování drážní dopravy na dráze.

Kdyby nebylo nutné zahrnout předpokládanou dobu omezení a jejich důvody, bylo by poměrně jednoduché účelově vytvářet omezení na základě fiktivních (nebo neúplných) důvodů a pouze formálně uvádět, že budou trvat po celé časové období, na které je plán zpracován a již pomlčet o skutečnosti, že je předpokládáno, že doba trvání omezení přesáhne časové období daného plánu omezení. Tato omezení by pak bylo možné zahrnout do dalšího plánu omezení a takto je uměle prodlužovat, což by ovšem bylo v rozporu s duchem a účelem daného ustanovení a zákona o dráhách, a proto takový stav nelze připustit.

Na základě výše uvedeného dospěl rozkladový orgán k závěru, že námitka Správy železnic není důvodná.

## **12. Námitky pod bodem XV. a XVI. odůvodnění rozkladu - Memorandum nepotvrzuje, že účelem omezení je umožnění komerční výstavby „Smíchov City“**

### Námitky Správy železnic

Správa železnic napadá chybný údaj o Memorandu, kde na straně 8 napadeného rozhodnutí je uvedeno, že bylo podepsáno 25. 11. 2020.

Správa železnic zdůrazňuje, že Memorandum bylo uzavřeno za účelem uvolnit prostory ŽST Praha Smíchov pro umožnění rekonstrukce této železniční stanice nad nutný zákonný rámec, a je tedy projevem vysoké míry snahy Správy železnic vyhovět požadavkům všech dopravců. Důvodem pro uzavření Memoranda ze strany Správy železnic je snaha umožnit další realizaci pro žadatelku nutných provozních činností, které budou rekonstrukcí ŽST Praha-Smíchov znemožněny, či podstatně omezeny. Memorandum neříká, že cílem rekonstrukcí Správy železnic má být komerční výstavba „Smíchov City“.

V Memorandu na straně 2 žadatelka uvedla, že dojde k přesunu jejích provozních aktivit na minimálně 8 let z důvodu přípravy a realizace komerční výstavby „Smíchov City“ a následné redukce kolejových kapacit ve stanici Praha Smíchov. Správa železnic v Memorandu o komerční výstavbě nehovoří. Úřad nesprávně považoval tvrzení žadatelky za tvrzení Správy železnic. Z veřejně dostupných zdrojů, např. zde: [Smíchov City - Sever Sekyra Group](#) a [Smíchov City - Wikipedie](#) (wikipedia.org), je pak zřejmé, že komerční projekt „Smíchov City“ není realizován Správou železnic.

Text Memoranda pak na žádném místě nehovoří o omezeních provozování dráhy, tyto nespecifikuje a nestanoví doby a délky nutných omezení. Tvrzení Úřadu, že v prostoru ŽST Praha-Smíchov dojde k redukci kolejových kapacit z důvodu přípravy komerční výstavby „Smíchov City“, není podloženo ani dopisem Správy železnic ani Memorandem.

Pokud žadatelka byla přesvědčena, že zde byl jiný skutečný důvod pro předmětná omezení provozování dráhy, mohla jej uplatnit při projednání omezení, či v rozkladu.

Text Memoranda pak na návrh plánu Správy železnic žádné nové světlo nepřináší a neupravuje ani jinak okolnosti uvedené v žádosti doručené dne 23. 7. 2022 (Správa železnic patrně měla na mysli 2021).

Správa železnic též pod bodem XVI vyjadřuje nesouhlas se závěrem Úřadu na straně 9 napadeného rozhodnutí, dle kterého údajně již zpočátku měla vědět, že jde o trvalé odstranění kolejiště. Správa železnic nehodlá zrušit dráhu a odstranit kolejiště v ŽST Praha-Smíchov.

Úřad nevyužil svých kompetencí a neprověřil u drážního správního úřadu řešené stavební záměry a nesprávně považuje developerský projekt „Smíchov City“ za stavební činnosti Správy železnic.

Správa železnic hodlá pouze ŽST Praha-Smíchov rekonstruovat, a tím plnit své povinnosti uložené § 20 zákona o dráhách. Podle § 34 odstavec 4 zákona o dráhách má dopravce nárok pouze na dostupnou kapacitu dráhy.

### Vyjádření žadatelky

Správa železnic na jednu stranu v průběhu řízení o obnově poukazuje na to, že žadatelka je o dlouhodobých záměrech Správy železnic s ohledem na text Memoranda informována, na druhou stranu popírá, že by z Memoranda měly plynout jakékoliv závěry o omezení provozování dráhy či odstranění dráhy. Správa železnic si však odporuje i ve svém rozkladu, když tvrdí, že Memorandum dokládá, že žadatelka (RegioJet) věděla o jejich záměrech již v roce 2019, když předpokládala, že od roku 2021 tuto železniční stanici nebude z důvodu rekonstrukce využívat.

Žadatelka se vyjadřuje k námitce Správy železnic, že žadatelka o jejich záměrech věděla již v roce 2019. V řízení o obnově nikterak netajila povědomí o záměrech na zrušení tzv. společného nádraží Praha-Smíchov. Nepředpokládala však, že k tomu dojde nezákonným postupem. Proto pasáž rozkladu Správy železnic věnující se výkladu Memoranda nepřináší žádnou relevantní argumentaci.

### Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce Správy železnic ve věci nesprávně uvedeného data podpisu Memoranda rozkladový orgán uvádí, že bylo chybně uvedeno datum podpisu 25. 11. 2020 namísto 25. 11. 2019 a že bylo skutečně podepsáno poslední stranou 16. 3. 2020.

Námitku Správy železnic, že problematiku komerční výstavby „Smíchov City“ v Memorandu zmiňuje pouze žadatelka (RegioJet), nelze uznat. Za Správu železnic Memorandum podepsal náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy. Tím potvrdil správnost informací obsažených v Memorandu. Ustanovení § 565 občanského zákoníku uvádí: *„Je-li soukromá listina použita proti osobě, která listinu zjevně podepsala, (...) má se za to, že pravost a správnost listiny byla uznána.“* Komentářová literatura k tomu uvádí: *„Je-li soukromá listina podepsána protistranou (...), stanoví občanský zákoník vyvratitelnou domněnku, že tímto podpisem protistrana uznala jak pravost, tak i správnost (pravdivost) soukromé listiny.“*<sup>3</sup>

Dále literatura uvádí, že podpis jednajícího má tři základní funkce: identifikační, důkazní a stvrzující konečnost projevu vůle. Janoušek k tomuto uvádí: *„Důkazní funkce podpisu se projevuje především v tom, že podpis jednajícího je současně dokladem jeho souhlasu s písemně projevenou vůlí (NS 21 Cdo 5591/2015). Je proto potvrzením vážnosti projevu vůle (Melzer, Těgl a kol. 2014 s. 635).“*<sup>4</sup>

Správa železnic tedy nepochybně vyjádřila svým podpisem souhlas s tím, že žadatelka (RegioJet) je nucena přesunout své provozní aktivity do obvodu stanice Praha-Malešice v důsledku redukce kolejových kapacit ve stanici Praha-Smíchov pro účely komerční výstavby „Smíchov City“ na období do vybudování nového odstavného kolejiště v rámci železničního uzlu Praha.

Pokud by ve skutečnosti byl její účel jiný, je na místě předpokládat, že náměstek generálního ředitele Správy železnic pro modernizaci dráhy by Memorandum v dané podobě odmítl podepsat, a naopak by vyvedl žadatelku (RegioJet) z případného omylu. To by ostatně bylo rovněž v zájmu Správy železnic a v souladu se zásadou poctivosti vyjádřenou v § 6 občanského zákoníku, dle které má každý povinnost jednat v právním styku poctivě, a naopak nikdo nesmí těžit ze svého nepoctivého nebo protiprávního činu ani z protiprávního stavu, který vyvolal nebo nad kterým má kontrolu. K odmítnutí podpisu však nedošlo.

Navíc je obecně účelem memorand (která se v praxi často užívají u softwarových smluv

<sup>3</sup> LAVICKÝ, Petr. § 565 [Pravost a správnost soukromé listiny]. In: LAVICKÝ, Petr a kol. Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654). 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 1818, marg. č. 17.

<sup>4</sup> JANOUŠEK, Michal. § 561 [Písemná forma právního jednání]. In: LAVICKÝ, Petr a kol. Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654). 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 1793, marg. č. 16.



a rozsáhlejších transakcí) vymezení společných záměrů.<sup>5</sup> Mimo to, jak je uvedeno v Memorandu, je jeho účelem vzájemná koordinace. Proto hraje účel modernizací, jak jej chápala žadatelka, důležitou roli, jelikož jeho uvedením v Memorandu se stal součástí společného záměru. Je tomu tak i proto, že se v daném případě nejedná o Memorandum vyhotovené a podepsané pouze jednou stranou, ale podílely se na něm všechny strany a je všemi stranami podepsané. Kromě toho, jak uvádí odborná literatura, tak i v opačném případě „*ačkoliv se to v takovém případě na první pohled nemusí zdát zcela zřejmé, i jednostranné vyjádření záměru může mít zásadní význam a zformovat závazek i pro příjemce tohoto vyjádření.*“<sup>6</sup> O to větší váhu pak musí nést vícestranné vyjádření záměru. S ohledem na výše uvedené je nutno mít za to, že Správa železnic uznala, že důvodem předmětných omezení je redukce kolejových kapacit ve stanici Praha-Smíchov z důvodu přípravy komerční výstavby „Smíchov City“.

K námitce Správy železnic, že výstavba „Smíchov City“ není investiční akcí Správy železnic, rozkladový orgán uvádí, že takováto informace v napadeném rozhodnutí není uvedena a Úřad jí netvrdil. Rozkladový orgán pouze uvádí, že výstavba „Smíchov City“ bude realizovaná na pozemcích, na kterých je umístěna dopravní Praha-Smíchov společné nádraží a částečně i stanice Praha-Smíchov. Jak totiž vyplývá z vizualizace projektu na stránkách Wikipedia.org, na které Správa železnic odkazuje, pro realizaci stavby je nutno celé kolejiště dopravní Praha-Smíchov společné nádraží zrušit a následně odstranit.

K námitce, že žadatelka neuplatnila jiné skutečné důvody během projednání omezení, rozkladový orgán uvádí, že žadatelce nebylo známo, že namísto omezení na dobu nezbytně nutnou se jedná již trvalou redukcí kolejových kapacit pro účely komerční výstavby.

K námitce Správy železnic ve věci neprověření stavebních záměrů u drážního správního úřadu Úřad uvádí, že zrušením dráhy zaniká obvod dráhy a zaniká pravomoc drážního úřadu jako stavebního úřadu. V jeho pravomoci zůstane pouze samotná rekonstrukce stanice. Ta je sice plněním povinností Správy železnic, ale sama o sobě není důvodem zrušení dopravní Praha-Smíchov společné nádraží.

Na základě výše uvedeného dospěl rozkladový orgán k závěru, že námitka Správy železnic není důvodná.

### **13. Námitky pod bodem XV a). odůvodnění rozkladu - nepravdivost tvrzení o účelu omezení uvedených v napadeném rozhodnutí**

#### Námitky Správy železnic

Správa železnic namítá nepravdivost tvrzení uvedeného v napadeném rozhodnutí, že účelem omezení provozování dráhy je trvalé odstranění kolejiště a souvisejících zařízení a že tato skutečnost byla Správě železnic zřejmá již od samého počátku.

Správa železnic cituje obsah žádosti žadatelky s tím, že uvedené informace neodpovídají reálnému stavu, což uvedla již v bodě 5 svého vyjádření. Dále Správa železnic namítá, že Úřad nepravdivě interpretoval bod 6 písmeno D) jejího vyjádření tak, že z jeho textu bylo údajně zřejmé, že důvodem předmětných omezení má být trvalé odstranění dráhy a souvisejících zařízení, které již nebude obnoveno. Nepravdivá interpretace spočívá v tom, že vyjádření Správy železnic výrazy „trvalé“, „odstranění“, „nebude obnoveno“ neobsahuje. Správa železnic dále cituje obsah bodu 6 písmeno D)

---

<sup>5</sup> ČECH, Pavel. b) Letter of Intent a Memorandum of Understanding. In: SEDLÁKOVÁ, Jana, TOMEK, Roman, FORMANOVÁ, Tereza, ČECH, Pavel, HRADSKÝ, Jiří a kol. Softwarové smlouvy. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 11–12, marg. č. 57–61.

<sup>6</sup> Tamtéž, marg. č. 59.)

svého vyjádření, kterým dokládala neopodstatněnost žádosti o obnovu řízení. Správa železnic tímto odůvodňuje nepravdivost tvrzení Úřadu uvedených v napadeném rozhodnutí.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán s ohledem na namítanou neexistenci redukce kolejiště prověřil dostupné materiály o výsledné podobě projektu a porovnal je se stávajícím stavem nádraží. Rozsah stanice Praha-Smíchov Úřad posoudil z plánu stanic vydaného Správou železnic ve sbírce služebních pomůcek pro JŘ 2017. Přestože tento plán není aktuální, obsahuje již neexistující koleje v obvodu seřadiště, plán kolejí, týkajících se předmětných omezení odpovídá dnešnímu stavu. Koleje v obvodu seřadiště nejsou předmětem tohoto řízení. Aktuální rozsah stanice v rámci požadované přesnosti lze ověřit i z veřejně dostupných map na seznam.cz.

V obvodu osobního nádraží je dnes jedno nástupiště spojené s výpravní budovou, dvě ostrovní nástupiště, tedy celkem 5 perónních hran u průběžných kolejí (kusé koleje 4, 13 a 15 nejsou pro toto řízení podstatné). Kromě těchto kolejí jsou v obvodu osobního nádraží ještě tři průběžné dopravní koleje bez perónních hran. Celkem je zde 8 průběžných kolejí.

Z veřejně dostupných zdrojů, jako je např. v rozkladu Správou železnic zmíněná (wikipedia.org): Smíchov City - Wikipedie je pak zřejmé, že v obvodu osobního nádraží bude po realizaci stavebních akcí jedno nástupiště spojené s výpravní budovou, tři ostrovní nástupiště, tedy celkem 7 perónních hran u průběžných kolejí a ještě dvě průběžné dopravní koleje bez perónních hran. Celkem zde bude 9 průběžných kolejí. Shodné informace potvrzuje důvodová zpráva tisku R-39691, která je přílohou usnesení Rady hlavního města Prahy, číslo 812, ze dne 19. 4. 2021, *k architektonickému, urbanistickému a technickému řešení záměru odboru investičního MHMP na realizaci veřejné zakázky "Stavba č. 44544 Terminál Smíchovské nádraží"*. Z této důvodové zprávy je též zřejmé, že od posledního ostrovního nástupiště směrem na západ jsou pouze tři koleje (jedna s perónní hranou, dvě bez této hrany). Za nimi následují objekty nesouvisející s dráhou (parkoviště, příjezdové komunikace apod.). Stejně informace též vycházejí z článku Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, realizace: 07/2021–07/2025. Z tohoto dokumentu je patrné, že stavba organizovaná Správou železnic se týká pouze obvodu osobního nádraží a připojení trati Praha-Smíchov – Hostivice do obvodu osobního nádraží. Také z informací nazvaných Významné investiční akce vydané 09/2020, případně Významné investiční akce vydané 09/2021, zveřejněných na internetových stránkách Správy železnic vyplývá zrušení a odstranění kolejí v celém obvodu Praha-Smíchov společné nádraží, včetně některých manipulačních kolejí souvisejících s osobním nádražím.

Porovnáním výše zmíněných dokumentů lze dokázat, že výsledkem veškerých stavebních prací je modernizace osobního nádraží a zrušení a odstranění všech ostatních kolejí mimo tento obvod. Na pozemcích mimo obvod osobního nádraží vzniknou stavby, které jsou součástí komerční výstavby „Smíchov City“ a dalších objektů nesouvisející s dráhou. V rámci těchto staveb dojde k celkovému výraznému trvalému snížení kapacity, zejména kapacity kolejiště určeného k odstavování vozidel, sestavování vlaků a posunu. Vznikne navíc pouze jedna průběžná dopravní kolej a rozšíří se počet perónních hran. Dojde především ale ke zrušení a odstranění kolejí v celém obvodu Praha-Smíchov společné nádraží a některých manipulačních kolejí souvisejících s osobním nádražím.

Rozkladový orgán připouští, že k těmto změnám nemusí dojít ještě v období roku 2022. Jak bylo doloženo pod bodem 7 tohoto rozhodnutí, pokud však předmětná omezení provozování dráhy nebudou ukončena opětovným uvedením do provozu, je nutno posoudit tyto skutečnosti již během schvalování návrhu plánu.

V napadeném rozhodnutí bylo u odkazu na bod 6 D vyjádření Správy železnic uvedeno, že z textu sloupce *důvod konání výluky* u předmětných omezení v návrhu plánu omezení 2022 vyplývalo trvalé odstranění dráhy a souvisejících zařízení. Text *uvolnění prostoru pro zařízení staveniště a demontáž kolejí* sám o sobě, jak bylo uvedeno pod bodem 4 tohoto rozhodnutí, nevede k závěru, že nejde o etapu rozsáhlejší stavby. Při posouzení případu z pohledu ostatních okolností (Memorandum, dopis Správy železnic, rozsah stavby, součinnost řešená pod bodem 9 tohoto rozhodnutí), je pak zřejmé, že Správa železnic již zpočátku věděla, že jde o trvalé odstranění kolejí a dopředu plánovala ukončení provozu s využitím institutu omezení provozování dráhy, a uvedené výrazy je nutno chápat jinak, než se zpočátku jevílo. Uvedené výrazy byly neurčité, takže si je žadatelka v dobré víře v poctivé jednání Správy železnic vyložila tak, že jde o etapu stavby. Nemohla tušit, že se za nimi skrývá trvalé odstranění kolejí.

K námitce o nesprávnosti odkazu na bod 5 jako k chybě v psaní se rozkladový orgán vyjadřuje pod bodem 4 tohoto rozhodnutí.

Na základě výše uvedeného dospěl rozkladový orgán k závěru, že námitka Správy železnic není důvodná.

#### **14. Námitky pod bodem XVII. uvedeným na str. 18 odůvodnění rozkladu - dostatečné předchozí informování žadatelky.**

(Rozkladový orgán pro informaci uvádí, že v odůvodnění rozkladu bylo označení bodu XVII. použito dvakrát. Jednou na straně 18, podruhé na straně 20.)

##### Námitky Správy železnic

Žadatelka prokazatelně věděla minimálně od roku 2019, že Správa železnic hodlá realizovat rozsáhlou stavební rekonstrukci v železniční stanici Praha-Smíchov a podepsala v Memorandu svůj záměr opustit železniční stanici Praha-Smíchov v roce 2021 na dobu minimálně 8 let právě z důvodu kapacitních omezení způsobených rekonstrukcí. Proto nelze tolerovat, že se nemusela operativně orientovat v obsahu návrhu omezení provozování dráhy.

Podpisem Memoranda statutárním zástupcem žadatelky (RegioJet) v roce 2019 je doloženo, že žadatelka velmi dobře věděla o budoucích stavebních záměrech, a to nejen Správy železnic, a že jí byly známy všechny okolnosti. Tvrzení Úřadu o nemožnosti řádného informování je projevem zjevně nerovného přístupu ke Správě železnic.

##### Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán zde odkazuje na bod 4. a bod 13 tohoto rozhodnutí. Žadatelka v obecné rovině věděla, že v budoucnu dojde ke zrušení a odstranění dráhy v obvodu Praha-Smíchov společné nádraží. Nemohla však s ohledem na § 7 občanského zákoníku i přes předchozí znalost záměrů Správy železnic předpokládat, že výrazy *uvolnění prostoru pro zařízení staveniště a demontáž kolejí* skrytě oznamují zrušení dráhy formou zahrnutí předmětných částí dráhy do návrhu plánu omezení provozování dráhy. Jak vyplývá z bodu 9 tohoto rozhodnutí, Správa železnic v rozporu s § 23b odst. 3 zákona o dráhách odmítla sdělit Úřadu předpokládanou dobu trvání předmětných omezení a jejich důvody v rozsahu po celou dobu jejich trvání. Tyto informace nesdělila ani v průběhu tohoto řízení, ani v podaném rozkladu.

Původní řízení bylo vedeno ve věci schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy, ke kterému může dojít pouze při splnění podmínek v § 23b zákona o dráhách. Splnění těchto podmínek měl doložit návrh plánu omezení 2022. V něm byla uvedena předpokládaná doba trvání omezení do 31. 12. 2022 a jejich důvodem mělo být „*uvolnění prostoru pro zařízení staveniště a výstavbu*“

podchodů“ a „demontáž kolejiště“. Doba trvání a důvody omezení jsou s ohledem na § 23b odst. 1 až 3 zákona o dráhách podmínkami, které Úřad posuzuje při schvalování návrhu plánu. Jak se ukázalo v průběhu tohoto řízení, skutečnými důvody pro omezení je odstranění kolejiště za účelem komerční výstavby a doba omezení je zjevně trvalá. Původně předložené a provedené důkazy se tedy ukázaly nepravdivými. I kdyby nebylo prokázáno, že žadatelka o skutečných důvodech předmětných omezení nevěděla dříve, vzniká zde důvod k obnově i s ohledem na nepravdivost předložených důkazů.

Na základě výše uvedeného dospěl rozkladový orgán k závěru, že námitka Správy železnic není důvodná.

## **15. Námitky pod bodem XVII. uvedeným na str. 20 odůvodnění rozkladu - nezávislost procesů přidělování kapacity a omezení provozování dráhy**

### Námitky Správy železnic

Správa železnic nesouhlasí s tvrzením Úřadu uvedeným v části k bodu IV. str. 9 napadeného rozhodnutí, že z přidělení kapacity na následující rok lze dovodit, že nebudou v uvedeném roce realizována omezení provozování dráhy, jelikož je v rozporu s § 23b zákona o dráhách. Dále napadá popis procesu přidělování kapacity pro rok 2022 uvedený na straně 10 napadeného rozhodnutí s tím, že 4měsíční lhůta v § 34a odst. 2 zákona o dráhách je maximální. Též nesouhlasí s tvrzením, že Správa železnic snad měla kapacitu přidělit již před, či během připomínkování návrhu plánu, jelikož to by bylo v rozporu s termíny pro přidělování kapacity určenými v Prohlášení o dráze na rok 2022.

### Stanovisko rozkladového orgánu

V napadeném rozhodnutí bylo uvedeno, že lze přidělit pouze dostupnou kapacitu a při znalosti termínů zahájení předmětných omezení, respektive termínů trvalého ukončení provozuschopnosti, již kapacitu přidělit neměla. Přidělení kapacity vnímala žadatelka jako potvrzení toho, že omezení budou pouze dočasná. Úřad v napadeném rozhodnutí neuvedl, že v případě plánovaných omezení kapacitu přidělit nelze. Takovýto postup je možný a je běžnou praxí. Pokud však by mělo dojít ke zrušení dráhy a odstranění stavby, pak takovýto krok by byl porušením povinnosti provozovatele dráhy umožnit dopravci využít přidělenou kapacitu zakotvené v § 23 odst. 1. písm. a) zákona o dráhách. Úřad v napadeném rozhodnutí neřešil, zda k takovému jednání dojde. Úřad tím pouze dokladoval, že přidělením kapacity se žadatelka ujistila, že v období jízdního řádu 2022 nemůže dojít ke zrušení části dráhy a odstranění její stavby, aniž byl porušen zákon o dráhách. Z tohoto důvodu jí nemohlo být známo, že nejde pouze o dočasná omezení, ale o trvalé odstranění stavby dráhy. Námitka Správy železnic proto není důvodná.

Úřad v napadeném rozhodnutí popsal průběh procesu přidělování kapacity s ohledem na údaje uvedené v Prohlášení o dráze na rok 2022. Ten začal podáním žádosti 12. 4. 2021, uzávěrka pro připomínky žadatelů byla 6. 8. 2021, termín pro přidělení kapacity byl do 30. 11. 2021. Původní řízení bylo zahájeno 23. 7. 2021, oznámeno účastníkům dne 2. 8. 2021, rozhodnutí o omezení provozování dráhy bylo vydáno 13. 10. 2021, tedy v době po uzávěrci připomínek pro jízdní řád. Pokud by Správa železnic hodlala žadatelce přidělit kapacitu pouze s ohledem na předmětná omezení provozování dráhy, tak by tuto informaci žadatelka získala během připomínkování jízdního řádu, mohla by ještě uplatnit námitky v původním řízení. Informace, že by Správa železnic měla kapacitu přidělit již před, či během připomínkování návrhu plánu v napadeném rozhodnutí uvedena není. Námitka Správy železnic proto není důvodná.

## **16. Námitky pod bodem XVIII. odůvodnění rozkladu - nedoložení naplnění podmínky č. 3, že zjištěné skutečnosti mohou odůvodňovat jiné řešení otázky**

### Námitky Správy železnic

Správa železnic namítá, že v bodu IV. napadeného rozhodnutí Úřad neřešil naplnění podmínky č. 3 rozsudku NSS, že zjištěné skutečnosti, které jsou důvodem pro obnovu řízení, mohou odůvodňovat jiné řešení otázky v rámci původního řízení. Místo toho se zabýval jím tvrzenou potřebou vedení správního řízení u jiného správního orgánu, které s omezením provozování dráhy nesouvisí. Správa železnic nebude předpokládat něco, co nemá uloženo zákonem. Úřad nezjišťoval informace od ostatních správních orgánů.

V řízení dle ustanovení § 23b a násl. zákona o dráhách nejsou řešeny okolnosti stavebního řízení drah, nejsou zde posuzovány stavební objekty jednotlivých staveb drah a staveb na dráze a tyto stavby zde nejsou řešeny, schvalovány a posuzovány. Úřad v těchto věcech není příslušný stejně jako v rozhodování o zrušení dráhy. Správa železnic nikdy netvrdila, že hodlá cokoli odstraňovat na základě schválení plánu omezení provozování dráhy. Ve vazbě na naplnění podmínky číslo 3 tedy Úřad nic neuvedl a jeho rozhodnutí je zjevně nepřezkoumatelné.

### Vyjádření žadatelky

Žadatelka uvádí, že v napadeném rozhodnutí je konkrétně a jasně uvedeno, že v případě odstraňování kolejíště musí být vedeno řízení o odstranění i zrušení dráhy. Úřad také měl přímo od žadatelky informace o tom, že nejsou taková řízení příslušnými správními úřady vedena. Správa železnic závěry Úřadu interpretuje nesprávně.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Výsledek obnoveného řízení nelze v žádném případě předjímat. V každém případě budou posouzeny podklady pro vydání rozhodnutí a bude rozhodováno na základě takového stavu věci, o němž nebudou důvodné pochybnosti. Je třeba zdůraznit, že rozhodnuto může být i stejně, jako v původním řízení. Bude ovšem třeba se zabývat splněním podmínek pro schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy a znovu posoudit, zda tvrzení Správy železnic a podklady, které doložila, či další podklady, které doloženy nebyly, splnění podmínek omezení provozování dráhy naplňují, či nikoliv.

Zjištěné skutečnosti důvodné pro obnovu řízení spočívají v tom, že doba trvání omezení a zjištěné důvody omezení s ohledem na bod 13 tohoto rozhodnutí nemusí splňovat požadavky § 23b zákona o dráhách. Pokud by v obnoveném řízení bylo zjištěno, že podmínky § 23b zákona o dráhách splněny nejsou, bylo by nutno obsah návrhu plánu upravit tak, aby podmínky byly splněny. Pokud by ani poté podmínky splněny nebyly, rozhodl by Úřad o neschválení plánu omezení 2022 v rozsahu předmětných omezení. Pak by Správě železnic vznikla povinnost umožnit žadatelce využít přidělenou kapacitu. Nevznikala by tedy žadatelce újma, kterou zmiňuje ve své žádosti i vyjádření. Vzhledem k tomu, že k demontáži kolejíště doposud nedošlo, je takovýto postup stále možný.

Úřad informace od ostatních úřadů nezjišťoval, protože je poskytla sama žadatelka. Úřad nemůže plně souhlasit s námitkou Správy železnic, že v řízení dle § 23b zákona o dráhách nemohou být řešeny stavební záležitosti. Ustanovení § 23b zákona o dráhách dovoluje omezit provozování dráhy jen na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodů provádění činností spojených s její údržbou nebo opravou a s uskutečňováním stavby dráhy, nebo na dráze. Úřad je povinen splnění těchto podmínek prověřit, takže předmět řízení nerozšiřuje.

Námitka Správy železnic proto není důvodná.

## 17. Námitky pod bodem XIX. odůvodnění rozkladu - vznik újmy pro ostatní účastníky

### Námitky Správy železnic

Správa železnic namítá, že újma může nepovolením realizace omezení provozování dráhy vzniknout nejen Správě železnic, jelikož důvodem omezení je zajištění oprav, modernizace a rekonstrukce dráhy. Neumožněním realizace omezení provozování dráhy nebude poškozena pouze Správa železnic, ale i železniční dopravci, jiní žadatelé o kapacitu dráhy, poškozuje cestující veřejnost a celou společnost, a mohou být způsobeny ekonomické ztráty na zisku. Vazbu na tvrzenou komerční výstavbu Správy železnic v souvislosti s projektem „Smíchov City“ není nutno dále komentovat, jelikož „Smíchov City“ není projektem Správy železnic. Správa železnic odmítá řešit v rámci tohoto řízení plán omezení provozování dráhy na rok 2023 a 2024, jelikož by to vedlo k rozšíření předmětu řízení z moci úřední, což dle platného práva není možné.

### Vyjádření žadatelky

Správa železnic neuvádí, v čem konkrétně újma u citovaných subjektů spočívá a nikterak ji nespécifikuje ani nekvantifikuje. Není tedy známo, jaká újma může daným subjektům vzniknout, v případě zamezení nezákonnému odstranění dráhy. Je naopak zcela v zájmu železničních dopravců a cestujících, aby byl provoz v co nejmenším rozsahu omezován, resp. byl omezován toliko zákonnými postupy. Zamezením nezákonného omezení tedy těžko může dotčeným subjektům vzniknout újma.

Značná újma může především naopak vzniknout přímo žadatelce tím, že vlivem nezákonného omezení jí bude znemožněno provozování osobní drážní dopravy. Omezení dotčené kolejiště je pro ni klíčové pro zajištění provozních aktivit a pro plnění její funkce při zajišťování dopravní obslužnosti. S ohledem na uvedenou potenciální značnou majetkovou újmu žadatelce a újmu způsobenou veřejnému zájmu v důsledku ohrožení zajištění dopravní obslužnosti, je v daném případě obnovení daného řízení proporcionální.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán souhlasí s názorem žadatelky, že Správa železnic újmu u ostatních subjektů vůbec nekonkretizuje ani nekvantifikuje. I tyto subjekty by měly mít zájem na dodržování pravidel pro omezení provozování dráhy. Naopak, újma vzniká především žadatelce, navíc je zcela v zájmu dopravců a cestujících, aby byl provoz v co nejmenším rozsahu omezován, resp. byl omezován toliko zákonnými postupy. Nehledě na to, že nikdo z dalších účastníků řízení potenciální způsobení újmy nenamítal.

Pokud má Správa železnic na mysli opoždění modernizace ŽST Praha-Smíchov, Úřad prověřil aktuální návrhy ročních plánů výluk 2023 a 2024 s tím, že jedinou plánovanou činností v ŽST Praha-Smíchov jsou stavby související s prodloužením podchodu a nástupiště. Ty však těžko mohou souviset s předmětnými omezeními, jelikož do předmětných kolejí podchod vůbec nezasahuje. Pokud by za účelem prodloužení podchodů bylo nutno některé z předmětných omezení realizovat, byl by zde zákonný důvod a omezení by mohlo být v takovém rozsahu v rámci obnoveného řízení povoleno.

Na základě výše uvedeného dospěl rozkladový orgán k závěru, že námitka Správy železnic není důvodná.

## **Závěr rozkladu**

### Návrh Správy železnic

Správa železnic navrhuje, aby předseda Úřadu výrok č. 1 napadeného rozhodnutí pro rozpor se zákonem zrušil a řešený návrh ze dne 12. 1. 2022 zamítl.

### Návrh žadatelky

Žadatelka má za to, že je napadené rozhodnutí v souladu s právními předpisy a že je správné, a proto navrhuje, aby Úřad rozklad Správy železnic zamítl.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Nesprávné vyhodnocení Správy železnic jako účastnice řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu bylo zhojeno a není důvodem ke zrušení napadeného rozhodnutí. Ostatní námitky Správy železnic rozkladový orgán považuje za nedůvodné.

## **VI. Závěr**

- 1) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 12. 5. 2022 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit.
- 2) Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že ohledně posouzení důvodů k obnovení řízení postupoval Úřad v souladu se zákony, zejména zákonem o dráhách a správním řádem, dospěl předseda Úřadu k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení či změnu napadeného rozhodnutí z důvodů uváděných v rozkladu.
- 3) Vzhledem k výše uvedenému předseda Úřadu rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

### **Poučení**

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodým

předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

Rozhodnutí se doručuje také veřejnou vyhláškou, která bude vyvěšena po dobu 15 dnů na úřední desce Úřadu v listinné podobě a současně i způsobem umožňujícím dálkový přístup, přičemž takto se doručuje účastníkům řízení uvedeným v § 27 odst. 2 správního řádu.

Vyvěšeno dne: 13. 5. 2022

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 13. 5. 2022 do 28. 5. 2022

**Rozdělovník:**

**Účastníci řízení, jimž je ve správním řízení doručováno jednotlivě:**

- Doležal Ondřej, JUDr., advokát, Koliště 1912/13, 602 00 Brno 2 zástupce společnosti RegioJet a.s., IČO: 28333187, se sídlem náměstí Svobody 86/17, 602 00 Brno
- Správa železnic, státní organizace, IČO: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

**Ostatním účastníkům řízení (všem žadatelům ve smyslu čl. 3 odst. 19 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru) je doručováno veřejnou vyhláškou v souladu s § 25 a § 144 správního řádu.**

**Dotčený orgán:**

- Drážní úřad, IČO: 61379425, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2