



ROZHODNUTÍ

Místopředseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, rozkladový orgán příslušný podle § 5 odst. 1, ve spojení s § 3 a § 4 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, a dále ve spojení s § 152 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, rozhodl **o rozkladu, který podal Svaz osobních železničních dopravců, z.s.** IČO: 14224500, se sídlem Křížkova 148/34, Karlín, 18600 Praha 8, pod č. j. UPDI-VR-0423-2 ze dne 22. 5. 2023, **a přezkoumal usnesení Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 11. 5. 2023, č. j. UPDI-1640/23/ZA, sp. zn. RPK001/23,**

takto:

Podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, **se rozklad zamítá a usnesení Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 11. 5. 2023, č. j. UPDI-1640/23/ZA, sp. zn. RPK001/23 se potvrzuje.**

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

Žadatelka:

Svaz osobních železničních dopravců, z.s. IČO: 14224500,
Křížkova 148/34, Karlín, 18600 Praha 8

Provozovatelka dráhy:

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

Odůvodnění

I. Skutkový stav a procesní postup

Úřad obdržel dne 22. 3. 2023 žádost o posouzení zákonnosti plánu dočasných omezení kapacity na rok 2024, kde na trati Bohumín – Prosenice je plánovaná akce Polom – Suchdol nad Odrou, BC, v deklarovaném rozsahu 300 dní a dopadem na 100% denního objemu vlakové dopravy v roce 2024 a dosud nestanoveném rozsahu dopravy v dalších letech.

Podle žadatele je uvedený plán v rozporu s

- přímo vykonatelným rozhodnutím Komise 2017/2075, kterým se nahradila původní příloha VII směrnice 2012/34, která upravuje časový rozvrh procesu přidělování kapacity a postupy při výlukách
- zákonem č. 266/1994 Sb. o dráhách
- smlouvou o financování „CZECH RAILWAY INFRASTRUCTURE REHABILITATION (AVISme 2019000921)1“ uzavřenou mezi Ministerstvem financí a Evropskou investiční bankou (EIB) dne 26. března 2019

V závěru žadatel vyzval Úřad, aby nařídil provozovateli dráhy odložení akce až do okamžiku vybudování adekvátních objízdnych tras.

Protože obsah nebyl zcela jasný a nebylo možno seznat, čeho se žadatel domáhá a dále proto, že akce ve veřejně dostupném souboru „Plánovaná dočasná omezení kapacity v roce 2024“ zveřejněném na webu provozovatele dráhy nebyla uvedena, obrátil se Úřad na provozovatelku dráhy s výzvou k podání vysvětlení podle § 137 správního řádu (č. j. UPDI-1089/23/WJ).

Reakci obdržel ve stanovené lhůtě dne 31.3.2023, pod č. j. 22399/2023-SŽ-GŘ-O25. Provozovatelka dráhy v něm potvrdila, že akce Polom – Suchdol nad Odrou, BC, není v roce 2024 plánována a dále uvedla, že žádost považuje za zmatečnou a zcela nejasnou, když v ní nejsou uvedena fakta, ale směs nepřesných údajů, a když právní úprava ani nezná v textu citovaný „plán dočasných omezení kapacity“, nezná ani správní řízení o přezkumu zákonnosti zveřejněných dočasných omezení kapacity, jakož ani správní řízení, jehož výsledkem by mělo být nařízení neprovedení stavby dráhy. Provozovatelka dráhy doplnila, že žádost by měla být postupem dle ustanovení § 43 odst. 1 písmeno b) správního řádu, odložena, když k vyřízení podání zjevně není příslušný žádný správní orgán. Dále pak zpochybňuje oprávnění Ing. Petra Moravce, který žádost podepsal, k jednání jménem žadatele.

Poté co provozovatelka dráhy potvrdila nezařazení akce Polom – Suchdol nad Odrou, BC, mezi investiční akce, které budou mít v roce 2024 dopad na dočasná omezení kapacity dráhy, vyzval Úřad žadatele dne 12. 4. 2023 (pod č. j. UPDI-1319/23/ZA), aby žádost upřesnil tak, aby byly odstraněny nepřesnosti a rozpory použitých pojmů a s tím souvisejících zákonných postupů, případně jinak upravil obsah žádosti co do srozumitelnosti.

Na tuto výzvu reagoval žadatel odpovědí dne 17. dubna 2023, č. j. UPDI-VR-0423-1, kde připouští, že akce Polom – Suchdol nad Odrou, BC, původně plánována k realizaci v letech 2021 až 2022, je podle posledních dostupných informací akce plánována na období 02/2025 – 04/2028. Upřesnění termínu jejího konání, podle žadatele, nemá vliv na cíle, obsah a rozsah žádosti. Podstatu své žádosti podle svých slov zjednodušeně shrnul takto:

- a) Akce představuje neodůvodněné nadměrné omezení kapacity jednoho z nejvytíženějších úseků české železniční sítě, který je jediným železničním dopravním spojením mezi Přerovem a Ostravou.
- b) Vzhledem k tomu, že byla akce naplánována bez adekvátních objízdných tras, hrozí na dotčeném úseku trati významný odliv přepravy cestujících a zboží ze železnice na silnici, což je v přímém rozporu s dopravními cíli České republiky a Evropské unie.
- c) Akce nebyla dostatečně zdůvodněna ani zdokumentována.
- d) Proti konání akce vyjádřili žadatelé o kapacitu opakovaně svůj důvodný nesouhlas, provozovatelce infrastruktury se nepodařilo s dotčenými dopravci dohodnout, a měla tedy postupovat podle § 23b odst. 5 zákona o dráhách, tj. tak, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, a tento návrh odůvodnit, což nečinila.

Napadené usnesení

Protože ani poslední odpovědí žadatele nebyly odstraněny vady podání, na které Úřad upozornil, naopak reakci na výzvu bylo možné chápat jako rozšíření obsahu žádosti, postupoval Úřad v souladu s legitimním očekáváním, tj. žádost vyhodnotil jako zjevně právně nepřipustnou, proto ji neprojednal a řízení usnesením č. j. UPDI-1640/23/ZA ze dne 11. 5. 2023, zastavil.

Proti usnesení podal žadatel včasný rozklad. O rozkladu Úřad informoval provozovatelku dráhy vyzváním č. j. UPDI-1832/23/ZA ze dne 26. 5. 2023 s výzvou vyjádřit se k obsahu. Provozovatelka dráhy reagovala dopisem č. j. 38310/2023-SŽ-GŘ-O25 kde uvádí, že usnesení Úřadu považuje za plně souladné s procesními předpisy.

Úřad vydal dne 11. 5. 2023 usnesení č. j. UPDI-1640/23/ZA kterým řízení o žádosti zastavil, neboť žádost vyhodnotil jako zjevně právně nepřipustnou ve smyslu § 66 správního řádu. Takovou žádost správní orgán neprojednává a řízení podle § 66 odst. 1 písm. b) správního řádu zastaví.

II. Stručný přehled podaných námitek

- Provozovatelka dráhy zpochybňuje oprávněnost Ing. Moravce k jednání za žadatele
Žadatel v rozkladu proti usnesení namítá:
 1. Úřad nepostupoval v řízení v souladu s právem
 2. Úřad neprovedl šetření postupu provozovatelky dráhy v souvislosti plánovaným omezením provozování dráhy
 3. Zjevná právní nepřipustnost musí být patrna již ze samotné žádosti
 4. Úřad se nezabýval otázkou, zda provozovatelka dráhy postupovala ve všech ohledech v souladu se zákonem o dráhách a rozhodnutí Komise 2017/2075
 5. Nebylo prokázáno, že provozovatelka dráhy postupovala při plánování akce v souladu se zákonem o dráhách
 6. Nebylo prokázáno, že provozovatelka dráhy postupovala při plánování akce v souladu s rozhodnutím Komise 2017/2075
 7. Úřad vedl průběh řízení ve snaze dodatečně doložit zjevnou právní nepřipustnost podané žádosti

III. Popis případu, námitek a jejich vypořádání

Oprávněnost k jednání

Rozkladový orgán vycházel z předchozí úřední činnosti Úřadu, kdy již pod sp. zn. RPD001/22 bylo vedeno řízení s rozkladcem, se Svazem osobních železničních dopravců, z.s. (pro účel této pasáže dále SVOD Bohemia), zastupovaným výkonným ředitelem Ing. Petrem Moravcem. Výkonný ředitel, dle Stanov svazu, vede seznam všech svých členů, a ten od založení SVOD Bohemia zůstává beze změn, tedy řádnými členy jsou (viz <https://svodbohemia.cz/index.php/o-nas/>) tito dopravci:

- ARRIVA vlaky s.r.o., Křížkova 148/34, 18600 Praha 8, IČO 28955196
- AŽD Praha s.r.o., Žirovnická 3146/2, 10600 Praha 10, IČO 48029483
- České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO 70994226
- Die Länderbahn CZ s.r.o., U Studánky 39/1, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem, IČO 08342849
- Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO 06661572
- RegioJet a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO 28333187

S odkazem na znění čl. III odst. 6 stanov „*sdrůžení zastupuje, prosazuje a hájí zájmy svých členů i zájmy osobní železniční dopravy jako celku u všech orgánů státní správy, místní samosprávy, i u ostatních orgánů veřejné správy na národní i mezinárodní úrovni, a to zejména ve vztahu k EU a EK, a v mezinárodních organizacích...*“.

Při eurokonformním výkladu zákona o dráhách, tedy zejména s ohledem na čl. 56 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, má žadatel právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen...., není pochyb o tom, že členové SVOD Bohemia, jako dopravci a žadatelé o kapacitu tuto podmínku splňují.

Jak vyplývá z článku V. odst. 1 a 2 stanov SVOD Bohemia, řádným a přidruženým členem může

být pouze osoba oprávněná provozovat železniční dopravu na území České republiky. Členové spolku zmocnili SVOD Bohemia k zastupování u všech orgánů státní správy a stejný účel spolku je uveden ve výpisu spolkového rejstříku. Na základě těchto skutečností dospěl Rozkladový orgán k závěru, že SVOD Bohemia jedná v zastoupení svých členů, a ti jsou beze sporu i žadateli.

S ohledem na skutečnost, že podání bylo učiněno prostřednictvím datové schránky, Rozkladový orgán předpokládá, že podání bylo učiněno osobou oprávněnou jednat za spolek při zastupování jeho členů, ve smyslu § 8 odst. 3 a 7 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů. Na základě výše uvedeného dospěl Rozkladový orgán k závěru, že žádost SVOD Bohemia splňuje podmínky řízení o žádosti dle správního řádu, může jednat a jedná za něj osoba, která je k tomu oprávněna právně aprobovanými způsoby.

Na závěr nelze opomenout, že v průběhu řízení byla správnímu orgánu doručena i plná moc předsedy představenstva opravňující výkonného ředitele k jednání. Tato plná moc odpovídá způsobu jednání uvedenému ve spolkovém rejstříku vedenému u Městského soudu v Praze pod sp. zn. L 75871.

Jednotlivé námitky

Žadatel v rozkladu proti usnesení uvádí, že:

1. Z odůvodnění usnesení o zastavení plyne, že Úřad nepostupoval v řízení v souladu s právem. Chybně vyhodnotil právní otázku možného postupu dle § 66 odst. 1 písm. b) správního řádu. V daném případě totiž nebyl dán důvod pro zastavení řízení, nýbrž měl Úřad rozhodnout věcně.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán nesouhlasí s tímto názorem a podrobněji se k němu vyjadřuje v bodě 3.

2. Úřad neprovedl šetření postupu provozovatelky dráhy v souvislosti s akcí Polom-Suchdol nad Odrou při plánování výluky a při předpokládaném dočasném omezení kapacity dráhy a omezil se pouze na hledání důvodů právní nepřipustnosti žádosti, popř. důvodů podstatné vady žádosti.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán uvádí, že Úřad mohl obtížně provádět šetření žádosti, ze které nebylo zřejmé, čeho se žadatel domáhá a která se týká akce v daném časovém období neexistující. Právě proto, že žádost nebyla srozumitelná, Úřad neoznámil zahájení řízení o žádosti a po ujištění, že předmětná akce nebude konána, vyzval žadatele k nápravě. Úřadu nepřisluší, aby za žadatele domýšlel obsah podání a jakkoli žádost dotvářel. Je překvapivé, že žadatel na jednu stranu Úřadu vytýká, že neprovedl šetření a na druhou stranu není spokojen s tím, že si Úřad vyžádal stanovisko provozovatelky dráhy jako dotčené osoby. Považuje takové jednání za průběh řízení (či dokonce za dokazování), což rozkladový orgán odmítá.

3. Za zjevně právně nepřipustnou (§ 66 odst. 1 písm. b) správního řádu) je možno považovat pouze takovou žádost, u níž je již na první pohled zřejmé, že jí nelze vyhovět. To především znamená, že tato nepřipustnost musí být patrna již ze samotné žádosti, nikoliv teprve z výsledků dalšího dokazování či zjišťování, jak Úřad v řízení veden snahou prokázat nepřipustnost žádosti prováděl.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán opakuje, že Úřad žádné dokazování nevedl, pouze u provozovatelky dráhy ověřil správnost svého závěru o neexistenci akce plánované v roce 2024 na trati Bohumín – Prosenice, Polom – Suchdol nad Odrou, BC, v deklarovaném rozsahu 300 dní a dopadem na 100 % denního objemu, a po té vyzval žadatelku k odstranění vad podání. Protože řízení o žádosti je zahájeno dnem doručení žádosti, bylo nutné řízení v souladu s procesními předpisy také ukončit.

Z návrhu, aby Úřad nařídil provozovatele dráhy, aby předmětnou akci odložila, až do okamžiku vybudování adekvátních objízdných tras bylo na první pohled zřejmé, že žadatel požadoval něco, co nemá v právních předpisech oporu a čemu nelze vyhovět. Úřad poskytl žadateli ještě možnost svou žádost upravit, upřesnit a uvést do souladu s právním řádem, ale ten této možnosti nevyužil.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 10. 2010, č. j. 1 As 51/2010-214, č. 2235/2011 Sb. NSS, poučovací povinnost správního orgánu dle § 4 odst. 2 správního řádu nezahrnuje poskytování komplexního návodu, co by účastník měl nebo mohl v daném případě dělat, aby dosáhl žádaného účinku, ale jen pomoc k tomu, aby mohl zákonem stanoveným způsobem dát najevo, co hodlá v řízení učinit. Rovněž podle dalšího rozsudku téhož soudu ze dne 3. 7. 2008, č. j. 2 As 27/2008-57, č. 1883/2009 Sb. NSS, je potřeba připomenout, že veřejná správa je sice službou veřejnosti, avšak není třeba ji vykonávat paternalisticky vůči jejím adresátům. Rozhodně není úkolem správního orgánu, aby za žadatele domýšlel všechny okolnosti týkající se jeho žádosti vycházející z jen jemu známých potřeb.

Výše popsané konání Úřadu dle názoru rozkladového orgánu nelze v žádném případě považovat za dokazování a zjišťování v úmyslu prokázat nepřípustnost žádosti. Tato nepřípustnost byla nastolena formulací žádosti, a zřejmě si nevhodnost návrhu následně uvědomil i žadatel, když v rozkladu již na původním návrhu netrval, ale nově požadoval, aby byla věc vrácena k novému projednání, ve kterém bude provozovatelka dráhy zavázána postupovat při výluce v souvislosti s akcí Polom – Suchdol nad Odrou, BC podle zákona o dráhách a při dočasném omezení kapacity dráhy podle přímo závazného rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075, ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.

4. Zjevnou právní nepřípustnost žádosti nelze dovozovat z tvrzení provozovatelky dráhy, že zákon ani přímo závazné rozhodnutí Komise 2017/2075 neporušila, když se navíc Úřad v řízení nezabýval otázkou, zda provozovatelka dráhy postupovala ve všech ohledech v souladu s ustanoveními zákona o dráhách a přímo závazného rozhodnutí Komise 2017/2075.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán se ztotožňuje s postupem Úřadu, který posuzoval žádost dle jejího obsahu a dle návrhu, čeho se žadatel domáhá (aby Úřad nařídil provozovateli dráhy, aby předmětnou akci odložil až do okamžiku vybudování adekvátních objízdných tras).

Tvrzení provozovatelky dráhy neměla v tomto ohledu na názor Úřadu vliv. Zákon o dráhách upravuje postup při plánování omezení provozování dráhy, tedy, že Úřad návrh plánu (případně změnu plánu) omezení provozování dráhy nebo její části schválí, jsou-li splněny požadavky podle § 23b zákona o dráhách. A splňuje-li návrh plánu požadavky podle § 23b zákona o dráhách pouze ve vztahu k některým plánovaným omezením, schválí jej Úřad nebo drážní správní úřad pouze v části týkající se těchto omezení. V tomto případě se však o posuzování návrhu plánu nejednalo, protože žádný takový plán nebyl Úřadu provozovatelkou dráhy předložen.

Rozkladový orgán má za to, že jakýkoliv jiný zásah do činnosti provozovatelky dráhy při omezení provozování dráhy, např. posouzení jiných než zákonem stanovených kritérií, by naopak bylo porušením zákona.

5. V řízení nebylo prokázáno, že provozovatelka dráhy postupovala při plánování akce Polom-Suchdol nad Odrou a na ni navazující výluky v souladu se zákonem o dráhách. Úřad se spokojil pouze s konstatováním, že výluka není plánována na rok 2024, ale až na rok 2025 a na konstataci, že nebyl ze strany provozovatelky dráhy předložen plán výlukové činnosti, aby mohl věc prověřit podle § 23b a 23c zákona o dráhách. Nezabýval se otázkou, zda předpokládané omezení

provozování dráhy je na dobu nezbytně nutnou a zejména v nezbytně nutném rozsahu, a to bez ohledu na plán omezení provozování dráhy, jak plyne z ustanovení § 23b odst. 2 písm. b).

Stanovisko rozkladového orgánu

Byť z jiného úhlu pohledu, i zde plně platí argumentace uvedená v bodě 4. Rozkladový orgán potvrdil, že Úřad nemůže do činnosti provozovatelky dráhy zasahovat libovolným způsobem. Postup dle § 23b zákona o dráhách, včetně posouzení zda předpokládané omezení provozování dráhy je plánováno na dobu nezbytně nutnou a zejména v nezbytně nutném rozsahu, může být uplatněn až při předložení žádosti o schválení plánu nebo změny plánu omezení provozování dráhy. To se v tomto případě nestalo, a proto nemohla být tato kritéria uplatněna.

6. V řízení nebylo dále prokázáno, že při plánování dočasného omezení kapacity dráhy v objemu nesporně do nebo až nad 30 dnů po sobě jdoucích postihujících více než 50 % odhadovaného objemu dopravy postupovala provozovatelka dráhy v souladu s přímo závazným Rozhodnutím Komise 2017/2075. Nelze se ztotožnit s tvrzením Úřadu, že provozovatelka dráhy podle přímo závazného Rozhodnutí Komise postupovala, když zveřejnila Plánovaná dočasná omezení kapacity v roce 2025 s označením data a hodiny tisku a že jsou na internetových stránkách provozovatelky dráhy zveřejněny výstupy z konzultací s dopravci. Uvedený postup provozovatelky dráhy nelze označit za souladný postup podle odstavce 16 a odstavce 17 Přílohy VII Směrnice 2012/34/EU, Časový rozvrh procesu přidělování, který je přímo závazný na základě Rozhodnutí Komise 2017/2075. Provozovatelka dráhy neposkytla během prvního kola konzultací žadatelům o kapacitu srovnání podmínek alespoň ve dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity a nestanovila kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy a nezveřejnila tato kritéria ve zprávě o síti.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán má za to, že k této námitce se Úřad podrobně vyjádřil již v usnesení o zastavení řízení pod bodem ad 4).

Směrnice 2012/34/EU ve svých čl. 16 a 17 Přílohy VII upravuje postupy při omezeních kapacity dráhy a předpokládá konzultace mezi provozovatelem infrastruktury a zainteresovanými žadateli o kapacitu. K těmto konzultacím opakovaně došlo, i když každá ze zúčastněných stran vnímá učiněné závěry odlišně (ani jedna z nich však své tvrzení nijak nepodložila).

Rozkladový orgán souhlasí s námitkou provozovatele dráhy, že rozhodnutí a ani jiný předpis EU či národního práva nemohou omezovat vlastníka způsobem, jak naznačuje žadatel, protože by takový postup nepochybně zasáhl do samotných základů právního pojetí vlastnictví a byl by v rozporu se základními právy. Na uvedeném nic nemění ani veřejný zájem na provozování drážní dopravy, který lze jen obtížně nadřadit nad rovněž tak veřejný zájem na udržování a rozvoji veřejného majetku a rovněž tak veřejný zájem na tom, aby byla drážní doprava provozována maximálně bezpečně.

Navíc je provozovatel vázán dalšími zákonnými povinnostmi, např. dle § 20 zákona o dráhách je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a dále je povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.

7. Úřad neprovedl šetření zákonnosti postupu provozovatelky dráhy v souvislosti s akcí Polom-Suchdol nad Odrou při plánování výluky a při předpokládaném dočasném omezení kapacity dráhy a v řízení nebyla prokázána zákonnost postupu provozovatelky dráhy při plánování akce s dopadem na dopravce. Úřad vedl průběh řízení ve snaze dodatečně doložit zjevnou právní nepřipustnost podané žádosti. Pro naplnění zákonného důvodu pro zastavení řízení podle ustanovení § 66

správního řádu, odst. 1 písm. b) je však potřeba, podle ustálené judikatury (viz kupř. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 5. 2008, čj. 2 As 74/2007-55), aby již samotná žádost vykazovala znaky zjevné právní nepřipustnosti a ne, aby se k její nepřipustnosti hledaly důkazy v průběhu řízení.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu 2 As 74/2007 – 55 ze dne 07. 5. 2008, uvádí: „K tomu Nejvyšší správní soud uvádí, že „zjevná právní nepřipustnost“ představuje neurčitý právní pojem, který je však nutno vykládat restriktivním způsobem. Podle ustanovení § 45 odst. 3 správního řádu totiž takovou žádost správní orgán neprojednává a řízení zastaví. Z důvodu ochrany práv účastníků řízení je proto možno k tomuto způsobu rozhodnutí přikročit jen tehdy, jestliže je skutečně již na první pohled zřejmé, že žádosti nelze vyhovět. To znamená, že tato nepřipustnost musí být patrna již ze samotné žádosti, nikoliv teprve z výsledků dalšího dokazování či zjišťování.

Komentář ke správnímu řádu (J. Vedral: Správní řád – komentář, Polygon, 2006, str. 315 a násl.) jako příklady zjevné právní nepřipustnosti uvádí např. situaci, kdy o přiznání oprávnění vázaného na dosažení určitého věku žádá osoba, která této hranice nedosáhla, příp. žádost o přiznání určitého oprávnění, které může získat toliko právnická osoba, podá osoba fyzická. „Smyslem tohoto ustanovení je to, aby se takovou žádostí, u které je zcela zjevné, že jí nemůže být vyhověno, neboť to právní úprava neumožňuje, správní orgán nemusel po věcné stránce zabývat, neboť by to bylo zjevně bezpředmětné a výsledek řízení by byl naprosto stejný... Žádost může být kvalifikována jako zjevně nepřipustná, pokud při jejím posuzování nebude správní orgán muset uplatňovat správní uvážení, resp. vykládat neurčité právní pojmy. V takovém případě by podle ustanovení § 45 odst. 3 postupovat nešlo a správní orgán by musel žádost posuzovat meritorně a teprve na základě proběhlého správního řízení ji případně zamítnout rozhodnutím podle § 67 odst. 1.“

Stanovisko rozkladového orgánu

Podle rozkladového orgánu lze jen zopakovat předchozí argumentaci a doplnit, že Úřad neoznámil řízení o žádosti, neuplatňoval správní uvážení, ani nevykládal neurčité právní pojmy, neboť žádost obsahovala požadavek, u kterého bylo zřejmé, že mu nemůže být vyhověno, jelikož žádný právní předpis neumožňuje Úřadu, aby provozovatele dráhy nařídil odložení určité investiční akce až do okamžiku vybudování adekvátních objízdných tras. Výkon státní správy je i na úseku regulace železniční dopravy službou veřejnosti. S ohledem na to, že podání bylo v mnoha ohledech nejasné, snažil se Úřad žadateli pomoci nedostatky odstranit. Teprve poté mohl Úřad uzavřít, že žádosti nelze vyhovět. Žadatel a obecně dopravci se totiž mohou na Úřad obracet s celou řadou podání, stížností i žádostí. První pohled, na který má být dle judikatury zřejmé, že žádost je nepřipustná, předpokládá i posouzení s unijním právem, tj. zejména směrnicí 2012/34/EU. První pohled se proto v důsledku tohoto posouzení a současně nejasnosti podání může mírně posunout.

Závěr rozkladu

Svaz osobních železničních dopravců, z.s. navrhuje napadené usnesení Úřadu zrušit a věc vrátit k novému projednání a rozhodnutí ve věci samé.

Podle Správy železnic rozhodl Úřad zákonně a plně v souladu se zjištěným skutkovým stavem, při správném aplikování právní úpravy.

Stanovisko rozkladového orgánu

O žadatelem předloženém návrhu být rozhodnuto nemohlo. Námitky považuje rozkladový orgán za nedůvodné.

IV. Závěr

- 1) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 15. 8. 2023 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to rozklad zamítnout a napadené usnesení potvrdit.
- 2) Po zvážení všech aspektů dané věci, dospěl místopředseda Úřadu k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení či změnu napadeného rozhodnutí z důvodů uváděných v rozkladu. Úřad postupoval v souladu se zákony, předpisy EU a správním řádem.
- 3) Vzhledem k výše uvedenému místopředseda Úřadu rozhodl tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Miloslav Kothera
místopředseda Úřadu

Rozdělovník

- Svaz osobních železničních dopravců, z.s. IČO: 14224500, Křížkova 148/34, Karlín, 18600 Praha 8
- Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1

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