



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Ladislava Hejtmánka a soudkyň JUDr. Hany Kadaňové, Ph.D. a JUDr. Naděždy Treschlové ve věci

žalobkyně:

České dráhy a.s.

sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1

proti

žalovanému:

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

sídlem Kpt. Jaroše 1926/7, Brno

za účasti

osoby zúčastněné na řízení: **Správa železnic, státní organizace**

sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 14. 2. 2020, č.j. UPDI-0542/20/BL

t a k t o :

- 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.

O d ů v o d n ě n í :

Shodu s prvopisem potvrzuje X. X.

Identifikace projednávané věci

1. Žalobkyně se žalobou došlou Městskému soudu v Praze dne 20. 7. 2023 (podanou původně k Obvodnímu soudu pro Prahu 1, kde obvodní soud zahájil řízení dne 8. 4. 2020 a pravomocně jej zastavil dne 23. 6. 2023) domáhala zrušení rozhodnutí uvedeného v záhlaví tohoto rozsudku (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře zamítl její odvolání proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 10. 12. 2019 č.j. UPDI-3445/19/UM (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“).
2. Ve vztahu k označení žalovaného soud poznamenává, že 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 napadené 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, proto je od 1. 1. 2024 v souladu s § 69 in fine s.ř.s. žalovaným Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, přičemž soud bude v tomto rozsudku pro zjednodušení označovat žalovaným i správní orgán prvního stupně, nemá-li rozlišení význam pro kontext odůvodnění.
3. Podstatou projednávané věci je nesouhlas žalobkyně s prvostupňovým a napadeným rozhodnutím, kterým žalovaný uložil žalobkyni povinnost zpřístupnit přidělci, jímž je v daném případě Správa železnic, státní organizace (dále též „osoba zúčastněná na řízení“), cenu za poskytované služby a podmínky poskytování služeb v provozní součásti zařízení služeb železniční stanice Praha-Smíchov – informační systémy pro cestující podle § 23d odst. 2 písm. a) a b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), do 15 dnů od právní moci rozhodnutí. A to proto, aby je Správa železnic mohla zveřejnit v prohlášení o dráze. Žalovaný tak uložil žalobkyni povinnost nabídnout a následně poskytnout k užívání prostřednictvím prohlášení o dráze stanoveným způsobem všem ostatním dopravcům užití svých mechanických nosičů informací, tj. zejména stojanů, klaprámů a nástěnek, a to za regulovanou cenu.

Obsah žaloby

4. V prvním žalobním bodu žalobkyně namítá, že dotčené mechanické nosiče informací nepředstavují informační systém podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“), a ust. § 23d zákona o dráhách se tak na ně nevztahuje. O informační systém podle žalobkyně nejde proto, že se nejedná o IT elektronický systém zpracovávající určitá data, jehož jednotlivé komponenty jsou ve vzájemné interakci v reálném čase.
5. Žalobkyně následně v žalobě objasnila, z jakých okolností dovozuje, že informační systém je třeba vykládat jako IT elektronický systém. Upozornila na Legislativní pravidla vlády a jejich návod, jak používat výrazy a termíny; v souladu s Legislativními pravidly vlády je podle ní výklad pojmu „informační systém“, zakotveného v ust. § 40 odst. 2, § 41 odst. 3 a § 46r odst. zákona o dráhách, takový, že jde o IT elektronický systém zpracovávající určitá

Shodu s prvopisem potvrzuje X. X.

data, jehož jednotlivé komponenty, právě proto, že jde o systém, jsou ve vzájemné interakci v reálném čase. Poukázala i na ust. § 73 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“), dle něž se ve stanicích vybavených informačním systémem podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. zpoždění vlaku oznamuje cestujícím tímto systémem. Mimo tento informační systém se předem plánované omezení provozování drážní dopravy (výluky) oznamuje cestujícím mechanickými vývěskami. Mechanické vývěsky proto informačním systémem podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. nejsou. Stejný význam výrazu „*informační systém*“ vyplývá i z ostatních obecně závazných právních předpisů, které žalobkyně v žalobě vyjmenovala. Na podporu své argumentace citovala i z moderních encyklopedických zdrojů (Wikipedie, Wikisofie), které definují pojem „*informační systém*“ právě za pomoci IT komponent a uvádějí, že v jiném smyslu se pojem „*informační systém*“ obecně nepoužívá. Fakt, že pro tyto vývěsky, stojany, klaprámy a nástěnky se ve smlouvě o umístění těchto nosičů v dotčených stanicích, kterou dne 24. 6. 2016, před účinností vyhlášky č. 76/2017 Sb., uzavřela žalobkyně se Správou železnic, je užívána legislativní zkratka „*informační systémy*“, na tom dle žalobkyně nic nemění, když právní jednání je navíc třeba posoudit podle obsahu a nikoli podle označení smluvních stran.

6. V druhém žalobním bodu žalobkyně namítá, že žalovaný v rozporu čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod omezil její právo, protože jí uložil povinnost nabízet dotčené mechanické nosiče k užití všem dopravcům, a to za regulovanou cenu.
7. Předmětné mechanické nosiče nesplňují definici zařízení služeb ve smyslu ust. § 2 odst. 9 a ust. § 23d an. zákona o dráhách interpretovaných eurokonformně článkem 3 odst. 11 směrnice EP a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále též „směrnice 2012/34“).
8. Směrnice 2012/34 definuje zařízení služeb v čl. 3 odst. 11 jako „*zařízení včetně pozemku, budovy a vybavení, které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II bodech 2 až 4*“. Jednou z podmínek, aby věc v právním smyslu byla zařízením služeb nebo jeho provozní součástí, tedy je, že byla zřízena, tj. zvláště určena k tomu, aby se jejím prostřednictvím poskytovaly služby dopravcům bezprostředně související s provozováním drážní dopravy. Pro povahu informačního systému podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. je tedy rozhodné, zda byl *a priori* zřízen pro poskytování informací „*pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů*“. Tato podmínka u stojanů, klaprámy a nástěnek žalobkyně ve stanici Praha – Smíchov splněna není, neboť ve stanici Praha – Smíchov jsou informace „*o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů*“ ve smyslu později vydaného § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. poskytovány cestujícím jinak, a to prostřednictvím elektronických dálkově ovládaných informačních panelů, o integrovaném dopravním systému informačními médii IDS a o výlukách informačními médii provozovanými Správou železnic. Žalobkyně tedy neměla právní ani věcný důvod, aby smlouvu o užívání stojanů, klaprámy a nástěnek ve stanici Praha – Smíchov se Správou železnic uzavírala proto, že by potřebovala získat právo užívat tyto nosiče *a priori* pro sdělování odjezdů a příjezdů vlaků, informací o integrovaném dopravním systému nebo o službách jiných dopravců.
9. Žalobkyně tak nezřídila ve smyslu čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34 předmětné mechanické nosiče informací v železniční stanici Praha – Smíchov *a priori* proto, aby jimi poskytovala

Shodu s prvopisem potvrzuje X. X.

služby podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Žalovaný nebyl oprávněn tyto nosiče za zařízení služeb napadeným rozhodnutím považovat a ukládat ohledně nich žalobkyni podle § 58 odst. 4 zákona o dráhách splnění povinnosti podle § 23d odst. 2 zákona o dráhách.

10. Ve třetím žalobním bodu žalobkyně namítá diskriminaci podle osoby provozovatele pro případ, že by soud podřadil mechanické stojany, klaprámy a nástěnky v železniční stanici Praha – Smíchov pod informační systém podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Žalovaný diskriminoval žalobkyni tím, že povinnost nabídnout tyto nosiče k užití jiným dopravcům za regulovanou cenu prostřednictvím prohlášení o dráze podle § 23d odst. 2 zákona o dráhách uložil jen žalobkyni, ačkoliv mechanické mediální nosiče obdobných užitečných vlastností provozují v téže stanici i jiné subjekty.
11. Žalobkyně poukázala na právní úpravu směrnice 2012/34 vymezující pojem provozovatele zařízení služeb, v souladu s ní provozovatel zařízení služeb podle § 2 odst. 9 a § 23d a násl. zákona o dráhách nemusí být ani dopravcem provozujícím drážní dopravu podle § 2 odst. 4 zákona o dráhách, ani nemusí provozovat dráhu podle § 2 odst. 3 zákona o dráhách, ani nemusí být provozovatelem železniční stanice. Provozovatelem zařízení služeb tedy může být kterákoliv fyzická nebo právnická osoba, bez ohledu na právní formu nebo vlastnickou strukturu. Provozovatel zařízení služeb nemusí být ani vlastníkem tohoto zařízení, nýbrž je může provozovat na základě dohody s vlastníkem. Žalobkyně upozorňovala žalovaného, že v téže železniční stanici provozují nosiče sdělení obdobných parametrů i jiné subjekty, např. společnost RAILREKLAM, spol. s r.o., provozovatel prodejny Relay v dané stanici a RETROLOK, s.r.o., jejich mechanické nosiče sdělení ve stanici Praha – Smíchov mají srovnatelné parametry jako předmětné nosiče žalobkyně, provozovatelé těchto stojanů, klaprámy a nástěnek jsou ve stejném postavení jako žalobkyně, provozující v téže stanici obdobné stojany, klaprámy a nástěnky, přesto žalovaný neuložil stejnou povinnost těmto jiným subjektům. Žalovaný tedy žalobkyni diskriminoval, když neuložil stejnou povinnost provozovatelům zařízení obdobných parametrů.
12. Ve čtvrtém žalobním bodu žalobkyně namítá, že uvedené mechanické nosiče informací nesplňují podmínku nezbytného zařízení, která by v souladu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod propůjčovala legitimitu omezení vlastnického práva žalobkyně napadeným rozhodnutím. Takové nosiče si může každý dopravce splňující podmínky finanční způsobilosti podle § 28 zákona o dráhách snadno pořídit, aniž by bylo kvůli tomu nutno omezovat vlastnické právo žalobkyně.
13. Žalobkyně objasnila, že povaha nezbytného zařízení znamená, že bez takového zařízení služeb by dopravce nemohl přepravní služby poskytovat buď vůbec, nebo s nepřiměřenými obtížemi či náklady. Tedy, že takové zařízení nemá na relevantním trhu substitut a dopravce není schopen si je za rozumných podmínek opatřit jinak. Jen za takových okolností je omezení vlastnického práva provozovatele takového zařízení legitimní podle čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod ve vazbě na § 23d a násl. zákona o dráhách. Úprava zařízení služeb podle § 23d a násl. zákona o dráhách představuje speciální úpravu k obecné úpravě institutu nezbytného zařízení podle ust. § 11 odst. 1 písm. f) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění pozdějších předpisů. To plyne i z čl. 2 odst. 2 druhé odrážky prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou, který při existenci mnohosti provozovatelů zařízení služeb a tedy soutěži mezi nimi na relevantním trhu umožňuje vyjmout taková zařízení služeb resp. jejich provozovatele z působnosti uvedeného nařízení, a tedy z

Shodu s prvopisem potvrzuje X. X.

povinnosti taková zařízení dopravcům nabízet a podmínky i cenu jejich užití zveřejnit v prohlášení o dráze. Předmětné stojany, klaprámy a nástěnky pro sdělení, např. reklamního charakteru, povahu nezbytného zařízení nemají. Náklady na jejich pořízení nejsou takové, že by si je kterýkoliv dopravce splňující podmínku finanční způsobilosti podle § 28 zákona o dráhách nemohl pořídit a v dotčené stanici je provozovat.

Vyjádření žalovaného a osoby zúčastněné na řízení

14. Žalovaný s podanou žalobou nesouhlasil a navrhl její zamítnutí. Vzhledem k podobnosti rozkladových a žalobních námitek odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, a vyjádřil se věcně se stejnými závěry jako v napadeném rozhodnutí, které pokládá za souladné s právními předpisy, za správné a zákonné.
15. Osoba zúčastněná na řízení (Správa železnic) se k věci nevyjádřila.

Posouzení věci Městským soudem v Praze

16. Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí v rozsahu uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s.ř.s.), a vycházel přitom ze skutkového i právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s.ř.s.).
17. O žalobě soud rozhodl v souladu s ust. § 51 odst. 1 s.ř.s. bez jednání, neboť účastníci řízení na nařízení jednání netrvali. Jednání nebylo třeba nařizovat ani za účelem dokazování, jelikož soud nepokládal za potřebné provádět důkazy na rámec toho, co plyne ze správního spisu.
18. Podrobněji k tomu soud uvádí, že z důvodu nadbytečnosti neprovedl důkazy navržené žalobkyní, spočívající v odkazu na veřejně dostupné webové stránky Wikipedie a Wikisofie, neboť informace zveřejněné na wikipedii a wikisofii vykládající pojem „informační systém“ nelze z povahy těchto internetových encyklopedií považovat za spolehlivý primární zdroj. Z důvodu nadbytečnosti soud neprovedl ani žalobkyní navržený důkaz spočívající v odkazu na veřejně dostupné webové stránky Vlády České republiky, neboť tam zveřejněná Legislativní pravidla vlády nejsou pramenem práva, nejsou pro žalovaného ani pro soud závazná a nejsou proto způsobilá ovlivnit výklad unijního práva. Z důvodu nadbytečnosti soud neprovedl ani žalobkyní navržený důkaz smlouvou mezi žalobkyní a Správou železnic (tehdy jako Správa železniční dopravní cesty, státní organizace) ze dne 24. 6. 2016. Soud dospěl k závěru, že tvrzení, která žalobkyně touto listinou navrhuje prokázat, nejsou takové povahy, aby bylo třeba je důkazně ověřit, nadto ani nejsou mezi účastníky řízení sporná. Z důvodu nadbytečnosti soud neprovedl důkaz ani listinou navrženou žalovaným, a to smlouvou mezi žalobkyní a Jihomoravským krajem ze dne 27. 6. 2018, včetně Přílohy č. 3. Soud má za to, že skutkový stav věci byl náležitě zjištěn již na základě důkazů provedených správními orgány v průběhu správního řízení a zdokumentovaných ve správním spise. K tomu je nutno dodat, že při přezkoumání napadeného rozhodnutí soud nutně vycházel z obsahu správního spisu, neboť jeho povinností bylo mj. posoudit, zda skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí, je se správním spisem v souladu a zda v něm má oporu (ust. § 76 odst. 1 písm. b) s.ř.s.).
19. Na základě obsahu správního spisu soud nejprve rekapituluje výrok prvostupňového rozhodnutí, potvrzený napadeným rozhodnutím: „Podle § 58 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, se provozovatelce provozní součásti zařízení služeb železniční stanice Praha-Smíchov,

Shodu s prvopisem potvrzuje X. X.

ukládá, aby podle § 23d odst. 2 písm. a) a b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, zpřístupnila přidělci kapacity dráhy cenu za poskytované služby a podmínky poskytování služeb v provozní součásti zařízení služeb železniční stanice Praha-Smíchov – informační systémy pro cestující, nebo sdělila přidělci kapacity dráhy podle § 33 odst. 6 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, místo uvedených údajů odkaz na místo, kde se s nimi lze seznámit způsobem umožňujícím dálkový přístup, a to ve lhůtě do 15 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.“

20. Při posouzení žaloby soud vyšel zejména z následujících právních předpisů.
21. Podle ust. § 58 odst. 4 zákona o dráhách zjistí-li osoba pověřená k výkonu státního dozoru při výkonu státního dozoru porušení povinností nebo podmínek podle odstavce 1, podle potřeby a povahy zjištěných nedostatků uloží způsob a lhůtu k odstranění těchto nedostatků a jejich příčin.
22. Podle ust. § 23d odst. 2 zákona o dráhách provozovatel zařízení služeb zpřístupní osobě, která na dotčené dráze přiděluje kapacitu, nebo jejímu provozovateli, jde-li o veřejně přístupnou vlečku, alespoň 60 dnů přede dnem 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.
23. Podle ust. § 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.
24. Podle ust. § 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.
25. Podle ust. § 73 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. cestující musí být ve stanicích a na zastávkách informováni o předvídaných změnách v osobní dopravě, které nejsou uvedeny v jízdním řádu; ve stanicích a zastávkách vybavených obsluhovaným zvukovým nebo obrazovým informačním zařízením na dráze celostátní a dráze regionální musí být cestující informováni o zpoždění vlaku, je-li zpoždění 10 minut a větší, a to nejpozději v době příjezdu nebo odjezdu vlaku uvedeného v jízdním řádu. Předvídané omezení drážní dopravy se oznamuje vývěskami umístěnými ve stanicích na přístupném místě nebo jiným vhodným způsobem.
26. Podle ust. § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů, správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.
27. Městský soud v Praze k posuzované věci považuje za vhodné nejprve obecně objasnit, že část zákona o dráhách, kam spadá i výše citované ust. § 23d odst. 2, upravuje provozování zařízení služeb. Tato část byla do zákona o dráhách vložena novelou provedenou zákonem č.

Shodu s prvopisem potvrzuje X. X.

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 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. Ust. § 23d zákona o dráhách pak konkrétně transponuje čl. 13 směrnice 2012/34 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.

28. Pokud jde o zákonné vymezení zařízení služeb, ze zákona o dráhách vyplývá, že 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.
29. Dále soud obecně poznamenává, že ustanovení zákona o dráhách, která dopadají na žalobkynin případ, byla do zákona včleněna novelou, která transponovala směrnici 2012/34/EU. Vnitrostátní právní úprava tak musí být v daném ohledu vykládána eurokonformně a s předpokladem, že úmyslem zákonodárce bylo dosáhnout plného souladu s uniijní normou. K tomu soud připomíná, že eurokonformní výklad může být obecně v neprospěch jednotlivce a může vést též k uložení povinnosti [srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále též „NSS“) ze dne 23. 9. 2014, č.j. 4 As 111/2014-27, č. 3177/2015 Sb. NSS, bod 21 a judikatura tam citovaná].
30. Před vypořádáním jednotlivých žalobních bodů městský soud konstatuje, že je po prostudování správního spisu a prvostupňového a napadeného rozhodnutí toho názoru, že žalobkyni se jak v prvostupňovém, tak v napadeném rozhodnutí dostalo dostatečné a srozumitelné odpovědi na veškeré její věcné námitky, které s obdobným obsahem vznášela již v průběhu správního řízení. Vzhledem k tomu, že není smyslem soudního přezkumu stále dokola podrobně opakovat již jednou vyřčené a pouze tak žalobkyni poskytnout „jinou“ či „lepší“ odpověď na její námitky, soud odkazuje na odůvodnění napadeného rozhodnutí, které považuje za řádné a věcně správné (především pak na str. 5 až 9, kde žalovaný jednotlivě vypořádal rozkladové námitky), ztotožňuje se s ním a bere jej za své. Platí, že pokud žalobce v žalobních bodech neprezentuje dostatečně konkrétní názorovou oponenturu vedoucí ke zpochybnění závěrů správního orgánu, nemusí pak soud hledat způsob pro alternativní a originální vyjádření závěrů, k nimž již správně dospěl správní orgán (podrobněji srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 11. 2014, č.j. 6 As 54/2013-128). Městský soud se proto k jednotlivým žalobním bodům vyjádří pouze ve stručnosti.
31. V prvním žalobním bodu žalobkyně namítala, že mechanické nosiče nemají povahu (provozní součásti) zařízení služeb, neboť nejsou informačním systémem ve smyslu ust. § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.

32. Povahou mechanických nosičů se Městský soud v Praze zabýval ve svém nedávném rozsudku ze dne 16. 5. 2024 č.j. 6 A 17/2023-130. Tam uvedený právní názor soudu se v mezidobí nijak nezměnil; soud na něm setrvává.
33. Z rozsudku Soudního dvora EU ze dne 15. července 2021, ve věci C-60/20, *Latvijas dzelzceļš*, 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.
34. Soud dospěl k závěru, že výklad pojmu informační systémy pro cestující jakožto zařízení služeb nelze zúžit pouze na elektronické systémy, jak namítala žalobkyně. V případě, kdy určitá zařízení mohou a nemusí být s ohledem na své objektivní vlastnosti zařízeními služeb, což v případě stojanů, klaprámů a nástěnek považuje soud za nepochybné, neboť tato zařízení ze své podstaty zcela jistě mohou sloužit k předávání informací cestujícím, je třeba přihlídnout k dalším zjištěným skutečnostem ohledně jejich funkce. Definice zařízení služeb ve směrnici 2012/34 totiž požaduje, aby zařízení služeb bylo zřízeno za účelem umožnění 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 železniční stanice a svým rozhodnutím na nich informace cestujícím poskytovat z těchto mechanických nosičů (stojanů, klaprámů a nástěnek) učinila zařízení služeb ve smyslu ust. § 2 odst. 9 zákona o dráhách a ust. § 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 se nejedná o elektronický systém.
35. V této souvislosti soud 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, 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 účastníků řízení na ustanovení různých právních předpisů vyplývá, že pojem „informační systém“ má vždy trochu jiný význam. Soud považuje za podstatné, jaký je obsah informací poskytovaných cestujícím na předmětných mechanických nosičích. Je-li tímto obsahem informace pro cestující související s provozováním drážní dopravy ve smyslu ust. § 3 odst. 1 písm. a)

vyhlášky č. 76/2017 Sb., pak se jedná o součást informačního systému, a je bez významu, zda je či není možná interakce v reálném čase, jak zavádějícím způsobem namítá žalobkyně. Pokud jde o způsob poskytování informací, ten vyplývá z ust. § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb., z jehož dikce nelze dovodit, že by zahrnoval pouze elektronické systémy interaktivní v reálném čase. Obecně pak lze uvést, že pojem „informační systém“ může dle názoru soudu znamenat jednoduše soustavu nebo soubor věcí, které jsou způsobilé poskytnout nějakou informaci. Nemusí vždy jít o IT systém, jak tvrdí žalobkyně. Tomuto názoru pak koresponduje například ust. § 21 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kde právní norma zakotvuje povinné vybavení železniční stanice „*informačním systémem o příjezdu a odjezdu vlaků*“, přičemž výslovně doplňuje specifickou podmínku zpřístupnění pro „*elektronický informační systém*“. I z toho vyplývá, že pojem informační systém nezahrnuje pouze IT elektronický informační systém, ale připouští jeho jinou formu.

36. Podle přesvědčení soudu pak výklad žalovaného není v rozporu s Legislativními pravidly vlády, jak žalobkyně rovněž namítá. Výklad pojmu „*informační systém*“ je v Legislativních pravidlech vlády užší než výklad provedený žalovaným, nikoli však rozporný, přičemž soud má za to, že oba výklady nelze srovnávat. Legislativní pravidla vlády vychází z ust. § 40 odst. 2, § 41 odst. 3 a § 46r odst. zákona o dráhách, zatímco žalovaný sporný pojem v posuzované věci správně vykládá s ohledem na způsob a obsah poskytovaných informací, který je popsán v ust. § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb.
37. Soud nemůže přisvědčit ani tomu, jak žalobkyně parafrázuje ust. § 73 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Skutečnost, že vyhláška neobsahuje „vlastní“ právní definici pojmu „*informační systém*“, neznamená, že je na místě termín „zvuková nebo obrazová informační zařízení“ zaměnit s pojmem „(elektronické) informační systémy“, jak to žalobkyně naznačuje. Argument tímto ustanovením je proto nepřipadný.
38. Soud tak k námitkám prvního žalobního bodu uzavírá, že neshledal, že by se na předmětné mechanické nosiče v daném případě nevztahovala úprava dle ust. § 23d a násl. zákona o dráhách. První žalobní bod proto soud neshledal důvodným.
39. V druhém žalobním bodu žalobkyně namítla nezákonné uložení povinnosti nabízet dotčené mechanické nosiče k užití všem dopravcům, a to za regulovanou cenu. Žalobkyně namítla, že předmětné mechanické nosiče nesplňují definici zařízení služeb, neboť nebyly *a priori* zřízeny pro poskytování informací „*pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů*“ ve smyslu ust. § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.
40. Městský soud v Praze ovšem považuje za podstatné, že žalobkyně předmětnými mechanickými nosiči v železniční stanici Praha - Smíchov informace pro cestující poskytovala, byť je současně poskytovala i jiným způsobem - prostřednictvím elektronických dálkově ovládaných informačních panelů či informačními médii. Poskytování informací cestujícím prostřednictvím mechanických nosičů vyplývá z protokolu o kontrole založeného ve správním spisu žalovaného. Za takové situace má soud za vyvrácené tvrzení žalobkyně, že prý nedošlo k naplnění právní definice čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34, dle níž zařízení služeb je zařízením, které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více dotčených služeb. Městský soud má za to,

Shodu s prvopisem potvrzuje X. X.

že skutečnost, že předmětné mechanické nosiče byly zřízeny, umístěny do prostor železniční stanice a následně využívány k poskytování informací cestujícím, vylučuje, že by snad měly být zřízeny výlučně z jiného důvodu než z důvodu poskytování informací cestujícím. Z uvedeného vyplývá, že předmětné nosiče poskytování služby umožňují, poskytují ji, a definici v čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34 odpovídají.

41. Argumentace obsažená v druhém žalobním bodu proto nemůže obstát.
42. Ve třetím žalobním bodu žalobkyně namítá diskriminační jednání žalovaného, neboť žalovaný uložil povinnost nabídnout předmětné nosiče k užití jiným dopravcům za regulovanou cenu jen žalobkyni, ačkoliv obdobné mechanické nosiče provozují v téže stanici i jiné subjekty.
43. Pro institut státního dozoru pochopitelně platí, že postup správního orgánu nesmí jevit znaky svévole a nesmí tak být ve svém důsledku vůči dozorovanému subjektu šikanózním jednáním. K tomu je však třeba uvést, že v posuzované věci ani správní spis, ani žalobní námitka neobsahují žádné konkrétní skutečnosti nasvědčující nezákonnosti postupu žalovaného v tom smyslu, že by provedení státního dozoru, tj. zahájení kontroly a průběh kontroly dle zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole, ve znění pozdějších předpisů, a následné uložení k odstranění nedostatků dle zákona o dráhách byly svévolné či šikanózní, či že by postup žalovaného byl v rozporu se zásadou proporcionality, šetření právní jistoty a také zákazu diskriminace, jak žalobkyně namítá.
44. Městský soud je toho názoru, že pokud správní orgán disponuje pravomocí státního dozoru, tj. pravomocí zahájit a provést kontrolu a na základě výsledků kontroly uložit povinnost odstranit zjištěné nedostatky, nelze jeho postup považovat za svévolný jen z toho důvodu, že správní orgán nezahájí kontrolu a tudíž neuloží povinnost též jiným subjektům. Ochranu před diskriminací nelze podmiňovat provedením státního dozoru také u jiných subjektů. Je běžné, že orgány státního dozoru zahajují kontrolu na základě podnětů veřejnosti nebo informací, které se dozví od jiných orgánů veřejné moci, orgány státního dozoru mohou zahájit též preventivní namátkovou kontrolu atp. Ostatně, stěžít lze očekávat, že by výkon kontrolní činnosti jakéhokoli správního orgánu pokryl celou relevantní oblast. Pokud žalovaný (dosud) nekontroloval jiné subjekty, které provozují mechanické nosiče obdobných užitných vlastností v téže železniční stanici, nejde o okolnost, která by bez dalšího svědčila o diskriminaci žalobkyně a mohla tak mít vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí.
45. Nadto soud poznamenává, že žalovaný žalobkyni v napadeném rozhodnutí vysvětlil, z jakého důvodu nepovažuje mechanické nosiče jiných subjektů za zařízení služeb, a z jakého důvodu má tudíž za to, že žalobkyní zmíněné subjekty neposkytují služby železničním podnikům a nesplňují tedy definici provozovatele zařízení služeb dle směrnice 2012/34 (a státnímu dozoru ve smyslu ust. § 58 zákona o dráhách tedy nepodléhají). Soud se s názorem žalovaného ztotožňuje. Žalobkyně není ve shodném ani obdobném postavení jako subjekty, na které poukazuje.
46. Soud tedy neshledal třetí žalobní bod důvodným, o diskriminační jednání jít v posuzovaném případě nemohlo.

Shodu s prvopisem potvrzuje X. X.

47. Ve čtvrtém žalobním bodu žalobkyně namítá, že uvedené mechanické nosiče informací nesplňují podmínku nezbytného zařízení, která by v souladu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod propůjčovala legitimitu omezení vlastnického práva žalobkyně napadeným rozhodnutím.
48. K tomu je však třeba uvést, že splnění povinností uvedených v ust. § 23d odst. 1 a 2 zákona o dráhách není omezeno jen na nezbytná zařízení, jak dovozuje žalobkyně, ale podle přesvědčení soudu se vztahuje na jakékoliv zařízení služeb. Ani z čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod podmínka nezbytnosti nevyplývá, neboť v něm je zakotvena možnost omezení vlastnického práva ve veřejném zájmu, a to na základě zákona a za náhradu, tj. v posuzovaném případě na základě ust. § 23d zákona o dráhách a za cenu stanovenou podle cenových předpisů. Veřejným zájmem je v tomto případě zájem na rovné a spravedlivé hospodářské soutěži na trhu přepravních služeb, což ovšem nutně neznamená, že zařízení služeb musí splňovat podmínku nezbytného zařízení ve smyslu ust. § 11 odst. 1 písm. f) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže. Soud pak na rozdíl od žalobkyně ani z obsahu čl. 2 odst. 2, druhá odrážka nařízení Komise (EU) 2017/2177 (dle nějž *„Regulační subjekty se mohou rozhodnout osvobodit provozovatele zařízení služeb, kteří provozují tato zařízení služeb nebo poskytují tyto služby – zařízení služeb nebo služby, jež jsou provozovány nebo poskytovány v konkurenčním tržním prostředí s rozmanitostí konkurentů poskytujících srovnatelné služby“*), ani z jiného článku nařízení Komise (EU) 2017/2177, nedovodil, že by se nařízení vztahovalo jen na nezbytná zařízení. Soud shrnuje, že žádný předpis z ust. § 23d zákona o dráhách výjimku nestanoví, daná povinnost není omezena žádnými dalšími podmínkami.
49. Soud v této souvislosti považuje za vhodné připomenout rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 6. 2023 č.j. 5 As 116/2021-111, který se týkal stejných účastníků řízení. Nejvyšší správní soud v něm konstatoval, že oblast drážní dopravy je odvětví silně harmonizované unijním právem. Obecným cílem unijní úpravy jednotného evropského železničního prostoru je zejména zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi železničními podniky (dopravci) a plné transparentnosti a nediskriminačního přístupu ke službám (srov. rozsudek NSS ze dne 12. 6. 2023, č.j. 5 As 116/2021-111, bod 38). S tím souvisí i jisté omezení vlastnického práva k zařízení služeb a oprávnění vlastníků disponovat s nimi volně podle svého uvážení. Provozovatele zařízení služeb tak mají *ex lege* povinnost zajistit přístup k zařízení služeb pro každé zařízení, a to za cenu podle cenových předpisů (§ 23d odst. 1 zákona o dráhách). Jde o logický důsledek, kdy historicky rigidní charakter železniční infrastruktury, do té doby ovládané historickými provozovateli, mezi které se žalobkyně bezpochyby řadí také, omezuje možnosti železničních podniků ve výběru prostorů, v nichž se jejich vlakům může dostat služeb potřebných pro jejich fungování (body 79 až 84 stanoviska generálního advokáta ve věci vedené u Soudního Dvora EU pod sp.zn. C-60/20, *Latvijas dzelzceļš*).
50. I s přihlédnutím k uvedenému soud uzavírá, že žalovaný posoudil jednání žalobkyně správně a pro svůj právní závěr též zcela dostatečně zjistil skutkový stav.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

Shodu s prvopisem potvrzuje X. X.

51. Žalobkyně tedy se svými námitkami neuspěla, v řízení o žalobě nevyšly najevo žádné vady, k nimž je nutno přihlížet z úřední povinnosti. Městský soud v Praze proto žalobu zamítl jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s.
52. Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s.ř.s., neboť žalobkyně nebyla ve sporu úspěšná a žalovanému správnímu orgánu žádné náklady v řízení nevznikly.
53. Při rozhodnutí o nepřiznání náhrady nákladů řízení osobě zúčastněné soud vycházel z ust. § 60 odst. 5 s.ř.s., podle něhož osoba zúčastněná na řízení má právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil. V předmětné věci jí soud žádné povinnosti neuložil a důvody zvláštního zřetele hodných nebyly shledány.

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). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže 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.

Praha dne 30. července 2024

JUDr. Ladislav Hejtmánek v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje X. X.