



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Ladislava Hejtmánka a soudkyň JUDr. Naděždy Treschlové a JUDr. Hany Kadaňové ve věci žalobkyně: **České dráhy, a.s.**, se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1, IČ: 709 94 226, proti žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dříve Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)**, se sídlem Kpt. Jaroše 1926/7, Brno, za účasti osoby zúčastněné na řízení: **RegioJet a.s.**, se sídlem náměstí Svobody 86/17, Brno, IČ: 283 33 187, v řízení o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 26. 1. 2023, č.j. UPDI-0270/23/KP, sp.zn. ŘVP001/20,

takto:

- I.** Žaloba se **zamítá**.
- II.** Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.
- III.** Osoba zúčastněná na řízení **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

- [1] Žalobkyně se žalobou podanou u Městského soudu v Praze domáhala přezkoumání a zrušení rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 26. 1. 2023, č.j. UPDI-0270/23/KP, sp.zn. ŘVP001/20 (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým byl zamítnut rozklad žalobkyně proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 1. 12. 2022, č.j. UPDI-3896/22/UM (dále též „prvostupňové rozhodnutí“), a toto rozhodnutí bylo potvrzeno. Prvostupňovým rozhodnutím bylo ve sporném řízení rozhodnuto o žádosti osoby zúčastněné na řízení podle ustanovení § 23d odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), tak, že žalobkyni bylo uloženo uzavřít do 30 dnů od nabytí právní moci rozhodnutí s osobou zúčastněnou na řízení smlouvu umožňující poskytnutí služeb, v rozsahu a umístění požadovaném osobou zúčastněnou na řízení, a to: a) jednoho nosiče informačních systémů v železniční stanici Bílovice nad Svitavou, který byl označen číslem 5 a který se nachází jako první vpravo od vstupních dveří do čekárny, b) jednoho nosiče informačních systémů v železniční stanici Brno-Židenice, a to buď nosiče, který byl označen číslem 5

Shodu s prvopisem potvrzuje M. T., DiS.

nacházejícího se mezi pokladnami, nebo nosiče, který byl označen číslem 4, umístěného jako první vlevo od levé pokladny.

- [2] S účinností od 1. 1. 2024 byl zákonem č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, žalovaný Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, který vydal žalobou napadeného rozhodnutí, jakož i rozhodnutí prvostupňové, zrušen – srov. část desátá Přechodná ustanovení a část jedenáctá Zrušovací ustanovení tohoto zákona. Podle čl. X bodu 2. přechodných ustanovení tohoto zákona přešla působnost Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře stanovená zvláštními zákony na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Působnost k rozhodování podle ustanovení § 23d odst. 4 zákona o dráhách tak přešla ve smyslu ustanovení § 69 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s.ř.s.“) na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Usnesením ze dne 18. 1. 2024, č.j. 6A 17/2023-102, proto soud rozhodl o tom, že na místě žalovaného bude nadále pokračováno právě s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže.
- [3] Žalobkyně podanou žalobu rozdělila do několika žalobních bodů. V tom prvním namítala, že mechanické nosiče nemají povahu (provozní součásti) zařízení služeb, neboť nejsou informačním systémem ve smyslu ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“), jelikož předmětné nosiče informací (vývěsky, nástěnky, klaprámy, informační stojany apod.) nepředstavují IT elektronický systém zpracovávající určitá data ve vzájemné interakci jednotlivých komponentů v reálném čase. Dle žalobkyně se tak na tyto mechanické nosiče neaplikuje úprava dle ustanovení § 23d a násl. zákona o dráhách. Dále namítala, že Ministerstvo dopravy v souladu s Legislativními pravidly vlády užívá pojem „informační systém“ v obecně závazných předpisech ve své gesci pro označení IT elektronického systému zpracovávajícího určitá data, právě proto, že jde o systém, zpracovávající dat, která jsou ve vzájemné interakci v reálném čase. Vyhláška č. 76/2017 Sb. pak žádnou zvláštní definici pojmu „informační systém“ neobsahuje, použije se tedy definice výše uvedená. Na uvedených závěrech nemůže dle žalobkyně nic změnit ani skutečnost, že pro předmětné vývěsky, stojany, klaprámy a nástěnky se ve smlouvě o umístění těchto nosičů v dotčených stanicích, kterou dne 24. 6. 2016 uzavřela žalobkyně se Správou železnic, státní organizací (dále jen „SŽ“) jakožto provozovatelem dotčených stanic, užívá legislativní zkratka „informační systémy“. Tato smlouva totiž jednak byla uzavřena před účinností vyhlášky č. 76/2017 Sb. a jednak je třeba respektovat ustanovení § 555 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, dle kterého se právní jednání posoudí podle svého obsahu. Skutečnost, že různé mechanické nosiče sdělení smluvní strany označí legislativní zkratkou „informační systémy“, tak dle žalobkyně neznamená, že se tak tyto *ipso facto* stanou informačními systémy ve smyslu ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Ve smyslu ustanovení § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), se pak správní orgán nemůže omezit na tvrzení smluvních stran, ale musí ověřit a prokázat, že se skutečně jedná o „informační systémy“ ve smyslu příslušné obecně závazné právní úpravy. Žalovaný tak v rozporu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod omezil vlastnické právo žalobkyně, protože z povahy věci jako zařízení služeb plyne podle ustanovení § 23d zákona o dráhách povinnost tyto nosiče nabízet k užití všem dopravcům, a to za regulovanou cenu.
- [4] Ve druhém žalobním bodu žalobkyně namítala, že stanice Bílovice n. S. není osobou zúčastněnou na řízení obsluhována. Namítala, že povinnost poskytnout užívání součástí stanice jakožto zařízení služeb podle ustanovení § 23d odst. 1 zákona o dráhách se týká jen (zařízení) služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy, tedy souvisejících s vlaky, které v dané stanici podle jízdního řádu zastavují pro nástup a výstup cestujících. Vlaky osoby zúčastněné na řízení však v této stanici podle jízdního řádu nezastavují, a proto měla být její žádost zamítnuta.
- [5] Ve třetím žalobním bodu namítala, že žalovaný neprokázal, že by žalobkyně odmítla osobu zúčastněnou na řízení protiprávně, tj. že postupovala v rozporu s ustanovením § 23d odst. 3 písm.

b) bod 1. zákona o dráhách. Uvedla, že poskytla 100 % kapacity svých nosičů společnosti České dráhy, a.s. jakožto jinému dopravci, a to 4 roky před žádostí osoby zúčastněné na řízení. Dle žalobkyně na tom nic nemění skutečnost, že v mezidobí nabyly účinnosti zákon č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon č. 319/2016 Sb.“), vyhláška č. 76/2017 Sb. a prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím se železniční dopravou (dále jen „nařízení Komise 2017/2177“), jelikož tyto předpisy neobsahují žádná přechodná ustanovení, kterými by dosavadní smlouvy rušila. I po účinnosti předmětných právních předpisů jsou tak práva přístupu udělená žalobkyní jako provozovatelem nosičů platná a účinná. Uvedla, že právo užívat zařízení služeb na základě právního jednání uzavřeného před účinností nařízení Komise 2017/2177 se účinností tohoto nařízení stalo automaticky a bez dalšího již uděleným právem přístupu ve smyslu čl. 10 odst. 1 tohoto nařízení. Z kontextu celého nařízení pak vyplývá, že zatímco pojem „kapacita zařízení služeb“ se vztahuje jen na kapacitu přidělenou podle nařízení Komise 2017/2177, pojem „práva přístupu“ se vztahuje jak na kapacitu zařízení služeb, tak současně na práva umožňující užívat zařízení služeb vzniklá před účinností tohoto nařízení. Evropský zákonodárce přitom zná institut omezení trvání právních jednání, smluv, uzavřených před účinností právního předpisu, a v přechodných ustanoveních jej užívá (srov. např. čl. 8 odst. 2 a 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici). Žalobkyně jako provozovatel mechanických nosičů sdělení tak neměla po účinnosti tohoto nařízení povinnost zneplatnit smlouvu se SŽ ze dne 24. 6. 2016 a odebrat si jako dopravci přístup k těmto zařízením. Žalobkyně shrnula, že z uvedených důvodů byla oprávněna osobu zúčastněnou na řízení odmítnout.

- [6] Žalobkyně dále v tomto žalobním bodu s odkazem na ustanovení § 23d odst. 3 písm. a) zákona o dráhách uvedla, že mezi stranami není sporu o tom, že mechanické nosiče srovnatelných parametrů jako žalobkyně provozuje v obou dotčených stanicích rovněž SŽ, která současně není dopravcem poskytujícím přepravní služby. Osobu zúčastněnou na řízení tak lze na tyto srovnatelné nosiče SŽ odkázat s tím, že její potřeby jako dopravce mají s ohledem na ustanovení § 23d odst. 1 zákona o dráhách přednost před potřebami SŽ. Žalovaný tak dle žalobkyně v rozporu s čl. 14 odrážka čtvrtá nařízení Komise 2017/2177 vůbec nezohlednil dostupnost přijatelných alternativ, jak současně adekvátně vyhovět potřebám žalobkyně i osoby zúčastněné na řízení.
- [7] Ve čtvrtém žalobním bodu žalobkyně namítala, že byla ze strany žalovaného diskriminována, a to podle osoby provozovatele předmětných mechanických nosičů. Namítla, že mechanické nosiče srovnatelných parametrů provozované SŽ, příp. provozované dalšími osobami, v těchto stanicích měl žalovaný rovněž považovat za provozní součást stanice dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., podřízenou režimu úpravy zařízení služeb podle ustanovení § 23d a násl. zákona o dráhách a nařízení Komise 2017/2177. Tyto další osoby tak měl žalovaný ve vztahu k těmto nosičům považovat za provozovatele zařízení služeb.
- [8] V pátém žalobním bodu namítala, že osoba zúčastněná řízení jí neposkytla stanovenou součinnost, a proto se ze strany žalovaného jednalo o předčasnou ingerenci. Odkázala na svou reakci na žádost osoby zúčastněné na řízení o přístup k mechanickým nosičům čj. 757/2020-O27 ze dne 2. 10. 2020 s tím, že v souladu s čl. 10 odst. 3 třetí nařízení Komise 2017/2177 navrhla osobě zúčastněné na řízení možnost přístupu k zařízení pro dodávky služeb z vlastních zdrojů, neboť ostatní možnosti podle čl. 10 odst. 3 předmětného nařízení („návrh alternativního harmonogramu“ a „změnu provozní doby nebo rozvržení práce na směny“) nabídnout z praktických důvodů nemohla. V souladu s čl. 10 odst. 2 nařízení Komise 2017/2177 pak žalobkyně v této reakci osobě zúčastněné na řízení navrhla jako alternativu užití mechanických nosičů sdělení provozovaných SŽ. Na tyto výzvy však nebylo ze stran osoby zúčastněné na řízení adekvátně reagováno, naopak tato v rozporu s čl. 12 odst. 2 a 13 odst. 1 nařízení Komise 2017/2077 zjevně odmítla uvedené návrhy posoudit a obrátila se předčasně přímo na žalovaného.

- [9] V šestém žalobním bodu žalobkyně namítala nesprávnou formulaci uložené povinnosti. Namítala, že žalovaný mohl při splnění všech zákonných podmínek případně stanovit, že je žalobkyně povinna poskytnout osobě zúčastněné na řízení např. 1/6, resp. 1/14 rozsahu domnělých provozních součástí stanice; žalovaný však nebyl oprávněn určit jednotlivé konkrétní provozní součásti téže kategorie, tj. konkrétní nástěnky, vývěsky apod.
- [10] Z uvedených důvodů žalobkyně navrhovala, aby soud zrušil jak žalobou napadené rozhodnutí, tak rozhodnutí prvostupňové.
- [11] Původní žalovaný v písemném vyjádření k podané žalobě k prvnímu žalobnímu bodu uvedl, že žalobkyně zcela pomíjí, že povinnost poskytovat informace vychází z ustanovení § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“) a z čl. 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (dále jen „nařízení č. 1371/2007“). Žalovaný dále odkázal na rozsudek Soudního dvora Evropské unie (dále též „SDEU“) ze dne 15. července 2021, ve věci C-60/20, *Latvijas dzelzceļš v. VAS v. Valsts dzelzceļa administrācija*, ve kterém SDEU rozhodl, že zařízení služeb se posuzuje podle objektivního kritéria – technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby. Dále uvedl, že informace je nutno poskytovat přímo v železničních stanicích. Informační systémy pro veřejnost jsou podrobně popsány v ustanovení § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb., ze kterého vyplývá, že k poskytování informací slouží různá zařízení včetně informačních vývěsek. Patří sem především rozhlas, elektronické zobrazovače informací, tabule s uvedením příjezdů a odjezdů a také např. klaprámy. Výraz „informační systém pro cestující“ je tak dle žalovaného potřeba vykládat jako souhrn všech možných způsobů poskytování informací cestujícím – IT elektronický systém zpracovávající určitá data je pouze jednou z forem informačního systému pro cestující. Dále uvedl, že z použití pojmu „informační systém“ nevyplývá, že v legislativě tento pojem vždy znamená pouze jednu konkrétní aplikaci; naopak žalovanému není známo, že by existoval nějaký informační systém, který by obsahoval jednotně veškeré informace poskytované cestujícím. Rovněž uvedl, že sama žalobkyně ve smlouvě o provozování nosičů informačních systémů tento pojem užívá ve stejném významu jako žalovaný. Z uvedeného je zřejmé, že informační systém nemusí být, a ani v tomto případě není, pouze systémem elektronickým a že předmětné nosiče spadají do provozní součásti železniční stanice (zařízení služeb).
- [12] Ke druhému žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že železniční stanici v Bílovicích n. S. využívají i cestující, kteří následně přestupují do vlaků např. dálkové dopravy. Informace uvedená v nosičích informačního systému tak pro ně může být potřebná. Obdobné informace o svých vlacích ostatně uvádí i žalobkyně, jak bylo zjištěno při státním dozoru. Dle žalovaného tak měla žalobkyně nezastavování vlaků dopravce v příslušné železniční stanici zohlednit při vypracování nediskriminačních a objektivních kritérií přednosti pro přidělování kapacity ve smyslu ustanovení čl. 11 nařízení Komise 2017/2177. Takováto pravidla však žalobkyně nevypracovala.
- [13] Ke třetímu žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že při státním dozoru a následném místním šetření zjistil, že žalobkyně nosiče informačních systémů nevyužívá. Dále uvedl, že pojem „právo přístupu“ se vztahuje na všechna zařízení služeb, a nikoli pouze na ta zařízení, u kterých nebyl přístup znemožněn přidělením kapacity na neomezenou dobu před účinností předmětného nařízení. Výklad žalobkyně, že tento pojem se vztahuje jak na kapacitu zařízení služeb, tak současně na práva umožňující užívat zařízení služeb vzniklá před účinností nařízení, je dle žalovaného v nesouladu s bodem 14 nařízení Komise 2017/2177 a s čl. 10 a 14 téhož nařízení. Uvedl, že žalobkyně neměla povinnost po účinnosti nařízení zneplatnit smlouvu o provozování nosičů, jelikož tato smlouva není svým obsahem udělením práva přístupu; jiná zákonná práva přístupu žalobkyni nevznikla. Dle žalovaného tak k žádnému vyčerpání dostupné kapacity zákonným způsobem nedošlo, když navíc přidělení kapacity sobě samé bylo diskriminační.

- [14] Ke čtvrtému žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že řízení podle ustanovení § 23d odst. 4 zákona o dráhách a ustanovení § 141 odst. 3 správního řádu má dva účastníky řízení – žalobkyni a osobu zúčastněnou na řízení. SŽ účastníkem řízení nebyla. Žalovaný vázán žádostí tak nemohl uložit povinnost uzavřít smlouvu jinému provozovateli zařízení služeb. K diskriminaci žalobkyně tak dojít nemohlo.
- [15] K pátému žalobnímu bodu žalovaný k možnosti umístění vlastního nosiče uvedl, že v registru smluv jsou takové dohody o umístění nosičů jiných dopravců v železničních stanicích SŽ, ovšem za cenu podle velikosti železniční stanice od 408 Kč do 2.517 Kč za rok bez DPH. Umístění nosičů za stejných podmínek, které jsou uvedeny ve smlouvě mezi SŽ a žalobkyní ze dne 24. 6. 2016 pak SŽ nenabízí. Nadto 17. preambule nařízení Komise 2017/2177 nepředpokládá prvotně řešit souběh žádostí a nedostatek kapacity zřizováním nových zařízení služeb, ale opatřeními s cílem optimalizovat jejich využívání. Uvedl, že v daném případě bylo možné žádosti z hlediska kapacity vyhovět, protože žalobkyně přidělila kapacitu pro vlastní potřeby nezákonným způsobem. K možnosti poskytnout nosiče provozované SŽ žalovaný uvedl, že za takové situace by SŽ nemohla poskytovat informace o výlukách a tyto by musel každý dopravce poskytovat sám. V případě zamítnutí žádosti ze strany žalobkyně tak nešlo o posuzování alternativ podle čl. 12 odst. 2 nařízení Komise 2017/2177.
- [16] K šestému žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že konkrétní nosiče určil na základě žádosti osoby zúčastněné na řízení, provedeného státního dozoru i místního šetření, které potvrdilo skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, tj. že právě tyto konkrétní nosiče nejsou žalobkyní využity. Uložená povinnost pak musí odpovídat nároku uplatňovanému osobou zúčastněnou na řízení. Uvedl, že požadavek osoby zúčastněné na řízení, týkající se nevyužitých nosičů je oprávněný a přiměřený, a proto mu bylo vyhověno. Uzavřel, že provozování zařízení služeb v sobě zahrnuje i povinnost se o ně podělit s ostatními účastníky železničního trhu.
- [17] Osoba zúčastněná na řízení v písemném vyjádření k podané žalobě navrhovala její zamítnutí. K prvnímu žalobnímu bodu poukázala na ustanovení § 2 odst. 9 zákona o dráhách a § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. V těchto ustanoveních není uvedeno, že by se mělo výhradně jednat o IT elektronické systémy, jak namítala žalobkyně. Daný výklad je pak v souladu s definicí zařízení služeb dle bodů 2 až 4 Přílohy II směrnice 2012/34/EU, s vyhláškou č. 173/1995 Sb. a nařízením č. 1371/2007.
- [18] Ke druhému žalobnímu bodu osoba zúčastněná na řízení uvedla, že podmínka bezprostřední souvislosti není v uvedených zákonných ustanoveních uvedena. Uvedla, že železniční stanice Bílovice n. S. je pro ni transferovým nádražím, které slouží zejména pro spoje z / do železniční stanice Brno hl. nádraží, odkud provozuje celou řadu spojů. Nosiče informačních systémů v této železniční stanici jsou tak nepochybně zařízením, prostřednictvím kterého jsou poskytovány služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy ze strany osoby zúčastněné na řízení. Informace ohledně možností další přepravy ze stanice Brno hl. nádraží jsou pro cestující potřebné.
- [19] Ke třetímu žalobnímu bodu uvedla, že pokud došlo ze strany žalobkyně k přidělení veškeré kapacity jednomu dopravci (navíc sobě samé) a jiným dopravcům nikoliv, tak je to ve výsledku projevem poskytování zařízení služeb diskriminačním způsobem, což je v přímém rozporu s ustanovením § 23d odst. 1 zákona o dráhách.
- [20] Ke čtvrtému žalobnímu bodu uvedla, že v daném správním řízení se domáhala přístupu k nosičům informačních systémů, jejichž provozovatelem je žalobkyně. Žalovaný proto rozhodoval o povinnosti ve vztahu k žalobkyni.
- [21] K pátému žalobnímu bodu uvedla, že pro postup dle čl. 10 odst. 2 a 3 nařízení Komise 2017/2177 nebyly naplněny podmínky, jelikož žalobkyně neprokázala, že by požadované nosiče byly vyčerpány. Zároveň však z vyjádření žalobkyně k žádosti osoby zúčastněné na řízení žádné

navrhnuté konkrétní alternativy nevyplývaly, neboť polemika žalobkyně nad tím, zda SŽ provozuje rovněž nosiče, dle osoby zúčastněné na řízení nenaplnuje formalizovaný koordinační postup.

- [22] Žalobkyně podala k vyjádření původního žalovaného repliku, ve které k argumentaci žalovaného k prvnímu žalobnímu bodu uvedla, že čl. 8 odst. 1 nařízení č. 1371/2007, na který odkazoval žalovaný, upravuje povinnost informovat cestující podle části I. své přílohy II. nazvané „*Informace před cestou*“ jen v mezinárodní dopravě a jen na požádání. Jelikož ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. nepodmiňuje podávání informací tam uvedenými informačními systémy žádostí cestujících, ani tyto informace neomezuje jen na mezinárodní dopravu, tak dle žalobkyně platí, že systémy podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) této vyhlášky informují cestující automaticky a průběžně, a to jak v mezinárodní, tak vnitrostátní přepravě. Čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1371/2007 pak upravuje povinnost dopravce informovat cestující podle části II. své přílohy II. nazvané „*Informace během jízdy*“. Z povahy věci tak tyto nemohou být sdělovány v železniční stanici informačním systémem dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., představujícím provozní součást stanice. Nadto čl. 8 nařízení č. 1371/2007 nestanoví, že by se tam uvedené informace musely sdělovat informačním systémem; mohou být sdělovány např. ústně nebo prostřednictvím e-shopu. K odkazu žalovaného na rozsudek SDEU ve věci C-60/20 žalobkyně uvedla, že tento se týká naprosto odlišného skutkového stavu; navíc SDEU zde dovodil, že pokud předmětné prostory (depo lokomotiv) technicky umožňuje poskytování služeb a pokud jsou v nich služby skutečně provozovány, tak se jedná o zařízení služeb, což však není tento případ. Dále žalobkyně zdůraznila, že předmětné mechanické nosiče informací nezřídila proto, aby jimi v režimu (provozní součástí) zařízení poskytovala informace ve smyslu ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., a to zejména proto, že předmětná smlouva se SŽ ze dne 24. 6. 2016 byla uzavřena před účinností této vyhlášky. Ani kdyby byla tato vyhláška v době uzavření smlouvy účinná, tak by žalobkyně neměla důvod zde nosiče umísťovat, neboť obdobné mechanické nosiče informací provozuje ve svých stanicích SŽ. Jestliže tedy žalobkyně rozhodla, že bude předmětné nosiče používat k sebe prezentaci a reklamním oznámením, tak takové rozhodnutí nemůže žalovaný zaměňovat za rozhodnutí poskytovat informace podle vyhlášky č. 76/2017 Sb. *Ad absurdum* by pak každá provozovna (trafika, prodej pečiva, lékárna apod.) v železniční stanici, která propaguje své služby a zboží na mechanickém nosiči informací, byla současně provozovatelem zařízení služeb podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., jelikož na takovém mechanickém nosiči informací lze poskytovat i informace podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) předmětné vyhlášky. K odkazu žalovaného na ustanovení § 73 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. uvedla, že toto upravuje „obsluhované zvukové nebo obrazové informační zařízení“, nikoliv „informační systém“. Dle žalobkyně se pak nejedná o synonyma, neboť dle vyhlášky č. 173/1995 Sb. musí být cestující informován ve všech stanicích a zastávkách, avšak dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. informační systém nemusí být ve všech stanicích a zastávkách. Nadto ustanovení § 73 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. rozlišuje mezi „obsluhovaným zvukovým nebo obrazovým informačním zařízením“ a „vývěskami“.

- [23] K vyjádření žalovaného ke druhému žalobnímu bodu žalobkyně v replice uvedla, že v daném případě se jedná o odjezdy a příjezdy vlaků v dotčené stanici, nikoliv i v jiných stanicích, jinak by ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. odkazoval na jízdní řád a Celostátní informační systém o jízdních řádech dle ustanovení § 40 zákona o dráhách, kde jsou obsaženy odjezdy a příjezdy vlaků všech dopravců ve všech stanicích. Jelikož toto ustanovení vyhlášky č. 76/2017 Sb. normuje o „*službách dopravců*“, nikoliv o „*službách dopravce*“, tak se tím míní všichni dotčení dopravci, jejichž vlaky v dotčené stanici pravidelně zastavují pro nástup a výstup cestujících. K argumentaci žalovaného ohledně potřeby dané informace pro cestující z důvodů následného přestupu do vlaků např. dálkové dopravy žalobkyně uvedla, že takový rozsah informací by technicky nebylo možné současně cestujícím sdělovat na předmětných mechanických nosičích s omezenou kapacitou inzertní plochy. Ve stanici Bílovice n. S. tak osoba zúčastněná na řízení

nemůže vůči cestujícím uspokojovat jejich přepravní potřebu ve smyslu ustanovení § 2 odst. 4 zákona o dráhách tím, že by je do této a/nebo z této stanice přepravila svými spoji.

- [24] K vyjádření žalovaného ke třetímu žalobnímu bodu žalobkyně v replice uvedla, že jejímu právu přístupu podle čl. 10 odst. 1 nařízení Komise 2017/2177 by sice mohly konkurovat později podané žádosti jiných dopravců o přístup k zařízení služeb, nicméně pro jejich vyřízení platí závazný postup podle čl. 10 až 14 tohoto nařízení, který nerespektoval ani žalovaný, ani osoba zúčastněná na řízení. V této souvislosti zdůraznila, že se žalovaný vůbec nevyjádřil ke skutečnosti, že srovnatelné mechanické nosiče provozuje i SŽ. Dále označila za nesprávný výklad žalovaného, neboť by znamenal, že dopravci, který užíval služby zařízení služeb podle ustanovení § 23d zákona o dráhách před účinností nařízení Komise 2017/2177, by nebylo možné toto užívání nijak omezit ve prospěch pozdější žádosti jiného dopravce podané po účinnosti tohoto nařízení, zatímco dopravci, který zařízení služeb stejné kategorie začal užívat až po účinnosti tohoto nařízení by bylo možné část přidělené kapacity zařízení služeb odebrat a odebranou část přidělit pozdějšímu žadateli postupem podle čl. 10 až 14 tohoto nařízení. Žalovaný tak měl dle žalobkyně zhodnotit alternativu v podobě srovnatelných nosičů SŽ a v podobě možnosti osoby zúčastněné na řízení instalovat ve stanicích vlastní mechanické nosiče jako dodávku služeb z vlastních zdrojů ve smyslu čl. 10 odst. 3 odrážka třetí nařízení Komise 2017/2177. K tvrzení žalovaného, že uzavření smlouvy o provozování nosičů bylo diskriminační, žalobkyně uvedla, že žalovaný neprokázal, že by osoba zúčastněná na řízení kdykoliv od uzavření smlouvy žalobkyně se SŽ dne 24. 6. 2016 do účinnosti nařízení Komise 2017/2177, resp. do vydání napadeného rozhodnutí požádala SŽ o uzavření smlouvy podobného znění a že by SŽ nabídla osobě zúčastněné na řízení odlišné podmínky za srovnatelné situace.
- [25] K vyjádření žalovaného ke čtvrtému žalobnímu bodu žalobkyně v replice uvedla, že nikdy netvrdila, že měl žalovaný učinit SŽ účastníkem předmětného řízení. Žalovaný však měl považovat skutečnost, že žalobkyně odkázala osobu zúčastněnou na řízení na mechanické nosiče informací provozované SŽ, za postup souladný s ustanovením § 23d odst. 2 písm. a) zákona o dráhách, takže nebyly splněny podmínky pro předmětné řízení podle ustanovení § 23d odst. 4 téhož zákona. Žalovaný tak dle žalobkyně tuto srovnatelnou alternativu nezohlednil.
- [26] K vyjádření žalovaného k pátému žalobnímu bodu žalobkyně v replice uvedla, že s ohledem na to, že v případě dotčených vlaků osoby zúčastněné na řízení se jedná o spoje provozované na základě smlouvy podle ustanovení § 9 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (a z toho důvodu jsou náklady dopravce na úhradu služeb zařízení služeb kompenzovány objednatelům), není rozhodné, jako cenu SŽ stanoví za předmětné služby. Výše ceny v daném případě nevylučuje, aby návrh žalobkyně stran instalace vlastních nosičů představoval nepřijatelnou alternativu. Uvedla, že po osobě zúčastněné na řízení nepožadovala budování nového zařízení služeb, tj. budování nové železniční stanice ve smyslu bodu 17 preambule nařízení Komise 2017/2177, jak uváděl žalovaný. Jelikož žalobkyně čerpala práva k přístupu mechanickým nosičům v souladu s obecně závaznou právní úpravou, tak byla oprávněna k aplikaci čl. 10 odst. 2 a 3 i čl. 12 odst. 2 a 3 nařízení Komise 2017/2177. Znovu zopakovala, že žalovaný nezohlednil dostupnost přijatelných alternativ, jak vyhovět potřebám ostatních dotčených uživatelů. Dále odmítla argumentaci žalovaného, že mechanické nosiče SŽ poskytují informace o výlukách, a proto nejsou informačním systémem dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., zatímco srovnatelné mechanické nosiče žalobkyně takovým informačním systémem jsou. Nadto informace o výlukách je jednou z informací uváděnou v ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.
- [27] K vyjádření žalovaného k šestému žalobnímu bodu žalobkyně v replice uvedla, že i na sporné řízení podle ustanovení § 141 správního řádu se vztahuje zásada zákonnosti dle ustanovení § 2 odst. 1 téhož zákona. Pokud tedy petit žádosti podle ustanovení § 23d odst. 4 zákona o dráhách zněl na konkrétní mechanický nosič a nikoliv na rozsah kapacity, jak stanoví toto ustanovení, tak měl žalovaný návrh podle ustanovení § 141 odst. 7 správního řádu zcela zamítnout, neboť takovému petitu nemohl vyhovět. Dále žalobkyně uvedla, že ani zákon o dráhách, ani nařízení Komise

2017/2177 nestanoví lhůtu, na kterou je možné přidělit kapacitu zařízení služeb – smlouva upravující užívání služeb zařízení služeb tak může být uzavřena i na dobu neurčitou. Uzavřela, že její požadavek, aby žalovaný respektoval právní předpisy, nemůže být interpretován tak, že žalobkyně brání využívání svých mechanických nosičů jinými dopravci.

- [28] Žalobkyně dále podala repliku k vyjádření osoby zúčastněné na řízení k žalobě. K vyjádření osoby zúčastněné na řízení k prvnímu žalobnímu bodu žalobkyně uvedla, že již v žalobě uvedla, že Ministerstvo dopravy pojem „informační systém“ užívá zpravidla ve stejném významu. Žalovaný ani osoba zúčastněná na řízení dle žalobkyně neprokázaly, že ministerstvo tímto pojmem bez zvláštní zákonné definice mohlo mít i něco jiného než jen IT elektronický systém zpracovávající data, jehož jednotlivé komponenty, právě proto, že jde o systém, jsou ve vzájemné interakci v reálném čase. Na podporu své argumentace žalobkyně odkázala i na moderní encyklopedické zdroje (srov. <https://cs.wikipedia.org> a <http://www.wikisofia.cz>).
- [29] K vyjádření osoby zúčastněné na řízení ke druhému žalobnímu bodu žalobkyně uvedla, že není pravdivé její tvrzení, že v daném ustanovení není uvedena podmínka bezprostřední souvislosti. Stejně tak není dle žalobkyně korektní ani tvrzení osoby zúčastněné na řízení, že předmětné stanice je pouze transferovým místem pro cestující osobní železniční dopravy směřující do žst. Brno hl. nádraží. Z tohoto hlediska je transferovým místem každá stanice a zastávka na každé trati vedoucí do Brna hl. n.; za takových situací by každý dopravce, jehož vlaky zastavují v železniční stanici Brno hl. n., měl mít nárok na přístup k mechanickým nosičům informací ve všech stanicích a zastávkách na všech tratích do Brna hl. n., ačkoliv v nich vlaky tohoto dopravce pravidelně nezastavují. Dále žalobkyně uvedla, že osoba zúčastněná na řízení diskriminuje své cestující jakožto spotřebitele podle místa nástupu do železničního spoje, a to proto, že ve stanici Bílovice n. S., ač tu její vlaky nestaví, cestující informuje, ale v ostatních stanicích a zastávkách na trati do Brna hl. n., kde její vlaky nestaví, cestující neinformuje. Dále žalobkyně upozornila na to, že až do 24. 8. 2022 měl v obci Bílovice nad Svitavou trvalé bydliště pan Ing. R. J., xxx xxx xxx osoby zúčastněné na řízení. Důvody žádosti osoby zúčastněné na řízení jsou tak dle žalobkyně spíše prestižní.
- [30] K vyjádření osoby zúčastněné na řízení ke třetímu žalobnímu bodu žalobkyně uvedla, že smlouvu se SŽ uzavřela dne 24. 6. 2016, tj. 4 roky a 3 měsíce před tím, než osoba zúčastněná na řízení žalobkyni adresovala žádost ze dne 21. 9. 2010. Již jen z tohoto důvodu nemohla žalobkyně osobu zúčastněnou na řízení při přidělení práva přístupu k předmětným mechanickým nosičům diskriminovat. Žádný právní předpis navíc nezakazuje přidělit 100 % kapacity zařízení služeb jednomu dopravci. Dále žalobkyně zdůraznila, že osoba zúčastněná na řízení se nijak nevyjádřila k návrhům žalobkyně, učiněným v dopise čj. 757/2020-O27, a to v rozporu s čl. 12 odst. 2 nařízení Komise 2017/2177. Z postupu osoby zúčastněné na řízení, ani z jejího vyjádření pak není zřejmé, proč se tato neobrátila na SŽ, která je provozovatelem obou předmětných železničních stanic, se žádostí o instalaci vlastních mechanických nosičů.
- [31] K vyjádření osoby zúčastněné na řízení ke čtvrtému žalobnímu bodu žalobkyně uvedla, že žalovaný byl povinen považovat nosiče SŽ za přijatelnou alternativu pro osobu zúčastněnou na řízení, a tudíž nebyl oprávněn odebrat žalobkyni kapacitu části nosičů žalobkyně, jelikož stejný rozsah kapacity srovnatelných mechanických nosičů informací mohl poskytnout osobě zúčastněných na řízení na nosičích SŽ.
- [32] K vyjádření osoby zúčastněné na řízení k pátému žalobnímu bodu žalobkyně uvedla, že skutečnost, zda je opravdu požadovaná kapacita zařízení služeb nedostupná ve smyslu čl. 10 odst. 2 nařízení Komise 2017/2177, se vůči osobě zúčastněné na řízení prokazuje v rámci hledání přijatelné alternativy podle čl. 12 téhož nařízení a vůči žalovanému v řízení podle čl. 14 téhož nařízení. Osoba zúčastněná na řízení tím, že se obrátila postupem dle čl. 13 odst. 1 tohoto nařízení na žalovaného, aniž by absolvovala proces podle čl. 12 tohoto nařízení, jakékoliv prokazování nedostupnosti kapacity mechanických nosičů žalobkyni znemožnila.

- [33] Osoba zúčastněná na řízení podala k replice žalobkyně dupliku. K prvnímu žalobnímu bodu uvedla, že v případě odkazovaných internetových zdrojů se nejedná o žádné odborné zdroje, které procházejí standardním revizním a editačním procesem. Výklad pojmu „informační systém“ ze strany žalobkyně tak označila za restriktivní. Ke druhému žalobnímu bodu doplnila, že předmětná domněnka a úsudek žalobkyně jsou zcela absurdní, nemístné a nepodložené. Dále uvedla, že se diskriminačního jednání vůči svým cestujícím nedopouští; nadto je to právě žalobkyně, která se svým jednáním snaží omezit přístup osoby zúčastněné na řízení, a tedy i jejich cestujících, k nosičům informačních systémů. Pro úplnost dodala, že dne 30. 6. 2023 zaslala žalobkyni Výzvu k poskytnutí služby na vlakových nádražích v ČR pro všechny železniční stanice, které osoba zúčastněná na řízení jako dopravce obsluhuje, jakož i pro všechny relevantní transferová nádraží. K pátému žalobnímu bodu doplnila, že žalobkyně pro postup dle čl. 12 nařízení Komise 2017/2177 nenaplnila podmínky. Jelikož si žalobkyně přidělila kapacitu v rozporu s tímto nařízením, tak není možné kapacitu jejích nosičů považovat za nedostupnou. Nadto dopis čj. 757/2020-O27 svým obsahem představoval zamítnutí žádosti o přístup k zařízení služeb ve smyslu čl. 13 nařízení Komise 2017/2177, ale neobsahoval žádné návrh konkrétních alternativ, jak se snaží žalobkyně naznačit.
- [34] Žalobkyně podala k duplice osoby zúčastněné na řízení tripliku, ve které ke svým odkazům na internetové encyklopedie doplnila, že tyto učinila z toho důvodu, aby prokázala, že všeobecně uznávaný význam slov „informační systém“ je stejný, jaký mu připisuje žalobkyně. Uvedla, že Wikipedie jen kopíruje definici z odborného zdroje, který prošel standardním revizním a editačním procesem; jedná se o dílo Johna Blackstonea, které je součástí řady univerzitních knihoven po celém světě. Stejně tak Wikisofii jen kopíruje definici z odborného zdroje, tentokrát na propedeutickou publikaci vysokoškolského studia. Ke druhému žalobnímu bodu uvedla, že pojem „transferové nádraží“ zákon o dráhách nezná. Uvedla, že činnost osoby zúčastněné na řízení, k níž došlo po vydání žalobou napadeného rozhodnutí, nemůže mít na přezkum tohoto rozhodnutí vliv. K pátému žalobnímu bodu uvedla, že osoba zúčastněná na řízení v okamžiku, kdy se v rozporu s právem předčasně obrátila na žalovaného, nemohla vědět, zda si žalobkyně přidělila kapacitu svých mechanických nosičů oprávněně nebo neoprávněně, protože tuto skutečnost deklaroval až žalovaný napadeným rozhodnutím. Osoba zúčastněná na řízení tak celý proces hledání přijatelné alternativy dle čl. 12 nařízení Komise 2017/2177 protiprávně přeskočila. Dále uvedla, že teprve v závislosti na sdělení osoby zúčastněné na řízení stran postoje SŽ v dané věci by mohla žalobkyně navrhopvat osobě zúčastněné na řízení další postup; z povahy věci nemohla žalobkyně ve svém sdělení čj. 757/2020-O27 navrhnout definitivní řešení celé kauzy.
- [35] Nový žalovaný v písemném vyjádření k podané žalobě k prvnímu žalobnímu bodu uvedl, že zařízením služeb jsou železniční stanice a jejich provozní součásti. Z ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. ve spojení s ustanovením § 2 odst. 9 zákona o dráhách vyplývá, že informační systém pro cestující obsahující informace o službách dopravců je provozní součástí železniční stanice. Zákonodárce explicitně nevymezil podobu informačního systému, ale klade důraz na to, čeho se informační systém týká, resp. které informace a skutečnosti jsou cestujícím předávány. Dále žalovaný poukázal na faktický stav, kdy vedle elektronicky předávaných informací jsou stále využívány i mechanické nosiče informačních systémů, a to v závislosti na vybavenosti jednotlivých železničních stanic. Dále žalovaný upozornil na to, že žalobkyně porušuje povinnost dle čl. 4 nařízení Komise 2017/2177 vypracovat a zveřejnit popis zařízení služeb a možného přístupu k nim, která vyplývá i z ustanovení § 23d zákona o dráhách. Žalobkyně tak *de facto* vylučuje ostatní dopravce z možného užívání těchto zařízení služeb a upírá jim možnost podat kvalifikovanou žádost o přístup k nim dle jasně stanovených podmínek. Dle žalovaného tak nelze klást k tíži jakéhokoliv žadatele nedostatečnou specifikaci požadovaných nosičů informačních systémů. Závěrem žalovaný k tomuto žalobnímu bodu odkázal na smlouvu ze dne 24. 6. 2016, ze které je zjevné, že již tehdy žalobkyně uznávala nosiče informačních systémů jako informační systém.

- [36] Ke druhému žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že v předmětném ustanovení není nikde patrná vazba „bezprostřednosti“ na faktické zastavení vlaků v železničních stanicích pro výstup a nástup cestujících. Tato „bezprostřednost“ dle žalovaného souvisí s provozováním drážní dopravy v obecném slova smyslu. Předmětná stanice má povahu transferového nádraží, které slouží výhradně pro cestování do navazujících železničních stanic, kde již cestující ve značném měřítku „přímo“ využívají dopravních služeb z rozmanitého spektra provozovatelů drážní dopravy. Vzhledem k husté a propojené železniční síti napříč celou ČR je dle žalovaného třeba vnímat „bezprostřednost“ služeb zejména v tomto kontextu. Upozornil také na to, že žalobkyně mohla případně skutečnost, že vlaky osoby zúčastněné na řízení v dotčené stanici přímo nezastavují, uvést právě v popisu zařízení služeb, resp. v „klíči“ při přidělování kapacity k nosičům informačních systémů. Ostatně čl. 11 nařízení Komise 2017/2177 přímo předvídá, že jedním kritériem přednosti při přidělování kapacity služeb může být právě již přidělená trasa vlaků spojená s požadovanými službami. Tato skutečnost nicméně nevylučuje takové dopravce, kteří danou trasu vlaků nemají přidělenou, ze samotného přístupu k požadovaným nařízením služeb, ale pouze se mohou na základě tohoto a dalších objektivních kritérií ocitnout v „horší“ pozici při přidělování jejich kapacity. Žalobkyně se pak nijak nevypořádala s námitkou žalovaného, že navzdory svému postoji sama nabízela prostřednictvím nosičů informačních systémů v dotčené stanici doplňkové služby z pozice dopravce (např. nabídku vlak + ZOO Praha), které nijak fakticky nesouvisí s předmětnou stanicí, resp. zastavením vlaku v této stanici.
- [37] Ke třetímu žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že daná smlouva ze dne 24. 6. 2016 není způsobilá naplnit předpoklady stanovené pro přidělení kapacity zařízení služeb, tj. žalobkyně nemá přidělenou kapacitu nosičů informačních systémů v dotčených stanicích ve smyslu současné právní úpravy. Dále uvedl, že žalobkyně nezveřejnila povinné informace o přístupu k nosičům informačních systémů dle ustanovení § 23d odst. 2 zákona o dráhách a současně tyto užívá v rozporu s čl. 7 a 8 nařízení Komise 2017/2177. Zároveň pak žalobkyně pomíjí čl. 10 téhož nařízení, který jí ukládá povinnost uspokojit žádosti o přístup k zařízení služeb v co nejlepším možném rozsahu a v koordinaci s žadatelem. Dále uvedl, že se žalobkyně nemůže dovolávat nadřazenosti předchozí smlouvy, kterou si zajistila veškerou kapacitu nosičů informačních systémů, neboť tím současně porušuje současné právní předpisy, což vede k odmítání žádostí o přidělené kapacity zařízení služeb a vyloučení jednotlivých dopravců z jejich užívání. Některá ustanovení předmětné smlouvy tak nelze aplikovat pro rozpor s kogentní právní úpravou.
- [38] Ke čtvrtému žalobnímu bodu žalovaný uvedl, že otázka povahy informačních systémů a přidělení její kapacity v dotčených stanicích je ve vztahu k jiným subjektům zcela irelevantní, jelikož účastníkem řízení s konkrétním předmětem řízení je právě žalobkyně.
- [39] K pátému žalobnímu bodu uvedl, že žalobkyni uniká, že hlavním subjektem postupujícím v rozporu s právními předpisy je ona sama, neboť si nezákonným způsobem přidělila, resp. ponechala 100 % kapacity nosičů informačních systémů v předmětných stanicích, aniž by reflektovala stávající unijní a tuzemskou právní úpravu, čímž se mimo jiné dopustila diskriminačního jednání vůči dalším provozovatelům drážní dopravy. Uvedl, že žalobkyně disponovala dostatečným množstvím kapacity nosičů informačních systémů pro kladné vyřízení žádosti osoby zúčastněné na řízení, a nebyla naopak legitimována předkládat této společnosti různá alternativní řešení, která ze své podstaty pouze prohlubují diskriminační postup žalobkyně.
- [40] K šestému žalobnímu bodu žalovaný dodal, že povinnost byla žalobkyni uložena plně v souladu s ustanovením § 23d zákona o dráhách a odpovídala žádosti osoby zúčastněné na řízení. Jelikož žalobkyně sama využívá 100 % kapacity nosičů informačních systémů v daných železničních stanicích, tak dle žalovaného obsah uložené povinnosti není diskriminačního charakteru.
- [41] Při ústním jednání před soudem konaném dne 16. 5. 2024 setrvali účastníci řízení na svých dříve uplatněných argumentech.

- [42] Z obsahu spisového materiálu předloženého žalovaným správním orgánem vplynuly následující, pro rozhodnutí ve věci samé, podstatné skutečnosti:
- [43] Dne 16. 10. 2020 podala osoba zúčastněná na řízení u původního žalovaného žádost podle ustanovení § 23d odst. 4 zákona o dráhách s tím, aby tento uložil žalobkyni, jakožto provozovatelce zařízení služeb, povinnost uzavřít s osobou zúčastněnou na řízení smlouvu umožňující poskytnutí služeb nosičů informačních systémů na vlakových nádražích Brno-Židenice a Bílovice nad Svitavou. Dne 23. 10. 2020 bylo zahájeno sporné řízení podle ustanovení § 23d odst. 4 zákona o dráhách a ustanovení § 141 odst. 2 správního řádu. Původní žalovaný následně vykonal v uvedených stanicích státní dozor, jehož průběh a výsledek je zaznamenán v protokolu o státním dozoru ze dne 22. 12. 2020, č.j. UPDI-4427/20/UM.
- [44] Prvostupňovým rozhodnutím ze dne 1. 12. 2022, č.j. UPDI-3896/22/UM, bylo rozhodnuto tak, že žalobkyni bylo uloženo uzavřít do 30 dnů od nabytí právní moci rozhodnutí s osobou zúčastněnou na řízení smlouvu umožňující poskytnutí služeb, v rozsahu a umístění požadovaném osobou zúčastněnou na řízení, a to:
- a) jednoho nosiče informačních systémů v železniční stanici Bílovice nad Svitavou, který byl označen osobou zúčastněnou na řízení číslem 5 a který se nachází jako první vpravo od vstupních dveří do čekárny, a
- b) jednoho nosiče informačních systémů v železniční stanici Brno-Židenice, a to buď nosiče, který byl označen číslem 5 nacházejícího se mezi pokladnami, nebo nosiče, který byl označen číslem 4, umístěného jako první vlevo od levé pokladny.
- [45] Žalobkyně podala proti tomuto rozhodnutí dne 13. 12. 2022 rozklad, ve kterém uváděla obdobné námitky a argumenty jako v podané žalobě. Dne 10. 1. 2023 bylo v předmětných stanicích provedeno místní šetření (srov. protokoly č.j. UPDI-0128/23/EM, a č.j. UPDI-0129/23/UM).
- [46] Žalobou napadeným rozhodnutím ze dne 26. 1. 2023, č.j. UPDI-0270/23/KP, byl rozklad zamítnut a prvostupňové rozhodnutí bylo potvrzeno.
- [47] Městský soud v Praze na základě žaloby, v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán (ustanovení § 75 odst. 2 s. ř. s.), přezkoumal napadené rozhodnutí, včetně řízení, které jeho vydání předcházelo. Při přezkoumání rozhodnutí soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (ustanovení § 75 odst. 1 s. ř. s.) a dospěl k závěru, že žaloba nebyla podána důvodně.
- [48] Podle ustanovení § 23d zákona o dráhách: „(1) Provozovatel zařízení služeb poskytuje dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Cena za služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nesmí být diskriminační; jde-li o dodávky trakční elektrické energie, zohlední provozovatel zařízení služeb při návrhu ceny rovněž způsob provozování drážní dopravy, zejména rychlost jízdy a četnost zastavení drážních vozidel.
- (2) Provozovatel zařízení služeb zpřístupní osobě, která na dotčené dráze přiděluje kapacitu, nebo jejímu provozovateli, jde-li o veřejně přístupnou vlečku, alespoň 60 dnů předem zveřejnění prohlášení o dráze a) cenu za poskytované služby, b) podmínky poskytování služeb a c) cenu za užití vlečky sloužící k napojení zařízení služeb na jinou dráhu, je-li provozovatelem této vlečky.
- (3) Provozovatel zařízení služeb poskytuje tyto služby bez zbytečného odkladu a v čase odpovídajícím jejich povaze a cíli. Provozovatel zařízení služeb smí poskytnutí těchto služeb odepřít jen tehdy, a) může-li být dopravci stejná služba poskytnuta v jiném zařízení služeb, 1. aniž by tím bylo narušeno využití kapacity dráhy přidělené tomuto dopravci nebo by s tím bylo spojeno navýšení jeho nákladů, a 2. provozovatel jiného zařízení služeb službu v požadovaném rozsahu poskytne, nebo b) nemůže-li poskytnout tyto služby, byť jen v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase, z důvodu 1. naplnění provozního objemu zařízení služeb, nebo 2. rozporu požadavku na poskytnutí služby s technickými nebo provozními podmínkami poskytování služeb.

(4) Úřad na žádost toho, komu provozovatel zařízení služeb poskytnutí těchto služeb zcela nebo zčásti odepřel v rozporu s tímto zákonem, uloží provozovateli zařízení služeb uzavřít s žadatelem smlouvu umožňující tyto služby poskytnout alespoň v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase. Žádost lze podat ve lhůtě 30 dnů ode dne, v němž bylo poskytnutí služeb odepřeno.

(5) Členění zařízení služeb a jejich provozní součásti stanoví prováděcí právní předpis.“

- [49] Část zákona o dráhách, kam spadá i výše citované ustanovení § 23d, upravuje provozování zařízení služeb. Tato část byla do zákona o dráhách vložena novelou provedenou zákonem č.319/2016 Sb., která reagovala na změnu vnímání poskytování služeb na úrovni sekundárního práva EU, když důvodová zpráva k tomuto zákonu odůvodňovala přijetí speciální úpravy mimo jiné tím, že zatímco původní směrnice 2001/14/ES upravovala problematiku poskytování služeb pouze rámcově a pohlížela na ně jako na součást služeb, jež poskytuje poskytovatel dráhy, následně přijatá směrnice 2012/34/EU již pohlížela na poskytované služby tak, že je považuje za samostatně regulovanou činnost, která je posuzována nezávisle od provozování dráhy (zařízení služeb nejsou součástí dráhy). Následně pak byla přijata i odpovídající prováděcí podzákonná úprava, a to vyhlášky č. 76/2017 Sb. Ustanovení § 23d zákona o dráhách pak konkrétně transponuje čl. 13 směrnice 2012/34/EU a s ním spojenou přílohu II. této směrnice. Úprava práv a povinností dopravce a provozovatele zařízení služeb je pak rovněž obsažena v prováděcím nařízení Komise 2017/2177.
- [50] Definice zařízení služeb je uvedena v ustanovení § 2 odst. 9 zákona o dráhách: „*Zařízením služeb se rozumí železniční stanice, zastávka, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která jsou jejich provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce.*“ Provozovatel zařízení služeb je povinen poskytnout dopravcům služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy prostřednictvím zařízení služeb, a to na nediskriminačním základě. Předkladatel novely č. 319/2016 Sb. k tomu dokonce v důvodové zprávě uvedl, že princip nediskriminace v přístupu ke službám je základním principem pro provozování zařízení služeb.
- [51] Poskytnutí předmětných služeb smí provozovatel zařízení služeb odmítnout pouze v případech taxativně uvedených v ustanovení § 23d odst. 3 pod písm. a) a b). Provozovateli je jednak dána možnost k odmítnutí služeb podle písm. a) především v situacích, kdy může tuto službu čerpat jinde, nicméně pro takovéto odmítnutí musejí být splněny jasně uvedené podmínky. Především toto nesmí zatěžovat dopravce, který o poskytnutí služeb žádá, některým způsobem uvedeným pod body 1 a 2 písm. a) a zároveň musí být dopravci služby v jiném zařízení poskytnuty. Toto ustanovení tak dává provozovateli služeb možnost poskytnout dopravci jím požadované služby v jiném svém zařízení. Provozovatel zařízení služeb může odmítnout poskytnutí služeb podle písm. b) rovněž z důvodů vyčerpání kapacity služeb, z technických důvodů nebo z důvodů provozních. Je-li kapacita zařízení služeb vyčerpána zcela, jedná se o objektivní důvod na straně provozovatele zařízení služeb, který není povinen, jak vyplývá z čl. 13 odst. 4 směrnice 2012/34/EU, podnikat kroky k tomu, aby rozšířil kapacitu zařízení služeb např. vynaložením investic do tohoto zařízení. Obecně však k případům obou výjimek soud uvádí, že by vždy mělo být s nimi maximálně šetřeno ve smyslu dané úpravy, a je-li možné služby poskytnout za ztížených podmínek, měl by je provozovatel zařízení služeb poskytnout.
- [52] V prvním žalobním bodu žalobkyně namítala, že mechanické nosiče nemají povahu (provozní součásti) zařízení služeb, neboť nejsou informačním systémem ve smyslu ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky 76/2017 Sb.
- [53] Podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.: „*Provozními součástmi železniční stanice jsou informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů.*“
- [54] Z rozsudku SDEU ze dne 15. července 2021, ve věci C-60/20, *Latvijas dzelzceļš* VAS v. *Valsts dzelzceļa administrācija*, vyplývá, že ustanovení čl. 13 odst. 2 a 6 směrnice 2012/34 musí být vykládáno

v tom smyslu, že povinnost poskytnout všem železničním podnikům nediskriminační přístup k zařízením služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 uvedené směrnice nemůže být uložena vlastníkům těchto zařízení, kteří nejsou zároveň jejich provozovateli. Definice pojmu zařízení služeb je založena na objektivním kritériu, tedy na technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby, naopak není stanovena s ohledem na příjemce těchto služeb, ani s ohledem na kvalifikaci či povahu právního titulu, či na totožnost uživatelů zařízení služeb. Pro posouzení, zda je určité zařízení zařízením služeb, je rovněž nerelevantní, zda bylo dané zařízení uvedeno ve zprávě o síti, či jak bylo kvalifikováno v nájemní smlouvě. Zařízení služeb je využíváno i v případě, že jsou zde služby poskytovány provozovateli tohoto zařízení pro jeho vlastní potřebu.

- [55] Soud dospěl k závěru, že informační systémy pro cestující jakožto zařízení služeb nelze zúžit pouze na elektronické systémy, jak namítala žalobkyně. V případě, kdy určité zařízení může a nemusí být s ohledem na své objektivní vlastnosti zařízením služeb, což v případě klaprámu považuje soud za nepochybné, neboť toto zařízení ze své podstaty zcela jistě může sloužit k předávání informací cestujícím, je třeba přihlídnout k dalším zjištěným skutečnostem ohledně jeho funkce. Definice zařízení služeb ve směrnici 2012/34/EU totiž požaduje, aby zařízení služeb bylo zřízeno, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených) v příloze II v bodech 2 až 4 této směrnice (srov. čl. 3 odst. 11 této směrnice). Směrnice však zároveň nestanoví, jakým způsobem má být zařízení určeno k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s poskytováním drážní dopravy. Žalovaný tak dle soudu správně zohlednil tu skutečnost, že žalobkyně jejich umístěním v prostoru železničních stanic a svým rozhodnutím na nich informace cestujícím poskytovat z těchto mechanických nosičů (klaprámů) učinila zařízením služeb ve smyslu ustanovení § 2 odst. 9 zákona o dráhách a ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Ve správním řízení pak bylo rovněž zjištěno, že žalobkyně dané zařízení objektivně využívala k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy. Za takové situace pak není dle soudu podstatné, že žalobkyně toto zařízení pro tento účel „neurčila“ nějakým formalizovaným aktem.
- [56] Ze závěrů vyslovených žalovaným nelze dovodit (jak namítala žalobkyně), že každá provozovna (trafika, pekárna, lékárna apod.) v železniční stanici, která propaguje své služby a zboží na mechanickém nosiči informací, by byla provozovatelem zařízení služeb. Předmětné nástěnky, klaprámy apod. zde totiž tito podnikatelé, na rozdíl od žalobkyně, neumíst'ují za účelem poskytování informací cestujícím ve smyslu ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Skutečnost, že předmětné mechanické nosiče jsou zařízeními služeb, vyplývá totiž dále ze samotné smlouvy o jejich provozování, kde je v čl. 1 uvedeno, že tyto jsou užívány za účelem informování cestující veřejnosti o dopravě. Sama žalobkyně na těchto mechanických nosičích zveřejňuje smluvní podmínky a akční nabídky, což lze nepochybně dle soudu označit za informace o službách dopravce ve smyslu ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., příp. za cestovní informace dle přílohy II bodu 2 písm. a) směrnice 2012/34/EU.
- [57] K opakující se argumentaci žalobkyně, že za „informační systém“ dle vyhlášky č. 76/2017 Sb. lze považovat pouze elektronický systém zpracovávající určitá data ve vzájemné interakci jednotlivých komponentů v reálném čase, soud uvádí, že ve shodě s žalovaným dospěl k závěru, že tento pojem je nutno vykládat jako souhrn všech možných způsobů poskytování informací cestujícím, přičemž IT elektronický systém zpracovávající data je pouze jednou z forem informačního systému. Ostatně i z odkazů všech účastníků řízení na ustanovení různých právních předpisů vyplývá, že pojem „informační systém“ má vždy trochu jiný význam.
- [58] Dle soudu pak žalovaný odkazem na to, že žalobkyně sama ve smlouvě ze dne 24. 6. 2016 označila nosiče informačních systémů jako informační systém, neporušil ustanovení § 555 odst. 1 občanského zákoníku ani ustanovení § 3 správního řádu, jak namítala žalobkyně. Jednak se nejednalo o jediný „důkaz“ pro závěr, že předmětné mechanické nosiče jsou zařízeními služeb, a jednak žalovaný se skutečně zabýval tím, jaký charakter mají ty konkrétní mechanické nosiče v daných železničních stanicích. Již výše pak soud uvedl, že žalobkyně na těchto mechanických nosičích zveřejňuje smluvní podmínky a akční nabídky, což lze podřadit pod pojem „informace

o službách dopravce“ ve smyslu ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Argumentace sebezprezentací a reklamním oznámením pak podporuje závěr soudu, že zde žalobkyně poskytuje cestujícím informace o svých službách, a tedy informace podle vyhlášky č. 76/2017 Sb.

- [59] Soud tak k námitkám uvedeným v prvním žalobním bodě uzavírá, že neshledal, že by se na předmětné mechanické nosiče v daném případě nevztahovala úprava dle ustanovení § 23d a násl. zákona o dráhách. První žalobní bod proto soud neshledal důvodným.
- [60] Ve druhém žalobním bodu žalobkyně namítala, že stanice Bílovice nad Svitavou není osobou zúčastněnou na řízení obsluhována, a proto zde není dána povinnost poskytnout užívání součástí stanice jakožto zařízení služeb podle ustanovení § 23d odst. 1 zákona o dráhách, který se týká jen (zařízení) služeb souvisejících s provozováním drážní dopravy, tj. souvisejících s vlaky, které v dané stanici podle jízdního řádu zastavují pro nástup a výstup cestujících.
- [61] Na úvod k této námitce soud uvádí, že skutečně žádný právní předpis nezná pojem „transferové nádraží“, jak uváděla žalobkyně, nicméně jen z tohoto nelze dovodit, že v daném případě nebyly ve vztahu ke stanici Bílovice nad Svitavou naplněny podmínky dle ustanovení § 23d odst. 1 zákona o dráhách. Dle soudu se totiž podmínka „bezprostřední souvislosti“ nevztahuje k zastavujícím vlakům, ale obecně k provozování drážní dopravy. Lze tak dospět k závěru, že nosiče informačních systémů mohou bezprostředně sloužit pro provozování drážních dopravy takových dopravců, jejichž vlaky v dané stanici sice nezastavují, ale mají alespoň minimální souvislost (v různých hlediscích) s provozováním drážní dopravy ze strany těchto dopravců. V daném případě skutečně nelze pominout to, že železniční stanici Bílovice nad Svitavou ve velké míře využívají cestující, kteří následně přestupují do vlaků např. dálkové dopravy v jiných stanicích (zejména ve stanici Brno hl. nádraží). Navíc to zcela jistě nejsou jen cestující využívající služby osoby zúčastněné na řízení, ale i služby žalobkyně.
- [62] Jak bylo navíc zjištěno při státním dozoru dne 8. 12. 2020 v předmětné stanici, tak sama žalobkyně zde nabízela služby, které rovněž bezprostředně se zastavováním v této stanici nesouvisí – např. Vlak+Zoo Praha. Žalobkyně si tak vznesením této žalobní námítky *de facto* sama protiřečí, když žádost osoby zúčastněné na řízení považuje z důvodu nezastavování vlaků v dané železniční stanici za nedůvodnou, avšak sama zde nabízí, resp. poskytuje cestujícím takové informace, které lze jen stěží označit za bezprostředně související s danou železniční stanicí, a tedy zde poskytuje takové informace, které souvisí s vlaky, které v dané stanici nezastavují.
- [63] V této souvislosti tak o to více nabývá na významu, že žalobkyně nevypracovala, ač mohla, pro příslušnou železniční stanici nebo i obecně kritéria přednosti pro přidělování kapacity ve smyslu ustanovení čl. 11 nařízení Komise 2017/2177, v rámci kterých by mohla nediskriminačně a objektivně zohlednit právě i to, zda se služby týkají vlaků zastavujících či nezastavujících v dané stanici, což plyne pravděpodobně z toho, že vůbec v rozporu s čl. 4 a 5 tohoto nařízení Komise a ustanovením § 23d odst. 2 písm. a) a b) zákona o dráhách nezveřejnila popis zařízení služeb žádným zákonným způsobem, jak bylo žalovaným v řízení zjištěno.
- [64] K argumentaci žalobkyně ohledně tvrzeného diskriminačního jednání osoby zúčastněné na řízení, resp. k argumentaci ohledně pravých důvodů žádosti osoby zúčastněné na řízení, soud považuje za vhodné se k tomu nevyjadřovat, neboť tato se zcela zjevně mýjí s meritem projednávané věci.
- [65] Námitky uvedené ve druhém žalobním bodu tak soud rovněž neshledal důvodnými.
- [66] Ve třetím žalobním bodu žalobkyně namítala, že žalovaný neprokázal, že by osobu zúčastněnou na řízení odmítl protiprávně.
- [67] Jak bylo uvedeno již v bodě [51] tohoto rozsudku, tak poskytnutí služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy smí provozovatel zařízení služeb odmítnout pouze v případech taxativně uvedených v ustanovení § 23d odst. 3 písm. a) a b).

- [68] Žalobkyně nejprve namítala, že ve smyslu ustanovení § 23d odst. 3 písm. b) bod 1. zákona o dráhách poskytla 100 % kapacity svých nosičů dopravci České dráhy, a.s. (tj. *de facto* sama sobě), a to 4 roky před žádostí osoby zúčastněné na řízení a před účinností novely č. 319/2016 Sb., vyhlášky č. 76/2017 Sb. a prováděcího nařízení Komise 2017/2177.
- [69] Soud ve shodě s žalovaným dospěl k závěru, že žalobkyně si kapacitu zařízení služeb přidělila sama sobě diskriminačním způsobem v rozporu s nařízením Komise 2017/2177, a proto ji nebylo možno považovat za nedostupnou.
- [70] K přidělení kapacity podle předchozí právní úpravy soud uvádí, že podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. g) zákona o dráhách, ve znění účinném do 31. 3. 2017, platilo, že „*[p]rovozovatel dráhy je povinen zajistit dopravcům přístup ke službám poskytovaným provozovatelem dráhy způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců.*“ Jejich rozsah stanovovala tehdy účinná vyhláška č. 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci (dále jen „*vyhláška č. 351/2004 Sb.*“). Zákon o dráhách, v daném znění, neznal pojem přidělování kapacity zařízení služeb. Z ustanovení § 2 písm. a) vyhlášky č. 351/2004 Sb. však vyplývalo, že „*[p]řístup k dopravní cestě dráhy celostátní a dráhy regionální a poskytování služeb spojených s přepravou osob v železničních stanicích, musí být k dispozici všem oprávněným dopravcům způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců.*“ Z toho vyplývá, že do 31. 3. 2017 nebylo možné samostatně přidělit kapacitu zařízení služeb, jelikož takový pojem zákon o dráhách neznal, ale ke službám bylo možno poskytnout přístup pouze v rozsahu odpovídajícímu přidělené dopravní cesty. Dle ustanovení § 34e odst. 1 věta druhá zákona o dráhách, ve znění účinném do 31. 3. 2017, však platilo, že kapacitu dopravní cesty lze přidělit na dobu platnosti jízdního řádu. Dle soudu tak není pravdou, že by zákon o dráhách před účinností žalobkyní zmiňovaných právních předpisů otázku zařízení služeb vůbec neupravoval.
- [71] Mimo jiné pak z předchozí právní úpravy vyplývá, že žalobkyně si nemohla přidělit kapacitu zařízení na neomezenou dobu, když i podle ustanovení § 34e odst. 7 zákona o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, bylo možné uzavřít rámcovou dohodu vymezující vlastnosti a rozsah kapacity dopravní cesty požadované na časové období přesahující období platnosti jízdního řádu, na dobu nejvýše 5 let. Nadto dle soudu uzavření rámcové smlouvy nemohlo nahrazovat samotné přidělení kapacity. Vzhledem k právní úpravě účinné do 31. 3. 2017 tak ani žalobkyně jako provozovatelka předmětných nosičů informačních systémů nemohla udělit žádná práva přístupu žalobkyni jako dopravci přesahující období platnosti jízdního řádu. Po ukončení jeho platnosti, tj. nejpozději jízdním řádem pro rok 2018 by tato práva stejně přestala být platná a účinná, a to bez ohledu na novelu č. 319/2018 Sb., neboť žalobkyně si ani podle tehdejšího zákona o dráhách nemohla sama sobě přidělit kapacitu na neomezeně dlouhou dobu.
- [72] Tomuto závěru částečně i napovídá bod 19 19 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177, dle kterého „*toto nařízení stanoví soubor nových pravidel pro provozovatele zařízení služeb. Uvedení provozovatelé potřebují čas, aby upravili své stávající vnitřní postupy za účelem zajištění plného dodržování všech požadavků tohoto nařízení. Nařízení by se proto mělo uplatňovat teprve od 1. června 2019. To znamená, že popis zařízení služeb vyžadovaný podle článku 4 nebo odkaz na příslušné informace bude muset být poprvé připraven a zahrnut do zprávy o síti teprve pro jízdní řád začínající v prosinci 2020.*“ Z uvedeného vyplývá, že nařízení předpokládalo plné dodržování všech požadavků. Provozovatelé zařízení služeb tak byli povinni upravit své stávající vnitřní postupy za účelem zajištění plného dodržování všech požadavků tohoto nařízení. Byli tedy povinni přijmout taková opatření, aby veškerá kapacita zařízení služeb pro jízdní řád začínající v prosinci 2020 byla řádně přidělena podle tohoto nařízení.
- [73] Soud tak nemohl vejít v argumentaci žalobkyně, neboť by fakticky znamenala, že by došlo k neomezenému zablokování přístupu k zařízení služeb, což by bylo v rozporu s cílem směrnice 2012/34/EU uvedeném v bodě 27 její preambule – „*Nediskriminační přístup k zařízením služeb a ke službám souvisejícím se železniční dopravou, které jsou v těchto zařízeních poskytovány, by měl železničním podnikům umožnit, aby uživatelům osobní a nákladní dopravy poskytovaly lepší služby.*“

- [74] Co se týče polemiky žalobkyně ohledně pojmů „*přídělená kapacita zařízení služeb*“ a „*udělená práva přístupu*“, tak soud uvádí, že pojem práva přístupu je zmíněn již v bodě 1 preambule nařízení Komise 2017/2177, dle něhož je právo přístupu jedním ze základních pravidel směrnice 2012/34/EU. Tento pojem se dle soudu vztahuje na všechna zařízení služeb, nikoli pouze na ta zařízení, u kterých nebyl přístup znemožněn přidělením kapacity na neomezenou dobu před účinností tohoto zařízení. V opačném případě by byl stav před vydáním nařízení Komise 2017/2177 na neomezeně dlouhou dobu zakonzervován, což by bylo v rozporu s cíli vytyčenými evropským a následně i českým zákonodárcem.
- [75] Bod 14 preambule nařízení Komise 2017/2177 hovoří o rozporu s jinou žádostí nebo již přidělenou kapacitu, nikoli o rozporu s právy přístupu přidělenými před účinností tohoto zařízení. I čl. 10 tohoto nařízení pak řeší pouze rozpor s jinou žádostí nebo již s přidělenou kapacitou zařízení služeb a nikoliv rozpor s právy přístupu udělenými před účinností tohoto nařízení. Stejně tak čl. 14 tohoto nařízení upravuje řešení stížností s ohledem na celkový objem kapacity zařízení služeb již přidělený ostatním dotčeným uživatelům a nikoliv také s ohledem na práva přístupu přidělená před účinností tohoto nařízení.
- [76] Soud se pak neztotožnil s argumentem žalobkyně, že předestřený výklad znamená, že dopravci, který užíval služby zařízení služeb podle ustanovení § 23d zákona o dráhách před účinností nařízení Komise 2017/2177, by nebylo možné toto užívání nijak omezit ve prospěch pozdější žádosti jiného dopravce podané po účinnosti tohoto nařízení, zatímco dopravci, který zařízení služeb stejné kategorie začal užívat až po účinnosti tohoto nařízení by bylo možné část přidělené kapacity zařízení služeb odebrat a odebranou část přidělit pozdějšímu žadateli postupem podle čl. 10 až 14 tohoto nařízení. Žalobkyně totiž pomíjí, že jedním ze základních prvků nařízení Komise 2017/2177 je principu koordinace, který se uplatňuje ve vztahu ke všem dopravcům – srov. zejména čl. 10 tohoto nařízení.
- [77] Na druhou stranu soud uznává, že žalobkyně skutečně neměla po účinnosti nařízení Komise 2017/2177 povinnost zneplatnit smlouvu o provozování nosičů informačních systémů, a to z toho důvodu, že tato ze své povahy a dle svého obsahu nemohla být udělením práv přístupu. Nicméně povinnosti vyplývající z tohoto nařízení se vztahují na všechny provozovatele zařízení služeb.
- [78] Soud tak dospěl k závěru, že „liberační“ důvod podle ustanovení § 23d odst. 3 písm. b) bod 1. zákona o dráhách v daném případě nebyl naplněn.
- [79] Žalobkyně dále v tomto žalobním bodu namítala, že podle ustanovení § 23d odst. 3 písm. a) zákona o dráhách existují v dotčených stanicích mechanické nosiče srovnatelných parametrů, které provozuje SŽ, a jejichž existenci žalovaný neposoudil jako alternativu ve smyslu nařízení čl. 14 Komise 2017/2177.
- [80] Podle čl. 10 odst. 2 nařízení Komise 2017/2177, platí, že „*[p]rovozovatelé zařízení služeb uvedených v příloze II bodě 2 směrnice 2012/34/EU nesmí zamítnout žádosti o přístup ke svým zařízením služeb nebo poskytnutí služby ani uvádět žadateli přijatelné alternativy, je-li kapacita, která odpovídá potřebám žadatele, dostupná v jejich zařízeních služeb nebo se očekává, že se stane dostupnou během koordinačního postupu či po něm.*“
- [81] S ohledem na nezákonné přidělení kapacity žalobkyní sama sobě (viz výše) nebylo možné ve smyslu tohoto ustanovení považovat kapacitu nosičů informačních systémů za nedostupnou. V daném případě tak vůbec nebyl naplněn předpoklad, aby žalobkyně ve smyslu ustanovení čl. 10 odst. 2 nařízení Komise 2017/2177 osobě zúčastněné na řízení jako žadatelce přijatelné alternativy vůbec nabízela. Tím spíše pak jejich údajnou existencí nemohla podpořit své rozhodnutí o nepřidělení kapacity.
- [82] Navíc upřednostnění přístupu u vlastních zařízení formou koordinace před odepřením přístupu z důvodů existence alternativních zařízení vyplývá i z bodu 14 preambule nařízení Komise 2017/2177, podle něhož „*[k]dyž provozovatel zařízení služeb obdrží žádost, která je v rozporu s jinou žádostí nebo již přidělenou kapacitou, měl by nejprve ověřit, zda by bylo možné další žádosti vyhovět navržením jiného času,*

změnou přiděleného času, pokud s tím dotčený žadatel souhlasí, nebo přijetím opatření, která umožní zvýšit kapacitu zařízení.“ Před odmítnutím žádosti z důvodu existence alternativních zařízení pak mají přednost i tzv. kritéria přednosti, kdy dle bodu 15 preambule předmětného nařízení platí, že „[n]eumožnil-li koordinační postup sladění kolidujících žádostí, může provozovatel zařízení služeb k rozhodnutí mezi kolidujícími žádostmi použít kritéria přednosti. Tato kritéria by měla být nediskriminační a transparentní a měla by být zveřejněna v popisu zařízení služeb, jenž podléhá přezkumu regulačního subjektu.“ V podrobnostech jsou pak tato kritéria přednosti, včetně jejich demonstrativního výčtu, uvedena v ustanovení čl. 11 nařízení Komise 2017/2177. Z toho vyplývá, že odmítnutí přístupu z důvodů existence alternativních zařízení je až jednou z následných možností, pokud se žadatele nepodaří uspokojit jinými způsoby.

- [83] Rovněž pak nelze pominout, že podle ustanovení čl. 12 odst. 2 a 3 nařízení Komise 2017/2177 nelze-li žádosti vyhovět, pak provozovatel zařízení služeb a žadatel společně posuzují, zda existují přijatelné alternativy. I z toho tedy vyplývá, že alternativní řešení se vyhledává až v případě, kdy žádosti nelze vyhovět, a jsou to primárně provozovatel zařízení služeb (žalobkyně) a žadatel (osoba zúčastněná na řízení), která mají tyto společně posoudit, nikoliv žalovaný jako regulační subjekt. Nicméně v daném případě platí, že bylo možno žádosti vyhovět, protože žalobkyně si přidělila kapacitu pro vlastní potřeby nezákonným způsobem.
- [84] K instalaci vlastních nosičů ze strany osoby zúčastněné na řízení pak soud uvádí, že bod 17 nařízení preambule nařízení Komise 2017/2177 nepředpokládá prvotně řešit souběh žádostí či nedostatek kapacity zřizováním nových zařízení služeb, ale opatřeními s cílem optimalizovat jejich využívání.
- [85] Dle soudu tak nebyl naplněn ani liberační důvod podle ustanovení § 23d odst. 3 písm. a) zákona o dráhách, a proto shledal třetí žalobní bod nedůvodným.
- [86] Ve čtvrtém žalobním bodu žalobkyně namítala, že byla ze strany žalovaného diskriminována, neboť žalovaný nepovažoval mechanické nosiče srovnatelných parametrů provozované SŽ v týchž stanicích za provozní součást stanice dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., a tedy tyto nepovažoval za provozovatele zařízení služeb.
- [87] Jak vyplývá i z vypořádání třetího žalobního bodu, tak soud považuje existenci několika nosičů informačních systémů vlastněných a provozovaných SŽ v daných stanicích za nespornou. S ohledem na to, že řízení podle ustanovení § 23d odst. 4 zákona o dráhách mělo toliko dva účastníky, a to žalobkyni a osobu zúčastněnou na řízení, tak žalovaný nemohl jiné osobě (zde SŽ) ukládat jakékoliv povinnosti. Otázka povahy informačních systémů a přidělení její kapacity v dotčených stanicích je tak ve vztahu k SŽ zcela irelevantní. Z obsahu žádosti podané osobou zúčastněnou na řízení totiž vyplývá, že tato se domáhala přístupu k nosičům informačních systémů, jejichž provozovatelem je žalobkyně. Proto bylo v řízení rozhodováno toliko o povinnostech žalobkyně, nikoli o povinnostech SŽ. Co se týče existence nosičů SŽ jako srovnatelné alternativy k nosičům žalobkyně, tak k tomu se již soud vyjádřil výše.
- [88] Jen na okraj soud ve shodě s žalovaným dodává, že bylo zjištěno, že nosiče informačních systémů SŽ slouží k poskytování informací pro všechny dopravce, např. o omezení provozování dráhy (výlukách). Pokud by tato služba přestala být poskytována z toho důvodu, že by žalovaný (zde nad rámec žádosti osoby zúčastněné) uložil SŽ obdobnou povinnost, jaká byla uložena prvostupňovým rozhodnutím žalobkyni, pak by tyto informace musel každý dopravce poskytovat sám, což by nepochybně bylo v neprospěch všech dopravců, a tedy i žalobkyně.
- [89] Ani čtvrtý žalobní bod tak soud neshledal důvodným.
- [90] V pátém žalobním bodu žalobkyně namítala, že jí osoba zúčastněná na řízení neposkytla stanovenou součinnost, když nereagovala na výzvy žalobkyně k alternativnímu řešení a v rozporu s čl. 12 odst. 2 a 13 odst. 1 nařízení Komise 2017/2177 se obrátila přímo na žalovaného.
- [91] Podle ustanovení čl. 10 odst. 3 nařízení Komise 2017/2177, platí, že „[p]rovozovatelé zařízení služeb posoudí různé možnosti, které jim umožní vyhovět kolidujícím žádostem o přístup k zařízení služeb nebo poskytnutí

služby v zařízení služeb. Tyto možnosti zahrnou v případě nutnosti opatření pro maximalizaci kapacity dostupné v zařízení v míře, ve které to nevyžaduje dodatečné investice do zdrojů nebo zařízení. Tato opatření mohou zahrnovat: a) návrh alternativního harmonogramu; b) je-li to možné, změnu provozní doby nebo rozvržení práce na směny; c) umožnění přístupu k zařízení pro dodávky služeb z vlastních zdrojů.“

- [92] Jak bylo uvedeno již dříve v tomto rozsudku, tak z ustanovení čl. 10 odst. 2 téhož nařízení vyplývá, že provozovatelé zařízení služeb nesmí zamítnout žádost o přístup ke svým zařízením služeb nebo uvádět žadateli přijatelné alternativy, je-li kapacita v jejich zařízení dostupná. Žalobkyně tak v daném případě, kdy si nezákonně sama sobě přidělila veškerou kapacitu zařízení služeb, pozbyla možnosti navrhnout žadateli přijatelné alternativy.
- [93] Nadto žalobkyní odkazovaný dopis čj. 757/2020-O27 dle soudu svým obsahem představuje zamítnutí žádosti osoby zúčastněné na řízení o přístup k zařízení služeb, tj. *de facto* se jedná o konečné rozhodnutí žalobkyně ve smyslu ustanovení čl. 13 nařízení Komise 2017/2177. Žalobkyně sice ve druhém a třetím odstavci na str. 4 tohoto dopisu uvedla, že z dopisu osoby zúčastněné na řízení neplyne, zda se tato obrátila na SŽ, která předmětné železniční stanice provozuje se žádostí o umožnění instalace vlastních nástěnek v každé z těchto stanic; resp. zda předložila SŽ žádost o užití takových nosičů provozovaných SŽ či přímo organizátorem integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, nicméně s ohledem na další závěry vyslovené žalobkyní v tomto dopise, nelze tuto argumentaci považovat za návrh konkrétních alternativ ve smyslu čl. 10 odst. 3 (umožnění přístupu k zařízení pro dodávky služeb z vlastních zdrojů) či čl. 12 (tzv. přijatelné alternativy) nařízení Komise 2017/2177. Je tomu tak proto, že žalobkyně v dopise vedle těchto tvrzení jasně vyslovila, že „*již z uvedených důvodů* [pozn. soudu: z důvodu, že žalobkyně nepovažuje mechanické nosiče informačních systémů za součást zařízení služeb ve smyslu příslušných právních předpisů] *není možné na Vaši výzvu kladně reflektovat.*“ (srov. str. 1 až 3 předmětného dopisu). Dále zde uvedla, že i pokud by nástěnky měly povahu zařízení služeb, pak byla nucena žádost „*odmítnout*“, a to proto, že „*provozní objem těchto nástěnek by byl zcela naplněna pro potřeby společnosti České dráhy, a.s., coby jiného dopravce.*“ (srov. třetí odstavec na str. 3 dopisu). A v samotném závěru pak uvedla, že by nebylo „*možné akceptovat návrh společnosti RegioJet, a.s. na podmínky jejich poskytování dopravcům.*“
- [94] Z výše uvedeného tedy vyplývá, že to nebyla osoba zúčastněná na řízení, která předčasně ingerovala u žalovaného ve smyslu čl. 13 nařízení Komise 2017/2177, neboť žalobkyně se v reakci na dopis osoby zúčastněné na řízení zcela jasně vyslovila, že žádosti osoby zúčastněné na řízení nelze vyhovět. Za takové situace osobě zúčastněné na řízení nezbylo než se obrátit na žalovaného coby regulační subjekt, aby postup žalobkyně přezkoumal. Je sice pravdou, že osoba zúčastněná na řízení v okamžiku, kdy se obrátila na žalovaného, nemohla vědět, zda si žalobkyně přidělila kapacitu svých mechanických nosičů ne/oprávněně, když tuto skutečnost deklaroval až žalovaný v napadeném rozhodnutí, nicméně z této skutečnosti dle soudu nevyplývá, že by se osoba zúčastněná na řízení obrátila na žalovaného předčasně. Jelikož žalobkyně jasně vůči osobě zúčastněné na řízení deklarovala, že předmětné nosiče informačních systémů nepovažuje za součást za řízení služeb a že jejich kapacita je plně vyčerpána, pak osoba zúčastněná na řízení neměla jiný nástroj, jak tyto závěry žalobkyně (tj. i to zda kapacita byla přidělena oprávněně nebo neoprávněně) vyvrátit, než obrátit se na žalovaného se žádostí podle ustanovení § 23d odst. 4 zákona o dráhách.
- [95] Námitky uvedené v pátém žalobním bodu tak soud neshledal důvodnými.
- [96] V šestém žalobním bodu žalobkyně namítala nesprávnou formulaci uložené povinnosti, neboť žalovaný nebyl oprávněn určit jednotlivé konkrétní provozní součásti stanice, ale měl stanovit určitý poměr rozsahu provozních součástí stanici (např. 1/6 či 1/14).
- [97] K této námitce soud uvádí, že žalovaný ve výroku I. v bodě a. ve vztahu k železniční stanici Bílovice nad Sázavou uložil žalobkyni povinnost uzavřít s osobou zúčastněnou na řízení smlouvu, týkající se jednoho nosiče informačních systémů, který byl osobou zúčastněnou na řízení označen číslem 5 a který se nachází jako první vpravo od vstupních dveří čekárny. V bodě b. téhož výroku pak ve vztahu k železniční stanici Brno-Židenice žalovaný umožnil žalobkyně vybrat si buď nosič

označený číslem 5 (nacházející se mezi pokladnami) nebo nosič označený číslem 4 (umístěný jako první vlevo od levé pokladny). Z výroku I. prvostupňového rozhodnutí tak vyplývá, že žalovaný přesně popsal, ke kterým nosičům informačních systémů má být osobě zúčastněné na řízení umožněn přístup, resp. ohledně kterých nosičů informačních systémů má žalobkyně s osobou zúčastněnou na řízení uzavřít smlouvu umožňující jejich poskytnutí.

- [98] Dle soudu byly konkrétní nosiče informačních systémů určeny na základě osoby zúčastněné osoby jakožto žadatele. Rozsah kapacity pak dle soudu může být vymezen jako určením konkrétně specifikovaných nosičů (jak učinila osoba zúčastněná na řízení a v návaznosti na ni žalovaný), tak poměrně (jak uváděla žalobkyně). Tyto dva způsoby určení rozsahu kapacity se dle soudu navzájem nevylučují, vždy bude záležet na konkrétních okolnostech daného případu. Soud tak neshledal, že by žalobkyně byla uložena povinnost v rozporu s ustanovením § 23d zákona o dráhách.
- [99] Nadto lze znovu zmínit, že žalobkyně porušuje povinnost dle čl. 4 nařízení Komise 2017/2177, tj. povinnost vypracovat a zveřejnit popis zařízení služeb a možného přístupu k nim, čímž fakticky ostatní dopravce vylučuje z možného užívání jejich zařízení služeb a zároveň jim bere možnost podat kvalifikovanou žádost o přístup k nim dle jasně stanovených podmínek. Nicméně osoba zúčastněná na řízení i za takové složité situace byla schopna podat dle soudu projednatelnou žádost dle ustanovení § 23d odst. 4 zákona o dráhách, v níž předmětné nosiče informačních systémů označila jak slovně, tak obrazově pomocí fotografie.
- [100] Ani šestý žalobní bod tak soud neshledal důvodným.
- [101] Ze všech shora uvedených důvodů proto soud neshledal žalobu důvodnou a podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. žalobu zamítl.
- [102] Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobce nebyl ve sporu úspěšný a žalovanému žádné náklady v řízení nevznikly.
- [103] Výrok o nákladech řízení pod bodem III. rozsudku je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 5 s.ř.s., neboť osoba zúčastněná na řízení by měla právo na náhradu nákladů řízení, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti uložené soudem, k tomu ale v dané věci nedošlo.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

V Praze dne 16. května 2024

Shodu s prvopisem potvrzuje M. T., DiS.

6 A 17/202320

JUDr. Ladislav Hejtmánek v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje M. T., DiS.