



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Veroniky Juříčkové, soudce zpravodaje Štěpána Výborného a soudce Filipa Dienstbiera v právní 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:** RegioJet a.s., sídlem náměstí Svobody 86/17, Brno, proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 26. 1. 2023, č. j. UPDI-0270/23/KP, sp. zn. ŘVP001/20, o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 16. 5. 2024, č. j. 6 A 17/2023 - 130,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žalobkyně **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.
- IV. Osoba zúčastněná na řízení **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Rozhodnutím ze dne 1. 12. 2022, č. j. UPDI-3896/22/UM, Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře rozhodl o žádosti osoby zúčastněné na řízení (dále též „společnost RegioJet“) podle § 23d odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, tak, že žalobkyni uložil

povinnost uzavřít s osobou zúčastněnou na řízení smlouvu umožňující poskytnutí služeb nosičů informačních systémů na vlakových nádražích Brno-Židenice a Bílovice nad Svitavou (jednoho nosiče informačních systémů v každé železniční stanici).

[2] Shora označeným rozhodnutím předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře zamítl rozklad žalobkyně a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

[3] Rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře napadla žalobkyně žalobou.

[4] V průběhu řízení před městským soudem nabyt dne 1. 1. 2024 účinnosti zákon č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Nabytím účinnosti zákona č. 464/2023 Sb. došlo ke zrušení Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře a jeho působnost přešla na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (čl. X body 1 a 2 tohoto zákona). Městský soud proto následně jednal jako se žalovaným s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře je v tomto rozsudku nazýván jako „*původní žalovaný*“.

[5] Městský soud nyní napadeným rozsudkem žalobu zamítl.

[6] Městský soud neshledal důvodnou námitku žalobkyně, že mechanické nosiče nemají povahu zařízení služeb, neboť nejsou informačním systémem podle § 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.*“). Městský soud s odkazem na rozsudek Soudního dvora EU ze dne 15. 7. 2021, ve věci C-60/20, „*Latvijas dzelzceļš*” VAS v. *Valsts dzelzceļa administrācija* (dále jen rozsudek ve věci *Latvijas dzelzceļš*), konstatoval, že informační systémy pro cestující nelze zúžit pouze na elektronické systémy. Ve správním řízení bylo zjištěno, že žalobkyně daná zařízení objektivně využívala k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy. Žalobkyně na těchto mechanických nosičích zveřejňuje smluvní podmínky a akční nabídky, což lze označit za informace o službách dopravce ve smyslu § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., příp. za cestovní informace dle přílohy II bodu 2 písm. a) směrnice č. 2012/34, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „*směrnice č. 2012/34*“). Městský soud tedy mechanické nosiče považoval za *zařízení služeb* dle § 2 odst. 9 zákona o dráhách.

[7] Městský soud neshledal důvodnou námitku, že stanice Bílovice nad Svitavou není osobou zúčastněnou na řízení obsluhována. Podmínka „bezprostřední souvislosti“ vyžadovaná § 23d odst. 1 zákona o dráhách se nevztahuje k zastavujícím vlakům, ale obecně k provozování drážní dopravy. Železniční stanici Bílovice nad Svitavou nadto ve velké míře využívají cestující, kteří následně přestupují do vlaků dálkové dopravy v jiných stanicích (zejména ve stanici Brno hl. nádraží).

[8] K námitce, že žalobkyně poskytla 100 % kapacity svých nosičů dopravci České dráhy, a.s. (tj. *de facto* sama sobě), městský soud uvedl, že žalobkyně si kapacitu zařízení

pokračování

služeb přidělila sama sobě diskriminačním způsobem, přičemž do 31. 3. 2017 nebylo možné samostatně přidělit kapacitu zařízení služeb, ale ke službám bylo možno poskytnout přístup pouze v rozsahu odpovídajícím přidělené dopravní cestě. Žalobkyně si nemohla přidělit kapacitu zařízení na neomezenou dobu a uzavření rámcové smlouvy nemohlo nahrazovat samotné přidělení kapacity. Akceptace její argumentace by fakticky znamenala, že by došlo k neomezenému zablokování přístupu k zařízení služeb. S ohledem na nezákonné přidělení kapacity žalobkyni nebylo možné považovat kapacitu nosičů informačních systémů za nedostupnou, takže vůbec nebyl naplněn předpoklad, aby žalobkyně osobě zúčastněné na řízení jako žadatelce nabízela přijatelné alternativy. Odmítnutí přístupu z důvodů existence alternativních zařízení je navíc až jednou z následných možností, pokud se žadatele nepodaří uspokojit jinými způsoby. K možné instalaci nosičů osoby zúčastněné na řízení městský soud uvedl, že nařízení Komise č. 2017/2177, o přístupu k zařízením služeb a ke službám souvisejícím s železniční dopravou (dále jen „nařízení č. 2017/2177“), nepředpokládá prvotně řešit souběh žádostí či nedostatek kapacity zřizováním nových zařízení služeb.

[9] Městský soud dále konstatoval, že žalovaný nemohl jinému subjektu (Správě železnic) ukládat jakékoliv povinnosti. Otázka povahy informačních systémů a přidělení jejich kapacity v dotčených stanicích je ve vztahu ke Správě železnic zcela irelevantní. Městský soud rovněž shledal, že osoba zúčastněná na řízení předčasně neingerovala u žalovaného ve smyslu čl. 13 nařízení č. 2017/2177. Žalobkyně v reakci na dopis osoby zúčastněné na řízení zcela jasně vyslovila, že její žádosti nelze vyhovět.

II. Podání účastníků řízení

[10] Proti rozsudku městského soudu podává žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) kasační stížnost, neboť městský soud napadeným rozsudkem nepřipustně omezil její vlastnické právo a bylo protiprávně oslabeno její postavení v hospodářské soutěži.

[11] Městský soud podle stěžovatelky nesprávně považoval mechanické nosiče informací za informační systém ve smyslu § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Stěžovatelka poukazuje na všeobecně uznávaný význam slov *informační systém* a jeho užití v zákonech spadajících pod gesci Ministerstva dopravy. Podle stěžovatelky se pojmem *informační systém* rozumí IT elektronický systém sestávající z hardwaru a softwaru a zpracovávající určitá data, jehož jednotlivé komponenty, právě proto, že jde o systém, jsou ve vzájemné interakci v reálném čase. Zákonodárce neměl v § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. slovy *informační systém* na mysli jiný než IT elektronický systém. Mechanické nosiče informací provozované stěžovatelkou tedy nejsou informačním systémem podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., respektive fakticky ani právně nejsou zařízením služeb podle § 23d zákona o dráhách. S jazykovou interpretací tohoto pojmu se městský soud adekvátně nevypořádal a napadený rozsudek je v tomto rozsahu nepřezkoumatelný. Argumentace rozsudkem ve věci *Latvijas dzelzceļš* je nepřipadná. Záměrem Soudního dvora, ani evropského či českého zákonodárce nebylo, aby jakýkoliv mechanický nebo elektronický nosič informací (včetně reklamních sdělení) měl být považován za informační systém podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Citované ustanovení je nutno interpretovat maximálně restriktivně, neboť omezuje vlastnické právo

provozovatele systému. Není podstatná ani povaha informací, které stěžovatelka na svých mechanických nosičích zveřejňuje. Argumentuje-li žalovaný smlouvou mezi stěžovatelkou a Správou železnic, tato smlouva byla uzavřena před zveřejněním vyhlášky č. 76/2017 Sb. Žalovaný tedy nemůže dovozovat, že ve smlouvě jsou užity termíny ve významu, který jim přikládá vyhláška č. 76/2017 Sb. Tuto smlouvu je navíc nutno interpretovat podle jejího obsahu.

[12] Stěžovatelka nepovažuje za důvodný poukaz na § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (dále též jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“). Ustanovení § 73 odst. 4 a 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. hovoří o *informačním zařízení*, nikoliv o *informačním systému*. Jestliže vyhláška č. 173/1995 Sb. užívá v nadpisu § 73 pojem *informační systém*, pak je nutno tento pojem vykládat tak, jak byl obecně chápán v roce 1995 a nikoliv v roce 2017, kdy byla vydána vyhláška č. 76/2017 Sb., resp. jak byl chápán v roce 2023, kdy bylo vydáno rozhodnutí o rozkladu. Zákonodárce navíc přikládá pojmu *informační systém* v § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb. jiný význam, než má tento pojem obvykle, a proto k němu poskytl zvláštní výčtovou definici. Skutečnost, že ne všechny železniční stanice či zastávky jsou způsobilé disponovat elektronickým systémem oznamujícím například zpoždění vlakových spojů, není argumentem proto, že mechanické nosiče jsou provozní součástí zařízení služeb podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Pokud elektronický systém s informacemi v železniční stanici absentuje, znamená to, že v této stanici v souladu s § 3 odst. 2 téže vyhlášky tato provozní součást stanice není provozována. Neznačí to, jak tvrdí původní žalovaný a městský soud, že elektronický systém je nahrazen mechanickým nosičem.

[13] Stěžovatelka s odkazem na § 23d odst. 3 písm. b) bod 1 zákona o dráhách tvrdí, že nebylo prokázáno, že by protiprávně odmítla žádost společnosti RegioJet o přístup k nosičům informací. Městský soud v napadeném rozsudku neprokázal, že předmětné nosiče nebyly v rozsahu 100 % své kapacity poskytnuty jinému dopravci, takže by zbývající kapacita těchto nosičů mohla být poskytnuta společnosti RegioJet. Nebyl důvod, aby po účinnosti zákona č. 319/2016 Sb., vyhlášky č. 76/2017 Sb. a nařízení č. 2017/2177 bylo 100 % kapacity mechanických nosičů informací přiděleno formálně znovu. Jestliže stěžovatelka jako provozovatelka nosičů umožnila stěžovatelce (tedy sobě) jako dopravci přístup, resp. užívání mechanických nosičů před účinností zákona č. 319/2016 Sb., vyhlášky č. 76/2017 Sb. a před účinností nařízení č. 2017/2177, nemusela tak učinit znovu podle nařízení č. 2017/2177. Práva přístupu udělená stěžovatelkou jako provozovatelkou nosičů stěžovatelce jako dopravci zůstala po účinnosti citovaných právních předpisů platná a účinná. Pokud by zákonodárce zamýšlel, aby zanikla práva přístupu k zařízení služeb udělená před účinností nařízení č. 2017/2177 jinak než postupem stanoveným tímto nařízením, musel by to uvést v přechodných ustanoveních tohoto nařízení, což se nestalo. V době vydání rozhodnutí o rozkladu tedy bylo 100 % kapacity dotčených mechanických nosičů informací přiděleno po právu, takže stěžovatelka byla oprávněna žádost společnosti RegioJet odmítnout podle § 23d odst. 3 písm. b) bodu 1 zákona o dráhách. Původní žalovaný, ani kdyby se skutečně jednalo o (provozní součásti) zařízení služeb, nemohl nařídit stěžovatelce uvolnit část mechanických nosičů informací ve prospěch společnosti RegioJet.

pokračování

[14] Mezi stranami není sporu o tom, že mechanické nosiče srovnatelných parametrů jako stěžovatelka provozuje v obou dotčených stanicích rovněž Správa železnic, která současně není dopravcem poskytujícím přepravní služby. Původní žalovaný proto neměl napadeným rozhodnutím ve prospěch společnosti RegioJet odebrat kapacitu stěžovatelčiných mechanických nosičů informací, nýbrž měl kapacitu srovnatelných nosičů odebrat Správě železnic, která dopravcem není. Žalovaný nezohlednil dostupnost přijatelných alternativ. Žalovaný i městský soud svým postupem ohrozily postavení stěžovatelky v hospodářské soutěži.

[15] Ke stanici Bílovice nad Svitavou stěžovatelka dále uvádí, že společnost RegioJet zde neuspokojuje přepravní potřeby cestujících, protože tu její spoje dle jízdního řádu pravidelně nestaví. Z toho důvodu nepředstavují stěžovatelčiny mechanické nosiče v této stanici ve vztahu ke společnosti RegioJet službu bezprostředně související s provozováním drážní dopravy. Stěžovatelka se zde při přístupu k mechanickým nosičům těší silnějšímu právu. Rovněž v tomto směru byla narušena hospodářská soutěž nezákonným zvýhodněním společnosti RegioJet jakožto jednoho ze soutěžitelů. Postup žalovaného a městského soudu současně porušil subjektivní veřejné právo stěžovatelky na zákonný postup správního orgánu a její legitimní očekávání.

[16] Žalovaný se vůči stěžovateli rovněž dopustil diskriminace podle osoby provozovatele předmětných mechanických nosičů. Při vypořádání žalobní námítky ohledně tvrzeného diskriminačního jednání osoby zúčastněné na řízení městský soud zatížil napadený rozsudek vadou nepřezkoumatelnosti.

[17] Stěžovatelka konečně upozorňuje, že v souladu s čl. 10 odst. 3 odrážkou třetí nařízení č. 2017/2177 navrhla společnosti RegioJet možnost přístupu k zařízení pro dodávky služeb z vlastních zdrojů. Taktéž navrhla společnosti RegioJet jako alternativu užití mechanických nosičů sdělení provozovaných Správou železnic. Na tyto výzvy ovšem nebylo ze strany společnosti RegioJet nikterak adekvátně reagováno, nýbrž se předčasně obrátila přímo na žalovaného. Žalovaný neměl rozhodnout ve prospěch společnosti RegioJet, pokud dosud nevyčerpala alternativy, které jí nabídla stěžovatelka. Pokud se neprokázalo, zda mechanické nosiče Správy železnic nepředstavují dostupnou přijatelnou alternativu, nemohla společnost RegioJet podat návrh na zahájení řízení podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách a žalovaný nebyl oprávněn přijmout opatření ve smyslu čl. 13 odst. 5 směrnice č. 2012/34. Žalovaný rozhodl předčasně, aniž by se zabýval užitím nosičů Správy železnic či stěžovatelčinými investicemi do mechanických nosičů. Stejně tak nezohlednil, že ve stanici Bílovice nad Svitavou spoje společnosti RegioJet podle jízdního řádu 2023/2024 pravidelně pro nástup a výstup cestujících nezastavují. Žalovaný tak neposoudil obligatorní skutečnosti stanovené v čl. 14 nařízení č. 2017/2177.

[18] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti nejprve upozornil, že stěžovatelka *de facto* opakuje žalobní námítky. Žalovaný se shoduje s městským soudem, že kvůli umístění tzv. klaprámů v železničních stanicích a jejich používání stěžovatelkou pro poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy je lze považovat za zařízení služeb dle § 2 odst. 9 zákona o dráhách. Definice plynoucí z internetových encyklopedií jsou pro projednávání případů irelevantní. Žalovaný souhlasí s městským

soudem, že za informační systém lze považovat kterékoliv zařízení, které může v podmínkách dané železniční stanice sloužit pro předávání informací cestujícím. Vyhláška č. 173/1995 přitom v obecné rovině připouští jak elektronickou podobu informačního systému, tak nosiče mechanického charakteru. Námitky stěžovatelky týkající se nesprávné definice pojmu informační systém nemohou být důvodné. Žalovaný se nadále domnívá, že kapacity mechanických nosičů v předmětných zastávkách si stěžovatelka přidělila sama sobě zjevně nezákonným způsobem. Stěžovatelka si nemohla přidělit kapacitu mechanických nosičů na neomezenou dobu a uzavření rámcové smlouvy nemohlo nahrazovat přidělení kapacity. Stěžovatelka tak nemá přidělenou kapacitu mechanických nosičů v dotčených stanicích ve smyslu současné právní úpravy. Nařízení č. 2017/2177 ode dne své účinnosti zcela zřetelně a závazně určuje, jakým způsobem má provozovatel zařízení služeb nakládat s žádostmi o jejich zpřístupnění, aby nedocházelo k diskriminačnímu vyloučení určitých dopravců. Stěžovatelka se v tomto směru nemůže dovolávat nadřazenosti předchozí smlouvy. Žalovaný upozorňuje, že v § 23d odst. 1 věty první zákona o dráhách není nikde patrná vazba *bezprostřednosti* na faktické zastavení vlaků v železničních stanicích pro výstup nebo nástup cestujících. Ona *bezprostřednost* proto nutně souvisí s provozováním drážní dopravy v obecném slova smyslu. Vzhledem k husté a propojené železniční síti napříč celou ČR je třeba vnímat *bezprostřednost* i u „*transferových nádraží*“. Dopravci, kteří danou trasu vlaků nemají přidělenou, se mohou pouze ocitnout v „*horší*“ pozici při přidělování jejich kapacity. Žalovaný uzavírá, že stěžovatelka disponovala dostatečným množstvím kapacity mechanických nosičů pro kladné vyřízení žádosti společnosti RegioJet a nebyla legitimována předkládat společnosti RegioJet různá alternativní řešení, která ve své podstatě pouze prohlubují diskriminační postup stěžovatelky.

[19] Osoba zúčastněná na řízení ve vyjádření ke kasační stížnosti konstatuje, že zařízením služeb jsou i mechanické (a nikoli jen IT, resp. elektronické) nosiče informačních systémů. Stěžovatelka zcela lichým způsobem interpretuje rozsudek ve věci *Latvijas dzelzceļš*. Skutečnost, že předmětné mechanické nosiče jsou zařízeními služeb, vyplývá i ze smlouvy o jejich provozování. Rovněž § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb. připouští jak elektronickou podobu informačního systému, tak nosiče informačního systému mechanického charakteru. Ustanovení § 3 odst. 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb. stěžovatelka aplikuje a vykládá zcela zavádějícím způsobem. Stěžovatelka naprosto účelově a diskriminačně popírá vůči společnosti RegioJet povahu nosiče informačních systémů jako zařízení služeb, avšak na druhé straně je takto sama využívá a přistupuje k nim.

[20] Stěžovatelkou namítané přidělení kapacity sobě samé, tj. uzavření smlouvy o provozování nosičů informačních systémů, bylo podle zúčastněné osoby rozporné s nařízením č. 2017/2177 a zcela diskriminační. Pokud došlo ze strany stěžovatelky k přidělení veškeré kapacity jednomu dopravci (sobě samé) a jiným dopravcům nikoliv, ve výsledku se jedná o projev poskytování zařízení služeb diskriminačním způsobem. Kapacita nosičů informačních systémů nebyla v zařízení služeb vyčerpána. Zúčastněná osoba se shoduje s městským soudem, že je zcela mylná a nepřipadná stěžovatelčina argumentace, že si mohla přidělit kapacitu zařízení sobě samé na neomezenou dobu. Stěžovatelka zcela přehlíží i povinnost provozovatele zařízení služeb uspokojit žádosti o přístup k zařízením služeb v co nejlepším možném rozsahu a v koordinaci se žadateli.

pokračování

[21] Zúčastněná osoba uvádí, že nosiče informačních systémů v železniční stanici Bílovice nad Svitavou jsou zcela nepochybně zařízením, prostřednictvím kterého jsou poskytovány služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy ze strany osoby zúčastněné. Stanice Bílovice nad Svitavou je transferovým místem pro cestující osobní železniční dopravy směřující do železniční stanice Brno hl. nádraží, odkud zúčastněná osoba provozuje další spoje. Námitka zvýhodnění a narušení hospodářské soutěže na úkor stěžovatelky je přímo až vulgární v poměrech reálného stavu. Jediný, kdo v posuzované věci porušuje pravidla hospodářskou soutěže a pravidla diskriminace, je stěžovatelka. Stěžovatelka přehlíží, že je nejen uživatelem, ale rovněž provozovatelem zařízení služeb.

[22] Stěžovatelčiny úvahy nad tím, zda Správa železnic provozuje rovněž nosiče informačních systémů, zcela jistě nenaplnuje formalizovaný koordinační postup ve smyslu čl. 10 a násl. nařízení č. 2017/2177. Nadto vzhledem k tomu, že si stěžovatelka přidělila kapacitu v rozporu s citovaným nařízením, nelze považovat kapacitu nosičů informačních systémů za nedostupnou. Zúčastněná osoba opět poukazuje na diskriminační jednání stěžovatelky a opakuje, že námitky porušení pravidel hospodářské soutěže na úkor stěžovatelky jsou absurdní. Zúčastněná osoba poukazuje také na další procesní vývoj při uzavírání smlouvy na poskytnutí nosičů informačních systémů a stěžovatelkou uplatňované obstrukce a nerespektování vydaných správních rozhodnutí.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[23] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek městského soudu v rozsahu kasační stížnosti a důvodů v ní uvedených [§ 109 odst. 3 a 4 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“)]. Ve věci rozhodl bez nařízení jednání za podmínek vyplývajících z § 109 odst. 2 s. ř. s.

[24] Kasační stížnost není důvodná.

[25] Nejvyšší správní soud považuje za nutné úvodem připomenout, že smyslem řízení o kasační stížnosti má být kvalifikovaná polemika s rozhodnutím krajského (zde městského) soudu (usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 6. 2003, č. j. 6 Ads 3/2003 - 73). Stěžovatelka však v rozsáhlé kasační stížnosti převážně opakuje námitky, které uplatnila již v předchozích prostředcích ochrany práv a na něž již odpověď dostala, a to bez reakce na argumentaci městského soudu. Stěžovatelčiny námitky jsou založeny na jejím obecném nesouhlasu s tím, že městský soud aproboval rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Řízení o kasační stížnosti před Nejvyšším správním soudem však není „*jakýmsi druhým pokusem ještě jednou a z pohledu stěžovatele lépe uvážit o tomtéž*“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2019, č. j. 1 Afs 44/2019 - 41).

[26] Stěžovatelka v prvé řadě namítá nepřezkoumatelnost rozsudku městského soudu i žalovaného správního rozhodnutí.

[27] Nepřezkoumatelný rozsudek (či napadené správní rozhodnutí) zpravidla vůbec nenabízí prostor k úvahám o námitkách věcného charakteru, a je tudíž nezbytné jej zrušit. Za nepřezkoumatelný (pro nedostatek důvodů) lze označit zejména takový rozsudek,

v němž soud zcela opomene vypořádat některou z uplatněných žalobních námitek (viz například rozsudky tohoto soudu ze dne 27. 6. 2007, č. j. 3 As 4/2007-58, ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004-73, či ze dne 8. 4. 2004, č. j. 4 Azs 27/2004-74), respektive pokud z jeho odůvodnění není zřejmé, proč soud nepovažoval za důvodnou právní argumentaci účastníka řízení v žalobě a proč žalobní námitky účastníka považuje za liché, mylné nebo vyvrácené, a to zejména tehdy, jde-li o právní argumentaci, na níž je postaven základ žaloby (viz rozsudek tohoto soudu ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005-44). Zároveň však nepřezkoumatelnost rozsudku není závislá na subjektivní představě stěžovatele o tom, jak podrobně by měl být rozsudek odůvodněn. Jedná se o objektivní překážku, která kasačnímu soudu znemožňuje přezkum napadeného rozhodnutí (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 11. 2014, č. j. 3 As 60/2014 - 85). Obdobné závěry platí o přezkoumatelnosti rozhodnutí odvolacího správního orgánu a vypořádání odvolacích námitek. Podle ustálené judikatury zároveň platí, že přezkoumá-li krajský soud správní rozhodnutí, které pro chybějící odůvodnění není přezkoumání vůbec způsobilé, zatíží nepřezkoumatelností i svůj vlastní rozsudek (rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 6. 2007, č. j. 5 Afs 115/2006 - 91, či ze dne 30. 11. 2023, č. j. 8 As 137/2022 - 67, bod 27). Nejvyšší správní soud ovšem rozsudek krajského soudu ani rozhodnutí původního žalovaného za nepřezkoumatelné nepovažuje.

[28] Stěžovatelka namítá, že se městský soud (a ani žalovaný) dostatečně nevypořádal s jí předestřenou jazykovou interpretací pojmu *informační systém*. Městský soud i původní žalovaný ovšem zevrubně popsali, proč informační systémy pro cestující jakožto *zařízení služeb* nelze zúžit pouze na elektronické systémy. Stěžovatelka netvrdí, který konkrétní, jí vznášený argument pominuli, nýbrž pouze obecně namítá nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku a rozhodnutí žalovaného. Z tohoto důvodu stejně obecně Nejvyšší správní soud uvádí, že rozsudek městského soudu i rozkladové rozhodnutí považuje za dostatečně odůvodněné a přezkoumatelné, čemuž odpovídá stěžovatelčina věcná polemika s vyslovenými závěry. Původní žalovaný, jeho předseda i městský soud přednesli konkrétní a jasné důvody, pro které nepřisvědčili stěžovatelčině argumentaci. Nejvyšší správní soud neshledal napadený rozsudek městského soudu nepřezkoumatelný ani v části, v níž městský soud vypořádal námitku diskriminačního jednání osoby zúčastněné na řízení (viz podrobněji dále). Námitku nepřezkoumatelnosti proto Nejvyšší správní soud neshledal důvodnou.

[29] Stěžovatelka v první věcné kasační námitce tvrdí, že mechanické nosiče informací (klaprámy) nejsou *zařízením služeb* dle zákona o dráhách, protože *informační systém* je IT elektronickým systémem. Nejvyšší správní soud ovšem s její argumentací nesouhlasí.

[30] Podle § 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*.

[31] Podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách *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*

pokračování

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.

[32] Podle § 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.*

[33] Podle čl. 3 odst. 11 směrnice č. 2012/34/EU se rozumí „zařízením služeb“ *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.*

[34] Podle přílohy II bodu 2 písm. a) směrnice č. 2012/34/EU *je poskytnut přístup, včetně přístupu po železnici, k následujícím zařízením služeb, pokud existují, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních: osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení, včetně zařízení pro zobrazení cestovních informací a vhodného prostoru pro služby prodeje přepravních dokladů.*

[35] Městský soud při výkladu pojmů *zařízení služeb* a *informační systém* přilehavě vyšel z citovaných ustanovení právních předpisů a ze shora citovaného rozsudku Soudního dvora ve věci *Latvijas dzelzceļš*. Soudní dvůr v tomto rozsudku, s ohledem na principy plynoucí ze směrnice č. 2012/34/EU a nařízení č. 2017/2177, výslovně dovodil, že definice pojmu *zařízení služeb* obsaženého ve směrnici č. 2012/34/EU je založena na objektivním kritériu, a sice na kritériu technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby (bod 39 citovaného rozsudku). Městský soud proto postupoval správně, jestliže obdobně hodnotil, zda stěžovatelkou provozované mechanické nosiče informací poskytují *informace o službách dopravce* ve smyslu § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., respektive zda se jedná o *zařízení pro zobrazení cestovních informací* dle přílohy II bodu 2 písm. a) směrnice č. 2012/34/EU. Důvodně přitom seznal, že stěžovatelka daná zařízení objektivně využívala k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy, resp. za účelem poskytování informací cestujícím, neboť jejich prostřednictvím sdělovala cestujícím podstatné cestovní informace (o svých spojích, o výlukách, o cenových nabídkách apod.).

[36] Stěžovatelka se domnívá, že mechanická podoba tzv. klaprámu vylučuje, aby se jednalo o *informační systém*. Městský soud ovšem správně uvedl, že pojem *informační systém* užitý v § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. je nutno vykládat jako souhrn všech možných způsobů poskytování informací cestujícím, přičemž IT elektronický systém zpracovávající data je pouze jednou z forem informačního systému. Nejvyšší správní soud nevidí důvod, pro který by za *informační systém* ve smyslu *zařízení služeb* měl být považován pouze IT elektronický systém. Výklad stěžovatelky považuje Nejvyšší správní soud za nesprávný, neboť nepřipadně preferuje jazykový výklad § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. a pomíjí účelový a systematický výklad.

[37] Ustanovení § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb. obecně podrobněji definuje provozní součásti železniční stanice. Vždy se však jedná o zařízení, která jsou zvláště určena

k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy. Vyhláška č. 76/2017 Sb. je prováděcím předpisem k zákonu o dráhách, a proto je nezbytné při interpretaci pojmů v ní obsažených vycházet ze zákona o dráhách, v daném případě z definice *zařízení služeb* dle § 2 odst. 9 zákona o dráhách. Klíčová bude vždy povaha těchto zařízení a jejich účel spočívající v poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy, respektive v případě *informačních systémů* v poskytování informací cestujícím. Z žádných právních předpisů nelze dovodit, že by pro klasifikaci těchto zařízení jako *zařízení služeb* byla klíčová jejich faktická podoba či způsob fungování. Ze systematického a účelového výkladu dotčených ustanovení tedy vyplývá, že pojem *informační systém* obsažený v § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. nelze vykládat tak, že pod něj spadá pouze IT elektronický systém, a nikoli jakékoli zařízení zobrazující cestovní informace. Sloužily-li sporné klaprámy pro poskytování informací cestujícím, jednalo se o *informační systém* dle vyhlášky č. 76/2017 Sb. a o *zařízení služeb* dle zákona o dráhách.

[38] Původní žalovaný v prvostupňovém rozhodnutí přiléhavě odkázal rovněž na § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb. nazvaný „*Informační systémy pro veřejnost*“, dle něhož *na veřejně přístupných místech ve stanicích a zastávkách musí být umístěny informace o předvídaných mimořádnostech v drážní dopravě a ve stanicích zabezpečujících prodej jízdenek také smluvní přepravní podmínky a tarif*. Z uvedeného vyplývá, že informační systémy používané v souvislosti s provozem dráhy v sobě zahrnují i mechanické nosiče informací, respektive že k poskytování informací mohou sloužit různá komunikační zařízení. Nejvyšší správní soud nepochybně stěžovatelčino tvrzení, že úroveň informační techniky byla v době přijímání této vyhlášky odlišná. Uvedené však neznamená, že pojem *informační systém* je v případě drážních zařízení služeb nutno vykládat úžeji jen jako elektronický IT systém. Nejvyšší správní soud nemínil polemizovat s tím, zdali by bylo vhodnější, aby § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. obsahoval pojem *informační zařízení* obdobně jako § 73 odst. 4 a 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb., pod něž by jednoznačně náležely rovněž mechanické nosiče informací. Interpretací pojmu *informační systém* obsaženého v § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. lze však dospět k jednoznačnému závěru, že tento pojem zahrnuje elektronické i mechanické způsoby poskytování informací cestujícím.

[39] Nejvyšší správní soud nepopírá, že v některých zákonech v gesci ministerstva dopravy, na které stěžovatelka odkazuje, je pojem *informační systém* použit ve významu IT elektronického systému. Tato skutečnost však sama o sobě neznamená, že takto musí být vykládán rovněž tentýž pojem užitý v § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Naopak v drážní dopravě není výjimkou, že určité informace jsou cestujícím poskytovány v elektronické i mechanické podobě (viz například provoz Celostátního informačního systému o jízdních řádech na straně jedné a na straně druhé zveřejnění vývěsného jízdního řádu a seznamu „příjezdy a odjezdy vlaků“ ve stanicích a zastávkách). Nejvyšší správní soud opakuje, že pojem *informační systém* ve smyslu vyhlášky č. 76/2017 Sb. zahrnuje jakýkoli systém, jímž jsou sdělovány informace cestujícím. Konkrétní podoba, jimiž jsou informace sdělovávány, není podstatná, nýbrž se může lišit v závislosti na technických či jiných možnostech jednotlivých železničních stanic. Na správnost závěrů městského soudu pak nemá žádný vliv stěžovatelčin poukaz na definici pojmu *informační systém* v otevřených zdrojích (internetových encyklopediích). Výklad pojmů ve všeobecných encyklopediích

pokračování

není pro interpretaci právních termínů významný. Tato argumentace navíc pomíjí účelový a systematický výklad § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., který je nutno upřednostnit před stěžovatelkou zdůrazňovaným jazykovým výkladem.

[40] Shora přdestřený výklad § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. nepopírá ani § 3 odst. 2 též vyhlášky, dle něhož *v železniční stanici nemusí být vždy provozovány všechny provozní součásti podle odstavce 1*. Skutečnost, že některé provozní součásti (včetně například informačních systémů) nejsou v některých železničních stanicích provozovány, nevylučuje, že v jiných stanicích může být jejich provoz zajištěn prostřednictvím mechanických a nikoli elektronických nosičů informací. V těchto případech však i mechanické nosiče cestovních informací představují *informační systémy* ve smyslu § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., neboť poskytují významné cestovní informace. Nelze tvrdit, jak činí stěžovatelka, že v těchto stanicích není tato provozní součást stanice vůbec provozována. Takový výklad neodpovídá faktickému sdělování cestovních informací prostřednictvím mechanických nosičů v těch železničních stanicích, které nedisponují elektronickým systémem cestovních informací.

[41] Stěžovatelka tvrdí, že při akceptaci výkladu městského soudu by jakýkoli (i reklamní) nosič informací nacházející se v prostoru železničních stanic bylo nutno považovat za *zařízení služeb* dle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. V této argumentaci ovšem přehlíží, že klíčovou vlastností zařízení služeb je, že poskytují cestujícím informace o službách bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy. Takovýmito informacemi z podstaty věci nejsou reklamní sdělení provozovatelů trafik či pekáren, neboť se nikterak netýkají cestovních informací. Městský soud přílehavě k totožné žalobní námitce konstatoval, že tímto se informace poskytované stěžovatelkou na sporných klaprámech odlišují, protože na nich stěžovatelka zveřejňuje smluvní podmínky a akční nabídky, což lze nepochybně označit za informace o službách dopravce či za cestovní informace.

[42] Shora uvedené navíc potvrzuje smlouva o provozování nosičů informačních systémů uzavřená mezi stěžovatelkou a Správou železnic. Dle této smlouvy jsou sporné nosiče informací i mechanické povahy a jsou užívány za účelem informování cestujících veřejnosti o dopravě. Nejvyšší správní soud nepolemizuje se stěžovatelkou, že formulace užívané ve smlouvě o provozní nosičů informací nemohou být striktně ztotožňovány s pojmy užitými v tehdy dosud neúčinné vyhlášce č. 76/2017 Sb. Stěžovatelkou odkazovaná interpretace těchto smluv na základě jejich obsahu ovšem dokládá, že účelem a obsahem provozování klapráků v železničních stanicích Bílovice nad Svitavou a Brno-Židenice bylo poskytování informací cestujícím. Městský soud proto důvodně konstatoval, že i z této smlouvy vyplývá, že se jedná o nosiče informačních systémů ve smyslu § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.

[43] Stěžovatelka se mýlí, požaduje-li maximálně restriktivní výklad vyhlášky č. 76/2017 Sb. Při interpretaci pojmu *informační systém* je naopak nezbytné přihlídnout ke skutečnosti, že cílem zákona o dráhách, citované vyhlášky, nařízení č. 2017/2177 i směrnice č. 2012/34/EU je transparentní a nediskriminační přístup k zařízením služeb a ke službám souvisejícím se železniční dopravou (viz též dále). Proto

nelze připustit výklad, který by ve své podstatě vedl diskriminaci některých provozovatelů dráhy.

[44] Nejvyšší správní soud tedy k první kasační námitce uzavírá, že původní žalovaný i městský soud správně dovodili, že stěžovatelčiny mechanické nosiče informací představují *informační systémy* dle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.

[45] Ve druhé kasační námitce stěžovatelka namítá, že jako provozovatelka zařízení nemohla zařízení poskytnout jinému dopravci, neboť byla v rozsahu 100 % své kapacity poskytnuta jinému dopravci (sobě samé). Odepřela-li společnosti RegioJet přístup k mechanickým nosičům, postupovala v souladu s § 23d odst. 3 písm. b) bodem 1 zákona o dráhách.

[46] Podle § 23d odst. 3 písm. b) bodu 1 zákona o dráhách *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, nemůže-li poskytnout tyto služby, byť jen v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase, z důvodu naplnění provozního objemu zařízení služeb.*

[47] Podle čl. 10 odst. 2 nařízení č. 2017/2177 *provozovatelé 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 zařízení služeb nebo se očekává, že se stane dostupnou během koordinačního postupu či po něm.*

[48] K totožné žalobní námitce městský soud ve shodě s původním žalovaným uvedl, že „liberační“ důvod podle § 23d odst. 3 písm. b) bod 1 zákona o dráhách v daném případě nebyl naplněn, protože stěžovatelka si kapacitu zařízení služeb přidělila sama sobě diskriminačním způsobem, a proto ji nebylo možno považovat za nedostupnou. Podle správních orgánů i městského soudu nebylo do 31. 3. 2017 možné samostatně přidělit kapacitu zařízení služeb, jelikož takový pojem zákon o dráhách neznal, ale ke službám bylo možno poskytnout přístup pouze v rozsahu odpovídajícím přidělené dopravní cestě, přičemž kapacitu dopravní cesty bylo možno přidělit na dobu platnosti jízdního řádu. Stěžovatelka na tyto nosné důvody napadeného rozsudku i žalovaných rozhodnutí nereaguje, nýbrž opakuje žalobní argumentaci. Nejvyšší správní soud již z tohoto důvodu nemůže kasační námitku shledat důvodnou, neboť nereaguje na důvody napadeného rozsudku, respektive nezohledňuje, že § 23d odst. 3 písm. b) bod 1 zákona o dráhách by se stěžovatelka mohla odvolávat pouze tehdy, pokud by kapacita jejích zařízení byla skutečně a zcela vyčerpána, což se z uvedených důvodů nestalo.

[49] Stěžovatelka opakovaně odkazuje k absenci přechodných ustanovení nařízení č. 2017/2177 a namítá, že neměla povinnost zneplatnit uzavřenou smlouvu se Správou železnic o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů, respektive nemusela 100 % kapacity mechanických nosičů informací přidělit formálně znovu. Již městský soud ovšem uvedl, že stěžovatelka neměla po účinnosti nařízení Komise 2017/2177 povinnost zneplatnit smlouvu o provozování nosičů informačních systémů. V tomto ohledu tedy městský soud

pokračování

prisvědčil stěžovatelčině argumentaci. Nesouhlasil však se stěžovatelkou, že by zákon o dráhách před účinností žalobkyní zmiňovaných právních předpisů otázku zařízení služeb vůbec neupravoval. Naopak konstatoval, že stěžovatelka si ani podle tehdejšího zákona o dráhách nemohla sama sobě přidělit kapacitu na neomezeně dlouhou dobu. Stěžovatelka jako provozovatelka předmětných nosičů informačních systémů nemohla udělit žádná práva přístupu stěžovatelce (sobě samé) jako dopravci přesahující období platnosti jízdního řádu. Nepolemizuje-li stěžovatelka s tímto nosným právním závěrem městského soudu, nemůže být v této kasační námitce úspěšná. Správní orgány i městský soud adekvátně zdůraznily, že uzavření smlouvy o provozování nosičů informací mezi stěžovatelkou a Správou železnic nenahrazovalo přidělení kapacity a že si stěžovatelka nemohla následně sama sobě přidělit kapacitu na neomezeně dlouhou dobu.

[50] Městský soud zároveň s odkazem na čl. 19 preambule nařízení č. 2017/2177 vysvětlil, proč stěžovatelka byla povinna přijmout taková opatření, aby veškerá kapacita zařízení služeb pro jízdní řád začínající v prosinci 2020 byla řádně přidělena podle nařízení č. 2017/2177. Na tyto důvody stěžovatelka opět nereaguje, nýbrž setrvává na obecném konstatování, že právo užívat zařízení služeb na základě právního jednání uzavřeného před účinností nařízení č. 2017/2177 se účinností tohoto nařízení stává automaticky a bez dalšího již uděleným právem přístupu dle čl. 10 odst. 1 tohoto nařízení. Městský soud však stěžovatelce vysvětlil, proč tomu tak není, a Nejvyšší správní soud proto odkazuje na odůvodnění napadeného rozsudku.

[51] Tvrzení stěžovatelky, že pojem *práva přístupu* užitý v čl. 10 odst. 1 poslední věty nařízení č. 2017/2177 se vztahuje jak na kapacitu zařízení služeb, tak na práva umožňující užívat zařízení služeb vzniklá před účinností tohoto nařízení, Nejvyšší správní soud nepovažuje za správné. Městský soud přílehavě upozornil, že pojem *práva přístupu* je zmíněn již v bodě 1 preambule nařízení č. 2017/2177, dle něhož je právo přístupu jedním ze základních pravidel směrnice č. 2012/34/EU, přičemž se obecně týká práva na přístup k zařízením služeb a využívání služeb poskytovaných v těchto zařízeních. Oba naposledy citované právní předpisy přitom vycházejí z principu nediskriminačního přístupu k provozním zařízením služeb. Pojem *práva přístupu* užitý v čl. 10 odst. 1 poslední věty nařízení č. 2017/2177 proto není možno vykládat tak, že se právo přístupu vztahuje pouze k zařízením, u kterých nebyl přístup znemožněn přidělením kapacity na neomezenou dobu před účinností tohoto nařízení. Nejvyšší správní soud souhlasí s městským soudem, že takový výklad by byl v rozporu s nediskriminačními cíli vytyčenými evropským a následně i českým zákonodárcem.

[52] Pro úplnost Nejvyšší správní soud poznamenává, že stěžovatelka ve své argumentaci pomíjí, že předseda původního žalovaného v žalobou napadeném rozhodnutí upozornil, že stěžovatelka jeden z nosičů informací v době podání žádosti o přístup vůbec nevyužívala. Stěží lze proto tvrdit, že kapacita nosičů informací byla zjevně plně obsazena. Nejvyšší správní soud ze všech výše uvedených důvodů uzavírá, že „liberační“ důvod podle ustanovení § 23d odst. 3 písm. b) bodu 1 zákona o dráhách v daném případě nebyl naplněn, protože k žádnému vyčerpání dostupné kapacity zákonným způsobem nedošlo. Stěžovatelka si přidělila kapacitu dotčených zařízení sama sobě diskriminačním způsobem a v rozporu i s tehdy platnými právními předpisy.

[53] Stěžovatelka dále namítá, že původní žalovaný měl kapacitu srovnatelných nosičů odebrat Správě železnic a nikoli jí samotné, respektive, že byla dána možnost poskytnutí srovnatelných mechanických nosičů ve smyslu § 23d odst. 3 písm. a) zákona o dráhách.

[54] Podle § 23d odst. 3 písm. a) věty druhé zákona o dráhách *provozovatel zařízení služeb smí poskytnutí těchto služeb odepřít jen tehdy, může-li být dopravci stejná služba poskytnuta v jiném zařízení služeb.*

[55] Stěžovatelka v této části kasační stížnosti doslovně přebírá žalobní argumentaci, aniž by reagovala na důvody napadeného rozsudku. Městský soud při vypořádání totožného žalobního bodu příléhavě zdůraznil, že s ohledem na nezákonné a sobě vlastní přidělení kapacity nebylo možné ve smyslu tohoto ustanovení považovat kapacitu nosičů informačních systémů za nedostupnou, takže nebyl naplněn předpoklad, aby stěžovatelka ve smyslu ustanovení čl. 10 odst. 2 nařízení č. 2017/2177 osobě zúčastněné na řízení jako žadatele přijatelné alternativy vůbec nabízela. Městský soud dále upozornil na upřednostnění přístupu k vlastním zařízením formou koordinace před odepřením přístupu z důvodu existence alternativních zařízení s tím, že odmítnutí přístupu z důvodů existence alternativních zařízení je až jednou z následných možností, pokud se žadatele nepodaří uspokojit jinými způsoby. Nezohledňuje-li stěžovatelka tyto závěry městského soudu a pouze opakuje žalobní argumentaci, neshledává Nejvyšší správní soud důvod na kasační argumentaci reagovat, neboť se mýlí s rozhodovacími důvody městského soudu (srov. např. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 6. 2020, č. j. 10 As 181/2019-63, č. 4051/2020 Sb. NSS). Nejvyšší správní soud proto odkazuje k závěrům napadeného rozsudku, neboť městský soud stěžovatelce náležitě vysvětlil, proč v dané věci nebylo možno odepřít přístup společnosti RegioJet k zařízením provozovaných stěžovatelkou na základě § 23d odst. 3 písm. a) zákona o dráhách.

[56] Namítá-li stěžovatelka, že postupem městského soudu bylo ohroženo její postavení v hospodářské soutěži, Nejvyšší správní soud připomíná, že cílem směrnice č. 2012/34/EU i nařízení č. 2017/2177 je zamezit diskriminačnímu přístupu k zařízením služeb a ke službám souvisejícím se železniční dopravou (viz bod 27 preambule směrnice č. 2012/34/EU či bod 4 a 5 preambule nařízení č. 2017/2177). V případě, kdy by nebyl zajištěn nediskriminační přístup k zařízením služeb a k službám poskytovaným v těchto zařízeních, byla by rovněž ohrožena hospodářská soutěž. Shledal-li původní žalovaný a městský soud, že dřívější postup stěžovatelky se vyznačoval diskriminačním způsobem, nelze považovat rozhodnutí o povinnosti stěžovatelky uzavřít smlouvu o poskytnutí služeb nosičů informačních systémů na dvou vlakových nádražích se zúčastněnou osobou za ohrožení hospodářské soutěže, nýbrž za její zajištění. Na uvedeném závěru nic nemění, jestliže povinnost zpřístupnit mechanické nosiče uložil původní žalovaný stěžovatelce a nikoli Správě železnic, neboť jak vyplývá z výše uvedeného, nebyly splněny zákonné podmínky, aby stěžovatelce nemohla být tato povinnost uložena. Nejvyšší správnímu soudu navíc není zřejmé, jak by mohla být hospodářská soutěž ohrožena tím, že je stěžovatelka povinna zpřístupnit pouze jeden z několika dalších nosičů informací ve dvou železničních stanicích. Ani tuto námitku tedy neshledal Nejvyšší správní soud důvodnou.

pokračování

[57] Ze stejného důvodu Nejvyšší správní soud nepovažuje za důvodnou stěžovatelčinu námitku, že je napadeným rozhodnutím diskriminována. Lze zopakovat, že správní orgány i městský soud stěžovatelce vysvětlily, proč původní žalovaný nemohl jiné osobě (Správě železnic) ukládat jakékoliv povinnosti, takže otázka povahy informačních systémů a přidělení jejich kapacity v dotčených stanicích je ve vztahu ke Správě železnic zcela irelevantní (bod 87 napadeného rozsudku). Jestliže městský soud výslovně odmítl vypořádat námitku stěžovatelkou tvrzeného diskriminačního jednání zúčastněné osoby, vyplýval tento přístup ze zjištění městského soudu, že stěžovatelka si kapacitu zařízení služeb sama přidělila diskriminačním způsobem. Městský soud opakovaně zdůraznil, že provozovatel *zařízení služeb* je povinen poskytnout dopravcům služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy prostřednictvím zařízení služeb na nediskriminačním základě. Z těchto důvodů a při zjištění, že stěžovatelka, a nikoli zúčastněná osoba, jednala diskriminačním způsobem, městský soud zásadně nepochybil, jestliže výslovně nevypořádal námitku diskriminačního jednání zúčastněné osoby. Z odůvodnění napadeného rozsudku vyplynulo, že městský soud považoval žádost zúčastněné osoby za důvodnou. Ztotožnil se se závěry žalovaných správních rozhodnutí, z čehož *a contrario* vyplývá, že zákonný postup zúčastněné osoby nepovažoval za diskriminační.

[58] Podle stěžovatelky původní žalovaný a městský soud dále pochybili, pokud nezohlednili, že společnost RegioJet nezajišťuje přepravní potřeby ve stanici Bílovice nad Svitavou.

[59] Nejvyšší správní soud považuje pro vypořádání této kasační námítky za zásadní vymezení slovního spojení *služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy* obsaženého v § 2 odst. 9 a § 23d odst. 1 zákona o dráhách. Ve shodě s městským soudem se přitom domnívá, že podmínka *bezprostřední souvislosti* se nevztahuje k zastavujícím vlakům, ale obecně k provozování drážní dopravy, takže nosiče informačních systémů mohou bezprostředně sloužit pro provozování drážních dopravy takových dopravců, jejichž vlaky mají alespoň minimální souvislost (v různých hlediscích) s provozováním drážní dopravy ze strany těchto dopravců.

[60] Nejvyšší správní soud nepolemizuje se stěžovatelkou, že podle § 2 odst. 4 zákona o dráhách se provozováním drážní dopravy rozumí činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů. Tato definice provozování drážní dopravy ovšem nemá přímý dopad na výklad § 2 odst. 9 a § 23d odst. 1 zákona o dráhách. V těchto ustanoveních se nehovoří o *službách drážní dopravy*, nýbrž o *službách bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy*. Tento rozdíl je pro posouzení věci zásadní, neboť bezprostřední souvislost s provozováním drážní dopravy není pouze a jedině spjata pouze s obsluhou konkrétní železniční zastávky. Městský soud vhodně upozornil, 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), přičemž tyto stanice dálkové dopravy jsou zúčastněnou osobou obsluhovány. Z uvedeného vyplývá, že nosiče informací ve stanici Bílovice nad Svitavou mohou bezprostředně sloužit

a souviset s provozováním drážní dopravy i těch dopravců, kteří tuto zastávku přímo neobsluhují.

[61] Tvrdí-li stěžovatelka, že se jako dopravce při přístupu k tamním mechanickým nosičům těší silnějšímu právu než společnost RegioJet, která v uvedené stanici pravidelně nestaví, zaměňuje jí užitý pojem „silnější právo“ s naprostým odepřením přístupu k nosičům informací. Správní orgány ani městský soud netvrdily, že by stěžovatelka a zúčastněná osoba měly disponovat stejným přístupem k nosičům informací, odmítly pouze, aby byl zúčastněné osobě tento přístup zcela odepřen. Výslovně přitom poukázaly na možnost stěžovatelky vypracovat pro příslušnou železniční stanici nebo i obecně kritéria přednosti pro přidělování kapacity ve smyslu ustanovení čl. 11 nařízení Komise 2017/2177, v jejichž rámci by mohla nediskriminačně a objektivně zohlednit, zda se služby týkají vlaků zastavujících či nezastavujících v dané stanici. Stěžovatelka žádná takováto nediskriminační kritéria nevypracovala, nýbrž ulpěla na tvrzení, že pouze ona má mít přístup ke sporným mechanickým nosičům informací. Již z tohoto důvodu ovšem nemůže Nejvyšší správní soud stěžovatelčině argumentaci přisvědčit.

[62] Shora podaný výklad nepovažuje Nejvyšší správní soud ani v této části za rozporný s pravidly hospodářské soutěže, naopak rozhodnutí správních orgánů férovost hospodářské soutěže podpořila. Postup původního žalovaného a městského soudu neporušil ani stěžovatelčino legitimní očekávání. Stěžovatelka nemohla své legitimní očekávání založit jednáním, které bylo v rozporu s nediskriminačními pravidly pro přístup k *zařízením služeb* a které nebylo v minulosti žádnými postupy správních orgánů aprobováno. Napadená rozhodnutí byla vydaná v souladu se zásadou zákonnosti, neboť výklad dotčených právních norem odpovídal jejich obsahu i smyslu.

[63] V poslední kasační námitce stěžovatelka uvádí, že v souladu s čl. 10 odst. 2 nařízení č. 2017/2177 navrhla společnosti RegioJet jako alternativu užití mechanických nosičů provozovaných Správou železnic, avšak na tuto nabídku zúčastněná osoba nereagovala. Původní žalovaný proto ingeroval do dané věci předčasně.

[64] Nejvyšší správní soud předně ve shodě s městským soudem opakuje, že stěžovatelka si kapacitu zařízení služeb přidělila sama sobě diskriminačním a nikoli zákonným způsobem, a proto nebylo možno kapacitu zařízení považovat za nedostupnou. Podle shora citovaného čl. 10 odst. 2 nařízení č. 2017/2177 provozovatelé zařízení služeb nesmí uvádět žadateli přijatelné alternativy, je-li kapacita, která odpovídá potřebám žadatele, dostupná v jejich zařízení služeb. Dospěly-li tedy správní orgány a městský soud k závěru, že kapacita stěžovatelčiných zařízení byla dostupná, mohly nařídít stěžovatelce, aby zúčastněné osobě poskytla přístup k jednomu z mechanických nosičů informací v každé sporné zastávce. Neobstojí proto stěžovatelčino tvrzení, že rozhodly předčasně. K instalaci vlastních nosičů ze strany osoby zúčastněné na řízení pak již městský soud uvedl, že bod 17 nařízení preambule nařízení č. 2017/2177 nepředpokládá prvotně řešit souběh žádostí či nedostatek kapacity zřizováním nových zařízení služeb, ale opatřeními s cílem optimalizovat jejich využívání. S tímto konstatováním stěžovatelka v kasační stížnosti nepolemizuje, nýbrž opět doslovně opakuje své argumenty obsažené v žalobě a v replice na vyjádření zúčastněné osoby k podané žalobě.

pokračování

[65] Stěžovatelka v kasační stížnosti rovněž nereflexuje závěr městského soudu, že stěžovatelčin dopis zúčastněné osobě ze dne 21. 9. 2020, č. j. 757/2020-O27, svým obsahem představuje zamítnutí žádosti společnosti RegioJet o přístup k zařízení služeb, tj. *de facto* se jedná o konečné rozhodnutí žalobkyně dle čl. 13 nařízení Komise 2017/2177. Stěžovatelka shodně jako v řízení před soudy a správními orgány v tomto dopise tvrdila, že tzv. klaprámy nepředstavují zařízení služeb ve smyslu § 2 odst. 9 a § 23d zákona o dráhách. Zároveň zúčastněnou osobu informovala, že „*provozní objem těchto nástěnek byl zcela naplněn pro potřeby společnosti České dráhy, a.s., coby jiného dopravce*“, respektive, že „*ani kdyby tedy nástěnky ve stanicích Brno-Židenice a Bílovice nad Svitavou představovaly provozní součást zařízení služeb (...) nebylo by možné akceptovat návrh společnosti RegioJet, a.s. na podmínky jejich poskytování dopravcům*.“ Z obsahu dopisu tedy bylo možno dovodit, že stěžovatelka shledala, že není možné vyhovět žádosti zúčastněné osoby o přístup k zařízení služeb. Nebyl důvod, aby zúčastněná osoba dále vyčkávala s podáním žádosti původnímu žalovanému podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách, dle něhož *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*. Nejvyšší správní soud souhlasí s městským soudem, že deklarovala-li stěžovatelka vůči osobě zúčastněné na řízení, že předmětné nosiče informačních systémů nepovažuje za součást zařízení služeb a že jejich kapacita je plně vyčerpána, pak osoba zúčastněná na řízení neměla jinou možnost než se obrátit na původního žalovaného. Rozhodnutí původního žalovaného o žádosti zúčastněné osoby nelze považovat za předčasné.

[66] Stěžovatelka dále v souvislosti s výše uvedenou argumentací namítá, že původní žalovaný nevzal v potaz ani jednu ze skutečností uváděnou v odrážkách čl. 14 nařízení č. 2017/2177.

[67] Podle čl. 14 nařízení č. 2017/2177 *podá-li žadatel stížnost regulačnímu subjektu podle čl. 13 odst. 5 směrnice 2012/34/EU, dotýčný regulační subjekt zohlední při posuzování dopadu každého rozhodnutí, které může přijmout, aby žadateli udělil přiměřenou část kapacity, přinejmenším tyto skutečnosti, jsou-li v daném případě relevantní:*

- *smluvní povinnosti a životaschopnost obchodních modelů ostatních dotčených uživatelů zařízení služeb,*
- *celkový objem kapacity zařízení služeb již přidělený ostatním dotčeným uživatelům,*
- *investice vložené do zařízení ostatními dotčenými uživateli,*
- *dostupnost přijatelných alternativ jak vyhovět potřebám ostatních dotčených uživatelů, včetně alternativ v jiných členských státech v případě mezinárodní železniční dopravy,*
- *životaschopnost obchodního modelu provozovatele zařízení služeb,*
- *práva přístupu k propojující infrastruktuře.*

[68] Nejvyšší správní soud neshledal, že by jednotlivé parametry, které musí regulační orgán zohlednit při vydání opatření, původní žalovaný pominul. Naopak zdůvodnil, proč stěžovatelčiny argumenty neshledal důvodnými. Původní žalovaný stěžovatelce vysvětlil, že mezi dostupné přijatelné alternativy nepatřily nosiče informací, které provozovala Správa železnic, respektive že pro alternativní využití těchto informačních systému nebyly

shledány důvody. Z ničeho zároveň nevyplývá, že by se původní žalovaný nezabýval stěžovatelskými investicemi do dotčených mechanických nosičů, a ani stěžovatelka netvrdí konkrétní skutečnosti, které by v tomto ohledu zakládaly nezákonnost žalobou napadeného rozhodnutí. Veškeré tyto skutečnosti mohla stěžovatelka promítnout do smlouvy mezi ní a společností RegioJet, neboť žalovaný nepřikázal stěžovatelce uzavřít smlouvu o konkrétním obsahu. Původní žalovaný nepominul ani skutečnost, že ve stanici Bílovice nad Svitavou spoje společnosti RegioJet pravidelně pro nástup a výstup cestujících nezastavovaly. Tu ovšem neshledal podstatnou a z hlediska textu zákona relevantní. Tvzení, že se původní žalovaný nezabýval případnou existencí smluvních povinností stěžovatelky ve vztahu k předmětným mechanickým nosičům, pak stěžovatelka ponechává pouze v obecné rovině. Stěžovatelka neuvádí žádné konkrétní skutečnosti, z nichž by vyplývalo porušení čl. 14 první odrážky nařízení č. 2017/2177, a proto Nejvyšší správní soud stejně obecně na tuto námitku odpovídá, že neshledal žalobou napadená rozhodnutí v rozporu s citovaným ustanovením nařízení č. 2017/2177.

[69] Za nedůvodná považuje Nejvyšší správní soud také stěžovatelčina tvrzení, že nesplnění povinnosti podle čl. 4 nařízení č. 2017/2177 ji nezbavovalo práva i povinnosti postupovat podle čl. 10 až 12 téhož nařízení a žalovaného povinnosti postupovat podle čl. 14 téhož nařízení a podle čl. 13 odst. 5 směrnice č. 2012/34. Správní orgány (i městský soud) podotkly, že stěžovatelka porušuje povinnost dle čl. 4 nařízení č. 2017/2177, tj. povinnost vypracovat a zveřejnit popis zařízení služeb a možného přístupu k nim, pouze na okraj. Původní žalovaný uložil stěžovatelce povinnost umožnit zúčastněné osobě přístup k jednomu z nosičů informací na každé vyjmenované zastávce na základě shora uvedených důvodů. Porušení čl. 4 nařízení Komise 2017/2177 na konečné rozhodnutí nemělo zásadní vliv, neboť správní orgány posoudily žádost zúčastněné osoby na základě shora citovaných zákonných norem. Nelze tedy tvrdit, že by správní orgán či městský pominuly práva a povinnosti plynoucí z nařízení č. 2017/2177 a směrnice č. 2012/34, naopak ve svých úvahách postupovaly v souladu s těmito právními předpisy.

[70] Nejvyšší správní soud uzavírá, že nepovažoval za nutné provádět stěžovatelkou navržené důkazy. Spisovou dokumentaci správního orgánu ani soudu se dokazování neprovádí (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008 - 117, č. 2383/2011 Sb. NSS). Definice pojmu *informační systém* obsažené v internetových encyklopediích pak Nejvyšší správní soud nepovažoval pro posouzení věci za významné, a proto je rovněž jako důkaz neprovedl (viz výše).

IV. Závěr a náklady řízení

[71] Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji podle § 110 odst. 1 poslední věty s. ř. s. zamítl.

[72] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 a 7 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Žalobkyně jako stěžovatelka neměla ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovaný sice měl ve věci plný úspěch, nevznikly mu však žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti. Nejvyšší správní soud proto rozhodl tak, že se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává. Osoba zúčastněná na řízení má v řízení o kasační stížnosti právo jen na náhradu nákladů, které jí vznikly v souvislosti

pokračování

s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil (§ 60 odst. 5 s. ř. s.). Osobě zúčastněné na řízení žádné takové náklady nevznikly, a proto (za použití § 120 s. ř. s.) nemá právo na jejich náhradu.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 10. července 2025

Mgr. Ing. Veronika Juříčková
předsedkyně senátu