



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Zuzany Bystřické a soudců Mariana Kokeše a Lubomíra Majerčíka v právní věci

žalobce: **České dráhy, a.s.**, IČO: 70994226
sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha

proti
žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**
sídlem tř. Kpt. Jaroše 7, 604 55 Brno

o žalobě proti rozhodnutí místopředsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 9. 11. 2023, č. j. UPDI-3883/23/MR,

takto:

- I. Rozhodnutí místopředsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 9. 11. 2023, č. j. UPDI-3883/23/MR, **se ruší** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je povinen** nahradit žalobci náklady řízení částku ve výši 3 000 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Místopředseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále též „místopředseda ÚPDI“) v záhlaví uvedeném rozhodnutím změnil rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 25. 8. 2023, č. j. UPDI-2805/23/KE (dále jen „prvostupňové

rozhodnutí“), tak, že snížil uloženou pokutu na 40 000 Kč. Ve zbytku zamítl rozklad žalobce a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Žalobce byl prvostupňovým rozhodnutím shledán vinným ze spáchání přestupku podle § 16 odst. 1 písm. g) zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, v rozhodném znění (dále jen „zákon o cenách“), kterého se měl dopustit tím, že jako prodávající v rozporu s § 11 zákona o cenách v období od 1. 1. 2023 do 30. 4. 2024 nevedl evidenci obsahující kalkulaci prokazující dodržení pravidel regulace věcně usměrňovaných cen za přístup k zařízení služeb, konkrétně nosičů informačních systémů. Za spáchání přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 100 000 Kč a povinnost nahradit paušální částku nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

2. Ve vztahu k označení žalovaného krajský soud poznamenává, že s účinností od 1. 1. 2024 byl Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, který vydal žalobou napadené rozhodnutí, jakož i rozhodnutí prvostupňové, zrušen dle čl. X odst. 1 zákona č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Dle čl. X odst. 2 téhož zákona přešla působnost Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který je tak dle § 69 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), žalovaným správním orgánem (dále jen „žalovaný“). Pro zjednodušení je v rozsudku nadále označován jako žalovaný i Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, nemá-li rozlišení význam pro kontext odůvodnění.

II. Shrnutí argumentů obsažených v žalobě

3. Ve včas podané žalobě (§ 72 odst. 1 s. ř. s.), splňující též ostatní podmínky řízení (§ 65, § 68 a § 70 s. ř. s.), žalobce navrhl krajskému soudu, aby rozhodnutí místopředsedy ÚPDI i prvostupňové rozhodnutí zrušil. Neshledá-li krajský soud důvody pro zrušení rozhodnutí, navrhuje žalobce, aby postupoval dle § 78 odst. 2 s. ř. s. a od uložené pokuty upustil či ji snížil.
4. Žalobce zaprvé namítá, že mechanické nosiče informací nepředstavují informační systém podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“), a § 23d zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o drahách“) se tak na ně nevztahuje. O informační systém podle žalobce nejde proto, že se nejedná o IT elektronický systém zpracovávající určitá data, jehož jednotlivé komponenty jsou ve vzájemné interakci v reálném čase. Na podporu své argumentace žalobce odkazuje na Legislativní pravidla vlády, použití termínu „informační systém“ v ustanoveních § 40 odst. 2, § 41 odst. 3 a § 46r odst. zákona o dráhách či v jiných právních předpisech, jejichž gestorem je Ministerstvo dopravy. Žalobce cituje i z Wikipedie a Wikisofie, které definují pojem „*informační systém*“ právě za pomoci IT komponent a uvádějí, že v jiném smyslu se pojem „*informační systém*“ obecně nepoužívá.
5. Ve druhém žalobním bodu žalobce namítá, že nebyla naplněna hypotéza normy § 11 odst. 1 písm. b) zákona o cenách. Z předmětných mechanických nosičů informací totiž nedošlo ve vymezeném období k prodeji, resp. pronájmu těchto informačních ploch dalším osobám. Žalobce tak neměl o čem vést evidenci cen. Žalobce má za to, že § 16 odst. 1 písm. g) zákona o cenách chránil veřejný zájem na vedení evidence jako důkazního prostředku o tom, že při prodeji byly uplatňovány ceny v souladu s cenovou regulací. V projednávané věci ale žalobce

žádné služby spočívající v přístupu k mechanickým nosičům informací nenabízely, takže ani nemohl zneužít svého postavení a požadovat ceny v rozporu s cenovou regulací.

6. Ve třetím žalobním bodu žalobce žalovanému vytýká, že nepřípustně rozšiřuje rozsah povinnosti podle § 11 odst. 1 písm. b) zákona o cenách i na ceny, které podle názoru žalovaného měly být uplatňovány při budoucím prodeji, avšak nebyly nabízeny, ani ujednány. Žalovaný se nemůže dovolávat přímého účinku směrnice EP a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále též „směrnice 2012/34“). Zákon o cenách ani směrnici 2012/34 netransponuje. Pokud žalovaný v prvostupňovém rozhodnutí odkazuje na smlouvu o užívání vybraných mechanických nosičů informací mezi žalobcem a společností RegioJet a.s., tak žalobce konstatuje, že tato smlouva se týkala jen dvou mechanických nosičů informací, vůbec se navíc netýkala kontrolovaného období. Ani zdaleka z toho nelze dovozovat, že žalobce tímto způsobem pronajímal všechny předmětné mechanické nosiče informací. Žalobce se proto nestal prodávajícím ve smyslu zákona o cenách.
7. Začtvrté žalobce rozporuje způsob, jakým žalovaný v prvostupňovém rozhodnutí určil lhůtu, po kterou byl žalobce povinen uchovávat evidenci o cenách dle § 11 odst. 2 zákona o cenách. Jelikož mu tato povinnost prý nevznikla (viz výše), lhůta uchovávat evidenci ani nemohla začít běžet. Navíc, lhůta je v zákoně stanovena na „tři roky po skončení platnosti ceny zboží“, nikoliv tři roky po skončení platnosti kontrolovaného období. Jestliže měl žalovaný pochybnosti o konci této lhůty, měl postupovat podle zásady *in dubio pro reo*.
8. V pátém žalobním bodu žalobce upozornil, že žalovaný zaměnil chráněný zájem na nediskriminační přístup k zařízení služeb. Ten je chráněn dle § 51 odst. 9 písm. a) zákona o drahách, nikoliv dle § 16 odst. 1 písm. g) zákona o cenách. Žalobce nemohl tvrzenou nečinností mařit přístup k všem předmětným mechanickým nosičům informací. Pokud by totiž některý z dopravců vyjádřil zájem o přístup, pak by o něj požádal. Podle žalobce není důvodné předpokládat, že by ve vyjádření zájmu mohla bránit skutečnost, že žalobce nevedl evidenci o cenách. Důkazem je i postup společnosti RegioJet a.s. v případě mechanických nosičů informací ve stanicích Bílovice nad Svitavou a Brno-Židenicích.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě, replika žalobce a další podání

9. Žalovaný navrhuje žalobu zamítnout jako nedůvodnou. Žalovaný ve vyjádření k žalobě v první řadě odkazuje na obsah napadeného rozhodnutí, neboť žalobce ve své argumentaci vychází primárně z argumentace předestřené již v řízení před žalovaným. Žalovaný nesouhlasí s restriktivním výkladem § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., protože odkazuje na článek 3 odst. 1 směrnice 2012/34 a nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. 11. 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (dále jen „nařízení 2017/2177“). Mechanické nosiče informací slouží především k poskytování informací o službách dopravců, jedná se proto o zařízení služeb ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o drahách, potažmo dle § 23d téhož zákona. Vyhláška č. 76/2017 Sb. neurčuje, na jaké bázi má „informační systém pro cestující“ fungovat, důraz je kladen na podstatu informací, které jsou cestujícím předávány. Žalovaný proto odmítá názor žalobce, který spojuje pojem „informační systém pro cestující“ s pojmem „IT systém“. Žalovaný k tomu odkazuje na rozsudek Soudního dvora EU ze dne 15. 7. 2021, ve věci C-60/20, *Latvijas dzelzceļš*, a na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 16. 5. 2024, č. j. 6 A 17/2023-130.

10. Žalovaný má za to, že žalobce poskytoval dopravcům předmětné mechanické nosiče jako zařízení služeb za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Stal se tedy prodávajícím ve smyslu zákona o cenách. Žalovaný tvrdí, že z logiky věci je nutné za prodávajícího označit i osobu, která své zboží nebo služby ještě neprodá. Žalovaný k tomu odkazuje na článek 27 odst. 2 směrnice 2012/34. Podle žalovaného není žalobce korporací soukromého práva, ale je veřejnou institucí, vůči které je možné aplikovat veškeré platné právní předpisy Evropské unie. Smlouva o užívání vybraných mechanických nosičů informací se společností RegioJet a.s. pak dokládá skutečnost, že žalobce s mechanickými nosiči skutečně nakládal.
11. Žalobce v replice uvedl, že žalovaný se adekvátně nezabýval jazykovou interpretací pojmu „informační systém“ vzhledem k jeho obvyklému používání. Závěry rozsudku SDEU ve věci *Latvijas dzelzceļš* nejsou ve věci přílehlivé, neboť mechanické nosiče nemají ani fakticky povahu zařízení služeb. Pokud by platil opak, pak by každá prostá tabule či vývěska kteréhokoliv z maloobchodních provozovatelů ve staničních budovách byla způsobilá sdělovat informace cestujícím ve smyslu § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Předmětné mechanické nosiče navíc instalovala Správa železnic, státní organizace (dále jen „Správa železnic“), a to na základě smlouvy uzavřené s žalobcem ještě před účinností vyhlášky č. 76/2017 Sb. Smluvní strany tedy ani nemohly mít úmysl instalovat informační systém podle této vyhlášky. Žalobce neměl ani důvod mechanické nosiče pro tento důvod zřizovat, neboť v dotčených železničních stanicích Správa železnic provozovala staniční rozhlas a vizuální informační systémy. Kvalifikací mechanických nosičů jako zařízení služeb dle § 23d zákona o drahách byl žalobce v rozporu s článkem 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod nepřiměřeně omezen na vlastnickém právu. Žalobce odkazuje na rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, které potvrdilo, že v rozhodném období nedošlo k nabízení užití předmětných mechanických nosičů informací. Žalovaný v tomto směru ani neunesl důkazní břemeno. K možnosti domáhat se přímého účinku právních předpisů Evropské unie žalobce odkazuje na rozsudek SDEU ze dne 12. 7. 1990, ve věci C-188/89, *Foster a ostatní proti British Gas*. Namítá, že žalovaný vůči němu postupoval diskriminačně, neboť jako (domnělý) provozovatel ovládaný státem byl v horším postavení než jiní soukromoprávní provozovatelé. Žalobce poskytoval mechanické nosiče až na základě smlouvy uzavřené v důsledku rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, tedy až po rozhodném období. Do té doby neměl o čem vést cenovou evidenci. Závěrem žalobce namítá, že neuchovávaní údajů podle § 11 odst. 2 zákona o cenách nemohlo představovat přitěžující okolnost spáchání domnělého přestupku podle § 16 odst. 1 písm. g) zákona o cenách.
12. Žalovaný v replice odkázal na rozsudky Městského soudu v Praze ze dne 16. 5. 2024, č. j. 6 A 17/2023-130, a ze dne 30. 7. 2024, č. j. 6 A 99/2023-57, které potvrdily závěr, že mechanické nosiče lze podřadit pod „zařízení služeb“ dle § 2 odst. 9 zákona o drahách. Žalovaný je dále přesvědčen, že žalobce byl v rozhodném období povinen zveřejnit cenu za užití těchto zařízení služeb a měl tudíž povinnost vést tyto ceny v evidenci. Skutečnost, že žalobce užití mechanických nosičů nenabízel, ho evidenční povinnosti nezbavila. Na věci podle žalovaného nic nemění, že žalobce si mechanické nosiče pronajímal od Správy železnic. Žalovaný odmítá argumentaci žalobce, že neexistovaly ceny, o nichž by mohl vést evidenci. Žalovaný tvrdí, že žalobce se nepřipustně dovolává liberačního důvodu založeného na neexistenci údaje, který sám nevytvořil, ačkoliv k tomu byl povinen.

IV. Posouzení věci soudem

13. Krajský soud přezkoumal, za splnění podmínek dle § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení jednání, v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s. ř. s.) napadené rozhodnutí místopředsedy ÚPDI, jakož i prvostupňové rozhodnutí žalovaného, včetně řízení předcházející jejich vydání, a dospěl k závěru, že žaloba **je důvodná** (§ 78 odst. 1 s. ř. s.).
14. Z obsahu správního spisu zjistil krajský soud následující relevantní skutečnosti.
15. Žalovaný provedl u žalobce dne 10. 5. 2023 kontrolu dodržování podmínek pro stanovení věcně usměrňovaných cen za užití zařízení služeb, se zaměřením na mechanické nosiče informačních systémů, a to za období 1. 1. 2023 – 30. 4. 2023 (dále jen „kontrolované období“). V rámci kontroly žalovaný požádal žalobce o předložení: a) Kalkulace věcně usměrňovaných cen za užití mechanických nosičů informací platný v kontrolovaném období; b) Nabídkových ceníků za užití mechanických nosičů informací v kontrolovaném období; c) vydané a přijaté faktury včetně dodacích listů za kontrolované období, které se týkaly mechanických nosičů informací; d) popis mechanických nosičů informací dle článku 5 odst. 1 nařízení 2017/2177; e) seznam mechanických nosičů informací, jenž byl přílohou smlouvy mezi žalobcem a Správou železnic (v případě, že byla původní verze později změněna) (protokol o cenové kontrole ze dne 19. 6. 2023, č. j. ÚPDI- 2072/23/SO).
16. V rámci přípravy podkladů si žalovaný pořídil: a) smlouvu o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů ze dne 24. 6. 2016 ve znění dodatku č. 1 ze dne 21. 6. 2018, uzavřenou mezi žalobcem a Správou železnic; b) návrh smlouvy o užívání vybraných mechanických nosičů informací v železniční stanici Brno-Židenice a Bílovice nad Svitavou z roku 2023 mezi žalobcem a společností RegioJet a.s.; c) rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 1. 12. 2022, č. j. UPDI-3896/22/UM, ve znění rozhodnutí ze dne 26. 1. 2023, č. j. ÚPDI-0270/23/KP; d) Prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních platné pro přípravu jízdního řádu 2023 č. j. 163021/2021-SŽ-GŘ-O5; e) prohlášení o dráze celostátní provozované žalobcem účinné od 12. 12. 2021.
17. Žalovaný z obsahu smlouvy o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů dospěl ke kontrolnímu zjištění, že žalobce je vlastníkem a provozovatelem mechanických nosičů informačních systémů. Žalovaný dále kvalifikoval tyto nosiče jako zařízení služeb zobrazující cestovní informace, k nimž měl žalobce jako jejich provozovatel nediskriminačním způsobem zajistit přístup pro všechny dopravce. Žalovaný konstatoval, že žalobce tím, že umístil mechanické nosiče informačních systémů v prostorách železničních stanic a rozhodl se na nich cestovní informace poskytovat, určil mechanické nosiče informačních systémů jako zařízení služeb.
18. Žalovaný dále zjistil, že žalobce nezpřístupnil přidělci kapacity dopravní cesty (Správě železnic) informace o jím provozovaných zařízeních služeb, ani je nezveřejnil dálkovým přístupem (na internetových stránkách). Žalovaný dále kontroloval, zda žalobce poskytoval dopravcům mechanické nosiče informací za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Žalobce v rámci kontroly předložil kalkulaci za plnění za základě smlouvy uzavřené se společností Regiojet a.s., a to pro železniční stanice Brno-Židenice a Bílovice nad Svitavou. Žalovaný konstatoval, že ve vztahu k mechanickým nosičům informací žalobce evidenci cen neposkytl.
19. Žalobce podal proti kontrolním zjištěním námitky, které žalovaný zamítl ve vyřízení námitek ze dne 14. 7. 2023, č. j. UPDI-2352/23/SO. Žalovaný následně dne 21. 7. 2023 vydal příkaz, v němž shledal žalobce vinného z přestupku specifikovaného v bodu 1 tohoto

rozsudku. Žalobce podal proti příkazu včas odpor. Dne 1. 8. 2023 žalovaný ukončil dokazování a následně vydal prvostupňové rozhodnutí.

Předmětné mechanické nosiče jsou informačními systémy pro cestující

20. První stěžejní otázkou je, zda žalovaný mohl předmětné mechanické nosiče podřadit pod informační systémy pro cestující jakožto zařízení služeb. Pokud by platil opak, nebyl by žalobce povinen taková zařízení nediskriminačně nabízet železničním podnikům k užití a nebyl by ani povinen vést evidenci o cenách, jež by za užití požadoval. Podle krajského soudu z níže citovaných právních předpisů a judikatury vyplývá, že předmětné mechanické nosiče jsou zařízeními služeb (informačními systémy pro cestující) dle zákona o drahách. Námitka je proto nedůvodná.
21. Dle § 2 odst. 9 zákona o drahách „[z]ařízením 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.“
22. Dle § 23d odst. 1 zákona o drahách „[p]rovozovatel 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.“
23. Dle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 „[p]rovozními součástmi železniční stanice jsou a) informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů.“
24. Dle čl. 3 odst. 11 směrnice č. 2012/34/EU se „[r]ozumí „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“.
25. Dle přílohy II bodu 2. písm. a) směrnice 2012/34 „[j]e 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.“
26. Žalovaný kromě citovaných předpisů vycházel z již zmíněného rozsudku Soudního dvora ve věci *Latvijas dzelzceļš*. Soudní dvůr 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). Žalovaný obdobně na stranách 5 a 6 prvostupňového rozhodnutí hodnotil, za jakým účelem žalobce umisťoval mechanické nosiče do prostor železničních stanic. Krajský soud se přitom ztotožňuje se závěrem žalovaného, že v citovaných předpisech není uvedeno, jakým způsobem mají být služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy sdělovány. Klíčová je povaha informací poskytovaných těmito zařízeními. Žalovaný dále smlouvou o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů, uzavřenou se Správou železnic, prokázal, že žalobce v kontrolovaném období disponoval mechanickými nosiči za účelem informování cestujících. Skutečnost, že smluvní strany formulovaly smluvní

ustanovení ještě před nabytím účinnosti vyhlášky č. 76/2017 Sb. a smluvní formulace tak nemohou být striktně ztotožňovány s pojmy užitým ve vyhlášce, podle krajského soudu neznamena, že ze smlouvy nelze dovozovat, za jakým účelem byly mechanické nosiče umístovány a provozovány v jednotlivých železničních stanicích.

27. Žalovaný dle krajského soudu taktž správně zohlednil tu skutečnost, že žalobce umístěním předmětných mechanických nosičů v prostoru železničních stanic a svým rozhodnutím na nich poskytovat informace o službách dopravce z nich učinil zařízení služeb ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o drahách ve spojení s § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., resp. že se jedná o zařízení služeb zobrazující cestovní informace dle přílohy II bodu písm. a) směrnice 2012/34.
28. K prvnímu žalobnímu bodu jako celku krajský soud považuje za vhodné odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 7. 2025, č. j. 6 As 176/2024-63, v němž řešil spor mezi stejnými účastníky jako v nyní projednávané věci vycházející z totožného skutkového stavu. Nejvyšší správní soud potvrdil, že mechanické nosiče informací jsou informačními systémy podle zákona o drahách. Nejvyšší správní soud taktž v bodech 36 až 43 citovaného rozsudku vypořádal námitky, které se obsahově shodují s námitkami, které tentýž žalobce vznesl i nyní. Krajský soud má za to, že v nyní projednávané věci není důvod se od posouzení totožných námitek Nejvyšším správním soudem odchýlit.
29. Proto jako nedůvodnou hodnotí krajský soud argumentaci žalobce, že je třeba pojem „informační systém“ vykládat striktně jazykově jako IT elektronický systém. Takový výklad totiž pomíjí účelový a systematický výklad § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Tato vyhláška (stejně jako změny příslušných částí zákona o drahách, včetně § 2 odst. 9 a § 23d, prostřednictvím zákona č. 319/2016 Sb.) byla přijata v reakci na změnu vnímání poskytování služeb na úrovni sekundárního práva EU, když důvodová zpráva k zákonu č. 319/2016 Sb. odůvodňovala přijetí speciální úpravy mimo jiné tím, že zatímco původní směrnice 2001/14/ES upravovala problematiku poskytování služeb pouze rámcově a pohlížela na ně jako na součást služeb, jež poskytuje poskytovatel dráhy, následně přijatá směrnice 2012/34 již pohlížela na poskytované služby tak, že je považuje za samostatně regulovanou činnost, která je posuzována nezávisle od provozování dráhy (zařízení služeb nejsou součástí dráhy). Ustanovení § 23d zákona o drahách transponuje čl. 13 směrnice 2012/34/EU a s ním spojenou přílohu II. této směrnice. Úprava práv a povinností dopravce a provozovatele zařízení služeb je pak rovněž obsažena v prováděcím nařízení Komise 2017/2177. Cílem zákona o drahách, vyhlášky č. 76/2017 Sb., nařízení č. 2017/2177 i směrnice č. 2012/34 je transparentní a nediskriminační přístup k zařízením služeb.
30. Argumentu, že každý mechanický nosič nacházející se v prostoru železniční stanice by bylo nutné považovat za zařízení služeb dle § 2 odst. 9 zákona o drahách, krajský soud taktž nepřisvědčuje. Rozdíl je právě v obsahu informací, jež jsou reklamními či obdobnými nosiči sdělovány. Naopak předmětné mechanické nosiče poskytovaly informace bezprostředně související s provozováním drážní dopravy, což žalobce ani nerozporuje. Nejvyšší správní soud v bodu [39] rozsudku č. j. 6 As 176/2024-63 reagoval i na argument, že v některých zákonech v gesci ministerstva dopravy je pojem informační systém použit ve významu IT elektronického systému. Tato skutečnost však podle Nejvyššího správního soudu sama o sobě neznamena, že takto musí být vykládán rovněž tentýž pojem užitý v § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Nejvyšší správní soud dále vysvětlil, že 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). Pojem informační systém ve smyslu vyhlášky č. 76/2017 Sb. zahrnuje jakýkoliv systém, jímž jsou sdělovány informace cestujícím.

31. Krajský soud neprováděl žalobcem navržené důkazy pro nadbytečnost. Spisovou dokumentací správního orgánu se dokazování neprovádí (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008–117). Definice pojmu informační systém obsažené na internetových stránkách Wikipedie a Wikisofie pak podle krajského soudu není pro výklad právních termínů v projednávané věci významný. Z důvodu nadbytečnosti soud neprovedl ani žalobcem navržený důkaz spočívající v odkazu na veřejně dostupné webové stránky Vlády České republiky, neboť tam zveřejněná Legislativní pravidla vlády nejsou pramenem práva, nejsou pro žalovaného ani pro krajský soud závazná a nejsou proto způsobilá ovlivnit výklad práva. K rozdílnému významu pojmu informační systém v různých právních předpisech krajský soud odkazuje na odůvodnění Nejvyššího správního soudu zmíněné výše.

I pouhé nabízení užití zařízení služeb je uplatněním ceny při prodeji dle zákona o cenách

32. Krajský soud tedy potvrdil, že žalovaný řádně prokázal, že předmětné mechanické nosiče byly zařízeními služeb dle zákona o drahách. V takovém případě je třeba dále zkoumat, zda byl žalobce jejich provozovatelem, čímž pádem byl povinen tato zařízení služeb nabízet k užití železničním podnikům za cenu sjednanou podle cenových předpisů.
33. Dle § 6 odst. 1 písm. c) zákona o cenách „[v]ěcné usměrňování cen spočívá ve stanovení podmínek cenovými orgány pro sjednání cen. Tyto podmínky jsou [...] závazný postup při tvorbě ceny nebo při kalkulaci ceny, včetně zahrnování přiměřeného zisku do ceny.“
34. Dle § 6 odst. 2 zákona o cenách „[t]ento způsob regulace cen platí pro všechny prodávající určeného druhu zboží.“
35. Dle § 11 odst. 1 písm. b) zákona o cenách „[p]rodávající jsou povinni vést evidenci o cenách uplatňovaných při prodeji, pokud jde o [...] ceny podléhající věcnému usměrňování cen, [...]“.
36. Dle § 11 odst. 2 zákona o cenách „[p]rodávající jsou povinni uchovávat evidenci o cenách podle odstavce 1, návrhy pro stanovení cen podle odstavce 1 písm. a) a kalkulace cen uvedených v odstavci 1 písm. b) prokazující dodržení pravidel regulace tři roky po skončení platnosti ceny zboží. Prováděcí právní předpis stanoví rozsah údajů prokazujících výši a dobu uplatňování cen a u zboží podléhajícího věcnému usměrňování ceny strukturu kalkulace ceny.“
37. Dle § 16 odst. 1 písm. g) zákona o cenách „[f]yzická, právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako prodávající dopustí přestupku tím, že [...] nevede nebo neuchovává evidenci o cenách podle § 11, [...]“.
38. Dle § 16 odst. 4 písm. a) zákona o cenách „[z]a přestupek lze uložit pokutu do 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. g) až i), odstavce 3 písm. b) nebo podle odstavce 2 písm. a) nebo c), [...]“.
39. Dle § 1 odst. 1 vyhlášky č. 450/2009 Sb., kterou se provádí zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 450/2009“), „[e]vidence cen, kterou je prodávající povinen uchovávat, musí obsahovat údaje, z nichž je zřejmý název, popřípadě druh zboží, určené podmínky, k nimž se cena vztahuje, výše ceny, za kterou je zboží prodáváno, a počátek a konec období, v němž se za tuto cenu prodávalo.“

40. Dle části II položky č. 5 výměru Ministerstva Financí č. 01/2023 ze dne 15. prosince 2022 (dále jen „Výměr MF č. 01/2023“) „[d]o ceny zboží v položkách uvedených v této části lze promítnout pouze ekonomicky oprávněné náklady pořízení, zpracování a oběhu zboží doložitelné z účetnictví související výlučně s regulovaným zbožím, přiměřený zisk, daň a případně uplatněné clo podle jiných právních předpisů, není-li dále stanoveno jinak. [...] Užití zařízení služeb a poskytování služby pro účely bezprostředně související s provozováním drážní dopravy (31)“.
41. Dle poznámky pod čarou č. 31) Výměru MF č. 01/2023 „§ 23d zákona č. 266/1994 Sb.“
42. Žalobce je přesvědčen, že se vůči mechanickým nosičům nestal prodávajícím, neboť jejich užití nikdy nenabízel ani s žádným s železničních podniků to neujednal. Nebyly tak splněny podmínky dle § 11 odst. 1 písm. b) zákona o cenách. Smlouva se společností RegioJet a.s. toto nemůže prokazovat, protože se netýká kontrolovaného období. Současně tato „nájemní“ smlouva nikdy nebyla platně uzavřena.
43. Přestupku, který měl žalobce spáchat, se dopustí právnická osoba, pokud jako prodávající nevede nebo neuchovává evidenci o věcně usměrňovaných cenách uplatňovaných při prodeji. *Uplatňování cen při prodeji* ve smyslu § 11 zákona o cenách zahrnuje jak cenu zboží či služby v případě jejich uhrazení kupujícími, tak ale i cenu za níž je zboží či služba nabízena. Výklad, kterým taktéž argumentuje žalobce, by znamenal, že je nepodstatné, za jakou cenu je zboží či služba nabízena (jakkoliv by tato nabízená cena neodpovídala pravidlům cenové regulace), pokud by podmínkám cenové regulace odpovídala cena, která byla sjednána v uzavřené smlouvě. S tímto krajský soud nesouhlasí.
44. Jak uvedl Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 28. 2. 2025, č. j. 9 A 6/2023-41, uplatňování cen při prodeji je pojem nadřazený pro nabízení zboží i samotný prodej konkrétnímu dopravci na základě konkrétní smlouvy. Toto podle městského soudu vyplývá i z § 1 odst. 1 vyhlášky č. 450/2009 Sb., dle něhož evidence cen, kterou je „*prodávající povinen uchovávat, musí obsahovat údaje, z nichž je zřejmý název, popřípadě druh zboží, určené podmínky, k nimž se cena vztahuje, výše ceny, za kterou je zboží **prodáváno**, a počátek a konec období, v němž se za **tuto cenu prodávalo*** (zvýrazněno městským soudem)“. Krajský soud se ztotožňuje se závěrem městského soudu, že nezáleží na konkrétním okamžiku, kterým byla uzavřena smlouva s konkrétním dopravcem, ale o celé období, po které bylo zboží či služba nabízeny. Z toho důvodu proto není rozhodné, zda některý z dopravců skutečně přijal nabídku žalobce na užití mechanických nosičů.
45. Na citovanou argumentaci ohledně vyhlášky č. 450/2009 Sb. navázal Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 18. 9. 2025, č. j. 4 As 74/2025-45, že „[z] formulace *ustanovení přitom vyplývá, že k tomu, aby se na prodávajícího vztahovala povinnost vést cenovou evidenci, nemusí dojít ke skutečnému prodeji zboží, **nýbrž postačí, že prodávající zboží podléhající cenové regulaci za určitou cenu nabízí, resp. prodává*** (zvýrazněno krajským soudem)“. Nejvyšší správní soud proto uzavřel, že ve věci nebylo rozhodné, zda byl staniční poplatek (jako cena za užití zařízení služeb) reálně účtován. K uplatňování ceny staničního poplatku došlo již samotným zveřejněním jeho ceny na webových stránkách, tedy samotnou nabídkou, nikoliv až prodejem a reálným účtováním konkrétnímu subjektu. Již v tomto okamžiku byl proto prodávající povinen mít zpracovanou cenovou kalkulaci staničního poplatku. „*Účelem evidenční povinnosti stanovené v § 11 zákona o cenách je tedy umožnit cenovým orgánům v rámci cenové kontroly ověřit, zda prodávající stanovil ceny zboží podléhajícího cenové regulaci v souladu s cenovými předpisy. Nedodržením této povinnosti by v podstatě došlo ke znemožnění provedení cenové kontroly, resp. k zabránění naplnění účelu cenové kontroly. Jinak řečeno, pokud*

by prodávající nevedl evidenci a kalkulaci cen zboží podléhajícího cenové regulaci, znemožnil by tím cenovým orgánům ověřit, zda při stanovení cen dodržel pravidla cenové regulace vyplývající z cenových předpisů. Primárně je tedy ustanovením § 11 zákona o cenách ve spojení s § 16 odst. 1 písm. g) téhož zákona chráněn zájem na zajištění dodržování pravidel cenové regulace, nikoliv ochrana kupujícího...“.

46. V projednávané věci je však skutkový stav odlišný. Žalobce, jak sám namítá, užití předmětných mechanických nosičů jiným dopravcům v kontrolovaném období nenabízel. Mylně se totiž domníval, že mechanické nosiče nejsou zařízeními služeb. Toto tvrzení však není podle krajského soudu úplně pravdivé. Žalovaný vycházel i ze smlouvy o užívání vybraných mechanických nosičů informací v žst. Brno – Židenice a Bílovice n. Svitavou, kterou byl žalobce povinen uzavřít se společností RegioJet a.s., a to na základě rozhodnutí předsedy ÚPDI ze dne 26. 1. 2023, č. j. ÚPDI-0270/23/KP (následně potvrzené rozsudky Městského soudu v Praze č. j. 6 A 17/2023–130, a Nejvyššího správního soudu č. j. 6 As 176/2024-63). Z této smlouvy vyplývá, že žalobce nabídl společnosti RegioJet a.s. k užití dva mechanické nosiče informací za stanovenou cenu. Tato cena potom ale měla být věcně usměrněna cenovými předpisy. O této ceně tak byl žalobce povinen vést cenovou evidenci. Žalobce ani nesporně, že návrh smlouvy (nabídku) zaslal společnosti RegioJet a.s. 28. 2. 2023, tedy v kontrolovaném období. Jak krajský soud vysvětlil výše, není podstatné, zda společnost RegioJet a.s. na žalobcovu nabídku přistoupila. Žalovaný proto nepochybil, pokud v napadeném rozhodnutí z této smlouvy taktéž vycházel.

Krajský soud se neztotožňuje s právní kvalifikací jednání provedenou žalovaným

47. Žalovaný shledal žalobce vinného z přestupku dle § 16 odst. 1 písm. g) zákona o cenách, protože jako prodávající v rozhodném období nevedl evidenci o cenách prokazující dodržení pravidel regulace věcně usměrňovaných cen (výrok I. napadeného rozhodnutí). Žalovaný vymezil posuzované jednání obecně, když vycházel z přílohy č. 1 smlouvy o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů, jenž vyjmenovával všechny mechanické nosiče provozované žalobcem ve všech železničních stanicích (včetně stanic Brno – Židenice a Bílovice n. Svitavou). Žalovaný přitom dovozoval, že pokud žalobce nenabízel užívání všech jím provozovaných mechanických nosičů, tak logicky nevedl ani evidenci o cenách za takto nenabízené služby (jinak by ji předložil při cenové kontrole). Zde již musí krajský soud s posouzením žalovaného nesouhlasit.
48. Dle § 23d odst. 1 zákona o dráhách „[p]rovozovatel 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.“
49. Dle § 23d odst. 2 písm. a) zákona o dráhách „[p]rovozovatel zařízení služeb zpřístupní osobě, která na dotčené dráze přiděluje kapacitu, nebo jejímu provozovateli, jde-li o veřejně přístupnou vlečku, alespoň 60 dnů přede dnem zveřejnění prohlášení o dráze, cenu za poskytované služby.“
50. Dle § 51 odst. 9 písm. a) zákona o dráhách „[p]rávnícká nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel zařízení služeb dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 23d odst. 1 neposkytne dopravci službu bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nebo ji poskytne diskriminačním způsobem“.

51. Dle § 51 odst. 10 písm. d) zákon o dráhách lze za přestupek dle odstavce 9 uložit pokutu do 1 000 000 Kč.
52. Dle odst. 1 bod 7. přílohy vyhlášky č. 76/2017 „[p]rovozovatel dráhy na dráze celostátní, regionální nebo veřejně přístupné vlečce zajistí, aby dopravce mohl použít dráhu v rozsahu [...] sdělovacího zařízení pro přenos informací obsahujícího přenosové cesty, zařízení koncová, spojovací, přenosová, zapojená do samostatných okruhů nebo telefonní, dálkopisné, datové a rádiové sítě, zařízení rozhlasová a dále zařízení hodinová, informační, průmyslové televize a požární signalizace [...]“
53. Dle čl. 13 odst. 2 směrnice 2012/34 „[p]rovozovatelé zařízení služeb poskytnou všem železničním podnikům nediskriminačním způsobem minimální přístupový balík stanovený v příloze II bodu 2.“
54. Dle přílohy II bodu 2. písm. a) směrnice 2012/34 „[j]e 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.“
55. Dle čl. 31 odst. 2 směrnice 2012/34/EU „[č]lenské státy vyžadují od provozovatele infrastruktury a provozovatele zařízení služeb, aby regulačnímu subjektu poskytli veškeré nezbytné informace o uložených poplatcích, s cílem umožnit regulačnímu subjektu plnit jeho funkce uvedené v článku 56. Provozovatel infrastruktury a provozovatel zařízení služeb musí být v tomto ohledu schopni železničním podnikům prokázat, že poplatky za infrastrukturu a služby skutečně účtované železničnímu podniku podle článků 30 až 37 jsou v souladu s metodikou, pravidly a případně i s tarify stanovenými ve zprávě o síti.“
56. Povinnost provozovatele nediskriminačním způsobem poskytnout dopravcům k užití zařízení služeb vyplývá z § 23d odst. 1 zákona o dráhách. Porušení této povinnosti je pak samostatnou skutkovou podstatou přestupku dle § 51 odst. 9 písm. a) zákona o dráhách. Chráněným zájmem je volný přístup dopravců ke službám souvisejícím s dopravou na dráze, jenž byl v zákoně o drahách zdůrazněn v důsledku transpozice směrnice 2012/34/EU. Jak upozornil žalovaný ve vyjádření k žalobě, hrozí totiž, že provozovatelé zařízení služeb si zařízení služeb přisvojí jen pro sebe, čímž získají neoprávněnou výhodu oproti konkurenci.
57. Žalobce v průběhu řízení opakovaně namítal, že se nestal prodávajícím ve smyslu zákona o cenách, neboť zařízení služeb vůbec nenabízel. Žalovaný na totožnou rozkladovou námitku reagoval v napadeném rozhodnutí takto: „uplatňováním ceny se rozumí nabízení, požadování a prodej za určitou cenu na tuzemském trhu. Pokud měla obviněná (žalobce) povinnost nabídnout provozní součást zařízení služeb, měla povinnost toto zboží nabízet za cenu stanovenou podle podmínek stanovených cenovými předpisy. Obviněná kalkulaci takové ceny nevedla, ač k tomu byla podle cenových předpisů povinna“. Žalovaný tedy žalobci vytýká nejen nevedení evidence, ale i to, že zařízení služeb vůbec nenabízel, resp. spáchání jednoho přestupku vyvozuje z jiného protiprávního jednání.
58. Krajský soud nesouhlasí s názorem žalovaného, že žalobce uplatňoval ceny za užití mechanických nosičů (s výjimkou mechanických nosičů umístěných v železničních stanicích Brno – Židenice a Bílovice n. Svitavou). S odkazem na citovaný závěr rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 74/2025-45 má krajský soud za to, že na žalobce se povinnost vést evidenci nevztahovala proto, že užití mechanických nosičů dopravcům vůbec nenabízel. Nestal se proto vůbec prodávajícím ve smyslu zákona o cenách. Tato skutečnost vyplývá již

z toho, že žalobce v kontrolovaném období zastával chybný názor, že mechanické nosiče nejsou zařízeními služeb. Z vyjádření žalobce ostatně taktéž vyplývá, že užití mechanických nosičů začal poprvé nabízet až v důsledku pravomocného rozhodnutí místopředsedy žalovaného č. j. UPDI-0270/23/KP. Jak krajský soud přitom uvedl výše, zákon o drahách takové jednání samostatně postihuje jako přestupek, který je co do závažnosti srovnatelný s přestupkem dle § 16 odst. 1 písm. g) zákona o cenách.

59. Podle krajského soudu se nezákonnost postupu žalovaného ukazuje právě na příkladu mechanických nosičů ve stanicích Brno – Židenice a Bílovice n. Svitavou. V jejich případě žalovaný prokázal, že je žalobce nabízel dopravcům k užití, avšak nabízenou cenu nevedl v evidenci. Žalovaný dospěl k závěru, že žalobce v rozhodném období nabízel užití těchto zařízení služeb, a byl proto povinen vést cenovou evidenci. Protože tak nečinil, spáchal v tomto rozsahu dle žalovaného přestupek dle § 16 odst. 1 písm. g) zákona o cenách. V případě všech ostatních mechanických nosičů však správní spis neobsahuje žádný podklad o tom, že žalobce jejich užití jiným dopravcům vůbec nabízel. Lze proto pochybovat o tom, že vůči nim vystupoval v pozici prodávajícího, jak tvrdí žalovaný.
60. Krajský soud nemůže přisvědčit ani argumentaci chráněným zájmem na evidenci cen pro účely cenové kontroly. Pokud totiž žalobce vůbec nenabízel mechanické nosiče k užití, nešel mu z nich ani žádný zisk. Postrádá proto podle krajského soudu smyslu, aby byl považován za prodávajícího, když dopad cenové regulace nemohl mít žádný reálný efekt na uplatňování ceny. Veřejný zájem na evidenci takové ceny proto krajský soud hodnotí jako minimální, a to hlavně ve srovnání s veřejným zájmem na nediskriminační nabízení zařízení služeb. Krajský soud taktéž nepřehlédl, že § 23d odst. 2 písm. a) zákona o drahách stanovuje provozovatelům zařízení služeb povinnost zpřístupnit přidělci kapacity nebo provozovateli dráhy cenu za poskytované služby. Zákon o drahách však porušení této povinnosti samostatně netrestá jako přestupek.

V. Závěr a náklady řízení

61. Krajský soud na základě výše uvedených úvah shledal žalobu důvodnou, a proto napadené rozhodnutí pro nezákonnost zrušil (§ 78 odst. 1 s. ř. s.) a věc vrací žalovanému k dalšímu řízení (§ 78 odst. 4 s. ř. s.). Krajský soud přitom zrušil napadené rozhodnutí jako celek, neboť shledal vady vztahující se ke všem jeho výrokům, a navíc zásadní vady výroku I. musely nutně vést ke zrušení výroku o sankci, který je na výroku o vině závislý a ve vztahu k němu akcesorický. V dalším řízení je žalovaný vázán právním názorem zdejšího soudu (§ 78 odst. 5 s. ř. s.). Krajský soud se neztotožnil se závěrem žalovaného, že žalobce byl v postavení prodávajícího ve smyslu zákona o cenách vůči mechanickým nosičům informací (s výjimkou mechanických nosičů informací provozovaných žalobcem v železničních stanicích Brno – Židenice a Bílovice n. Svitavou), protože ze správního spisu nevyplývá, že jejich užití v kontrolovaném období nabízel dopravcům. Nebyla, proto naplněna skutková podstata přestupku dle § 16 odst. 1 písm. g) zákona o cenách, neboť se na žalobce ve vztahu k těmto nenabízeným službám nevztahovala evidenční povinnost dle § 11 odst. 1 zákona o cenách. V dalším řízení žalovaný zváží, zda správní spis obsahuje dostatek podkladů pro kvalifikaci posuzovaného jednání žalobce jako přestupku dle § 51 odst. 9 písm. a) zákona o drahách.

62. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl.
63. Žalobce dosáhl v řízení o žalobě plného úspěchu, a proto má právo na náhradu nákladů řízení vůči žalovanému. Žalobci vznikl náklad řízení za zaplacený soudní poplatek ve výši 3 000 Kč. K jeho zaplacení soud určil přiměřenou lhůtu.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 26. listopadu 2025

Zuzana Bystřická v.r.
předsedkyně senátu