



UOHSX00JCLXR

## PŘESED A ÚŘADU PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-R0006/2024/DI

Číslo jednací: ÚOHS-07147/2024/164

Brno 16. 2. 2024

V řízení o rozkladech, které proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře sp. zn. OPD171/23, č.j. UPDI-4029/23/AP ze dne 28. 11. 2023 podali účastníci řízení

- **Správa železnic, státní organizace**, IČO 70994234, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1,
- **Svaz osobních železničních dopravců, z.s.**, IČO 14224500 Křižíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8,
- **Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD CZ, z.s.**, IČO 05229103, Podleská 926/5, Uhřetěves, 104 00 Praha 10, zastoupen Mgr. Tomášem Tyllem, advokátem VKS Legal advokátní kancelář, s.r.o., se sídlem Revoluční 724/7, Staré Město, 110 00 Praha 1

jsem podle § 23c zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s ustanovením § 152 odst. 6 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů a ustanovením § 90 odst. 1 písm. b) téhož zákona, na návrh rozkladové komise

**rozhodl takto:**

**I.**

Rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře sp. zn. OPD171/23, č.j. UPDI-4029/23/AP ze dne 28. 11. 2023 ve **výroku A** podle ustanovení § 152 odst. 6 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní

řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s ustanovením § 90 odst. 1 písm. b) téhož zákona **ruším a věc vracím** Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže k novému projednání.

## II.

Rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře sp. zn. OPD171/23, č.j. UPDI-4029/23/AP ze dne 28. 11. 2023 **ve výroku C** podle ustanovení § 152 odst. 6 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s ustanovením § 90 odst. 1 písm. b) téhož zákona **ruším a věc vracím** Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže k novému projednání.

## ODŮVODNĚNÍ

### I. Napadené rozhodnutí

1. Rozhodnutí sp. zn. OPD171/23, č.j. UPDI-4029/23/AP ze dne 28. 11. 2023 (dále též „**napadené rozhodnutí**“) vydal Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, se sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1. Tento úřad byl ale s účinností od 1. 1. 2024 zrušen dle čl. X odst. 1 zákona č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Dle čl. X odst. 2 téhož zákona přešla působnost Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. V ust. čl. X odst. 10 části věty za středníkem téhož zákona je stanovena právní fikce, že dosavadní úkony Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře se považují za úkony Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Z důvodu přehlednosti tak bude dále jako prvostupňový orgán, který vydal napadené rozhodnutí, v tomto rozhodnutí označen Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále též „**Úřad**“)
2. Úřad výrokem A. napadeného rozhodnutí podle ust. § 23c odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů („dále též „**zákon o drahách**““) schválil část žádosti o schválení plánu omezení provozování dráhy na rok 2024 ze dne 17. 7. 2023 v jejím upraveném znění ze dne 25. 7. 2023 (dále též „**návrh ročního plánu výluk 2024**“ nebo „**návrh RPV 2024**“), kterou podala Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále též „**Správa železnic**“) v rozsahu výluk č. V-010007/22, V-010029/22, V-003746/23, V-03802/23, V-010051/22, V-010068/22, V-010071/22, V-010069/22, V-010070/22, V- 10052/22 s místem vyloučení: Lipník nad Bečvou - Drahotuše.
3. Výrokem B. napadeného rozhodnutí Úřad schválil část návrhu RPV v rozsahu výluk č. V-06589/23, V-006590/23, V-006599/23, V-020197/21, V-006608/23, V-009118/23, V-008448/22, V-006614/23, V-008458/22, V-008470/22, V-008482/22, V-006602/23, V-006593/23, V-009095/23, V-006594/23, V-006605/23, V-009098/23, V-020201/21, V-008445/22, V-006607/23, V-006596/23, V-006587/23, V-020209/21, V-008477/22 a V-008474/22 s místem vyloučení: Pardubice hlavní nádraží a přilehlé traťové úseky.
4. Výrokem C. napadeného rozhodnutí pak Úřad neschválil část návrhu RPV v rozsahu výluk č. V-008127/21 a V-020815/21 s místem vyloučení: Vlkov u Tišnova – Křižanov.

## II. Rozklady

5. Dne 12. 12. 2023 a 13. 12. 2023 podali v zákonné lhůtě rozklady proti napadenému rozhodnutí účastníci řízení Správa železnic, Svaz osobních železničních dopravců, z.s., IČO 14224500 Křížíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8 (dále též „**SVOD Bohemia**“) a Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD CZ, z.s., IČO 05229103, Podleská 926/5, Uhřetěves, 104 00 Praha 10 (dále též „**ŽESNAD**“), přičemž účastník řízení Správa železnic podal svůj rozklad pouze do výroku C. napadeného rozhodnutí a účastníci řízení SVOD Bohemia a ŽESNAD pouze do výroku A napadeného rozhodnutí. V rámci svých rozkladů uplatnili účastníci řízení níže uvedené námítky.

### Účastník řízení ŽESNAD

6. Účastník řízení ŽESNAD ve svém rozkladu namítá, že Úřad nesprávně posoudil povinnost provozovatele dráhy projednat návrh plánu dle ust. § 23b odst. 4 zákona o drahách, kdy tak měl Úřad učinit pouze izolovaně v kontextu zákona o drahách, ale dle účastníka řízení ŽESNAD měl Úřad do svého posouzení zahrnout i další zákony, včetně zákona o ochraně hospodářské soutěže. Stěžejní výklad pojmu „projedná“ obsaženého v § 23b odst. 4 zákona o drahách musí podle účastníka řízení ŽESNAD zahrnovat aspekt spočívající ve zhodnocení toho, aby nepříznivé dopady na dopravce nepřesahovaly přiměřenou míru. Návrh provozovatele dráhy pak má být rovněž odůvodněn, aby bylo z jeho strany doloženo, že nezneužil svého dominantního postavení a nepříznivé dopady jeho návrhu nepřesahovaly přiměřenou míru. Účastník řízení Správa železnic jako provozovatel dráhy však svůj návrh podle účastníka řízení ŽESNAD nijak nezdůvodnil.
7. Úřad měl dále pochybit ve svém právním názoru o smyslu režimu ad-hoc, když opomněl, že vždy musí být rezervována „zbytková kapacita dráhy“ ve smyslu čl. 14 odst. 5 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu.
8. Účastník řízení ŽESNAD tak navrhuje, aby byl výrok A napadeného rozhodnutí změněn tak, že se předmětné výluky s místem vyloučení Lipník nad Bečvou - Drahotuše neschvalují.

### Účastník řízení SVOD Bohemia

9. Účastník řízení SVOD Bohemia ve svém rozkladu rovněž konstatuje, že Úřad nedostatečně posoudil zákonné podmínky pro realizaci omezení provozování dráhy a nezhodnotil shromážděné podklady. Úřad měl dále nesprávně vyhodnotit povinnost provozovatele dráhy projednat návrh plánu ve smyslu § 23b odst. 4 zákona o drahách.
10. Rovněž se dle účastníka řízení SVOD Bohemia nelze ztotožnit s tvrzením Úřadu, že nebyl shledán rozpor s Rozhodnutím 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 (dále též „**Rozhodnutí Komise 2017/2075**“) s odůvodněním, že v rámci projednávání dočasných omezení kapacity v roce 2024 byl již ve zveřejněném návrhu rozsah prací na této stavbě dostatečně konkrétně definován. Včasné zveřejnění návrhu omezení kapacity dopravní cesty je podle účastníka řízení SVOD

Bohemia jen jednou z podmínek, které musí provozovatel infrastruktury podle Rozhodnutí Komise 2017/2075 naplnit. Rozpor s Rozhodnutím Komise 2017/2075 spatřuje účastník řízení SVOD Bohemia zejména v tom, že nebyly stanoveny alternativní scénáře pro omezení kapacity a srovnání podmínek alespoň ve dvou alternativních scénářích pro omezení v případě, kdy omezení kapacity trvá přinejmenším 30 po sobě jdoucích dní a postihuje více než 50% odhadovaného objemu dopravy na dotčené trati. Úřad se v napadeném rozhodnutí podle účastníka řízení SVOD Bohemia rovněž nevypořádal s požadavkem žadatele na odložení konání výluk do doby vybudování alternativních objízdných tras v plném rozsahu.

### Účastník řízení Správa železnic

11. Účastník řízení Správa železnic se domnívá, že Úřad nedostatečně a nejednoznačně objasnil důvody svého rozhodnutí ve výroku C, což nepřispělo k informování provozovatele dráhy o tom, jaké ustanovení a kterého právního předpisu porušil. Tím má být výrok C napadeného rozhodnutí nepřezkoumatelným a nezákonným.
12. Účastník řízení Správa železnic dále napadá lhůty předmětného správního řízení, kdy se domnívá, že doba řízení (více než 4 měsíce) není zákonně možná, neboť § 71 správního řádu předpokládá rozhodnutí ve věci bezodkladně, v obtížných případech do 30 dnů.
13. Ve svém rozkladu účastník řízení Správa železnic rovněž nesouhlasí s vymezením účastníků řízení, a to se zahrnutím SVOD Bohemia a ŽESNAD mezi účastníky řízení, neboť dle jeho názoru nespádají pod vymezení účastníků řízení dle § 27 správního řádu.
14. Účastník řízení Správa železnic ve svém rozkladu dále odmítá Úřadem aplikovanou souvislost mezi úpravou uvedenou v příloze Rozhodnutí Komise 2017/2075 a úpravou zákona o dráhách a považuje ji za překročení pravomocí Úřadem. V závěru podotýká, že Úřad v rozhodnutí neřešil zásah do veřejného zájmu na stavbě dráhy, nehodnotil a neuvedl, které veřejné zájmy upřednostnil a nepředložil test proporcionality.
15. Účastník řízení Správa železnic tak navrhuje, aby byl výrok C napadeného rozhodnutí změněn, případně zrušen.

### III. Řízení o rozkladu

16. Správní orgán prvního stupně neshledal důvody pro postup podle ustanovení § 87 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též „**správní řád**“), a proto v souladu s ustanovením § 88 odst. 1 správního řádu předal spis spolu se svým stanoviskem orgánu rozhodujícímu o rozkladu.
17. Podle ustanovení § 89 odst. 2 správního řádu jsem přezkoumal v celém rozsahu soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy, jakož i správnost napadeného rozhodnutí, tu však toliko v rozsahu námitek uplatněných v rozkladu, popřípadě vyžadoval-li to veřejný zájem, přičemž jsem dospěl k závěrům uvedeným v dalších částech odůvodnění tohoto rozhodnutí.

18. Proti výroku B. napadeného rozhodnutí nepodal žádný z účastníků řízení opravný prostředek, tento výrok napadeného rozhodnutí tak po marném uplynutí lhůty pro podání opravného prostředku nabyl právní moci.

#### IV. Přezkum napadeného rozhodnutí

##### Použité právní předpisy

19. Ve vztahu k probíhajícímu správnímu řízení je třeba postavit najisto, které právní normy, resp. jejich znění, se použijí v rovině procesněprávní a v rovině hmotněprávní. Napadené rozhodnutí se použitím právních norem platných pro posouzení žádosti nijak nezabývá, přičemž z důvodu požadavku na přezkoumatelnost rozhodnutí je třeba, aby tak prvostupňový orgán do budoucna činil. Specifikace znění právních norem užitých v rámci správního řízení je zcela zásadní pro účastníky řízení i přezkumný orgán, neboť jen tak je možné posoudit a přezkoumat, zda prvostupňový orgán postupoval v souladu se zákonem, tedy v souladu se zákonem v rozhodném znění. Jen tak je možné přezkoumat, zda Úřad přihlédl při svém rozhodování ke všem vnitrostátním zákonným ustanovením i unijním předpisům, které měl aplikovat.
20. Na tomto místě se tak budu zároveň stručně věnovat ex lege přezkumu zákonnosti správné aplikace právních norem prvostupňovým orgánem, ačkoli žádný z účastníků řízení nevznáší proti aplikaci právních norem žádnou námitku.
21. Procesněprávní úprava předmětného správního řízení je obsažena ve správním řádu a částečně i v zákoně č. 266/1994 Sb., o drahách. Pokud jde o hmotněprávní kvalifikaci, právní úprava je zde obsažena v zákoně č. 266/1994 Sb., o drahách.
22. Správní řízení bylo zahájeno dne 25. 7. 2023, napadené rozhodnutí bylo následně vydáno dne 28. 11. 2023. Aplikace procesních předpisů se odvíjí od okamžiku zahájení správního řízení, přičemž u novelizací procesních předpisů se postupuje podle jejich přechodných ustanovení. Pokud přechodná ustanovení neobsahují zvláštní úpravu, novelizace jsou aplikovány.
23. K datu zahájení správního řízení bylo v účinnosti aktuální znění správního řádu, tj. znění zákona č. 403/2020 Sb. Správní řád nebyl od vydání napadeného rozhodnutí novelizován, i v rámci řízení o rozkladu je proto procesně postupováno podle shodného předpisu.
24. Zákon o drahách byl od zahájení správního řízení čtyřikrát novelizován, a to zákony č. 303/2023 Sb., č. 277/2019 Sb., č. 284/2021 Sb. a č. 464/2023 Sb. V tomto ohledu je nejdůležitější přechodné ustanovení obsažené v čl. XXIII odst. 1 zákona č. 284/2021 Sb., které stanoví, že *„řízení a jiné postupy zahájené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí a práva a povinnosti s nimi související se posoudí podle právních předpisů účinných ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.“*, když tato novela nabyla účinnosti k datu 1. 1. 2024. Pro nedokončená správní řízení určuje citované přechodné ustanovení rozhodné znění jak procesních, tak hmotněprávních předpisů. Z toho důvodu je tak nutné v rámci druhostupňového řízení postupovat v případě aplikace zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, jako procesního i hmotněprávního předpisu tak, že se tento zákon použije ve znění jeho posledních novel č. 284/2021 Sb. a č. 464/2023 Sb. (dále též **„zákon o drahách“**).

### Obecně k námitkám účastníků řízení

25. Vzhledem ke skutečnosti, že dílčí námitky v rámci jednotlivých okruhů námitek rozkladů účastníků řízení SVOD Bohemia a ŽESNAD se značně překrývají či přímo opakují, námitky budou vypořádány na základě principu, že povinnost řádného odůvodnění rozhodnutí nelze mechanicky ztotožňovat s povinností poskytnout podrobnou odpověď na každý jednotlivý argument. Odpověď na základní námitky v sobě může v některých případech konzumovat i odpověď na některé námitky dílčí a související.<sup>1</sup>

### Účastenství ve správním řízení sdružení ŽESNAD a SVOD Bohemia

26. Účastník řízení Správa železnic ve svém rozkladu namítá, že sdružení ŽESNAD a SVOD Bohemia nespĺňují podmínky § 27 správního řádu a nelze na ně pohlížet jako na účastníky řízení (čímž by v konečném důsledku druhostupňový orgán musel jimi podané rozklady označit za nepřijatelné). Správa železnic nepředpokládá, že by sama sdružení byla žadatelem o kapacitu, když pak by reálně mohla být v zájmovém konfliktu se svými členy, jejichž společné zájmy prosazuje. Správa železnic si rovněž není jista, zda v rámci stanov citované zmocnění je procesním zmocněním ve smyslu ustanovení § 33 a jiných správního řádu, a tedy zda sdružení jedná jako zmocněnci železničních dopravců, či zda v rámci správního řízení hájí zájmy vlastní. Správa železnic má za to, že správní orgán měl v napadeném rozhodnutí naznačit charakter a důvody účastenství citovaných sdružení.
27. K této námitce a v ní obsažené právní otázce je třeba se vyslovit před samotným posouzením rozkladů sdružení ŽESNAD a SVOD Bohemia.
28. Podle ustanovení § 27 odst. 1 odst. a) správního řádu jsou účastníky řízení v řízení o žádosti žadatel a další dotčené osoby, na které se pro společenské právo nebo povinnosti s žadatelem musí vztahovat rozhodnutí správního orgánu. Podle odstavce 2 téhož paragrafu jsou účastníky řízení též další dotčené osoby, pokud mohou být rozhodnutím přímo dotčeny ve svých právech nebo povinnostech. Podle odborné literatury *„účastníkovi podle odstavce 2 komentovaného ustanovení, rozhodnutím, které se vydává v řízení, jehož účastníkem je, nevznikají žádná nová práva ani povinnosti, toto rozhodnutí však má přímý vliv, ať už pozitivní, nebo negativní, na výkon jeho práv nebo povinností. [...] Z dikce odstavce 2 komentovaného ustanovení také vyplývá, že pro to, aby se dotčená osoba stala vedlejším účastníkem správního řízení, není rozhodné, zda rozhodnutím příslušného správního orgánu, nikoliv probíhajícím řízením ve věci, skutečně na svých právech nebo povinnostech přímo dotčena bude, či nikoliv. K tomu, aby se dotčená osoba stala vedlejším účastníkem správního řízení, totiž postačuje hypotetická možnost, že bude rozhodnutím, nikoliv správním řízením, ve svých právech nebo povinnostech přímo dotčena.“*<sup>2</sup>
29. Prvostupňový orgán vymezil účastníky řízení v části II. napadeného rozhodnutí, kde podle svých slov určil účastníky řízení *„podle § 27 odst. 1 správního řádu žadatelku, kraje, na jejichž území se dráha nebo její část dotčená omezením nachází, regionální organizátory dopravy, Ministerstvo dopravy s ohledem na dopady na dopravu provozovanou na základě smlouvy*

<sup>1</sup> Viz například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 4. 2020, č. j. 8 Afs 223/2018 – 34.

<sup>2</sup> K tomu FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., VETEŠNÍK, P., ŠKUREK, M., HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V., SOVOVÁ, O., SCHEU, L. Správní řád: Praktický komentář. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.

*o veřejných službách v přepravě cestujících, zástupce nákladní a osobní železniční dopravy, všechny dopravce, kteří mají s provozovatelem drah uzavřenu smlouvu o provozování drážní dopravy.“* Toto vymezení však nenachází oporu ve výše uvedeném ustanovení § 27 správního řádu. Dle odstavce 1 citovaného paragrafu je totiž účastníkem řízení v řízení o žádosti pouze žadatel, tedy Správa železnic. Další dotčené osoby, na které se pro společenství práv nebo povinností s žadatelem musí vztahovat rozhodnutí správního orgánu, pak identifikuje odborná literatura jako například spoluvlastníky „*v podílové spoluvlastnictví věci podle § 1115 obč. zák., kdy jeden ze spoluvlastníků má ve správním řízení postavení žadatele, a proto jsou ostatní spoluvlastníci dotčenými osobami, na které se pro společenství práv nebo povinností s žadatelem musí rozhodnutí správního orgánu vztahovat. [...] Společenství práv a povinností se dále uplatňuje např. v řízení, jehož předmětem je spor z veřejnoprávní smlouvy uzavřené mezi více než dvěma smluvními stranami, kdy návrh na zahájení sporného řízení podá jen jedna ze smluvních stran.*“<sup>3</sup> Ovšem subjekty vyjmenované Úřadem (kraje, regionální organizátoři dopravy, Ministerstvo dopravy, dopravci a sdružení dopravců) v žádném společenství práv, jehož by se týkalo napadené rozhodnutí, s žadatelem nejsou. Účastníkem řízení podle ustanovení § 27 odst. 1 správního řádu je tak pouze Správa železnic.

30. Ustanovení § 27 odst. 2 správního řádu pak označuje za vedlejší účastníky řízení další přímo dotčené osoby rozhodnutím správního orgánu, přičemž podle výše citované komentářové literatury k účasti na správním řízení postačuje hypotetická možnost přímého dotčení rozhodnutím správního orgánu. Je pak zřejmé, že za vedlejší účastníky nyní přezkoumávaného správního řízení lze jednoznačně označit kraje, na jejichž území se dráha nebo její část dotčená omezením nachází, regionální organizátory dopravy a Ministerstvo dopravy, a to z důvodu, který zcela správně určil prvostupňový orgán, tedy pro dopady na dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Stejně tak lze jako účastníky řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu označit všechny dopravce, kteří mají s žadatelem uzavřenu smlouvu o provozování drážní dopravy, neboť jsou rozhodnutím o povolení ročního plánu výluk přímo dotčeni na svém právu realizovat na smluvených úsecích drážní dopravu.
31. V případě sdružení železničních dopravců SVOD Bohemia a ŽESNAD však není na první pohled zřejmé, jakým způsobem jsou přímo dotčeni rozhodnutím správního orgánu v této věci. Úřad je za účastníky řízení dlouhodobě označuje, ale na žádném místě neuvádí, z jakého titulu.
32. Druhohrupný orgán nijak nezpochybňuje, že sdružení SVOD Bohemia a ŽESNAD dlouhodobě zastupují své členy a hájí jejich práva, a to i při jednáních se Správou železnic ohledně ročních plánů výluk. Rovněž si je vědom stanov sdružení SVOD Bohemia, v nichž si dalo za cíl „*hájit a prosazovat společné zájmy dopravců provozujících osobní železniční dopravu*“, i stanov sdružení ŽESNAD, jehož hlavním účelem je „*hájit a prosazovat zájmy dopravců provozujících nákladní železniční dopravu*“. Avšak tyto skutečnosti pro stanovení účastenství v přezkoumávaném správním řízení nejsou příliš relevantní, neboť v rámci správního řízení je nutné posuzovat účastenství jednotlivých subjektů na základě zákonných předpokladů a nikoli na základě zvyku či obecné znalosti oboru. Proti automatickému určení účastenství sdružení SVOD Bohemia a ŽESNAD na základě ustanovení z jejich stanov rovněž hovoří i ne zcela hypotetická možnost, že zájmy jednotlivých členů sdružení půjdou v některých řízeních před Úřadem proti sobě, a v tom případě by bylo otázkou, či zájmy dané sdružení vlastně hájí. Nelze

---

<sup>3</sup> Tamtéž.

proto implicitně dovozovat, že jmenovaná sdružení automaticky zastupují zájmy všech svých členů. Je tak na prvostupňovém orgánu, aby posoudil, zda sdružení SVOD Bohemia a ŽESNAD mohou naplnit zákonné předpoklady § 27 správního řádu.

33. Ačkoli z napadeného rozhodnutí jasně neplyne, zda sdružení SVOD Bohemia a ŽESNAD mohou naplnit zákonné požadavky § 27 správního řádu či ne, je v nyní projednávané věci namíste jimi podané rozklady posoudit jako přípustné, a to z důvodu nutnosti aplikace zásady legitimního očekávání (viz § 2 odst. 3 správního řádu). Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře se sdruženími SVOD Bohemia a ŽESNAD jako s účastníky řízení v rámci svých správních řízení dlouhodobě nakládal, ostatně nejinak je tomu i v nyní projednávané věci. Oběma sdruženími je tak třeba přisoudit jejich legitimní očekávání, že mohou vykonávat ve správním řízení práva jako účastníci řízení včetně podání rozkladu proti napadenému rozhodnutí. Stejně tak je třeba vzít v potaz, že i členové těchto sdružení jako účastníci řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu mohli mít legitimní očekávání, že pokud rozklady proti napadenému rozhodnutí podala sdružení, jichž jsou členy, byl řádně podán opravný prostředek a není potřeba, aby rozklad podal každý člen sdružení samostatně. Je však třeba, aby v pokračujícím správním řízení prvostupňový orgán postavil najisto, z jakých důvodů se domnívá, že sdružení SVOD Bohemia a ŽESNAD naplní zákonné požadavky § 27 správního řádu, a tento svůj závěr dostatečně odůvodnil.
34. Pokud prvostupňový orgán shledá, že tato sdružení zákonné požadavky § 27 správního řádu naplnit nemohou a zároveň neexistuje ani jiný obecně závazný právní předpis, který by se účastenstvím sdružení dopravců ve správních řízeních vedených Úřadem ve věcech schvalování výluk na železnici zabýval, pak na sdružení SVOD Bohemia a ŽESNAD nebude moci být ve správním řízení dále pohlíženo jako na účastníky řízení. V každém případě je namíste, aby prvostupňový orgán vydal v navazujícím správním řízení usnesení podle § 28 správního řádu, kde o účasti v řízení sdružení SVOD Bohemia a ŽESNAD rozhodne.
35. Na okraj je třeba poznamenat, že by sdružení SVOD Bohemia a ŽESNAD mohla naplnit zákonné požadavky ustanovení § 33 správního řádu, a tedy ve správním řízení vystupovat jako zmocněnci svých členů na základě plné moci, které musí správnímu orgánu v řízení předložit, resp. prokázat své zmocnění zastupovat. Ani text uvedený ve stanovách sdružení o prosazování zájmů svých členů automaticky neimplikuje postavení sdružení SVOD Bohemia a ŽESNAD jako zmocněnce, jak je uvedeno výše.
36. Z výše uvedených důvodů, aby druhostupňový orgán šetřil práva účastníků řízení, projedná rozklady podané sdruženími ŽESNAD a SVOD Bohemia jako řádně podané. Jmenované subjekty tak druhostupňový orgán v souladu s § 28 odst. 1 věta první správního řádu považuje za účastníky daného správního řízení, než případně v tomto řízení vyjde najevo opak. V rámci nového projednání však bude úkolem prvostupňového orgánu zabývat se otázkou, zda tato sdružení skutečně mohou být podle § 27 správního řádu účastníky správního řízení o žádosti o schválení návrhu RPV či nikoli.

### **Nepřezkoumatelnost rozhodnutí**

37. Ještě před vyjádřením se k námitkám účastníků řízení je třeba v rámci přezkumu napadeného rozhodnutí z moci úřední konstatovat, že napadené rozhodnutí je jako celek nepřezkoumatelné,



neboť jeho odůvodnění neodpovídá zákonným požadavkům, které na něj klade správní řád a ustálená judikatura správních soudů.

38. Řádné odůvodnění konkrétního výroku rozhodnutí má význam z hlediska účastníků řízení i přezkoumání rozhodnutí, kdy musí mít nadřízený správní orgán možnost se z přezkoumávaného rozhodnutí dozvědět, na základě jakých skutečností bylo rozhodnuto tak, jak stanoví výrok rozhodnutí. Jak uvedl Nejvyšší správní soud, „*funkcí odůvodnění správního rozhodnutí je zejména doložit správnost a nepochybně i zákonnost postupu správního orgánu, jakož i vydaného rozhodnutí, jehož jedna z nejdůležitějších vlastností je přesvědčivost. Náležité odůvodnění správního rozhodnutí má však vedle výše naznačené funkce i další rozměr, neboť podporuje smysluplný výkon práva na podání opravného prostředku; při neznalosti důvodů či úvah, jimiž se správní orgán při posuzování dané věci řídil, lze totiž právo na podání odvolání, příp. rozkladu – ač není právně popřeno – reálně uplatnit jen stěží.*“<sup>4</sup>
39. V první řadě je třeba, aby správní orgán shrnul skutkový stav, ze kterého vycházel. Tedy určil skutkové okolnosti a důkazy, které vzal při svém rozhodování v úvahu, které považuje za důležité a důvodné a které nikoli. Nejvyšší správní soud v tomto ohledu judikoval, že „*rozhodnutí správního orgánu, v jehož odůvodnění nejsou uvedeny důkazy, na jejichž podkladě správní orgán dovodil své závěry, je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.*“<sup>5</sup> Dále musejí být ve správním rozhodnutí zmíněny úvahy, kterými se správní orgán řídil při hodnocení uvedených podkladů, a popsáno, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků řízení a jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí. Nestačí pouhý soupis podkladů, ale nezbytné je rovněž uvedení toho, jakým způsobem byly zhodnoceny, jaký jim byl přikládán význam a proč.<sup>6</sup>
40. V napadeném rozhodnutí zcela absentuje shrnutí skutkového stavu, ze kterého Úřad ve svém rozhodování vycházel. Na mnoha stranách jsou sice popsány námitky účastníků řízení, což má zřejmě představovat podklady, ze kterých Úřad vycházel, avšak již nikde v napadeném rozhodnutí není uvedeno, se kterými podklady se Úřad ztotožnil a se kterými ne, neboť na žádném místě napadeného rozhodnutí tato (povětšinou protichůdná) vyjádření účastníků řízení Úřad nehodnotí, a lze tak jen velmi těžko seznat, ze kterých podkladů vychází a ze kterých ne a z jakého důvodu. Pro přezkumný orgán je tak prakticky nemožné posoudit právní závěry napadeného rozhodnutí, když neví, z jakých skutkových okolností Úřad vycházel. Jak je uvedeno výše, ve správním rozhodnutí nestačí vypsát návrhy a námitky účastníků řízení bez toho, aby k nim prvostupňový orgán zaujal určité stanovisko, které ve svém rozhodnutí přednese a řádně zdůvodní. Druhostupňový orgán v tomto nemůže nahradit roli prvostupňového orgánu, neboť by účastníkům řízení byla odňata možnost bránit se proti novým úvahám vyjádřeným v rozhodnutí o rozkladu, a byla by tak porušena zásada jak dvojinstančnosti řízení, tak zákazu překvapivosti rozhodnutí.<sup>7</sup>
41. Výše uvedený nedostatek napadeného rozhodnutí je natolik závažný, že zakládá nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, jelikož z napadeného rozhodnutí nelze jasně

<sup>4</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 7. 2009, č. j. 9 As 71/2008-109.

<sup>5</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 1. 2004, č. j. 4 Azs 55/2003-51.

<sup>6</sup> Srov. Jemelka, L., Pondělíčková, K., Bohadlo, D.: Správní řád. Komentář. 7. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s.517.

<sup>7</sup> Viz rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30. 10. 2012, č. j. 9 Ca 144/2009-102 či rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 10. 5. 2023, č. j. 31Af 21/2021-203.

seznat, jakými úvahami se Úřad při rozhodování o žádosti řídil a jaké důvody jej pro jednotlivé právní závěry vedly. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 2. 2019, č. j. 8 Afs 267/2017-38 k problematice nepřezkoumatelnosti správních rozhodnutí uvádí, že: „*Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je vyhrazeno těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů či pro nesrozumitelnost skutečně nelze rozhodnutí meritorně přezkoumat.*“ Nyní posuzovaná věc je postižena právě natolik závažnou vadou, která druhostupňovému orgánu brání napadené rozhodnutí přezkoumat.

### Rozkladové námitky do výroku A napadeného rozhodnutí

42. Účastníci řízení ŽESNAD i SVOD Bohemia ve svých rozkladech hlavně namítají, že Úřad nesprávně posoudil povinnost provozovatele dráhy projednat návrh plánu dle ust. § 23b odst. 4 zákona o drahách. Stěžejní výklad pojmu „projedná“ obsaženého v § 23b odst. 4 zákona o drahách musí podle účastníka řízení ŽESNAD zahrnovat aspekt, aby nepříznivé dopady na dopravce nepřesahovaly přiměřenou míru. Návrh provozovatele dráhy pak má být rovněž odůvodněn, aby bylo z jeho strany doloženo, že nezneužil svého dominantního postavení a nepříznivé dopady jeho návrhu nepřesahovaly přiměřenou míru. Účastník řízení Správa železnic jako provozovatel dráhy však svůj návrh podle účastníka řízení ŽESNAD nijak nezdůvodnil.
43. Rovněž se dle účastníka řízení SVOD Bohemia nelze ztotožnit s tvrzením Úřadu, že nebyl shledán rozpor s Rozhodnutím Komise 2017/2075 s odůvodněním, že v rámci projednávání dočasných omezení kapacity v roce 2024 byl již ve zveřejněném návrhu rozsah prací na této stavbě dostatečně konkrétně definován. Včasné zveřejnění návrhu omezení kapacity dopravní cesty je podle účastníka řízení SVOD Bohemia jen jednou z podmínek, které musí provozovatel infrastruktury podle Rozhodnutí Komise 2017/2075 naplnit. Rozpor s Rozhodnutím Komise 2017/2075 spatřuje účastník řízení SVOD Bohemia zejména v tom, že nebyly stanoveny alternativní scénáře pro omezení kapacity a srovnání podmínek alespoň ve dvou alternativních scénářích pro omezení v případě, kdy omezení kapacity trvá přinejmenším 30 po sobě jdoucích dní a postihuje více než 50 % odhadovaného objemu dopravy na dotčené trati. Úřad se v napadeném rozhodnutí podle účastníka řízení SVOD Bohemia rovněž nevypořádal s požadavkem žadatele na odložení konání výluk do doby vybudování alternativních objízdných tras v plném rozsahu.
44. Prvostupňový orgán ve svém rozhodnutí konstatoval, že účastník řízení Správa železnic dostatečně projednal návrh ročního plánu výluk 2024. Úřad vnímá pojem „projedná“ v textu zákona o drahách jako podmínku procesu, vedeného jednání, hledání kompromisu, prověřování etapizace prací, ale nikoli vyhovění každému požadavku dopravců. K tomu Úřad přiložil *tabulku projednaných připomínek, změn a doplnění k návrhu RPV 2024*, která ukazuje, že z celkových 84 připomínek účastník řízení Správa železnic vyhověl 43 a 41 nevyhověl. Úřad tak vyhodnotil, že všechny povinnosti dle § 23b zákona o drahách byly ze strany provozovatele dráhy splněny, i když nebyla nalezena shoda se všemi účastníky řízení v plném rozsahu.
45. Ustanovení § 23b odst. 4 první věta zákona o drahách stanoví: „*Návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části **projedná provozovatel dráhy s vlastníkem dráhy, a s dopravci**, kteří na dotčené dráze provozují drážní dopravu.*“ Navazující odstavec 5 stejného paragrafu pak určuje: „*Nepodaří-li se provozovateli dráhy při projednávání návrhu plánu*

*omezení provozování dráhy nebo její části dohodnout se všemi dotčenými dopravci na rozsahu změn a omezení provozované drážní dopravy na dráze, navrhne rozsah změn a omezení i bez dohody provozovatel dráhy. **Postupuje při tom takovým způsobem, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, a tento návrh odůvodní. Za tímto účelem je provozovatel dráhy oprávněn navrhnout spojení vlaků více dopravců, je-li to technicky možné.***

46. Ustanovení § 23c zákona o drahách pak dává Úřadu pravomoc takto projednaný návrh plánu omezení provozování dráhy schválit, jsou-li splněny požadavky podle § 23b zákona o drahách. Úřad má tedy povinnost přezkoumat, zda provozovatel dráhy, který návrh plánu omezení provozování dráhy předložil, splnil všechny požadavky na něj kladené § 23b zákona o drahách, tedy návrh projednat mimo jiné s dopravci, a pokud se mu nepodaří na návrhu nebo jeho části se s dopravci dohodnout, tak zda při vytváření konečného návrhu postupuje tak, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, a zda tento návrh odůvodní.
47. Z dokumentu „Zápis z porady k závěrečnému projednání RPV pro rok 2024“ založeného ve správním spisu společně s návrhem RPV 2024<sup>8</sup> druhostupňový orgán zjistil, že dne 27. 6. 2023 proběhla „Porada k projednání Plánu omezení provozování dráhy na síti Správy železnic, státní organizace, pro rok 2024“ s dopravci a objednavateli drážní dopravy, po jejímž skončení účastník řízení Správa železnic předložil dopravcům a jejich sdružením dopravní studii (resp. náskresné výlukové jízdní řády, které demonstrují maximální počet vlaků, který lze v daném úseku za určité časové období provézt) s nabídkou na její projednání o dva dny později. Zástupce účastníka řízení ŽESNAD konstatoval, že „nepovažuje Plán výluk pro rok 2024 ke dni konání této porady tj. 27. 6. 2023 za projednaný. Za projednaný ho bude považovat až po bližším prostudování reálnosti předložených dopravních studií a po uskutečnění individuálního separátního jednání se všemi již zmiňovanými subjekty.“ Zástupce účastníka řízení Správa železnic na to odpověděl, že „považuje zde předložený Plán výluk pro ROV 2024 dnem konání této závěrečné porady, tedy 27. 6. 2023 za projednaný a požádala zástupce sdružení ŽESNAD.CZ a SVOD Bohemia, aby nepodmiňovali projednání Plánu výluk pro rok 2024 nalezením shody během separátního jednání k dopravním studiím, které bude v nejbližší době realizováno.“
48. Z obsahu správního spisu (ani ze skutkových zjištění Úřadu) dále nevyplývá, že by bylo toto další jednání realizováno. Dne 17. 7. 2023 podal účastník řízení Správa železnic k Úřadu Žádost o schválení návrhu RPV 2024.
49. Z výše uvedeného vyplývá, že účastník řízení ŽESNAD v době projednávání dal výslovně najevo, že návrh RPV 2024 nepovažuje za projednaný, neboť se dopravci a jejich sdružení neměli možnost a čas seznámit s některými podklady předloženými účastníkem řízení Správa železnic, a tuto skutečnost zopakovali ještě několikrát během přezkoumávaného správního řízení, avšak ani účastník řízení Správa železnic, ani Úřad v napadeném rozhodnutí se s tímto tvrzením nijak nevypořádali.
50. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 16. 6. 2006, č. j. 4 As 58/2005-65 judikoval: „Z odůvodnění rozhodnutí musí být seznatelné, proč správní orgán považuje námítky účastníka za liché, mylné, nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, proč

<sup>8</sup> Dokument č. 5 správního spisu sp. zn. OPD171/23.

*považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné, nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů, a v případě rozhodování o relativně neurčité sankci jaké úvahy jej vedly k uložení sankce v konkrétní výši. Rozhodnutí, jehož odůvodnění obsahuje toliko obecný odkaz na to, že napadené rozhodnutí bylo přezkoumáno a jeho důvody shledány správnými, je nepřezkoumatelné, neboť důvody, o něž se výrok opírá, zcela chybějí.“ Úřad může mít v případě námitek dopravců a jejich sdružení za to, že jsou jejich námitky nedůvodné, ale pro přezkoumatelnost svého rozhodnutí musí uvést důvody pro tento svůj postoj, nikoli tyto námitky přejít mlčením.*

51. Pokud jde o tabulku přiloženou prvostupňovým orgánem, která ukazuje, že z celkových 84 připomínek účastník řízení Správa železnic vyhověl 43 a 41 nevyhověl, je třeba říci, že se jedná o argument, který se vztahuje paušálně k projednání celého návrhu RPV 2024, ale nic neříká ke konkrétní výtce účastníka řízení ŽESNAD. V nyní projednávané věci však účastníci řízení ŽESNAD a SVOD Bohemia vznášejí námitky pouze proti konkrétním výlukám na trase Lipník nad Bečvou – Drahotuše, o zbytku výluk již bylo rozhodnuto v předcházejícím rozhodnutí v části věci. Odůvodnění, které předkládá Úřad, se tak vztahuje k předmětu řízení vymezeném ve výroku A napadeného rozhodnutí jen částečně a velmi obecně. To, že účastník řízení Správa železnic v rámci celého projednání návrhu RPV 2024 s dopravci jejich námitkám u jiných výluk vyhověl, neříká nic o tom, jak tomu bylo v tomto konkrétním případě. Předmětem posouzení podle výroku A napadeného rozhodnutí mělo být to, zda ve vztahu ke konkrétním výlukám na trase Lipník nad Bečvou - Drahotuše byly splněny zákonné požadavky. Tím se však prvostupňový orgán v napadeném rozhodnutí nezabýval.
52. Další námitkou účastníka řízení ŽESNAD je, že účastník řízení Správa železnic při tvorbě návrhu RPV 2024 nezohlednil, aby tento návrh nepřesahoval přiměřenou míru omezení u jednotlivých dopravců a návrh řádně neodůvodnil. Ani s touto námitkou uplatňovanou již během řízení se Úřad v napadeném rozhodnutí nijak nevypořádal. K dané námitce nelze přistoupit pouze konstatováním, že projednání neznamená vyhovět všem námitkám dopravců, jak to učinil prvostupňový orgán. Je naopak třeba, aby se jí Úřad věcně zabýval, neboť je to jedna ze zákonných podmínek, které má provozovatel dráhy podle § 23b odst. 5 zákona o drahách při podávání návrhu RPV splnit.
53. Na okraj lze podotknout, že se v případě výluk na trati Lipník nad Bečvou – Drahotuše jedná o jediné výluky, ke kterým účastníci řízení ŽESNAD a SVOD Bohemia měli větších námitek a kde i proti napadenému rozhodnutí podali rozklad. Nelze tedy za tímto jejich postupem a priori vidět snahu o zdržování či dokonce blokování oprav železniční dráhy nebo vynucování si vyhovění jejich požadavkům. Jelikož se zjevně jedná o důležitý železniční koridor, který je součástí mezinárodní sítě TEN-T, je o to víc třeba, aby se provozovatel dráhy, potažmo Úřad, s námitkami dopravců vypořádal a (případně) odůvodnil, proč jim nevyhoví.
54. Lze dát účastníku řízení ŽESNAD za pravdu v tom smyslu, že je třeba, aby Úřad posuzoval pojem „projedná“ i v kontextu zákona o ochraně hospodářské soutěže a dalších právních předpisů. Neboť co jiného je ustanovení § 23b odst. 4 a 5 zákona o drahách, než ochrana dopravců před svévolným jednáním provozovatele dráhy v dominantním postavení (jako je právě účastník

řízení Správa železnic).<sup>9</sup> Ostatně i důvodová zpráva k (nyní již zrušenému) zákonu č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, hned na úvod v části „*Definice problému*“ uvádí: „*Hlavním cílem úpravy je zde ochrana dopravce coby slabší smluvní strany před libovůlí provozovatele infrastruktury (ať už se jedná o dráhu nebo zařízení služeb), na jejíž využití je dopravce odkázán, a na zajištění „spravedlivé soutěže“ mezi dopravci, tj. ochrana před narušením této soutěže právě ze strany provozovatelů infrastruktury. Unijní železniční právo zde užívá zčásti jak nástrojů z oblasti ochrany hospodářské soutěže (zákaz diskriminace při přístupu k infrastruktuře), tak ovšem i souvisejících specifických nástrojů - obecné povinné zpřístupnění infrastruktury, požadavek transparency (zpráva o síti, přidělování kapacity), požadavek efektivity (odměňování výkonu, rozšiřování kapacity dráhy), organizační požadavky na provozovatele infrastruktury (oddělení tzv. hlavních funkcí) nebo cenovou regulaci.“<sup>10</sup>*

55. Ačkoli má Úřad posoudit návrh plánu omezení provozování dráhy podle ustanovení § 23c odst. 2 zákona o drahách pouze co do splnění požadavků § 23b zákona o drahách, je třeba konstatovat, že zákon o drahách nestojí v českém právním řádu zcela osamoceně, ale je ho třeba vykládat v souladu s dalšími právními předpisy na tuzemské i unijní úrovni.<sup>11</sup> Právě skutečnost, že plán výluk má provozovatel dráhy s dopravci projednat a v případě, že se s nimi nedohodne podat návrh sám (ale odůvodněný a ne nepřiměřený vůči dopravcům), značí, že se účastník řízení Správa železnic nemůže pouze dovolávat veřejného zájmu na opravě železniční tratě a tím mít věc za uzavřenou. S ohledem na právě uvedené je třeba, aby svůj návrh dostatečně odůvodnil a vypořádal se se všemi námitkami dopravců, resp. uvedl, z jakého důvodu jim nevyhoví. Druhostupňový orgán samozřejmě chápe, že železniční trať je třeba opravovat a udržovat v provozuschopném stavu a účastník řízení Správa železnic skutečně nemá povinnost vyhovět každému návrhu a každé námitce dopravců vůči plánovaným výlukám. Je ale třeba, aby v Úřadu předkládaném návrhu RPV řádně odůvodnil, proč takovýto námitkám nevyhověl. A na Úřadu pak je, aby tento postup provozovatele dráhy přezkoumal co do splnění zákonných požadavků a své závěry patřičně odůvodnil.
56. Účastník řízení SVOD Bohemia ve svém rozkladu stejně jako v celém správním řízení poukazuje na skutečnost, že účastník řízení Správa železnic jednal při zpracování návrhu RPV 2024 v rozporu s článkem 16 přílohy VII Rozhodnutí Komise 2017/2075, když dopravcům nepředložil srovnání podmínek alespoň ve dvou alternativních scénářích pro omezení v případě, kdy omezení kapacity trvá přinejmenším 30 po sobě jdoucích dní a postihuje více než 50 % odhadovaného objemu dopravy na dotčené trati.
57. Úřad v napadeném rozhodnutí k tomu pouze konstatoval, že rozpor výluk s Rozhodnutím Komise 2017/2075 neshledal, neboť rámci projednávání dočasných omezení kapacity v roce 2024 byl již ve zveřejněném návrhu (datum a hodina tisku: 24.10.2022 14:53 hod.) rozsah prací

<sup>9</sup> K tomu lze obecně odkázat i na nález Ústavního soudu ze dne 17. 1. 2017, sp. zn. I.ÚS 3308/16: „*Ústavní soud připomíná, že v jeho judikatuře již byla ochrana slabší smluvní strany shledána principem ústavněprávního významu, jímž se orgány veřejné moci mají v aplikační praxi povinnost řídit.*“

<sup>10</sup> Ačkoli byl zmíněný zákon a tím i Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře zrušen, jeho agenda přešla pod Úřad a základní východiska pro potřebu dohledu zůstávají neměnná; jen danou agendu vykonává jiný správní orgán.

<sup>11</sup> K tomu např. nález Ústavního soudu ze dne 5. 12. 2012, sp. zn. IV.ÚS 444/11: „*Právní řád, založený na principech jednoty, racionality a vnitřní obsahové bezrozpornosti, s sebou nutně přináší imperativ stejného náhledu na srovnatelné právní instituty, byť upravené v rozdílných právních předpisech či dokonce odvětvích.*“

na této stavbě dostatečně konkrétně definován. Avšak k samotnému nedodržení článku 16 Rozhodnutí Komise 2017/2027 se Úřad nijak nevyjádřil.

58. Je však zcela namístě, aby se Úřad použitím a případně dodržáním postupu podle článku 16 Rozhodnutí Komise 2017/2027 zabýval. Ačkoli se ustanovení Rozhodnutí Komise 2017/2027 vztahují na postup vytvoření Dočasného omezení kapacity dráhy ve smyslu Prohlášení o dráze, je třeba, aby prvostupňový orgán posoudil, zda skutečnost, že provozovatel dráhy nepředložil dopravcům na jejich žádost alternativní scénáře podle článku 16 Rozhodnutí Komise 2017/2027, ač ho k tomu dle slov účastníka řízení SVOD Bohemia několikrát před projednáním návrhu RPV 2024 vyzýval,<sup>12</sup> zakládá nesplnění povinností provozovatele dráhy dle § 23b zákona o drahách. Obecně je třeba, aby prvostupňový orgán postavil najisto samotnou aplikaci Rozhodnutí Komise 2017/2027, které bylo do českého právního řádu zaneseno až novelou 303/2023 Sb. účinnou od 1. 11. 2023, která do § 23c zákona o drahách doplnila odstavec 7: „*Provozovatel dráhy celostátní nebo regionální nebo veřejně přístupné vlečky anebo jejich části, který hodlá omezit jejich provozování, postupuje rovněž v souladu s předpisem Evropské unie upravujícím podrobnosti časového rozvrhu přidělování*“ s poznámkou pod čarou odkazující na Rozhodnutí Komise 2017/2027. K použitelnosti rozhodnutí jako aktu evropského práva je nutno připomenout, že jednotlivec se může dovolávat práv přiznaných rozhodnutím, které je určeno členskému státu, pouze tehdy, pokud tento členský stát přijal vnitrostátní prováděcí opatření. Rozhodnutí mohou být přímo použitelná za stejných podmínek jako směrnice.<sup>13</sup>
59. Jelikož se prvostupňový orgán nijak nevyslovil k aplikaci Rozhodnutí Komise 2017/2027 na projednávanou věc a její dopad na projednání výluk na trase Lipník nad Bečvou – Drahotuše podle § 23b zákona o drahách, tedy zda měl nebo neměl provozovatel dráhy povinnost předložit alternativní scénáře (bez ohledu na to, zda alternativní trasa k předmětným výlukám existuje či ne), je i v tomto případě třeba konstatovat, že se Úřad nevypořádal v napadeném rozhodnutí ani s touto námitkou účastníka řízení SVOD Bohemia a rovněž v tomto ohledu je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné.
60. Úřad měl dále podle účastníka řízení ŽESNAD pochybit ve svém právním názoru o smyslu režimu ad-hoc, když opomněl, že vždy musí být rezervována „zbytková kapacita dráhy“ ve smyslu čl. 14 odst. 5 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (dále též „**nařízení 913/2010**“). Úřad k režimu ad-hoc v napadeném rozhodnutí uvedl, že „*smyslem režimu ad-hoc je nabídnout a využít zbytkovou kapacitu dráhy, která však v tomto případě nebude k dispozici. Předložené studie byly vypracovány na základě reálného návrhu jízdního řádu pro rok 2024 v osobní dopravě a trasy v nákladní dopravě jsou v návrhu rozloženy tak, aby kapacita dráhy byla využita beze zbytku. Průvoz vlaků v režimu ad-hoc, by byl zřejmě diskriminační vůči osobní dopravě s tím, že případné nevyužití alokované kapacity dráhy pro ad-hoc vlaky by nevedlo k efektivnímu využití dostupné kapacity dráhy.*“
61. V případě nákladní dopravy ad-hoc je třeba konstatovat, že se s ní prvostupňový orgán sice velmi stručně ale správně vypořádal. Kapacita dráhy by byla v případě tohoto úseku z důvodu výluk zcela využita, pro nákladní vlaky v režimu ad-hoc tak kapacita není reálně k dispozici. Nic

<sup>12</sup> Viz dokument č. 1 správního spisu sp. zn. OPD171/23.

<sup>13</sup> Viz Prameny a působnost práva Evropské unie. Dostupné z:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/6/prameny-a-pusobnost-prava-evropske-unie>

na tom nemění ani odkaz účastníka řízení ŽESNAD na nařízení 913/2010, neboť zmiňovaný čl. 14 odst. 5 tohoto nařízení sice ukládá mít k dispozici rezervu v rámci konečných verzí jízdních řádů, avšak týká se to pouze plného provozu neovlivněného naplánovanými pracemi na železniční infrastruktuře. Námitka je tak nedůvodná.

62. Pro úplnost je třeba konstatovat, že v žádném případě není úkolem Úřadu posuzovat, do jaké míry je oprava určitého úseku železniční dráhy potřebná, či jaké konkrétní (ekonomické) dopady na dopravce bude vyloučení nebo omezení dopravy na daném úseku mít a zda nepřesahují přiměřenou míru. To je úkolem provozovatele dráhy, nikoli Úřadu, neboť taková pravomoc mu zákonem o drahách ani jiným právním předpisem není uložena. Úkolem Úřadu je předložený návrh na roční plán výluk a postup provozovatele dráhy, který jeho vytvoření předcházeli, přezkoumat pouze co do splnění formálních náležitostí stanovených § 23b zákona o drahách. Ale ani tomuto úkolu prvostupňový orgán v napadeném rozhodnutí plně nedostál, když se s absencí odůvodnění provozovatele dráhy ohledně námitek účastníků řízení ŽESNAD a SVOD Bohemia, které tito uplatňovali již od vydání Dočasného omezení kapacity dráhy ve smyslu Prohlášení o dráze 2024 (dále též „**DOK 2024**“) vydaném v prosinci 2021, nijak nevypořádal. Tím je napadené rozhodnutí v části týkající se výroku A nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a je třeba ho zrušit a vrátit Úřadu k novému projednání.

#### **Rozkladové námítky do výroku C napadeného rozhodnutí**

63. Účastník řízení Správa železnic se ve svém rozkladu domnívá, že Úřad nedostatečně a nejednoznačně opodstatnil důvody svého rozhodnutí ve výroku C, což nemělo přispět k informování provozovatele dráhy o tom, jaké ustanovení a kterého právního předpisu porušil. Tím má být výrok C napadeného rozhodnutí nepřezkoumatelným a nezákonným.
64. Stejně jako v případě odůvodnění k výroku A i odůvodnění výroku C trpí závažnými vadami, které zakládají jeho nepřezkoumatelnost. Opět zde zcela chybí shrnutí skutkového stavu, které by osvětlovalo, z jakého důvodu nebyly výluky V-020815/21 a V-008127/21 uvedené ve výroku C na trase Vlkov u Tišnova – Křižanov v rámci návrhu RPV 2024 schváleny.
65. Prvostupňový orgán v napadeném rozhodnutí na straně 27 konstatuje, že *„přestože nelze u obdobných projektů v přípravě předvídat, zda budou s ohledem na příděl finančních prostředků nebo získání stavebního povolení realizovány, nemůže být rozdíl v dopadu na dopravce mezi variantou projednávanou a realizovanou tak zásadní jako v tomto případě.“* Na žádném místě napadeného rozhodnutí však Úřad neříká, jaký ten rozdíl v dopadu na dopravce mezi oběma variantami je a v čem přesně spočívá jeho problematičnost. Druhostupňový orgán tak nemá možnost úvahy Úřadu přezkoumat, když se v napadeném rozhodnutí téměř žádné nenachází.
66. Jak již bylo uvedeno výše, podle ust. § 23c odst. 2 zákona o drahách posuzuje Úřad návrh provozovatele dráhy co do splnění požadavků § 23b zákona o drahách. Prvostupňový orgán však ve svém odůvodnění nevedl, který zákonný požadavek uvedený v § 23b zákona o drahách účastník řízení Správa železnic nesplnil a z jakého důvodu tedy předmětné výluky nejsou schváleny. Právě tato chybějící část odůvodnění by měla být vůči účastníku řízení Správa železnic zcela klíčovou, neboť právě z ní by se dozvěděl o svém pochybení a neplnění své zákonem stanovené povinnosti. Jak je uvedeno výše, tato část odůvodnění je nutná pro

účastníky řízení nejen proto, aby se proti ní mohli účinně bránit v rámci opravného prostředku, ale rovněž aby se takového chování mohli pro příště vyvarovat.

67. Prvostupňový orgán rovněž nijak nevysvětlil, z jakého důvodu neschválil právě tyto dvě výluky. Z DOK 2024 a návrhu RPV 2024 vyplývá, že výluka V-008127/21 je uvedena pouze v návrhu RPV 2024, ale nikoli v DOK 2024. Výluka V-020815/21 je uvedena v obou dokumentech, ovšem v některých ohledech se verze této výluky uvedená v DOK 2024 významně liší své verze uvedené v návrhu RPV 2024. Výluka V-020815/21 však není jediná, která je na úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov v obou dokumentech plánována a která se například ve svém časovém vymezení velmi významně liší, ovšem je z nich jediná, kterou Úřad napadeným rozhodnutím neschválil. Dopravce CityRail měl však podle dokumentů žurnalizovaných ve správním spise námitky pouze do výluky V-008127/21. Neschválení výluky V-020815/21 tak Úřad v napadeném rozhodnutí uspokojivě nevysvětlil, a i z toho důvodu je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné, a je tak nutné ho i co do jeho výroku C zrušit a věc vrátit prvostupňovému orgánu k dalšímu projednání.
68. Účastník řízení Správa železnic dále napadá lhůty předmětného správního řízení, kdy se domnívá, že doba řízení (více než 4 měsíce) není zákonně možná, neboť § 71 správního řádu předpokládá rozhodnutí ve věci bezodkladně, v obtížných případech do 30 dnů.
69. Ustanovení § 71 správního řádu se obecně vyslovuje ke lhůtám pro vydání rozhodnutí ve správním řízení. Obecná lhůta, pokud rozhodnutí nelze vydat bezodkladně, činí 30 dnů, ve složitých případech podle § 71 odst. 3 správního řádu se k této lhůtě připočítá dalších 30 dnů. K tomu je třeba dodat, že v rámci správního řízení je třeba řádně vykonat všechny procesní úkony, přičemž v některých případech lhůta pro takový úkon závisí i na procesní aktivitě účastníků řízení bez toho, že by na ni měl správní orgán vliv. Ne vždy je tak pro správní orgán objektivně možné lhůtu podle správního řádu dodržet. Zásada rychlosti správního řízení tak není nadřazená ostatním zásadám vedení správního řízení.
70. Schvalování ročního plánu výluk jistě patří mezi složité případy, neboť jen žádost o schválení návrhu RPV obsahovala 1047 výluk, Úřad musel z důvodu dodání nesprávné přílohy ze strany účastníka řízení Správa železnic dvakrát oznamovat zahájení správního řízení všem 148 účastníkům řízení, a dále Úřad v rámci správního řízení obdržel mnoho vyjádření různých účastníků řízení, jež musel vzít ve svém rozhodování v úvahu.
71. Další okolnost, kterou je třeba mít na paměti při posuzování délky doby do vydání napadeného rozhodnutí, je ta, že v rámci řízení Úřad postupoval dle ust. § 148 odst. 1 písm. b) správního řádu, tedy před vydáním napadeného rozhodnutí rozhodl v nejprve v části věci. Žádost o schválení návrhu RPV 2024 byla podána dne 18. 7. 2023, rozhodnutí v části věci bylo vydáno dne 14. 9. 2023, tedy ve lhůtě předvídané správním řádem pro složité případy. Proti rozhodnutí v části věci podal sám účastník řízení Správa železnic rozklad, který byl poté zamítnut. Podle ustanovení § 148 odst. 2 správního řádu vydá správní orgán rozhodnutí ve zbytku věci po právní moci rozhodnutí v části věci. Předmětné rozhodnutí v části věci nabylo právní moci dne 21. 11. 2023. Již za sedm dní, tedy 28. 11. 2023 bylo vydáno napadené rozhodnutí.
72. Z výše uvedeného tak jasně vyplývá, že co do dodržení zákonných lhůt Úřad postupoval zcela v souladu s mantinely nastavenými správním řádem, když jednak dodržel lhůtu 60 dnů pro složité případy v případě rozhodnutí o části věci a napadené rozhodnutí vydal bezodkladně po právní moci rozhodnutí o části věci. Tato námitka účastníka řízení je tak nedůvodná.



73. Účastník řízení Správa železnic ve svém rozkladu dále odmítá Úřadem aplikovanou souvislost mezi úpravou uvedenou v příloze Rozhodnutí Komise 2017/2075 a úpravou zákona o dráhách a považuje ji za překročení pravomocí Úřadem.
74. Jak je uvedeno výše u části zabývající se přezkumem odůvodnění výroku A napadeného rozhodnutí, je na prvostupňovém orgán, aby ve svém rozhodnutí vysvětlil, z jakého důvodu a jakým způsobem lze ve správním řízení o žádosti schválení návrhu RPV aplikovat Rozhodnutí Komise 2017/2075. V napadeném rozhodnutí tak zaprvé neučinil, a za druhé se zabýval naplněním požadavků na provozovatele infrastruktury obsažených v Rozhodnutí Komise 2017/2075 pouze co do odst. 8 jeho Přílohy VII (v případě odůvodnění výroku A a C napadeného rozhodnutí) a nikoli již odst. 16 Přílohy VII (v odůvodnění výroku A napadeného rozhodnutí). Postup Úřadu není v aplikaci Rozhodnutí Komise 2017/2075 v rámci napadeného rozhodnutí konzistentní, přičemž Úřad v napadeném rozhodnutí tento svůj postup nikde nevysvětluje, čímž ho druhostupňový orgán nemá možnost řádně přezkoumat. I v tomto ohledu je tak napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné.

## V. Závěr

75. Na základě výše uvedeného shrnuji své závěry. Napadené rozhodnutí je v části výroků A a C nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, protože v jeho odůvodnění chybí základní zákonné náležitosti. Druhostupňový orgán tak správnost napadeného rozhodnutí nemohl řádně přezkoumat. V rámci dalšího řízení je rovněž třeba, aby prvostupňový orgán vyjasnil procesní postavení sdružení ŽESNAD a SVOD Bohemia a zabýval se režimem aplikace Rozhodnutí Komise 2017/2075. S ohledem na výše uvedené napadené rozhodnutí ve výrocích A a C ruším a věc vracím orgánu prvního stupně k novému projednání. Právními názory vyslovenými v tomto rozhodnutí je orgán prvního stupně při novém projednání vázán.
76. Do výroku B napadeného rozhodnutí nebyl podán rozklad, proto tento nabyl právní moc a nebyl předmětem přezkumu v tomto řízení rozkladu.

## POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí se nelze podle § 91 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 152 odst. 5 téhož zákona, dále odvolat.

otisk úředního razítka

doc. JUDr. PhDr. Petr Mlsna, Ph.D.  
předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

## Obdrží

1. Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234
2. ARRIVA vlaky s.r.o., Křížíkova 148/34, 186 00 Praha 8, IČO:28955196
3. AŽD Praha s.r.o., Žirovnická 3146/2, 106 00 Praha 10, IČO:48029483
4. BF Logistics s.r.o., U Elektry 203/8, 198 00 Praha 9, IČO:27406911
5. Cargo Motion s.r.o., Sokolská třída 2800/99, 702 00 Ostrava, IČO:28270304
6. CER Slovakia a. s., Mýtna 15, Bratislava, Slovenská republika IČO:44616791
7. CityRail, a.s., Magistrů 202/16, 140 00 Praha 4, IČO:24199010
8. CZ Logistics, s.r.o., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová, IČO:62957937
9. ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, IČO:28196678
10. České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1, IČO:70994226
11. ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o., 175, 332 04 Nezvěstice, IČO:03944948
12. DB Cargo Czechia s.r.o., Hlubinská 1378/36, 702 00 Ostrava, IČO:25785419
13. DBV-ITL, s.r.o., Polepská 867, 280 02 Kolín, IČO:25786768
14. Die Länderbahn CZ s.r.o., U Studánky 39/1, 400 07 Ústí nad Labem, IČO:08342849
15. Die Länderbahn GmbH DLB, org.složka, Oldřichovská 696, 463 34 Hrádek nad Nisou, IČO:29018889
16. DRAKEM, s.r.o., náměstí SNP 1140/32, 613 00 Brno, IČO:27678989
17. E-Railconstruct s.r.o., Novovysočanská 2746/1, 130 00 Praha 3, IČO:08678600
18. Elektrizace železnic Praha a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 14000 Praha 4, IČO:47115921
19. EP Cargo a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4, IČO:24721166
20. European Train Transport and Service s.r.o., Záměstní 1155/27, 710 00 Ostrava, IČO:09415718
21. EUROVIA CS, a.s., U Michelského lesa 1581/2, 14000 Praha, IČO:45274924
22. FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., Mlýnská 388/68, 602 00 Brno, IČO:25317628
23. Gepard Express, SE, Jezuitská 6/1, 602 00 Brno, IČO:08071888
24. Gerhát Train s.r.o.,126, 53341 Černá u Bohdanče, IČO:08617503
25. GJW Praha spol. s r.o., Mezitraťová 137/46, 198 00 Praha 9, IČO:41192869
26. GW Cargo s.r.o., Pekárenská 255/77, 370 04 České Budějovice, IČO:08942005
27. GW Train Regio a.s., Tovární 975/3, 400 01 Ústí nad Labem, IČO:28664116
28. Hans Wendel spol. s r.o.& Co., k.s., Sazečská 3270/2a, 100 00 Praha 10, IČO:25064461
29. HROCHOSTROJ a.s., K Vápence 2677, 530 02 Pardubice, IČO:03012191
30. Hroší stavby Morava a.s., Průmyslová 955/4, 779 00 Olomouc, IČO:28597460
31. HSL - Logistik, s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO:24218367

32. Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice, IČO:62743881
33. Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s., Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod, IČO:60932171
34. Chládek a Tintěra, Pardubice a.s., K Vápence 2677, 53 002 Pardubice, IČO:25253361
35. I.G. Rail, s. r. o., Mostová 2, 811 02 Bratislava, Slovenská republika, IČO:43894330
36. IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s., Albertova 229/21, 7790 0 Olomouc, IČO:25869523
37. IDS CARGO a.s., Albertova 229/21, 779 00 Olomouc, IČO:27820017
38. IDS LogoCare s.r.o., Albertova 229/21, Nová Ulice, 779 00 Olomouc, IČO: 08391211
39. Inter Cargo Sp. z o.o., Ul. Ceglana 4, 40-514 Katowice, Polsko, IČO:8971772442
40. JARO Česká Skalice, s.r.o., Havlíčkova 610, 552 03 Česká Skalice, IČO:25934473
41. KK - provoz a opravy lok. s.r.o., 108, 753 53 Býškovice, IČO:25834282
42. Kladenská dopravní a strojní s.r.o., Wolkerova 2766, 272 01 Kladno, IČO:28170679
43. Komplex Rail Kft., Madarász Viktor u. 47-49, 1138 Budapest, Maďarsko
44. KŽC Doprava, s.r.o., Meinlinova 336/1a, 190 16 Praha 9, IČO:27423069
45. Leo Express Global a.s., Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3, IČO:29016002
46. Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3, IČO:06661572
47. Leo Express Tenders s.r.o., Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3, IČO:24848131
48. Lokálka Group, spolek, Plzeňská 334, 337 01 Rokycany, IČO:47695609
49. LOKO TRANS s.r.o., Tetčická 887/2a, 664 47 Střelice, IČO:60731796
50. LOKORAIL, a.s., Horárska /12, 821 09 Bratislava, Slovenská republika, IČO:36564443
51. LokoTrain s.r.o., Školní 353, 560 02 Česká Třebová, IČO:28903811
52. LOKOTRANS SERVIS s.r.o., Drážní 1152/11, 627 00 Brno, IČO:26931443
53. Lotos Kolej Sp. z o. o., Ulica Michałki 25, 80-716 Gdańsk, Polsko
54. LTE Czechia s.r.o., Drážďanská 506/8, 400 07 Ústí nad Labem, IČO:27208028
55. LTE Slovakia s.r.o., Kopčianska 1, 851 01 Bratislava, SR, IČO: 35845961 (změna 19.4.2023)
56. MBM rail s.r.o., Žižkova 595, 551 01 Jaroměř, IČO:25277171
57. METRANS Rail s.r.o., Podleská 926/5, 104 00 Praha 10, IČO:26361485
58. METRANS, a.s., Podleská 926/5, 104 00 Praha 10, IČO:40763811
59. N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o., Nerudova 2215, 41201 Litoměřice, IČO:44564287
60. NOR a.s., Lípová 509, 541 01 Trutnov, IČO:13585312
61. OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o., U panelárny 538/1, 779 00 Olomouc, IČO:27778479
62. ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o., Litvínov - Růžodol č.p. 4, 436 70 Litvínov, IČO:64049701

63. Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava, IČO:05663041
64. PDV RAILWAY a.s., Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem, IČO:22792597
65. PEDASTA dopravní stavby, s.r.o., 8.května 19/5, 410 02 Lovosice, IČO:01717243
66. PARI CZ Servis s.r.o. (dříve WYNX Pool s.r.o.), Olivova 2096/4, Praha 1, IČO:07995911
67. Pirell s.r.o., Husova 690, 560 02 Česká Třebová, IČO:05938406
68. PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., Betonářská 580/14, 712 00 Ostrava, IČO:47675977
69. PKP CARGO S.A., ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, Polsko, IČO:0000027702
70. Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť, Pri Habánskom mlyne 30, 811 04 Bratislava, Slovenská republika, IČO:35858664
71. Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Spółka z o.o., aleja Józefa Piłsudskiego 92, 41-303, Dąbrowa Górnicza, Polsko
72. Puš s.r.o., Bezručova 1665, 544 01 Dvůr Králové nad Labem, IČO:48154547
73. Rabbit Rail s.r.o., Za dráhou 824, 28151 Velký Osek, IČO:08784493
74. Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o., Žerotínova 1132/34, 13000 Praha 3, IČO:01569236
75. Rail system s.r.o., 21, 789 01 Lukavice, IČO:29381614
76. RailLog s.r.o., Mlynská ulica 6/B 934 01 Levice, Slovenská republika, IČO: 46247211
77. Railtrans International a.s., Kukučínova 989/22, 831 02 Bratislava, Slovenská republika, IČO:46384740
78. Railway Capital a.s., Plzeňská 157/98, 150 00 Praha 5, IČO:24158071
79. RegioJet a.s., náměstí Svobody 86/17, 602 00 Brno, IČO:28333187
80. RegioJet UK a.s., náměstí Svobody 86/17, 602 00 Brno, IČO:07544014
81. REKOP s.r.o., Průmyslová 1895/1, 568 02 Svitavy, IČO:27499499
82. Retrack Czech s.r.o., Matyášova 2215, 560 02 Česká Třebová, IČO:06229026
83. Retrack Slovakia s. r. o., Prievozska 4b, 821 09 Bratislava, Slovenská republika, IČO:45866040
84. ReViRail CZ s.r.o., Sokolovská 87/95, 180 00 Praha 8, IČO:08979847
85. RM LINES, a.s., Jednoty 1931, 356 01 Sokolov, IČO:27274489
86. RTS Rail Transport Service GmbH, Puchstraße 184/b, 8055 Graz, Rakousko, ATU61147501
87. S-Rail CZ s.r.o., Vrbenská 199/25, 370 01 České Budějovice, IČO:04563433
88. SART-stavby a rekonstrukce a.s., Uničovská 2944/1b, 787 01 Šumperk, IČO:25898671
89. SD - Kolejová doprava, a.s., Tušimice 7, 432 01 Kadaň, IČO:25438107
90. SEŽEV-REKO, a.s., Jarní 1116/50, 614 00 Brno, IČO:46904859
91. Skanska a.s., Křižíkova 682/34a, 186 00 Praha 8, IČO:26271303
92. SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s., Poděbradova 3360/113, 702 00 Ostrava, IČO:47676965

93. Slezské zemské dráhy, o.p.s., 298, 793 82 Třemešná, IČO:26819856
94. SOFISTIK SERVIS s.r.o., Bratří Sedláčků 238/35, 721 00 Ostrava, IČO:28598466
95. STRABAG Rail a.s., Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem, IČO:25429949
96. SUAS Transportation Service s.r.o., Staré náměstí 69, 356 01 Sokolov, IČO:09782737
97. S u b t e r r a a.s., Koželužská 2246/5, 180 00 Praha 8, IČO:45309612
98. Swietelsky Rail CZ s.r.o., Pražská tř. 495/58, 370 04 České Budějovice, IČO:28332202
99. Tessta s.r.o., Lišovská 86, 373 72 Zvíkov, IČO:28293886
100. TOMI - REMONT a.s., Přemyslovka 2514/4, 796 01 Prostějov, IČO:25508571
101. TORAMOS, s.r.o., Tovární 1001/129, 737 01 Český Těšín, IČO:61944327
102. Trans Rapid s.r.o., Počernická 272/96, 108 00 Praha 10, IČO:03904547
103. TRAMO RAIL, a.s., Železniční 547/4a, 779 00 Olomouc, IČ:25369610
104. Traťová strojní společnost, a.s., Musílkova 257/48, 150 00 Praha, IČ:04946685
105. TSS Cargo a.s., Musílkova 257/48, 150 00 Praha 5, IČO:29393736
106. TSS GRADE, a.s. pobočka Česká republika, Pražákova 1008/69, 639 00 Brno, IČO:02765055
107. Valenta Rail s.r.o., Radlická 2343/48, 150 00 Praha 5, IČO:08072795
108. VIAMONT Servis a. s., Mařákova 3079/2, 400 01 Ústí nad Labem, IČO:25021851
109. VÍTKOVICKÁ DOPRAVA a.s., 1. máje 3302/102a, 703 00 Ostrava, IČO:25909339
110. Východočeská dráha s.r.o., Hýblova 546, 560 02 Česká Třebová, IČO:07342136
111. Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Novodvorská 1698/138, 142 00 Praha 4, IČO:27257258
112. Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, Purkytgasse 1B, 1230 Wien, Rakousko, ATU63432306
113. WTT s.r.o., Brloh 56, 397 01 Drhove, IČO:02732858
114. ZABABA, s.r.o., Noutonická 512/39, 152 00 Praha 5, IČO:27148548
115. Zug agency s.r.o., Průchodní 104, Děčín XXXI-Křešice, 405 02 Děčín, IČO: 14176831
116. Železnice Peštál s.r.o., Družstevní 1229/51, 674 01 Třebíč, IČO:07711115
117. Železničné stavby, a.s. Košice, Južná trieda 66, 040 01 Košice, Slovenská republika, IČO:31714421
118. Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1, IČO:66003008
119. HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1, IČO:00064581
120. Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1, IČO:60437359
121. Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 01 České Budějovice, IČO:70890650
122. JIKORD s.r.o., Okružní 517/10, 370 01 České Budějovice, IČO:28117018
123. Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno, IČO:70888337

124. KORDIS JMK, a.s., Nové sady 946/30, 602 00 Brno, IČO:26298465
125. Karlovarský kraj, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary, IČO:70891168
126. Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary, IČO:75035952
127. Kraj Vysočina, Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava, IČO:70890749
128. Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové, IČO:70889546
129. Liberecký kraj, U Jezu 642/2a, 46001 Liberec, IČO:70891508
130. KORID LK, spol. s r.o., Liberec 2, U Jezu 642/2a, PSČ 461 80, IČO:27267351
131. Moravskoslezský kraj, 28. října 2771/117, 702 00 Ostrava, IČO:70890692
132. Koordinátor ODIS s.r.o., 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava, IČO:64613895
133. Olomoucký kraj, Jeremenkova 1191/40a, 779 00 Olomouc, IČO:60609460
134. Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, příspěvková organizace, Jeremenkova 1211/40b, 779 00 Olomouc, IČO:72556064
135. Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, 530 02 Pardubice, IČO:70892822
136. OREDO s.r.o., Na Okrouhlíku 1371/30, 500 02 Hradec Králové, IČO:25981854
137. Plzeňský kraj, Škroupova 1760/18, 30100 Plzeň, IČO:70890366
138. POVED s. r. o., Nerudova 982/25, 30100 Plzeň, IČO:29099846
139. Středočeský kraj, Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5, IČO:70891095
140. Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8, IČO:05792291
141. Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 40001 Ústí nad Labem, IČO:70892156
142. Zlínský kraj, třída Tomáše Bati 21, 760 01 Zlín, IČO:70891320
143. Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., Podvesná XVII 3833, 760 01 Zlín, IČO:27677761
144. Svaz osobních železničních dopravců, z.s. (SVOD Bohemia), Křížíkova 148/34, 18600 Praha 8, IČO:14224500
145. Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD CZ, z.s., Podleská 926/5, 104 00 Praha 10, IČO: 05229103, zastoupené Mgr. Tomášem Tyllem, advokátem VKS Legal advokátní kancelář, s. r. o. Revoluční 724/7, 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, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, IČO:61379425

**Vypraveno dne**

viz otisk razítka na poštovní obálce nebo časový údaj na obálce datové zprávy