



## ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, rozkladový orgán podle § 3 a § 4 odst. 1 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve spojení s § 152 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, rozhodl

o rozkladu č. j. 1395/2022-025 ze dne 8. 12. 2022, který podala **odpůrkyně, právnická osoba České dráhy, a.s.**, provozovatelka zařízení služeb, IČO 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 (dále jen „rozklad“),

ve sporném řízení, jehož další účastníci podle § 27 odst. 1 správního řádu je provozovatelka drážní dopravy, **navrhovatelka, právnická osoba RegioJet a.s.**, IČO 28333187, se sídlem náměstí Svobody 86/17, 602 00 Brno 2, zastoupená JUDr. Ondřejem Doležalem, advokátem, č. osvědčení ČAK 10844 se sídlem Koliště 1912/13, 602 00 Brno, proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, takto:

### I.

**Podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 správního řádu, se rozklad zamítá a rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře č. j. UPDI-3896/22/UM ze dne 1. 12. 2022 sp. zn. ŘVP001/20 se potvrzuje.**

### II.

Podle § 141 odst. 11 správního řádu ve spojení s vyhláškou č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), se odpůrkyni ukládá povinnost nahradit navrhovatelce, která měla ve věci plný úspěch, náklady potřebné k účelnému uplatňování jejího práva proti odpůrkyni v řízení o rozkladu **ve výši 1 573 Kč (slovy jeden tisíc pět set sedmdesát tři korun), splatných do 3 dnů** ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí k rukám právního zástupce navrhovatelky, JUDr. Ondřeje Doležala, advokáta, č. osvědčení ČAK 10844 se sídlem Koliště 1912/13, 602 00 Brno.

## Odůvodnění

### I. Řízení v prvním stupni

Navrhovatelka provozuje drážní dopravu. Dne 16. 10. 2020 se obrátila s žádostí podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách (dále jen „návrh“) na Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“), aby uložil odpůrkyni, provozovatelce zařízení služeb, povinnost uzavřít s navrhovatelkou smlouvu umožňující poskytnutí zařízení služeb nosičů informačních systémů (dále jen „NIS“) na vlakových nádražích Brno-Židenice a Bílovice nad Svitavou (dále jen „předmětné stanice“). Jedná se o nosiče,

poskytující informace pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojení v rámci integrovaných dopravních systémů, 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.

Součástí návrhu byl i podnět k prověření, zda se odpůrkyně nedopustila přestupku podle § 51 odst. 9 písm. a) zákona o dráhách, na jehož základě vede Úřad samostatné přestupkové řízení sp. zn. POK007/21.

Úřad oznámil dopisem č. j. UPDI-3809/20/UM ze dne 23. 10. 2020 zahájení tohoto sporného řízení podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách a § 141 odst. 2 správního řádu pod sp. zn. ŘVP001/20. Na základě výzvy č. j. UPDI-3831/20/UM ze dne 26. 10. 2020 obdržel Úřad dne 2. 11. 2020 vyjádření odpůrkyně č. j. 2022/2020-O25 ze dne 30. 10. 2020 (dále jen „vyjádření“).

V souvislosti s návrhem vykonal Úřad pod sp. zn. STD003/20 státní dozor v předmětných stanicích, jehož průběh a výsledek je zaznamenán v protokolu o státním dozoru č. j. UPDI-4427/20/UM ze dne 22. 12. 2020. Proti kontrolním zjištěním podala dne 5. 1. 2021 odpůrkyně námitky č. j. 2462/2020-O25. Ty Úřad vyřídil dokumentem č. j. UPDI-0304/21/KE ze dne 2. 2. 2021 a částečně jim vyhověl dodatkem protokolu č. j. UPDI-0314/21/UM ze stejného dne.

Úřad usnesením č. j. UPDI-0565/21/ND ze dne 19. 2. 2021 řízení přerušil podle § 64 odst. 1 písm. c) správního řádu, a předložil Soudnímu dvoru Evropské unie (dále jen „SDEU“) podle čl. 267 smlouvy o fungování Evropské unie žádost o rozhodnutí o předběžných otázkách. Pro vydání rozhodnutí ve věci bylo třeba objasnit, zda jsou nosiče zařízení služeb ve smyslu čl. 3 odst. 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, a zda má Úřad považovat odpůrkyni za stát v širším smyslu a lze tedy vůči ní uplatnit přímý účinek směrnice. SDEU ve věci C-104/21 v řízení RegioJet a.s. proti Českým drahám, a.s., svým usnesením ze dne 26. října 2022, EU:C:2022:851, rozhodl, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je nepřijatelná. Úřad dopisem č. j. UPDI-3581/22/MT ze dne 3. 11. 2022 oznámil účastníkům pokračování v řízení.

Úřad dále odpůrkyni v reakci na její vyjádření výzvou č. j. UPDI-3668/22/AM2 ze dne 8. 11. 2022 vyzval k doložení, kdy jí byla u předmětných stanic přidělena kapacita, k zaslání související dokumentace, a dále ke sdělení, jaká byla stanovena lhůta k předložení žádosti o přístup k zařízením služeb u předmětných stanic, konkrétně informačním systémům. Odpůrkyně na tuto výzvu odpověděla dne 15. 11. 2022 sdělením č. j. 1272/2022-O25 ze dne 14. 11. 2022 (dále jen „sdělení Úřadu“).

Úřad dne 14. 11. 2022 vyzval navrhovatelku (výzvou č. j. UPDI-3747/22/UM) a odpůrkyni (výzvou č. j. UPDI-3746/22/UM) ke sdělení, zda požadují přiznat náhradu nákladů řízení podle § 141 odst. 11 správního řádu, a k případnému vyčíslení těchto nákladů. Navrhovatelka na výzvu odpověděla dne 16. 11. 2022 a sdělila celkovou výši nákladů k účelnému uplatňování práva ve správním řízení. Odpůrkyně na výzvu neodpověděla.

Úřad oznámil účastnicím řízení dne 23. 11. 2022 pod č. j. UPDI-3846/22/UM ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které mají možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit. Této možnosti žádná z účastnic řízení nevyužila.

## **Napadené rozhodnutí Úřadu č. j. UPDI-3896/22/UM ze dne 1. 12. 2022, sp. zn. ŘVP001/20**

Úřad výrokem č. I. napadeného rozhodnutí uložil odpůrkyni uzavřít do 30 dnů s navrhovatelkou smlouvu umožňující poskytnutí služeb, v rozsahu a umístění požadovaném navrhovatelkou. Jedná se konkrétně o jeden nosič informačních systémů v železniční stanici Bílovice nad Svitavou a jeden nosič v železniční stanici Brno-Židenice.

Výroky č. II. a III. uložil odpůrkyni povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1 000 Kč a dále povinnost nahradit navrhovatele náklady potřebné k účelnému uplatňování jejího práva ve výši 3 932,50 Kč.

### **II. Rozklad**

Odpůrkyně proti napadenému rozhodnutí podala rozklad. Napadené rozhodnutí bylo odpůrkyni do datové schránky doručeno dne 1. 12. 2022. Poslední den lhůty pro podání rozkladu připadl na 16. 12. 2022. Rozklad byl podán 13. 12. 2022, jedná se tedy o včasný rozklad.

Úřad následně dopisem č. j. UPDI-4174/22/UM dne 21. 12. 2022 vyrozuměl navrhovatelku o podaném rozkladu a stanovil 5denní lhůtu k vyjádření. Navrhovatelka dne 22. 12. 2022 požádala Úřad o prodloužení této lhůty do 6. 1. 2023, což jí Úřad dopisem č. j. UPDI-4252/22/MT ze dne 23. 12. 2022 odsouhlasil. Navrhovatelka se vyjádřila k rozkladu dopisem ze dne 6. 1. 2023 (dále jen „vyjádření k rozkladu“).

Úřad dále usnesením č. j. UPDI-0045/23/MT ze dne 3. 1. 2023 nařídil na úterý 10. 1. 2023 místní šetření v předmětných stanicích. Protokoly z tohoto šetření ze dne 10. 1. 2023 v žst. Bílovice nad Svitavou, č. j. UPDI-0128/23/UM, a Brno-Židenice, č. j. UPDI-0129/23/UM, byly vloženy do spisu a Úřad dopisem č. j. UPDI-0170/23/UM ze dne 11. 1. 2023 oznámil opakovaně účastnicím řízení ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které mají možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit. Této možnosti žádná z účastnic řízení nevyužila.

Úřad dne 23. 1. 2023 výzvou č. j. UPDI-0288/23/PP2 vyzval navrhovatelku ke sdělení, zda požaduje přiznat náhradu nákladů řízení o rozkladu podle § 141 odst. 11 správního řádu, a k případnému vyčíslení těchto nákladů. Navrhovatelka na výzvu odpověděla dne 24. 1. 2022 a sdělila celkovou výši nákladů k účelnému uplatňování práva ve správním řízení.

### **III. Přehled podaných námitek a vyjádření navrhovatelky**

1.

- V žst. Bílovice nad Svitavou vlaky navrhovatelky nezastavují, NIS neposkytují služby bezprostředně související s jejím provozováním drážní dopravy.
- Podle navrhovatelky § 23d zákona o dráhách neumožňuje provozovateli zařízení služeb posuzovat oprávněnost žádosti.

2.

- Navrhovatelka nepřijala alternativy NIS provozované Správou železnic.

- Podle navrhovatelky nelze na doporučení odpůrkyně, aby se navrhovatelka obrátila s žádostí na Správu železnic, hledět jako na postup posuzování alternativ podle čl. 12 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177.
- 3.
- Odpůrkyně namítá, že Úřad extenzivně vykládá, že jakýkoliv nosič informací se umístěním v žst. stává zařízením služeb.
  - Navrhovatelka uvádí, že Úřad v napadeném rozhodnutí nehovoří o jakémkoliv nosiči informací, ale pouze o nosičích určených provozovatelem zařízení služeb k zobrazování cestovních informací.
- 4.
- Odpůrkyně namítá, že před účinností novely zákona o dráhách k 1. 4. 2017 zákon o dráhách zařízení služeb vůbec neupravoval.
  - Podle navrhovatelky již v době před účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177 existovala pravidla pro přidělování kapacity zařízení služeb.
- 5.
- Odpůrkyně namítá, že si přidělila práva přístupu uzavřením smlouvy o provozování NIS na neomezenou dobu.
  - Podle navrhovatelky není smlouva o provozování NIS svým obsahem přidělením kapacity zařízení služeb, ale pouze akt týkající se rozmístění NIS v prostorách železničních stanic.
- 6.
- Účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177 nebyla zrušena práva přístupu udělená před jeho účinností.
  - Podle navrhovatelky z bodu 19 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177 plyne, že se pravidlům mají podřídit i provozovatelé zařízení služeb, kteří přístup k NIS přidělili před jeho účinností.
- 7.
- Zákon o dráhách ani nařízení Komise (EU) 2017/2177 nestanoví maximální dobu, na kterou lze kapacitu zařízení služeb přidělit.
  - Navrhovatelka uvádí, že přidělení veškeré kapacity na neomezenou dobu by bylo diskriminační.
- 8.
- Odpůrkyně namítá, že Úřad neprovedl místní šetření a rozhodoval na základě starých fotografií.
  - Navrhovatelka uvádí, že předpisy správnímu orgánu povinnost provést místní šetření neukládají.

9.

- Odpůrkyně namítá, že Úřad neproověřil existenci alternativních nosičů.
- Navrhovatelka uvádí, že jelikož u NIS provozovaných odpůrkyní byla dostupná kapacita, která odpovídala potřebám navrhovatelky, nebyly naplněny podmínky pro posuzování alternativ.

10.

- Odpůrkyně namítá, že Úřad není oprávněn rozhodovat o přístupu ke konkrétním NIS.
- Podle názoru navrhovatelky Úřadu ze zákona nevyplývá povinnost stanovit provozovateli zařízení služeb rozsah prostřednictvím podílu kapacity zařízení.

11.

- Odpůrkyně namítá, že jediným informačním systémem by mohlo být poskytování informací o výlukách, což činí Správa železnic. Neexistuje tedy důvod ke zřizování informačních systémů.

12.

- Odpůrkyně namítá, že *smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě ze dne 27. 6. 2018*, uzavřená mezi Jihomoravským krajem a odpůrkyní jako dopravcem, evidovaná u objednatele pod č. JMK053583/18/OD (dále jen „JMK“ a „smlouva s JMK“) vznikla až po uzavření smlouvy o provozování NIS.

#### **IV. Popis případu, podrobný popis námitek a vypořádání s nimi**

Předmětem sporu je, že podle odpůrkyně NIS nejsou zařízením služeb. Dále odpůrkyně tvrdí, že si uzavřením smlouvy o provozování NIS v roce 2016 za tehdy platné úpravy údajně sama sobě přidělila veškerou kapacitu všech NIS na neomezenou dobu. Podle názoru Úřadu NIS jsou zařízením služeb. V roce 2016 k přidělení kapacity nedošlo, protože tehdejší zákon o dráhách pojem přidělení kapacity neznal. Pokud by se akceptoval výklad odpůrkyně, pak by veškerá transpozice směrnice 2012/34/EU k 1. 4. 2017 byla neúčinná. Každý provozovatel zařízení služeb by totiž mohl tvrdit, že si před touto transpozicí veškerou kapacitu sám pro sebe zablokoval.

##### Námítka odpůrkyně

Odpůrkyně trvá na svém názoru, že NIS nejsou provozní součástí železniční stanice podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., a odkazují na důvody, které v tomto směru Úřadu v minulosti sdělily. Ostatní argumenty uvádí pouze z procesní opatrnosti.

##### Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán souhlasí s názorem uvedeným v napadeném rozhodnutí, že NIS jsou provozní součástí železniční stanice podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. a jsou tedy zařízením služeb.

## 1. Nezastavující dopravci nevyužívají žst. jako zařízení služeb – bod I. rozkladu

### Námítky odpůrkyně

Odpůrkyně uvádí, že NIS v žst. Bílovice nad Svitavou nesplňují podmínku zařízení služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy, jelikož žádný z vlaků navrhovatelky v této žst. nezastavuje pro výstup nebo nástup cestujících. Nejednalo by se v případě navrhovatelky o službu bezprostředně související s provozováním drážní dopravy. Navrhovatelka není legitimována se přístupem k provozní součásti žst. jakožto zařízení služeb domáhat a Úřad měl tuto žádost i bez návrhu odmítnout.

### Vyjádření navrhovatelky k rozkladu

Podle navrhovatelky odpůrkyně nesprávně dovozuje z § 23d odst. 1 zákona o dráhách, že navrhovatelka není legitimována k podání návrhu z důvodu nezastavování jejích vlaků v žst. Bílovice nad Svitavou. V § 23d odst. 1 zákona o dráhách takové pravidlo není, z tohoto ustanovení žádné „podmínky bezprostřední souvislosti“, vztahující se k zastavujícím vlakům, nevyplývá. Pro navrhovatelku je žst. Bílovice nad Svitavou transferovým nádražím, které slouží pro přípoje do žst. Brno hl. nádraží, odkud provozuje celou řadu spojů. Proto jsou v žst. Bílovice nad Svitavou NIS zařízením, prostřednictvím kterého jsou poskytovány služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy ze strany navrhovatelky. Navrhovatelka je tak zcela nepochybně aktivně procesně legitimována k žádosti o uzavření smlouvy umožňující poskytnutí služeb i ve vztahu k železniční stanici Bílovice nad Svitavou.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán připouští, že slovo bezprostředně je třeba vyložit. Podle názoru rozkladového orgánu, jak vyplývá z argumentace navrhovatelky, žst. Bílovice nad Svitavou užívají i cestující, kteří následně přestupují do vlaků např. dálkové dopravy. Informace uvedené v NIS pro ně může být potřebná. Rozkladový orgán souhlasí s názorem navrhovatelky, že § 23d odst. 1 zákona o dráhách neopravňuje provozovatele zařízení služeb posuzovat, zda je dopravce legitimován takové služby požadovat, naopak požaduje poskytování těchto služeb nediskriminačním způsobem.

Jak vyplývá z dokumentace ze státního dozoru ze dne 8. 12. 2020 sama odpůrkyně na NIS (kód stojanu 42712) nabízela služby, které bezprostředně se zastavováním v žst. Bílovice nad Svitavou nesouvisí. Jedná se např. o Vlak+ Zoo Praha. Podle názoru rozkladového orgánu NIS v žst. Bílovice nad Svitavou mohou bezprostředně sloužit i pro provozování drážní dopravy takových dopravců, kteří v této žst. nezastavují. Provozovatel zařízení služeb by měl nezastavování vlaků dopravce v příslušné žst. zohlednit při vypracování nediskriminačních a objektivních kritérií přednosti pro přidělování kapacity ve smyslu čl. 11 nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou. Takováto pravidla však odpůrkyně nevypracovala. Proto rozkladový orgán dospěl k názoru, že nevypracování kritérií odpůrkyní nemůže být přičteno k tíži navrhovatelky.

Rozkladový orgán dále konstatuje, že, jak dokládá **návrh a jeho příloha**, jeden NIS v žst. Bílovice nad Svitavou, označený na fotografii v příloze napadeného rozhodnutí číslem 5, provozovaný odpůrkyní, nebyl využit. Jak vyplývá z bodu 17 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177, pro vybudování zařízení služeb existují omezení toho, kde lze zařízení postavit. V důsledku toho nelze

mnohá zařízení služeb snadno duplikovat. Provozovatel zařízení služeb by měl zavést opatření s cílem optimalizovat využívání zařízení služeb. S ohledem na cíle uvedené ve zmíněném bodu 17 by Úřad neměl automaticky rozhodnout, že navrhovatelka není oprávněna k přístupu k zařízení služeb. Úřad musí vzít v úvahu i to, že jeden z NIS nebyl v době podání žádosti o přístup využíván vůbec, a že umožněním přístupu se rozsah jejich využívání zvýší. Rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitka odpůrkyně ve věci nezastavování vlaků, není důvodná.

## **2. Možnost užití NIS Správy železnic – bod II. a bod VI. rozkladu**

### Námitky odpůrkyně

Odpůrkyně odkazuje na dopis č. j. 757/2020-O27 ze dne 2. 10. 2020 (dále jen „zamítnutí žádosti“), kterým odpůrkyně navrhovatelce zamítla žádost o přístup k zařízení služeb ze dne 21. 9. 2020 (dále jen „žádost o přístup“). V něm uvedla, že se navrhovatelka nepokusila obrátit na státní organizaci Správa železnic, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, (dále jen „Správa železnic“) se žádostí o umožnění instalace vlastních NIS v předmětných stanicích, což by jí nepřineslo žádné podstatné náklady. Odpůrkyně tedy v souladu s čl. 10 odst. 3 odrážka třetí nařízení Komise (EU) 2017/2177 navrhla možnost přístupu k zařízení pro dodávky služeb z vlastních zdrojů. Dále jí navrhla jako alternativu užití NIS provozovaných Správou železnic. Navrhovatelka na to nereagovala, z čehož odpůrkyně dovodila, že Správa železnic navrhovatelce vyhověla nebo zájem navrhovatelky pominul.

V rozporu s čl. 12 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177 navrhovatelka odmítla uvedené návrhy odpůrkyně posoudit a obrátila se v rozporu s jeho čl. 13 odst. 1 přímo na Úřad.

Odpůrkyně dále pod bodem VI. rozkladu napadá, že Úřad neproověřil možnost využití zařízení služeb z vlastních zdrojů. Navíc činil nedůvodné rozdíly mezi odpůrkyní a Správou železnic, jelikož NIS Správy železnic za zařízení služeb nepovažoval. Takovýto postup je v rozporu s § 2 odst. 4 správního řádu. Úřad v rozporu s § 3 a § 50 odst. 3 správního řádu nevzal v úvahu shora citované návrhy odpůrkyně učiněné v zamítnutí žádosti.

Odpůrkyni nemůže být dáno k tíži, že Správa železnic nesplnila povinnosti podle nařízení Komise (EU) 2017/2177. Odpůrkyně též napadá nečinnost Úřadu ve věci nesplnění povinnosti ze strany Správy železnic ohledně zveřejnění popisů jejích NIS.

### Vyjádření navrhovatelky k rozkladu

Žádosti o přístup odmítla odpůrkyně vyhovět zejména z důvodu, že NIS nepovažuje za zařízení služeb. Odpůrkyně nevyzvala navrhovatelku, aby se obrátila s žádostí na Správu železnic jako provozovatele žst. Pouze konstatovala, že toto z žádostí navrhovatelky neplyne. Tyto skutečnosti byly sděleny pouze nad rámec.

Na takovýto postup nelze hledět jako na postup posuzování alternativ podle čl. 12 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Odpůrkyně porušila povinnosti stanovené v tomto nařízení, když nepostupovala v souladu se zákonnými postupy, týkajícím se mj. koordinačního procesu (nařízení Komise (EU) 2017/2177, čl. 10 a násl.).

## Stanovisko rozkladového orgánu

K možnosti umístění vlastního NIS Úřad uvádí, že v registru smluv takové dohody o umístění NIS jiných dopravců – navrhovatelky a Leo Express a.s. (nyní Leo Express Global a.s.), IČO 29016002, se sídlem Řehořova 908/4, Žižkov, 130 00 Praha 3 – v železničních stanicích Správy železnic existují, ovšem za cenu podle velikosti žst. od 408 Kč za rok bez DPH do 2 517 Kč za rok bez DPH. Umístění NIS za stejných podmínek, jaké jsou uvedeny ve *smlouvě o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů* mezi SŽDC (dnes Správou železnic) a odpůrkyní ze dne 24. 6. 2016 (dále jen „smlouva o provozování NIS“), Správa železnic nenabízí. Rozkladový orgán dále uvádí, že jak vyplývá z bodu 17 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177, toto nařízení nepředpokládá prvotně řešit souběh žádostí či nedostatek kapacity zřizováním nových zařízení služeb, ale opatřeními s cílem optimalizovat jejich využívání.

Jak bylo uvedeno v napadeném rozhodnutí, podle článku 12 odst. 2 a 3 nařízení Komise (EU) 2017/2177 existenci přijatelných alternativ posuzují společně provozovatel zařízení služeb a žadatel, a to až v případě, kdy žádosti nelze vyhovět. V tomto případě žádosti z hlediska kapacity bylo možno vyhovět, protože odpůrkyně kapacitu přidělila pro vlastní potřeby nezákonným způsobem. Dle názoru rozkladového orgánu nesprávně postupovala odpůrkyně, která měla žádosti přednostně vyhovět.

Pokud podle čl. 10 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177 provozovatelé zařízení služeb nesmí zamítnout žádosti o přístup ke svým zařízením služeb, ani uvádět žadateli přijatelné alternativy, je-li kapacita, která odpovídá potřebám žadatele, dostupná v jejich zařízení. Vzhledem k tomu, že si odpůrkyně přidělila kapacitu v rozporu s nařízením Komise (EU) 2017/2177, nelze považovat kapacitu v jejích NIS za nedostupnou. Odpůrkyně se dále v rozporu s článkem 10 odst. 1 nepokusila zajistit nejlepší možné uspokojení všech žádostí pomocí diskuze a koordinace.

Rozkladový orgán též odkazuje na napadené rozhodnutí, v němž Úřad doložil, že NIS vlastněné a provozované Správou železnic slouží k poskytování informací pro všechny dopravce, například o omezení provozování dráhy (výlukách). Správa železnic takovéto informace poskytuje nad rámec svých zákonných povinností. Pokud by tato služba přestala být poskytována, bylo by to v neprospěch všech dopravců, zejména však odpůrkyně.

Možnost poskytnout NIS provozované Správou železnic je třeba posoudit s ohledem na výše zmíněný bod 17 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177, podle kterého by měl provozovatel zařízení služeb zavést opatření s cílem optimalizovat využívání zařízení služeb. Pokud by NIS provozovaný Správou železnic byl poskytnut navrhovatelce, pak by Správa železnic nemohla poskytovat informace o výlukách. Tyto informace by pak musel každý dopravce poskytovat sám. Takovéto poskytování informací by bylo obtížné koordinovat a docházelo by k poskytování stejných informací více dopravci současně. Ani z tohoto důvodu nelze NIS Správy železnic považovat za přijatelnou alternativu.

Rozkladový orgán souhlasí s názorem navrhovatelky, že v případě zamítnutí žádosti nešlo o posuzování alternativ podle čl. 12 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177.

Na základě výše uvedeného považuje rozkladový orgán námitku o požádání Správy železnic o umožnění přístupu nebo umístění vlastního NIS za nedůvodnou.



### **3. Extensivní výklad pojmu informační systém – bod III. rozkladu**

#### Námítky odpůrkyně

Odpůrkyně napadá, že Úřad široce interpretuje pojem zařízení služeb tak, že každá nástěnka umístěná v prostorách železniční stanice se automaticky stává NIS. Pokud by ji tam umístil podnikatel, který má například pronajaté prostory v železničních stanicích k podnikání nesouvisejícímu s provozováním železniční dopravy, stala by se nástěnka při výkladu Úřadu zařízením služeb.

Odpůrkyně dále napadá, že Úřad na str. 10 napadeného rozhodnutí považuje za cestovní informace všechny informace potřebné k cestování, včetně jízdních řádů, smluvních podmínek, akčních nabídek apod., včetně informací, jejichž vyvěšení požaduje smlouva s JMK. Takto široká interpretace je mimo výčet uvedený v § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.

#### Vyjádření navrhovatelky k rozkladu

Úřad v napadeném rozhodnutí nehovoří o jakémkoliv nosiči informací, ale pouze o nosičích určených provozovatelem zařízení služeb k zobrazování cestovních informací. NIS provozované odpůrkyní v předmětných stanicích jimi jsou. Odpůrkyně napadené rozhodnutí interpretuje nesprávně.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad nikdy netvrdil, že pokud nástěnky umístí v železniční stanici podnikatel, jehož podnikání nesouvisí s provozováním železniční dopravy, stanou se tyto nástěnky automaticky NIS. Tyto nástěnky zde podnikatel nikdy neumístil za účelem poskytování informací cestujícím ve smyslu § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Naopak, jak vyplývá z článku 1 *Užívání Nosičů informačního systému* smlouvy o provozování NIS, umísťují se v železničních stanicích nosiče informačního systému odpůrkyně, které jsou užívány za účelem informování cestující veřejnosti. Skutečnost, že NIS jsou zařízeními služeb, vyplývá i ze samotné smlouvy o jejich provozování.

Podle smlouvy s JMK, její přílohy č. 3 Technické a provozní standardy pro železnici, odstavce 3.3. Informační materiály, je dopravce povinen vyvěsit informační materiály dodané koordinátorem integrovaného dopravního systému JMK, společností KORDIS JMK, a.s., IČO 26298465, se sídlem Nové sady 946/30, Staré Brno, 602 00 Brno, bez bližší specifikace. Sama odpůrkyně se uzavřením smlouvy s JMK zavázala povinně vyvěšovat informace bez jakéhokoliv omezení. Budoucí plnění této služby bylo podmínkou uzavření smlouvy s JMK. Pokud by tuto službu nebyla schopna plnit, JMK by s ní tuto smlouvu neuzavřel. Podle názoru rozkladového orgánu smluvní podmínky a akční nabídky jsou informacemi o službách dopravců ve smyslu § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. a námitka odpůrkyně není důvodná.

### **4. Pravidla přidělování kapacity za předchozí právní úpravy – bod IV. a bod VIII. rozkladu**

#### Námítky odpůrkyně

Odpůrkyně namítá, že právo užití NIS před účinností zákona č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (31. 3. 2017) i před účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177 nemuselo být uděleno postupem v těchto předpisech zakotvených. Práva přístupu udělená odpůrkyní jako provozovatelkou NIS odpůrkyní jako dopravkyni zůstávají platná a účinná i po nabytí účinnosti zákona č. 319/2016 Sb., resp. nařízení Komise (EU) 2017/2177.

Odpůrkyně nesouhlasí s názory Úřadu ve věci přístupu k zařízením služeb před účinností zákona č. 319/2016 Sb. (dále jen „zákon o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017“) s ohledem na § 2 odst. 1 písm. a) a § 4 písm. c) vyhlášky č. 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci. Namítá, že zákon o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 zařízení služeb vůbec neupravoval. To dovozuje z důvodové zprávy k tomuto zákonu, ve které se na str. 42 uvádí, že jeho hlavní oblastí je zajištění nediskriminačního přístupu a užívání drážní infrastruktury a zařízení služeb. Na str. 46 se uvádí, že obsahuje změny a doplnění zákona o dráhách mimo jiné v oblasti zařízení služeb.

#### Vyjádření navrhovatelky k rozkladu

Již v době před účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177 existovala pravidla pro přidělování kapacity zařízení služeb, která toto vylučovala (např. § 2 písm. a) vyhlášky č. 351/2004 Sb. a § 34e odst. 1 a 7 zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017). Navrhovatelka dodává, že není rozhodující, jak odpůrkyně účel NIS označí, ale k jakému účelu je fakticky užívá – v tomto případě primárně za účelem poskytování dopravních a reklamních informací.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

Vzhledem k tomu, že odpůrkyně v rozkladu prakticky neuvedla žádné nové skutečnosti než ty, které byly uvedeny ve sdělení Úřadu, rozkladový orgán odkazuje na část nadepsanou *Přidělení kapacity podle předchozí právní úpravy* na straně 18 napadeného rozhodnutí.

Jak Úřad uvedl v napadeném rozhodnutí, podle § 22 odst. 1 písm. g) zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 byl provozovatel dráhy povinen zajistit dopravcům přístup ke službám poskytovaným provozovatelem dráhy způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců. Jejich rozsah stanovovala tehdy účinná vyhláška č. 351/2004 Sb. Proto také odpůrkyní zmíněné důvodové zprávy hovoří pouze o doplnění zákona o dráhách v oblasti zařízení služeb. Ani z důvodových zpráv nevyplývá, že by do 31. 3. 2017 nebyl přístup k zařízení služeb v zákoně o dráhách řešen vůbec. Námitka odpůrkyně se nezakládá na pravdě.

Zákon o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 neznal pojem přidělování kapacity zařízení služeb. Jak vyplývá z § 2 písm. a) vyhlášky č. 351/2004 Sb., provozovatel dráhy byl povinen zajistit přístup k dopravní cestě dráhy a v železničních stanicích poskytovat služby spojené s přepravou osob. Z uvedeného vyplývá, že do 31. 3. 2017 nebylo možné přidělit kapacitu zařízení služeb, jelikož takový pojem zákon o dráhách neznal.

Ke službám bylo možno poskytnout přístup pouze v rozsahu odpovídajícímu přidělené kapacitě dopravní cesty (nyní kapacita dráhy). Tu však bylo možno podle tehdejšího § 34e odst. 1 zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 přidělit pouze na dobu platnosti jízdního řádu. Pokud měla navrhovatelka uzavřenu rámcovou smlouvu podle § 34e odst. 7 zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017, bylo nutno stejně pro každý jízdní řád podávat žádosti o přidělení kapacity. To vyplývá např. z kapitoly 2.3.1 *Rámcová smlouva* Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2017 a pro jízdní řád 2017, účinné od 1. 12. 2015, ve znění rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUČR-14040/16/Kj a DUCR-69331/16/Kj, změny č. 1/2016 účinné od 9. 12. 2016, a změny č. 2/2017 účinné od 1. 4. 2017. V ní se uvádí, že *pro přidělení kapacity dráhy na období přesahující platnost jednoho ročního jízdního řádu je povinností žadatele podat řádnou žádost o přidělení kapacity dráhy 8 měsíců přede dnem platnosti následujícího ročního jízdního řádu.*

Jak bylo uvedeno v napadeném rozhodnutí, ke službám bylo možno poskytnout přístup pouze v rozsahu odpovídajícímu přidělené kapacitě dopravní cesty a to maximálně na dobu platnosti jízdního řádu.

Námítka odpůrkyně, že zákon o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 zařízení služeb vůbec neupravoval, neodpovídá tehdy platné právní úpravě a není důvodná.

## **5. Přidělení kapacity uzavřením smlouvy o provozování NIS – bod VIII. rozkladu**

### Námítky odpůrkyně

Odpůrkyně namítá, že smlouva o provozování NIS byla uzavřena před účinností zákona č. 319/2016 Sb. (31. 3. 2017) i před účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177. Odpůrkyně dle svého názoru i při použití výkladu Úřadu za předchozí úpravy nejednala protiprávně. Uzavřením smlouvy o provozování NIS udělila Správa železnic odpůrkyni podle § 2 odst. 1 písm. a) a § 4 písm. c) vyhlášky č. 351/2004 Sb., právo přístupu k žst. v podobě umístění NIS. Ty se pak následně dle názoru Úřadu staly účinností vyhlášky č. 76/2017 Sb. provozní součástí železniční stanice. Odpůrkyně by se po účinnosti zákona č. 319/2016 Sb. podle názoru Úřadu stala provozovatelkou NIS jako provozovatelka zařízení služeb. Pak by si odpůrkyně sama sobě jako dopravci mohla jejich kapacitu přidělit.

K účinnosti zákona č. 319/2016 Sb. i vyhlášky č. 76/2017 Sb. došlo v pětileté lhůtě po uzavření smlouvy o provozování NIS, byla zachována i pětiletá lhůta podle § 34e odst. 1 a 7 zákona o dráhách, ve znění účinném do 31. 3. 2017. Pro přiděl kapacity zařízení služeb pak žádná obdobná lhůta zákonem o dráhách stanovena není a nebyla.

Smlouva o provozování NIS nemůže být smlouvou o přidělení kapacity podle § 23d zákona o dráhách, resp. podle nařízení Komise (EU) 2017/2177, jelikož byla uzavřena před účinností těchto předpisů. Práva přístupu k předmětným nosičům na základě této smlouvy byla udělena platně a trvají i po změně předpisů.

### Vyjádření navrhovatelky k rozkladu

Smlouva o provozování NIS není svým obsahem přidělením kapacity zařízení služeb, ale pouze akt týkající se rozmístění NIS v prostorách železničních stanic.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Jak je uvedeno pod bodem č. 4 tohoto rozhodnutí, podle zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 bylo možno poskytnout přístup ke službám pouze v rozsahu odpovídajícímu přidělené kapacitě dopravní cesty, a to maximálně na dobu platnosti jízdního řádu. Odpůrkyně si tedy podle předchozí právní úpravy nemohla přidělit kapacitu NIS na neomezenou dobu. Navíc odpůrkyně tak ani neučinila a ani učinit nemohla, protože zastávala a stále zastává výklad, že její NIS nejsou zařízením služeb. Odpůrkyně ani nemohla využít pětiletou lhůtu, protože jak vyplývá z prohlášení o dráze citovaného pod bodem 4 tohoto rozhodnutí, uzavření rámcové smlouvy nenahrazovalo přidělení kapacity. Tato skutečnost sice nebyla v napadeném rozhodnutí podrobněji rozebrána, to však dle rozkladového orgánu není tak podstatná vada, kvůli které by mělo být napadené rozhodnutí zrušeno.

Vzhledem k právní úpravě účinné do 31. 3. 2017 ani nemohla odpůrkyně jako provozovatelka NIS udělit žádná práva přístupu odpůrkyni jako dopravkyni přesahující období platnosti jízdního řádu. Po ukončení jeho platnosti (nejpozději jízdním řádem pro rok 2018) by tato práva přestala být platná a účinná bez ohledu na nabytí účinnosti zákona č. 319/2016 Sb. Odpůrkyně si ani podle tehdejšího znění zákona o dráhách nemohla sama sobě přidělit kapacitu na neomezeně dlouhou dobu. Takové přidělení veškeré kapacity zařízení služeb by vedlo k odepření práva na přístup pro ostatní dopravce. Námitka odpůrkyně není důvodná. Rozkladový orgán souhlasí s odpůrkyní, že by si po účinnosti zákona č. 319/2016 Sb. mohla sama sobě přidělit kapacitu. Jak vyplývá ze sdělení Úřadu, od uzavření smlouvy o provozování NIS k takovému přidělení kapacity nedošlo.

Pokud bychom přijali výklad, že uzavření smlouvy o provozování NIS znamená přidělení kapacity těchto NIS odpůrkyni, pak by jakékoliv zařízení služeb mělo po účinnosti zákona 319/2016 Sb. přidělenou kapacitu na nekonečně dlouhou dobu a ustanovení § 23d zákona o dráhách by bylo obsoletní. Rozkladový orgán trvá na svém názoru, že podle zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 mohl být umožněn přístup k zařízení služeb pouze v souladu s přidělenou kapacitou.

Nařízení Komise (EU) 2017/2177 je vydáno na základě čl. 13 odst. 9 směrnice 2012/34/EU. Tato směrnice v čl. 13 odst. 4 a 5 rovněž předpokládá, že o přidělení služeb dopravci žádají. Z uvedeného lze dovodit, že i podle této směrnice bylo možné přidělovat kapacitu pouze na období jízdního řádu. Transpoziční lhůta této směrnice uplynula 16. 6. 2015. Z toho vyplývá, že zákon o dráhách bylo již v době uzavření smlouvy o provozování NIS nutno vykládat ve světle této směrnice. Ani podle této směrnice nebylo možné přidělit kapacitu na dobu neurčitou.

Rozkladový orgán nesouhlasí s názorem odpůrkyně, že uzavřením smlouvy o provozování NIS jí Správa železnic udělila podle § 2 odst. 1 písm. a) a § 4 písm. c) vyhlášky č. 351/2004 Sb., právo přístupu k žst. v podobě umístění NIS. Uvedená vyhláška uděluje dopravci právo využívat informační zařízení pro cestující jako poskytovanou službu. Vyhláška neřeší právo umístění vlastního zařízení služeb v prostorách železniční stanice. Smlouvou o provozování NIS bylo odpůrkyni umožněno ponechat NIS, které tam byly již umístěny, a tyto NIS provozovat. Umožnění provozování NIS neznamena přidělení kapacity ve prospěch odpůrkyně. Smlouva o provozování NIS podle názoru rozkladového orgánu není svým obsahem přidělením kapacity NIS, ale smlouva o jejich umístění v prostorách železničních stanic. Uzavření této smlouvy není aktem přidělení kapacity.

Rozkladový orgán souhlasí s odpůrkyní i navrhovatelkou, že smlouva o provozování NIS nemůže být smlouvou o přidělení kapacity. K tomu však dodává, že tato smlouva řeší provozování NIS odpůrkyní a nikoliv přiděl jejich kapacity odpůrkyni.

## **6. Nařízení Komise a trvání předchozích práv při neexistenci přechodných ustanovení – bod IV. a bod VIII. rozkladu**

### Námitky odpůrkyně

Práva přístupu udělená odpůrkyní jako provozovatelkou NIS odpůrkyni jako dopravkyni zůstávají platná a účinná i po nabytí účinnosti zákona č. 319/2016 Sb., resp. nařízení Komise (EU) 2017/2177, jelikož uvedené právní předpisy neobsahují přechodná ustanovení, která by rušila či omezovala dobu platnosti právních jednání týkající se zařízení služeb, uzavřená před jejich účinností. Pokud by měla

dříve udělená práva přístupu k zařízení služeb zaniknout, muselo by to být uvedeno v přechodných ustanoveních tohoto nařízení, což se však nestalo.

Bod 19 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177 se týká procesu přidělování kapacity zařízení služeb po účinnosti nařízení, a přístup k zařízení služeb udělený před svou účinností upravuje jen okrajově, např. v čl. 10 odst. 1. Nařízení Komise (EU) 2017/2177 nepředpokládá přístup k zařízení služeb udělený před účinností transpozice směrnice 2012/34/EU, dříve udělená práva přístupu k zařízení služeb před svojí účinností neruší.

To vyplývá i z čl. 10 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2017/2177, kde se rozlišují pojmy „(již přidělená) kapacita zařízení služeb“ a „již udělená práva přístupu“. Slova „práva přístupu“ pak užívá uvedené nařízení i v bodě 17 preambule, v čl. 9 odst. 7 a 8 a v čl. 13 odst. 6. Pojem „kapacita zařízení služeb“ se vztahuje jen na kapacitu přidělenou podle nařízení Komise (EU) 2017/2177, pojem „práva přístupu“ se vztahuje jak na kapacitu zařízení služeb, tak současně na práva umožňující užívat zařízení služeb vzniklá před účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177.

Odpůrkyně jako provozovatelka NIS tak neměla povinnost po účinnosti nařízení Komise (EU) 2017/2177 zneplatnit uvedenou smlouvu o provozování NIS, odebrat si sama sobě přístup a stanovit lhůty podle čl. 7 tohoto nařízení. Kapacita NIS není k dispozici, provozní objem NIS je zcela vyčerpán. Absence stanovení lhůt podle čl. 7 nařízení Komise (EU) 2017/2177 nemůže být důvodem odmítnutí dopravce kvůli naplnění provozního objemu zařízení služeb resp. kvůli vyčerpání dostupné kapacity.

Odpůrkyně totiž neodmítla žádost navrhovatelky o přístup k NIS proto, že by byla podána v rozporu s harmonogramem podle čl. 7 nařízení Komise (EU) 2017/2177, nýbrž odpůrkyně v souladu s čl. 10 odst. 2 a 3 nařízení Komise (EU) 2017/2177 navrhla jako alternativu vlastní NIS navrhovatelky nebo NIS Správy železnic. Veškerá kapacita byla po 24. 6. 2016 zcela vyčerpána ve prospěch odpůrkyně jako dopravkyně.

Odpůrkyně dále napadá tvrzení Úřadu na straně 11 napadeného rozhodnutí, že přidělení kapacity pouze jednomu dopravci je diskriminační, tedy v rozporu s § 23d odst. 1 zákona o dráhách. Odstavec 3 písm. b) bod 1. téhož paragrafu zákona o dráhách předpokládá, že může dojít žádost dopravce o přístup k zařízení služeb jeho provozovateli poté, co již plně uspokojil žádost jiného dopravce. V tomto případě lze pozdějšího žadatele bez dalšího odmítnout. Zmiňovaný závěr Úřadu lze použít jen v případě podání více oprávněných žádostí současně.

Odpůrkyně nesouhlasí s názorem Úřadu na str. 11 napadeného rozhodnutí, že si přidělila kapacitu nezákonným a diskriminačním způsobem, takže ji nelze považovat za přidělenou. Před účinností obou výše zmíněných předpisů došlo k přidělení 100 % kapacity.

Navíc Úřad neprokázal, že by od uzavření smlouvy o provozování NIS odpůrkyně předmětné mechanické nosiče neužívala jako dopravce ze 100 % jejich kapacity.

#### Vyjádření navrhovatelky k rozkladu

Bod 19 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177 uvádí, že toto nařízení stanoví pravidla pro provozovatele zařízení služeb, jelikož ti potřebují čas, aby upravili své postupy „za účelem zajištění plného dodržování všech požadavků tohoto nařízení“. Z toho plyne, že se daným pravidlům mají podřídit i provozovatelé zařízení služeb, kteří přístup k NIS udělili před účinností nařízení.

V opačném případě by někteří provozovatelé při přidělování kapacity zařízení služeb nařízením Komise (EU) 2017/2177 regulováni nebyli.

#### Stanovisko rozkladového orgánu

Jak bylo doloženo pod body 4 a 5 tohoto rozhodnutí, práva přístupu po ukončení platnosti jízdního řádu (nejpozději jízdním řádem pro rok 2018) by přestala být platná a účinná bez ohledu na nabytí účinnosti zákona č. 319/2016 Sb. Vzhledem k možnosti udělení práv přístupu pouze na období jízdního řádu nebylo třeba žádná přechodná ustanovení pro přístup k zařízení služeb do zákona č. 319/2016 Sb. vkládat.

Podle bodu 19 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177 *toto nařízení stanoví soubor nových pravidel pro provozovatele zařízení služeb. Uvedení provozovatelé potřebují čas, aby upravili své stávající vnitřní postupy za účelem zajištění plného dodržování všech požadavků tohoto nařízení.* Z uvedeného vyplývá, že nařízení předpokládalo plné dodržování všech požadavků. Provozovatelé zařízení služeb byli povinni upravit své stávající vnitřní postupy za účelem zajištění plného dodržování všech požadavků tohoto nařízení. Byli tedy povinni přijmout taková opatření, aby veškerá kapacita zařízení služeb pro jízdní řád začínající v prosinci 2020 byla řádně přidělena podle tohoto nařízení.

Pokud by nařízení předpokládalo, že kapacita přidělená před jeho účinností bude čerpána i v jízdním řádu 2020/2021, byly by stanoveny omezující podmínky pro její čerpání. Takové ustanovení v nařízení Komise (EU) 2017/2177 není. Aplikaci nařízení Komise (EU) 2017/2177 je nutno vykládat právě v souvislosti s cíli, uvedenými pod bodem 19 jeho preambule.

Pokud bychom přijali výklad o neomezeném přidělení kapacity zařízení služeb před i po účinnosti nařízení Komise (EU) 2017/2177 a aktuálního znění zákona o dráhách, mohlo by dojít k neomezenému zablokování přístupu k zařízení služeb. Tím by nebyl naplněn cíl směrnice 2012/34/EU uvedený v bodě 27 její preambule a spočívající v poskytování lepších služeb uživatelům osobní dopravy prostřednictvím zajištění nediskriminačního přístupu k zařízením služeb.

Rozkladový orgán nesouhlasí s výkladem pojmů „*přidělená kapacita zařízení služeb*“ a „*udělená práva přístupu*“, jak je uvádí odpůrkyně. Pojem práva přístupu je zmíněn již v bodě 1 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177. Dle tohoto bodu je právo přístupu obecně jedním ze základních pravidel směrnice 2012/34/EU týkající se přístupu k zařízením služeb a využívání služeb poskytovaných v těchto zařízeních. Právo přístupu se vztahuje na všechna zařízení služeb a nikoli pouze na ta zařízení, u kterých nebyl přístup znemožněn přidělením kapacity na neomezenou dobu před účinností tohoto nařízení.

Výklad použitý odpůrkyní, že pojem „*práva přístupu*“ se vztahuje jak na kapacitu zařízení služeb, tak současně na práva umožňující užívat zařízení služeb vzniklá před účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177 je v nesouladu např. s bodem 14 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177. Zde se hovoří o rozporu žádosti s jinou žádostí nebo již přidělenou kapacitou. Podle výkladu odpůrkyně by však mohlo také docházet k rozporu s právy přístupu přidělenými před účinností tohoto nařízení. Takovouto skutečnost by musel zákonodárce do nařízení zahrnout. Totéž vyplývá z článku 10, podle kterého se koordinací řeší pouze rozpor s jinou žádostí nebo již přidělenou kapacitou zařízení služeb a nikoliv rozpor s právy přístupu přidělenými před účinností tohoto nařízení. Obdobné platí u článku 14, kde se řeší stížnosti s ohledem na celkový objem kapacity zařízení služeb již přidělený ostatním

dotčeným uživatelům a nikoliv s ohledem také na práva přístupu přidělená před účinností tohoto nařízení. Z těchto článků vyplývá, že výklad odpůrkyně není správný. Z toho důvodu rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitka není důvodná.

Odpůrkyně jako provozovatelka NIS skutečně neměla povinnost po účinnosti nařízení Komise (EU) 2017/2177 z důvodů tohoto nového předpisu zneplatnit uvedenou smlouvu o provozování NIS, jelikož tato smlouva není svým obsahem udělením práv přístupu. Jiná zákonná práva přístupu odpůrkyni nevznikla. Proto byla odpůrkyně povinna navrhovatelce přístup k zařízení služeb umožnit. Námitky odpůrkyně o vyčerpání dostupné kapacity, respektive naplnění provozního objemu zařízení služeb, a následně nevyužití přijatelných alternativ navrhovatelkou nejsou důvodné, k žádnému vyčerpání dostupné kapacity zákonným způsobem nedošlo. Údajné přidělení kapacity sama sobě uzavřením smlouvy o provozování NIS bylo diskriminační.

Rozkladový orgán souhlasí s názorem navrhovatelky, že se povinnosti nařízení Komise (EU) 2017/2177 vztahují i na provozovatele zařízení služeb, kteří přístup k NIS udělili již před jeho účinností.

## **7. Neomezení doby pro přidělení kapacity ustanovení – bod VIII. rozkladu**

### Námitky odpůrkyně

Podle odpůrkyně zákon o dráhách ani nařízení Komise (EU) 2017/2177 nestanoví (maximální) dobu, na kterou lze kapacitu zařízení služeb přidělit. Článek 10 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177 ani zákon o dráhách v § 23d odst. 3 písm. b) bod 1. neomezuje provozovatele zařízení služeb žádným časovým limitem, po který je možné žádost o provozní objem zařízení služeb odmítnout. Pokud je provozní limit zařízení služeb naplněn, resp. je přiděleno 100 % kapacity zařízení služeb, lze žádosti dalších dopravců po právu odmítnout. V tomto případě odpůrkyně navrhla přijatelné alternativy. Navrhovatelka konkludentně odmítla spolu s odpůrkyní společně posoudit existenci přijatelných alternativ.

### Vyjádření navrhovatelky k rozkladu

Navrhovatelka odmítá tvrzení odpůrkyně, že zákon o dráhách neomezuje možnost provozovatele zařízení služeb přidělit veškerou kapacitu zařízení služeb jednomu dopravci na neomezeně dlouhou dobu. Toto tvrzení je v rozporu s § 23d odst. 1 zákona o dráhách. Ten ukládá provozovateli zařízení služeb povinnost poskytovat služby nediskriminačním způsobem. Pokud by si odpůrkyně jako provozovatelka zařízení služeb sama sobě jako dopravci přidělila veškerou kapacitu zařízení služeb na neomezenou dobu, došlo by k diskriminaci ostatních dopravců.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán nesouhlasí s názorem odpůrkyně, že nařízení Komise (EU) 2017/2177 neomezuje dobu, na kterou je přidělena kapacita. Podle jeho článku 7 odst. 1 žadatelé předloží své žádosti o přístup k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou v souladu s lhůtami stanovenými provozovateli zařízení služeb. Tyto lhůty musí být v souladu s harmonogramy, stanovenými provozovateli infrastruktury pro proces plánování, aby se zabránilo nesrovnalostem. Podle jeho odstavce 2 pak provozovatelé zařízení služeb spolupracují s provozovateli infrastruktury s cílem zajistit, aby přidělování kapacity infrastruktury a zařízení služeb byla v souladu. Podle § 34

odst. 1 zákona o dráhách se kapacita přiděluje pouze na dobu platnosti příslušného jízdního řádu. Z uvedeného lze dovodit, že provozovatel zařízení služeb stanoví lhůty pro podávání žádostí o přidělení kapacity zařízení služeb v souladu s lhůtami pro žádosti o přidělení kapacity dráhy stanovené provozovatelem dráhy. Jelikož kapacita dráhy se přiděluje pouze pro příslušný jízdní řád, i kapacitu zařízení služeb je možné přidělit pouze pro příslušný jízdní řád. Provozní limit nemůže být naplněn, resp. nemůže být přiděleno 100 % kapacity zařízení služeb, jelikož k takovému přidělení zákonným způsobem nedošlo. K využívání přijatelné alternativy nebyl důvod. Rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitka odpůrkyně není důvodná.

Rozkladový orgán zároveň souhlasí s názorem navrhovatelky, že přidělení kapacity zařízení služeb na neomezenou dobu by bylo v rozporu s nediskriminačním požadavkem § 23d odst. 1 zákona o dráhách.

## **8. Rozhodování na základě neaktuálního stavu – bod V. rozkladu**

### Námítka odpůrkyně

Odpůrkyně napadá, že Úřad ve výroku napadeného rozhodnutí odkazuje na fotografie s označením nosičů, které jsou jeho přílohou. Z napadeného rozhodnutí neplyne, zda byly pořízeny Úřadem nebo je zaslala navrhovatelka jako přílohu k žádosti o přístup. Úřad v rozporu s § 3 a § 50 odst. 3 správního řádu neprovedl místní šetření a rozhodl na základě 2 roky starého skutkového stavu.

### Vyjádření navrhovatelky k rozkladu

Navrhovatelka uvádí, že § 3 ani § 50 správního řádu správnímu orgánu povinnost provést místní šetření neukládají. Údaj o tom, kdy a kým byly fotografie pořízeny, není vymezen jako náležitost správního rozhodnutí.

### Stanovisko rozkladového orgánu

K fotografiím v příloze rozkladový orgán uvádí, že Úřad ve výroku napadeného rozhodnutí přesně popsal, ke kterým NIS má být navrhovatelce umožněn přístup, resp. ohledně kterých NIS má odpůrkyně s navrhovatelkou uzavřít smlouvu umožňující jejich poskytnutí. Odkaz na fotografie byl do rozhodnutí vložen za účelem vyloučení jakékoli nejasnosti. Ve výroku bylo i uvedeno, že jde o NIS, o jejichž použití navrhovatelka žádala. Z toho vyplývá, že uvedená fotografie byla přílohou žádosti o přístup. Předmětem tohoto řízení je spor ve věci udělení přístupu ke konkrétním NIS, nikdo z účastníků neuvedl, že by navrhovatelka žádost o přístup změnila, nebo že by odpůrkyně shledala jiný důvod pro neumožnění přístupu. Odpůrkyně byla podle čl. 4 nařízení Komise (EU) 2017/2177 povinna zpracovat a zveřejnit popis zařízení služeb. Pokud by tak učinila, nemusel by Úřad odkazovat na fotografie navrhovatelky, ale mohl by odkázat přímo na tento popis.

Vzhledem k tomu, že fotografie nebyla podkladem pro rozhodování, ale sloužila k identifikaci konkrétních NIS v předmětných stanicích, považuje rozkladový orgán námitku odpůrkyně za nedůvodnou.

Rozkladový orgán souhlasí s názorem navrhovatelky, že § 3 a § 50 správního řádu Úřadu neukládají povinnost provést místní šetření. Úřad však nakonec pro vyloučení pochybností provedl místní šetření v železničních stanicích Bílovice nad Svitavou a Brno-Židenice dne 10. 1. 2023. Jak je zaneseno do protokolů z místního šetření č. j. UPDI-0128/23/UM a č. j. UPDI-0129/23/UM, nosiče provozované



odpůrkyní slouží k poskytování informací pro cestující. Nedošlo ke změně jejich počtu, umístění a využití. Námitka odpůrkyně není důvodná.

## **9. Neprověření existence alternativních NIS – bod VI. rozkladu**

### Námitky odpůrkyně

Odpůrkyně napadá, že Úřad měl s ohledem na § 23d odst. 3 písm. a) zákona o dráhách a čl. 10 odst. 2 a čl. 14 odrážka čtvrtá nařízení Komise (EU) 2017/2177, a dále § 3 a § 50 odst. 3 správního řádu prověřit, zda se v dotčených žst. nenacházejí i jiné nosiče, které splňují kritéria podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., a jejichž kapacitu by navrhovatelka mohla užít.

### Vyjádření navrhovatelky k rozkladu

NIS vlastněné Správou železnic nemohly být ze strany odpůrkyně uváděny jako přijatelné alternativy, jelikož u NIS provozovaných odpůrkyní byla dostupná kapacita, která odpovídala potřebám navrhovatelky. Nebyly proto naplněny podmínky pro aplikaci čl. 10 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Úřad správně zhodnotil, že uvedený postup není možné aplikovat.

Odpůrkyně odmítla uzavřít smlouvu umožňující poskytnutí služeb s navrhovatelkou z důvodu, že NIS nepovažuje za zařízení služeb a nikoli z důvodu vyčerpání kapacity. Navrhovatelka je navíc přesvědčena, že zamítnutí žádosti nepředstavuje koordinační postup a představení alternativních řešení ve smyslu nařízení Komise (EU) 2017/2177 a zákona o dráhách.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Jak bylo uvedeno pod bodem 5 písm. b) napadeného rozhodnutí v části nadepsané *Postup v rozporu s nařízením Komise*, podle čl. 10 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2017/2177 se provozovatel zařízení služeb při rozporu žádostí pokusí zajistit nejlepší možné uspokojení všech žádostí pomocí diskuze a koordinace. Podle odstavce 2 téhož článku provozovatelé zařízení služeb nesmí uvádět žadateli přijatelné alternativy, je-li kapacita, která odpovídá potřebám žadatele, dostupná v jejich zařízení. S ohledem na nezákonné přidělení kapacity odpůrkyni však zejména nebylo možné považovat kapacitu NIS za nedostupnou. Ze stejných důvodů nemůže ani Úřadu vzniknout povinnost přijatelné alternativy zjišťovat. Rozkladový orgán souhlasí s názorem navrhovatelky. Podle názoru rozkladového orgánu je námitka odpůrkyně nedůvodná.

## **10. Oprávnění rozhodovat o přístupu ke konkrétním NIS v železničních stanicích – bod VII. rozkladu**

### Námitky odpůrkyně

Odpůrkyně namítá, že navrhovatelka nesplnila podmínku § 23d odst. 4 zákona o dráhách, aby se mohla obrátit na Úřad, a aby odpůrkyni Úřad mohl uložit povinnost uzavřít s navrhovatelkou smlouvu o poskytnutí NIS, jelikož navrhovatelce byla nabídnuta alternativa v podobě nosičů Správy železnic. Úřad měl proto návrh odmítnout.

Úřad není podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách oprávněn určovat konkrétní provozní součásti, zde konkrétní NIS, které může dopravce užívat. Úřad by pouze mohl při splnění všech podmínek maximálně stanovit počet NIS, ale nikoliv konkrétní NIS.

### Vyjádření navrhovatelky k rozkladu

Podle názoru navrhovatelky je postup Úřadu, který stanovil konkrétní počet NIS, které mají být předmětem smluvního vztahu mezi odpůrkyní a navrhovatelkou, logický a účelný.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Ve věci možnosti použití NIS Správy železnic, ze kterého vychází oprávněnost podávat návrh, rozkladový orgán odkazuje na bod 2 tohoto rozhodnutí.

Předmětem sporu byla žádost o přidělení konkrétních NIS v předmětných stanicích tak, jak byly uvedeny ve výroku č. I napadeného rozhodnutí. Ostatní NIS odpůrkyně k nim byly vhodnou alternativou. Odpůrkyně užití ostatních NIS nenavrhl. V rozporu s článkem 10 a 11 nařízení Komise (EU) 2017/2177 neprovedla koordinaci a nestanovila nediskriminační a objektivní kritéria přednosti pro přidělování kapacity v případě kolidujících žádostí. Podle názoru rozkladového orgánu není námitka odpůrkyně důvodná.

## **11. Potřeba dopravce zřizovat NIS v železničních stanicích – bod VIII. rozkladu**

### Námitky odpůrkyně

Odpůrkyně uvádí, že § 73 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, stanoví jenom rozsah a místo poskytování informací, a nikoliv adresáta plnění této povinnosti. Pokud by jím byl dopravce, vztahovaly by se tyto povinnosti i na navrhovatelku.

Ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. stanoví obsah funkce informačních systémů pro cestující. Jedinou kategorií informací, kde se obsahy obou vyhlášek shodují, jsou předvídané mimořádnosti resp. výluky. O nich Správa železnic v dotčených žst. na vlastních NIS informuje. Jediné NIS, které plní funkci informačních systémů pro cestující, jsou NIS obsahující sdělení o výlukách. NIS uvedené ve výroku napadeného rozhodnutí neobsahovaly sdělení o výlukách.

Pojmovým znakem zařízení služeb podle čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU je vůle jeho zřizovatele zřídit takové zařízení ke konkrétní službě. Odpůrkyně neměla důvod zřizovat nosiče sdělení o výlukách, jelikož je může užít k propagaci, a informace o výlukách na svých NIS sděluje Správa železnic.

### Stanovisko rozkladového orgánu

Podle rozkladového orgánu je každé zařízení, které bylo zřízeno, aby umožnilo poskytování informací cestujícím zařízením služeb. Přestože vyhláška č. 173/1995 Sb. neukládá, kdo má povinnost poskytovat informace cestujícím, podle jejího § 73 odst. 1 jsou např. součástí těchto informací i smluvní přepravní podmínky a tarif. Tyto dokumenty vydává každý dopravce a je třeba je zveřejnit v listinné podobě. Z uvedeného vyplývá, že dopravce má povinnost poskytovat informace cestujícím prostřednictvím NIS. Podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. jsou provozní součástí železniční stanice informační systémy pro cestující poskytující informace o službách dopravců. Jak bylo zjištěno v rámci státního dozoru dne 8. 12. 2020, NIS provozované odpůrkyní obsahovaly informace o službách poskytovaných odpůrkyní. Z uvedeného vyplývá, že NIS v předmětných stanicích byly zřízeny, aby umožnily poskytování informací cestujícím, ve smyslu čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU. Jedná se tedy o zařízení služeb.

Povinnost poskytovat informace o výlukách není provozovateli dráhy ničím uložena. Správa železnic tyto informace poskytuje nad rámec svých povinností. Odpůrkyně nemůže předpokládat, že tuto službu bude Správa železnic poskytovat trvale. Z tohoto důvodu musí počítat i s tím, že její NIS budou sloužit i k poskytování informací o výlukách.

Rozkladový orgán souhlasí s odpůrkyní, že vyhláška č. 173/1995 Sb. neurčuje, kdo má zajistit poskytování informací. Tuto povinnost dopravci ukládá nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. Podle jeho článku 8 poskytují železniční podniky cestujícímu na požádání přinejmenším informace uvedené v části I přílohy II o mezinárodních cestách, k nimž je daným železničním podnikem nabízena přepravní smlouva. Podle této části přílohy II má dopravce cestujícím poskytnout například všeobecné podmínky platné pro danou smlouvu, jízdní řády a podmínky pro nejrychlejší cestu, podmínky pro nejlevnější jízdné, podmínky přepravy, přístupnost vlaku a dostupná zařízení ve vlaku pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a další informace. Povinnost dopravce poskytovat informace tedy vychází i z tohoto nařízení. Námitka odpůrkyně není důvodná.

## **12. Funkce NIS vyplývající ze smlouvy o jejich provozování a smlouvy s JMK – bod VIII. rozkladu**

### Námitky odpůrkyně

Úřad nemůže argumentovat jen smlouvou o provozování NIS, musí zjišťovat konkrétní poměry v předmětných stanicích. Smlouva o provozování NIS byla uzavřena před účinností vyhlášky č. 76/2017 Sb., takže z ní Úřad nemůže dovozovat, že zde použitý výraz *informační systém* má význam odpovídající § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Ne všechny kategorie nosičů podle čl. 1 odst. 1.1 uvedené smlouvy se nacházejí ve všech žst., na něž se smlouva vztahuje.

Odpůrkyně nesouhlasí s argumentací Úřadu, že účelem zřízení NIS bylo splnění podmínek v nabídkovém řízení pro uzavření smlouvy s JMK. Smlouva o provozování NIS se týká umístění NIS ve všech žst. Správy železnic, a nikoli jen JMK. Smlouva o provozování NIS byla uzavřena 2 roky před podepsáním smlouvy s JMK, takže požadavek na NIS se nedal předem předpokládat.

Odpůrkyně považuje za nesprávné tvrzení Úřadu na str. 18 napadeného rozhodnutí, že provozovatelé zařízení služeb, kteří nejsou dopravci, nemají přednostní povinnost svoje služby poskytnout. Článek 13 odst. 2 směrnice 2012/34/EU nevylučuje, aby provozovatel dráhy nebo provozovatel zařízení žst. užíval provozní součást železniční stanice pro své účely nebo pro účely osob, které nejsou dopravci. Pokud však o přístup k takové provozní součásti železniční stanice požádá dopravce, který tuto žst. obsluhuje, má přednost v přístupu před osobami, které dopravci nejsou.

### Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce odpůrkyně, že smlouva o provozování NIS vznikla před účinností vyhlášky č. 76/2017 Sb. rozkladový orgán odkazuje na napadené rozhodnutí. V tom je uvedeno, že podle článku 1 odst. 1.1 smlouvy o provozování NIS jsou v železničních stanicích umístěny nosiče užívané za účelem informování cestujících veřejnosti. I ze samotného článku 1.1 vyplývá, že NIS jsou z vůle jeho zřizovatele zřízeny a speciálně určeny k informování cestujících veřejnosti. Při přijetí zákona č. 319/2016 Sb. a vydání vyhlášky č. 76/2017 Sb. již splňovaly podmínky definice zařízení služeb a tím pádem je nutno je zařadit mezi zařízení služeb. Přestože samotný pojem nosič informačního

systemu v tehdejších právních předpisech zakotven nebyl, jeho funkce uvedená ve smlouvě o provozování NIS dokazuje, že se jedná o zařízení služeb.

Úřad v napadeném rozhodnutí uvedl, že přístup k NIS byl podmínkou k uzavření smlouvy s JMK. Rozkladový orgán připouští, že nelze prokázat, že by důvodem k zřízení NIS byl záměr obstat v nabídkovém řízení pro uzavření smlouvy s JMK. Pokud by však dopravce přístup k NIS jako zařízení služeb neměl, nemohl by v budoucnosti za takto stanovených podmínek v soutěži o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících uspět. Obdobné podmínky mohou být požadovány i jinými objednateli veřejné dopravy.

Úřad v napadeném rozhodnutí uvedl, že nesouhlasí s názorem, že pokud provozují NIS společnosti, které nejsou dopravci, jsou povinny takové zařízení poskytnout přednostně. Podle názoru rozkladového orgánu není důležité, jaké další funkce provozovatel zařízení služeb má. Není tedy důležité, zda je provozovatel zařízení služeb současně dopravcem nebo současně provozovatelem dráhy. V daném případě provozovatel alternativních zařízení služeb byla Správa železnic. Ta toto zařízení provozovala jako zařízení služeb, a nikoliv jako jiné zařízení sloužící ke komerčnímu pronájmu. Rozkladový orgán souhlasí s odpůrkyní, že pokud by byl některých zařízení služeb nedostatek (např. nedostatečné prostory), musí je jejich provozovatel přednostně nabídnout jako zařízení služeb pro některého z dopravců. To v tomto případě nenastává.

## V. Stanovení náhrady nákladů navrhovatelce

Dle § 79 odst. 1 správního řádu jsou náklady řízení zejména hotové výdaje účastníků a jejich zástupců, včetně správního poplatku, ušlý výdělek účastníků a jejich zákonných zástupců, náklady důkazů, tlumočné a odměna za zastupování.

Navrhovatelka dne 24. 1. 2023 sdělila výši nákladů k účelnému uplatňování práva v řízení o rozkladu ve výši 1 573 Kč vč. DPH. Uvedla, že výše nákladů je tvořena celkem 1 úkonem právní služby – vyjádření se k rozkladu odpůrkyně ze dne 6. 1. 2023 – a náhradou hotových výdajů advokáta.

Podle § 11 odst. 1 písm. k) advokátního tarifu náleží mimosmluvní odměna za úkon právní služby spočívající ve vyjádření k odvolání. U mimosmluvní odměny advokáta se podle § 10 odst. 1 advokátního tarifu při zastupování ve správním řízení, včetně řízení o přestupcích nebo o jiných správních deliktech, považuje za tarifní hodnotu částka 5 000 Kč. Podle § 7 bodu 3 advokátního tarifu sazba mimosmluvní odměny za jeden úkon právní služby z tarifní hodnoty přes 1 000 Kč do 5 000 Kč činí 1 000 Kč. **Mimosmluvní odměna advokáta byla tedy přiznána za požadovaný 1 úkon právní služby ve výši 1 000 Kč bez DPH.**

Náhradu hotových výdajů advokáta vyčíslila navrhovatelka ve výši 300 Kč za jeden úkon právní služby. Podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu nedohodl-li se advokát s klientem na jiné paušální částce jako náhradě výdajů na vnitrostátní poštovné, místní hovorné a přepravné, činí tato částka 300 Kč na jeden úkon právní služby. **Náhrada hotových výdajů advokáta za 1 úkonů právní služby byla tedy přiznána ve výši 300 Kč bez DPH.** Navrhovatelka doložila, že je plátkyní daně z přidané hodnoty. Náklady, které navrhovatelka vynaložila, byly potřebné k účelnému uplatňování a bránění práva proti odpůrkyni, která ve věci úspěch neměla.

**Výše DPH činí 273 Kč. Celková výše náhrady nákladů řízení za 1 úkon právní služby tedy po započtení DPH činí 1 573 Kč.**

Z výroku č. I tohoto rozhodnutí vyplývá, že napadené rozhodnutí bylo potvrzeno a navrhovatelka měla ve věci plný úspěch. Podle § 141 odst. 11 správního řádu ve sporném řízení přizná správní orgán účastníkovi, který měl ve věci plný úspěch, náhradu nákladů potřebných k účelnému uplatňování nebo bránění práva proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl.

Rozkladový orgán se ztotožnil s navrženou výší nákladů, a proto rozhodl o tom, že je odpůrkyně povinna navrhovatelce nahradit tyto náklady řízení ve lhůtě tří dnů od právní moci rozhodnutí. Správní řád konkrétně nestanoví lhůtu, která má být v rozhodnutí k plnění povinnosti stanovena. Rozkladový orgán proto stanovil zcela přiměřenou třídenní lhůtu, a to s ohledem na aplikovatelnou obdobnou úpravu zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, který stanoví obecnou lhůtu tří dnů ode dne právní moci rozsudku pro splnění povinnosti uložené rozsudkem (§ 160 občanského soudního řádu).

**Proto rozkladový orgán rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. II tohoto rozhodnutí.**

## **VI. Závěr**

- 1) Odpůrkyně žádala, aby rozkladový orgán napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil k novému projednání.
- 2) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 19. 1. 2023 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit.
- 3) Rozkladový orgán s ohledem na § 141 odst. 9 správního řádu ve sporném řízení přezkoumal napadené rozhodnutí jen v rozsahu námitek uvedených v rozkladu. Přitom dospěl k závěru, že NIS jsou zařízením služeb, a že odpůrkyně navrhovatelce přístup k požadovaným NIS odepřela.
- 4) Kapacitu předmětných zařízení služeb odpůrkyně přidělila sama sobě diskriminačním způsobem v rozporu s nařízením Komise (EU) 2017/2177, takže jí nebylo možné považovat za nedostupnou.
- 5) Odpůrkyně v rozporu s článkem 12 odst. 2 a 3 nařízení Komise (EU) 2017/2177 neposoudila řádně alternativní řešení, k zamítnutí přístupu nedošlo v souladu s článkem 13 odst. 1 nebo 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Nebyl tedy splněn ani jeden z liberačních důvodů pro odepření přístupu k zařízení služeb uvedený v § 23d odst. 3 zákona o dráhách.
- 6) Rozkladový orgán uzavřel, že Úřad postupoval v souladu zejména se správním řádem, zákonem o dráhách a nařízením Komise (EU) 2017/2177. Úřad prokázal, že odpůrkyně odepřela poskytnutí NIS jako zařízení služeb v rozporu s tímto zákonem.
- 7) Rozkladový orgán dospěl k závěru, že napadené rozhodnutí bylo vydáno v souladu s předpisy a je správné. Současně shledal, že nenastaly důvody pro zrušení či změnu napadeného rozhodnutí.
- 8) Vzhledem k výše uvedenému rozkladový orgán Úřadu rozhodl tak, že rozklad zamítl, napadené rozhodnutí potvrdil a uložil odpůrkyni povinnost nahradit navrhovatelce náklady řízení.

## **Poučení**

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodym  
předseda Úřadu

## **Rozdělovník**

### **Účastníci řízení**

- RegioJet, a. s., IČO 283 33 187, náměstí Svobody 86/17, 602 00 Brno, zastoupený JUDr. Ondřejem Doležalem, advokátem, č. osvědčení ČAK 10844, Koliště 1912/13, 602 00 Brno
- České dráhy, a. s., IČO 709 94 226, nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1

### **Dotčený orgán**

- Drážní úřad, IČO 61379425, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2