



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Lenky Matyášové a soudců JUDr. Jakuba Camrdy a JUDr. Viktora Kučery v právní věci žalobkyně: **České dráhy** a.s.,

se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1, proti žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**, se sídlem Kpt. Jaroše 1926/7, Brno, **za účasti osoby zúčastněné na řízení**: Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 30. 7. 2024, č. j. 6 A 99/2023-57,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žalovanému **s e** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **n e p ř i z n á v á .**
- III. 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 :

[1] Žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) provozuje v železniční stanici Praha-Smíchov, provozní součásti zařízení služeb – informační systémy pro cestující, a to závěsné klaprámy a stojany blíže definované ve Smlouvě o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů

ze dne 24. 6. 2016 ve znění dodatku č. 1 ze dne 21. 6. 2018 (dále také „nájemní smlouva“) uzavřené mezi stěžovatelkou a osobou zúčastněnou na řízení (v době uzavření smlouvy působící pod obchodní firmou „Správa železniční dopravní cesty, státní organizace“).

[2] Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře provedl jakožto orgán státního dozoru nad dodržováním § 23d a § 23f zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), u stěžovatelky dne 8. 8. 2019 místní šetření; v rámci něho ověřoval, zda stěžovatelka v prostoru železniční stanice Praha-Smíchov poskytuje dopravcům služby nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů. O průběhu a výsledku státního dozoru byl vyhotoven protokol ze dne 3. 9. 2019, č. j. UPDI-2403/19/UM, spolu s vyřízením námitek ze dne 18. 10. 2019, č. j. UPDI-2837/19/KE.

[3] Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře uzavřel, že stěžovatelka provozuje 24 nosičů informačních systémů, které poskytují informace ve smyslu § 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.“). Stěžovatelka však nezajistila zveřejnění informací o zařízení služeb podle čl. 5 odst. 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (dále jen „nařízení 2017/2177“) a podle § 23d odst. 2 zákona o dráhách.

[4] Rozhodnutím ze dne 10. 12. 2019, č.j. UPDI-3445/19/UM Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře uložil stěžovateli, aby podle § 23d odst. 2 písm. a) a b) zákona o dráhách, zpřístupnila přidělci (osobě zúčastněné na řízení) cenu za poskytované služby a podmínky poskytování služeb v provozní součásti zařízení služeb železniční stanice Praha-Smíchov - informační systémy pro cestující, nebo sdělila přidělci podle § 33 odst. 6 zákona 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. Současně byla stěžovateli uložena povinnost nahradit náklady řízení.

[5] Proti tomuto rozhodnutí podala stěžovatelka rozklad, který předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře zamítl rozhodnutím ze dne 14. 2. 2020, č.j. UPDI-0542/20/BL, a napadené rozhodnutí potvrdil.

[6] Proti rozhodnutí o rozkladu podala stěžovatelka žalobu, nejprve podle části V. zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů. Obvodní soud pro Prahu 1 zahájil řízení dne 8. 4. 2020, dne 23. 6. 2023 jej zastavil.

[7] Následně podala stěžovatelka **žalobu** k Městskému soudu v Praze (dále jen „městský soud“). 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 k rozhodování podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách 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. Pro zjednodušení je v rozsudku nadále označován jako

pokračování

žalovaný i Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, nemá-li rozlišení význam pro kontext odůvodnění.

[8] Stěžovatelka především namítala, že mechanické nosiče nemají povahu (provozní součásti) zařízení služeb, neboť nejsou informačním systémem ve smyslu § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky

č. 76/2017 Sb. Dále namítala nezákonné uložení povinnosti nabízet dotčené mechanické nosiče

k užití všem dopravcům, a to za regulovanou cenu, neboť nesplňují definici zařízení služeb. Žalovaný rovněž jednal diskriminačně, neboť uložil povinnost nabídnout nosiče k užití jiným dopravcům za regulovanou cenu jen stěžovatce, ačkoliv obdobné mechanické nosiče provozují v téže stanici i jiné subjekty. Konečně, 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 stěžovatelky napadeným rozhodnutím.

[9] **Městský soud** neshledal žalobu důvodnou. Nejprve připomněl, že ze zákona o dráhách vyplývá povinnost provozovatele zařízení služeb poskytnout dopravcům služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy prostřednictvím zařízení služeb, a to na nediskriminačním základě. Současně platí, že ustanovení zákona o dráhách dopadající na případ stěžovatelky, musejí být vykládána eurokonformně, neboť zákon transponoval směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“).

[10] Městský soud dále neshledal důvodnou námitku stěžovatelky, že mechanické nosiče nemají povahu zařízení služeb, neboť nejsou informačním systémem podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. 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*), městský soud konstatoval, že informační systémy pro cestující nelze zúžit pouze na elektronické systémy. Definice pojmu zařízení služeb je totiž 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. S ohledem na uvedené městský soud aproboval závěr žalovaného, podle něhož stěžovatelka umístěním mechanických nosičů 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 § 2 odst. 9 zákona o dráhách a § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Ve správním řízení pak bylo rovněž zjištěno, že stěžovatelka 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.

[11] Městský soud neshledal důvodnou ani námitku nezákonného uložení povinnosti nabízet dotčené mechanické nosiče k užití všem dopravcům, a to za regulovanou cenu. Stěžovatelka 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. Skutečnost, že 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. Podle soudu tak mechanické nosiče odpovídají definici v čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34.

[12] K námitce diskriminačního jednání původního žalovaného, které stěžovatelka spatřovala v uložení povinnosti nabídnout nosiče k užití jiným dopravcům za regulovanou cenu jen jí, ačkoliv obdobné mechanické nosiče provozují v téže stanici i jiné subjekty, městský soud konstatoval, že ani správní spis, ani následné uložení k odstranění nedostatků dle zákona o dráhách nenasvědčují tomu, že postup původního žalovaného byl v rozporu se zásadou proporcionality či šetření právní jistoty. 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. Pokud správní orgán (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 stěžovatelky a mohla tak mít vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí.

[13] Městský soud nepřisvědčil ani námitce, že 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 stěžovatelky napadeným rozhodnutím. Soud připomněl, že splnění povinností uvedených v § 23d odst. 1 a 2 zákona o dráhách není omezeno jen na nezbytná zařízení, jak dovozuje stěžovatelka, ale vztahuje se 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 § 11 odst. 1 písm. f) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže (dále jen „zákon o ochraně hospodářské soutěže“). V této souvislosti soud odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 6. 2023, č. j. 5 As 116/2021-111, který se týkal stejných účastníků řízení. Provozovatelé zařízení služeb 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 stěžovatelka 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*).

pokračování

[14] Stěžovatelka napadla rozsudek městského soudu **kasační stížností**. Městskému soudu vytýká nezákonnost spočívající v nesprávném posouzení právní otázky soudem v předcházejícím řízení [§ 103 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“)], a nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatku důvodů rozhodnutí [§ 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s.].

[15] V kasační stížnosti stěžovatelka uplatnila obdobné námitky jako v žalobě. Zaprvé, stěžovatelka namítá, že mechanické nosiče informací nepředstavují informační systém podle § 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. Na podporu své argumentace stěžovatelka 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.

[16] Podle názoru stěžovatelky se městský soud s jazykovou interpretací tohoto pojmu adekvátně nevypořádal a napadený rozsudek je v tomto rozsahu nepřezkoumatelný. Argumentace rozsudkem ve věci *Latvijas dzelzceļš* je dle stěžovatelky nepřijatelná. 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. Jestliže se přesto městský soud v bodě 34 napadeného rozsudku dovolává definice zařízení služeb podle čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34, ačkoliv tato definice do českého právního řádu transponována nebyla, dovolává se vůči stěžovateli přímého účinku směrnice, ačkoliv se orgán veřejné moci jakožto organizační složka státu vůči subjektu soukromého práva nemůže úspěšně dovolávat případných nedostatků při transpozici směrnice. Původní žalovaný i městský soud tak nesprávnou interpretací pojmu „*informační systémy*“ v § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. protiprávně dovodily, že mechanické nosiče stěžovatelky představují (provozní součást) zařízení služeb.

[17] Zadruhé, stěžovatelka nepřisvědčila ani argumentaci § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (dále též jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“), neboť normuje výslovně *informační zařízení*, nikoliv *informační systém*. 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 2020, 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 pro to, 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 absenteje, znamená to, že v této stanici v souladu s § 3 odst. 2 téže vyhlášky tato provozní součást stanice není provozována. Neznamená to, jak tvrdí původní žalovaný a městský soud, že elektronický systém je nahrazen mechanickým nosičem.

[18] V rámci třetího okruhu námitek stěžovatelka rozporuje argumentaci městského soudu čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34, tj., že zřídila mechanické nosiče informací v železniční stanici Praha Smíchov *a priori* proto, aby jimi poskytovala služby podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Podmínka, že mechanická zařízení byla stěžovatelkou zřízena, resp. zvláště určena k tomu, aby se jejím prostřednictvím poskytovaly služby dopravcům bezprostředně související s provozováním drážní dopravy, u stojanů, klaprámů a nástěnek stěžovatelky ve stanici Praha-Smíchov, splněna není. Podle nájemní smlouvy jsou informace „o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů“ poskytovány prostřednictvím elektronických dálkově ovládaných informačních panelů provozovaných osobou zúčastněnou na řízení. Stěžovatelka tedy neměla právní ani věcný důvod, aby smlouvu o užívání stojanů, klaprámů a nástěnek ve stanici Praha-Smíchov s osobou zúčastněnou na řízení 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. Městský soud v tomto směru věc nesprávně právně posoudil a současně učinil napadený rozsudek vnitřně rozporným. Podle soudu totiž je rozhodující, zda určité zařízení bylo zřízeno *a priori* za účelem poskytování služeb podle přílohy II. odst. 2 až 4 směrnice 2012/34 (bod 34), dále v odůvodnění však již soud však z tohoto požadavku ustupuje, když konstatuje, že pro kvalifikaci určitých předmětů jako zařízení služeb podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách není důležitý záměr provozovatele, nýbrž faktický stav (bod 40). Ani v tomto směru proto mechanické nosiče stěžovatelky nesplňují definici zařízení služeb ve smyslu § 2 odst. 9 a § 23d zákona o dráhách a žalovaný nebyl oprávněn tyto nosiče za zařízení služeb považovat a ukládat ohledně těchto nosičů stěžovateli splnění povinnosti podle § 23d odst. 2 téhož zákona.

[19] Dle stěžovatelky se žalovaný vůči ní choval diskriminačně. Nosiče srovnatelných parametrů provozované dalšími osobami ve stejné stanici měl žalovaný rovněž považovat za provozní součást stanice podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., podřízenou režimu úpravy zařízení služeb podle § 23d zákona o dráhách, a měl tuto skutečnost prokázat na místě samém. Postup žalovaného označila stěžovatelka jako ohrožující hospodářskou soutěž, neboť povinnost nabízet užití předmětných nosičů za regulovanou cenu byla uložena jen jednomu z několika soutěžitelů provozujících srovnatelné nosiče. Stěžovatelka je současně diskriminována i jako dopravce podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách, jelikož mechanické nosiče jiných provozovatelů v téže stanici jí nejsou nabízeny k užití, ačkoli by nabízeny být mohly a měly.

[20] Závěrem stěžovatelka namítá, že mechanické nosiče informací nesplňují podmínku nezbytného zařízení, která by v souladu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod

pokračování

propůjčovala legitimitu omezení vlastnického práva stěžovatelky napadeným rozhodnutím. Stojany, klaprámy a nástěnky pro sdělení, např. reklamního charakteru, si může každý dopravce splňující podmínky finanční způsobilosti podle § 28 zákona o dráhách snadno pořídit, aniž by bylo kvůli tomu nutno omezovat vlastnické právo stěžovatelky. Podle stěžovatelky 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. Stěžovatelka proto nemá povinnost nabízet své mechanické nosiče podle § 23d zákona o dráhách všem dopravcům, ani nemá povinnost nabízet jejich užití za regulovanou cenu. Žalovaný protiprávně omezil vlastnické právo stěžovatelky, když konstatoval opak a městský soud věc nesprávně právně posoudil, když žalobu stěžovatelky zamítl a přisvědčil argumentaci žalovaného.

[21] Vzhledem k uvedenému stěžovatelka navrhla, aby Nejvyšší správní soud zrušil jak napadený rozsudek městského soudu, tak i rozhodnutí předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 14. 2. 2020, č.j. UPDI-0542/20/BL, jakož i rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 10. 12. 2019, č.j. UPDI-3445/19/UM, pokud je neprohlásí za nicotné.

[22] Žalovaný ve **vyjádření ke kasační stížnosti** nejprve připomněl, že Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře požadoval po stěžovateli zpřístupnění požadovaných údajů kvůli jejich zveřejnění v prohlášení o dráze dle § 33 zákona o dráhách, které umožňují nabídnutí mechanických nosičů informačního systému k užití všem ostatním dopravcům. Ačkoliv jsou totiž mechanické systémy na základě nájemní smlouvy vlastnictvím osoby zúčastněné na řízení, provozovatelem a osobou povinnou zpřístupnit údaje o nosičích informačního systému je stěžovatelka. Tím, že v posuzovaném období, tj. v roce 2019, nebyly uvedené údaje stěžovatelkou zpřístupněny k dalšímu zpracování, bylo tím velmi ztíženo přidělování kapacity nosičů informačního systému pro všechny ostatní dopravce kromě stěžovatelky. Ta svým postupem *de facto* konzervovala dosavadní podobu trhu, a proto žalovaný na základě výkonu státního dozoru uložil stěžovateli odstranění zjištěných nedostatků. Žalovaný rovněž odkázal na dlouhodobě platné obecnější principy pro provozovatele nosičů informačního systému, které konstatoval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 12. 6. 2023, č. j. 5 As 116/2021-111.

[23] Stěžovatelka v kasační stížnosti v zásadě opakuje námitky uplatněné již v žalobě a rozkladu, žalovaný tudíž odkazuje na závěry přdestřené druhostupňovým a prvostupňovým rozhodnutím a je přesvědčen o důkladném a úplném přezkoumání žaloby ze strany městského soudu. Nesouhlas stěžovatelky se závěry soudu neznámá automaticky, že je napadený rozsudek nepřezkoumatelný. Žalovaný má ve shodě s městským soudem za to, že nosiče informačního systému mechanického charakteru lze podřadit pod pojem „zařízení služeb“ dle § 2 odst. 9 zákona o dráhách, a že z uvedeného vyplývá povinnost provozovatele zveřejnit popis nosičů informačního systému nebo jej zpřístupnit osobě zúčastněné na řízení dle § 23d téhož zákona. Definice z internetových encyklopedií jsou pro projednávaný případ irelevantní.

[24] 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 Sb. 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. Nástěnky a jiná fyzická zařízení umístěná v železničních stanicích, která slouží k předávání informací cestujícím o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů tak představují provozní součást železniční stanice ve smyslu § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., a tedy i zařízení služeb dle § 2 odst. 9 zákona o dráhách.

[25] Žalovaný se nadále domnívá, že stěžovatelka porušila povinnost dle čl. 4 nařízení 2017/2177, tj. povinnost vypracovat a zveřejnit popis zařízení služeb a možného přístupu k nim. Tím, že stěžovatelka popis mechanických nosičů nezpřístupnila osobě zúčastněné na řízení ani jej nezveřejnila, ostatní dopravci sice teoreticky žádost o přístup podat mohli, ale zůstalo nejasné, o které nosiče informačního systému má smysl žádat a za jakých podmínek ani jakým způsobem a na základě kterých kritérií bude stěžovatelka o jejich žádostech rozhodovat. Toto nezpřístupnění a nezveřejnění údajů o nosičích informačního systému představuje jeden z kroků diskriminačního postupu stěžovatelky vůči ostatním dopravcům, kterým ztěžuje poskytování služeb cestujícím. Tvrdí-li stěžovatelka, že podobnými nosiči disponují i jiné subjekty, kterým mělo být rovněž vydáno rozhodnutí k uložení povinností, pak k tomu žalovaný sděluje, že každý provozovatel zařízení služeb má svoji vlastní povinnost zpřístupnit údaje z popisu zařízení služeb, a tedy musí být orgánem státního dozoru posuzován z hlediska splnění své vlastní zákonné povinnosti. Z pohledu plnění povinností stěžovatelky je nerozhodné, zda a nakolik své povinnosti splnili jiní provozovatelé zařízení služeb.

[26] Žalovaný nesouhlasí s názorem stěžovatelky, že zařízení služeb musí současně splňovat i podmínky nezbytného zařízení podle § 11 odst. 1 písm. f) zákona o ochraně hospodářské soutěže; taková podmínka nevyplývá z žádného obecně závazného právního předpisu. Stejně tak dovolává-li se stěžovatelka přímého účinku čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34, pak podmínky pro přiznání tohoto přímého účinku nad rámec účinných národních právních předpisů dle názoru žalovaného nebyly naplněny.

[27] Žalovaný s ohledem na uvedené proto navrhl, aby Nejvyšší správní soud kasační stížnost jako nedůvodnou zamítl.

[28] Osoba zúčastněná na řízení se ke kasační stížnosti nevyjádřila.

[29] **Nejvyšší správní soud** nejprve posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost je podána včas, neboť byla podána ve lhůtě dvou týdnů od doručení napadeného rozsudku městského soudu (§ 106 odst. 2 s. ř. s.), je podána oprávněnou osobou,

pokračování

neboť stěžovatelka byla účastníkem řízení, z něhož napadené rozhodnutí městského soudu vzešlo (§ 102 s. ř. s.), a jedná za ni k tomu pověřený zaměstnanec s odpovídajícím právníckým vzděláním (§ 105 odst. 2 s. ř. s.).

[30] Poté Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek městského soudu v rozsahu kasační stížnosti a v rámci uplatněných důvodů, ověřil při tom, zda netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

[31] Nejvyšší správní soud předesílá, že o skutkově i právně obdobné věci rozhodl nedávným rozsudkem ze dne 10. 7. 2025, č. j. 6 As 176/2024-63. V nynějším případě soud neshledal důvod odchýlit se od svých dříve vyřčených závěrů a při posouzení nyní souzené věci z nich vycházel.

[32] Vzhledem k tomu, že stěžovatelka vznesla i námitku nepřezkoumatelnosti rozsudku, musel se Nejvyšší správní soud nejprve zabývat touto námitkou, neboť nepřezkoumatelnost rozhodnutí představuje takovou vadu, že se jí Nejvyšší správní soud musí zabývat i tehdy, pokud by ji stěžovatel nenamítal, tedy z úřední povinnosti (§ 109 odst. 4 s. ř. s.). Nepřezkoumatelnost může být způsobena buďto nedostatkem důvodů, o které je rozhodnutí opřeno, anebo nesrozumitelností. Rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, jsou-li rozhodné důvody opřeny o skutečnosti v řízení nezjišťované, případně zjištěné v rozporu se zákonem (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75, č. 133/2004 Sb. NSS) nebo pokud je zcela opomenuta některá z námitek účastníka řízení - zpravidla žalobce (např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004-73, č. 787/2006 Sb. NSS, a ze dne 8. 4. 2004, č. j. 4 Azs 27/2004-74). Za nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost lze považovat zejména ta rozhodnutí, která postrádají základní zákonné náležitosti, nelze seznat, o jaké věci bylo rozhodováno či jak bylo rozhodnuto, výrok je v rozporu s odůvodněním, neobsahují vůbec právní závěry vyplývající z rozhodných skutkových okolností (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Azs 47/2003-130, č. 244/2004 Sb. NSS). Nepřezkoumatelnost však na druhou stranu není projevem nenaplněné subjektivní představy stěžovatele o tom, jak měl krajský (městský) soud rozhodnout, resp. jak podrobně by mu mělo být rozhodnutí odůvodněno, ale objektivní překážkou, která kasačnímu soudu znemožňuje, aby je přezkoumal (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2017, č. j. 3 Azs 69/2016-24, a ze dne 27. 9. 2017, č. j. 4 As 146/2017-35).

[33] V posuzované věci napadený rozsudek kritéria přezkoumatelnosti splňuje, jedná se o odůvodněné a srozumitelné rozhodnutí. Stěžovatelka spatřuje nepřezkoumatelnost v nedostatečném odůvodnění jazykové interpretace pojmu *informační systém*. S tím však Nejvyšší správní soud nesouhlasí. Městský soud zevrubně popsal, proč informační systémy pro cestující jakožto *zařízení služeb* nelze zúžit pouze na elektronické systémy. Stěžovatelka netvrdí, který konkrétní jí vznášený argument městský soud pominul, nýbrž pouze obecně namítá nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku. Z tohoto důvodu stejně obecně Nejvyšší správní soud uvádí, že rozsudek městského soudu považuje za dostatečně odůvodněný a přezkoumatelný, čemuž odpovídá stěžovatelčina věcná polemika s vyslovenými závěry. Z kasačních námitek je zjevné, že stěžovatelka ve skutečnosti nesouhlasí se samotným právním posouzením provedeným městským soudem, což ovšem nelze zaměňovat se zmíněnou

nepřezkoumatelností. Jednoduše řečeno, nesouhlas s věcným názorem městského soudu je něco zcela jiného než tvrzení, že tento názor v rozhodnutí vůbec obsažen není. Nejvyšší správní soud proto činí dílčí závěr, že rozsudek městského soudu je přezkoumatelný; dále proto přistoupil k věcnému posouzení věci.

[34] Podstatou posuzované věci je otázka, zda mechanické nosiče informací (závěsné klaprámy, stojany, nástěnky) v železniční stanici Praha-Smíchov, jsou *informační systémy* ve smyslu § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Stěžovatelka v první věcné kasační námitce tvrdí, že mechanické nosiče informací nejsou *zařízením služeb* dle zákona o dráhách, protože *informační systém* je IT elektronickým systémem. Nejvyšší správní soud její argumentaci nepřisvědčil.

[35] 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.*“

[36] 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 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.*“

[37] 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.*“

[38] 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.*

[39] 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.*“

[40] Nejvyšší správní soud konstatuje, že městský soud při výkladu pojmů *zařízení služeb* a *informační systém* přílehavě 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 dovedl, 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

pokračování

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.).

[41] 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.

[42] 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.

[43] Nejvyšší správní soud nezpochybňuje stěžovatelčino tvrzení, že úroveň informační techniky byla v době přijímání vyhlášky č. 173/1995 Sb. 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 nemíní polemizovat s tím, zda 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.

[44] 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 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.

[45] Shora předestřený výklad § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. nepopírá ani § 3 odst. 2 téže 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.

[46] S tím souvisí i druhá námitka stěžovatelky požadující maximálně restriktivní výklad vyhlášky č. 76/2017 Sb. Při interpretaci pojmu *informační systém* je naopak nezbytné přihlédnout 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 k diskriminaci některých provozovatelů dráhy.

[47] Nejvyšší správní soud tedy uzavírá, že městský soud správně dovodil, že stěžovatelčiny mechanické nosiče informací představují *informační systémy* dle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.

[48] V rámci třetího okruhu námitek stěžovatelka rozporovala argumentaci městského soudu

čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34, tj., že zřídila předmětné mechanické nosiče informací v železniční stanici Praha- Smíchov *a priori* proto, aby jimi poskytovala služby podle § 3 odst.

pokračování

1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Uvedené podle ní mj. dokládá nájemní smlouva, podle níž jsou informace „o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů“ poskytovány prostřednictvím elektronických dálkově ovládaných informačních panelů provozovaných osobou zúčastněnou na řízení. K totožné žalobní námitce městský soud uvedl, že poskytování informací cestujícím prostřednictvím mechanických nosičů vyplývá z protokolu o kontrole založeného ve správním spisu žalovaného. V posuzované věci je tak podstatné, že stěžovatelka 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. Zdejší soud má tudíž ve shodě s městským soudem za vyvrácené tvrzení stěžovatelky, že nedošlo k naplnění právní definice čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34, a současně v odůvodnění napadeného rozsudku ani nespátřuje namítanou rozpornost. Shora uvedené nakonec potvrzuje i smlouva uzavřená mezi stěžovatelkou a osobou zúčastněnou na řízení, neboť na základě jejího obsahu dokládá, že účelem a obsahem provozování klaprámů v železniční stanici Praha-Smíchov bylo poskytování informací cestujícím. Městský soud proto důvodně konstatoval, 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.

[49] Namítá-li stěžovatelka, že žalovaný vůči ní jednal diskriminačně, pak opětovně přebírá žalobní argumentaci, aniž by reagovala na důvody napadeného rozsudku. Lze zopakovat, že městský soud stěžovatelce vysvětlil, z jakého důvodu žalovaný nepovažoval mechanické nosiče jiných subjektů za zařízení služeb, a z jakého důvodu měl tudíž za to, že stěžovatelkou zmíněné subjekty neposkytují služby železničním podnikům a nesplňují tedy definici provozovatele zařízení služeb dle směrnice 2012/34, a nepodléhají tedy státnímu dozoru ve smyslu § 58 zákona o dráhách. Nejvyšší správní soud připomíná, že cílem směrnice 2012/34/EU i nařízení 2017/2177 je zamezit diskriminačnímu přístupu k zařízením služeb a ke službám souvisejícím se železniční dopravou (viz bod 27 preambule směrnice 2012/34/EU či bod 4 a 5 preambule nařízení 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 žalovaný, že dřívější postup stěžovatelky se vyznačoval diskriminačním způsobem, nelze považovat rozhodnutí o povinnosti stěžovatelky zpřístupnit přidělci (osobě zúčastněné na řízení) cenu za poskytované služby a podmínky poskytování služeb v provozní součásti zařízení služeb železniční stanice Praha-Smíchov za ohrožení hospodářské soutěže, nýbrž za odstranění tohoto stavu. Nejvyššímu správnímu soudu navíc není zřejmé, jak by mohla být hospodářská soutěž ohrožena tím, že je stěžovatelka povinna nabízet užití nosičů za regulovanou cenu. Ani tuto námitku tedy neshledal Nejvyšší správní soud důvodnou.

[50] Rovněž závěrečná námitka stěžovatelky, že mechanické nosiče informací nesplňují podmínku nezbytného zařízení, doslovně přebírá žalobní argumentaci bez reakce na důvody napadeného rozsudku. Městský soud při vypořádání totožného žalobního bodu přiléhavě zdůraznil, že splnění povinností uvedených v § 23d odst. 1 a 2 zákona o dráhách se vztahuje na jakékoliv zařízení služeb. Připomněl jisté omezení vlastnického práva k zařízení služeb a

oprávnění vlastníků disponovat s nimi volně podle svého uvážení, neboť provozovatele zařízení služeb 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). Nejvyšší správní soud na odůvodnění městského soudu odkazuje, a i poslední námitku stěžovatelky neshledal důvodnou.

[51] Nejvyšší správní soud nepovažoval za nutné provádět stěžovatelkou navržené důkazy. Spisovou dokumentací 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).

[52] Pro úplnost Nejvyšší správní soud závěrem podotýká, že smyslem řízení o kasační stížnosti má být kvalifikovaná polemika s rozhodnutím krajského (zde městského) soudu (usnesení NSS ze dne 3. 6. 2003, č. j. 6 Ads 3/2003-73). Stěžovatelka však v rozsáhlé kasační stížnosti převážně opakovala námitky, které uplatnila již v předchozích správních a soudním řízeních, přičemž na ně dostala odpověď. Stěžovatelčiny kasační námitky jsou založeny převážně 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).

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

[54] 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. Vzhledem k tomu, že stěžovatelka byla v řízení o kasační stížnosti procesně neúspěšná, právo na náhradu nákladů řízení jí nenáleží. Žalovanému, jemuž by dle pravidla úspěchu ve věci náhrada nákladů řízení náležela, žádné náklady nad rámec jeho běžné správní činnosti nevznikly; proto mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal. Osoba zúčastněná na řízení má v řízení o kasační stížnosti právo jen na náhradu nákladů, které jí vznikly v souvislosti 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 **n e j s o u** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3, § 120 s. ř. s.).

V Brně dne 22. srpna 2025

JUDr. Lenka Matyášová
předsedkyně senátu

pokračování

5 As 233/2024 - 68