



## ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“), příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah dle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, **rozhodl ve sporném řízení**, jehož účastníky podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, jsou

**navrhovatelka, právnická osoba RegioJet a.s.**, IČO 28333187, se sídlem náměstí Svobody 86/17, 602 00 Brno 2, provozovatelka drážní dopravy, zastoupená JUDr. Ondřejem Doležalem, advokátem, č. osvědčení ČAK 10844 se sídlem Koliště 1912/13, 602 00 Brno, a

**odpůrkyně, právnická osoba České dráhy, a. s.**, IČO 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1, provozovatelka zařízení služeb,

**o žádosti** podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách,

**takto:**

### I.

Úřad odpůrkyni, právnické osobě České dráhy, a. s., ukládá uzavřít do 30 dnů od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí s navrhovatelkou, právnickou osobou RegioJet a.s., smlouvu umožňující poskytnutí služeb, v rozsahu a umístění požadovaném navrhovatelkou, a to:

- a. jednoho nosiče informačních systémů v železniční stanici Bílovice nad Svitavou, který byl označen navrhovatelkou číslem 5 a který se nachází jako první vpravo od vstupních dveří do čekárny, a
- b. jednoho nosiče informačních systémů v železniční stanici Brno-Židenice, a to buď nosiče, který byl označen navrhovatelkou číslem 5 nacházejícího se mezi pokladnami, nebo nosiče, který byl označen navrhovatelkou číslem 4, umístěného jako první vlevo od levé pokladny.

Příloha s fotografiemi s označením nosičů je nedílnou součástí výroku tohoto rozhodnutí.

### II.

Podle § 79 odst. 5 správního řádu a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, se odpůrkyni ukládá povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1 000 Kč (slovy jeden tisíc korun českých), splatnou do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře číslo 19-4523001/0710, vedený u České národní banky, variabilní symbol 3896.

### III.

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 ve výši **3 932,50 Kč (slovy tři tisíce devět set třicet dva korun a padesát haléřů)**, 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. Průběh řízení

Navrhovatelka provozuje drážní dopravu. Dne 16. 10. 2020 se obrátila s žádostí podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách na Úřad (dále jen „návrh“), aby uložil odpůrkyni, provozovatelce zařízení služeb, povinnost uzavřít s navrhovatelkou smlouvu umožňující poskytnutí služeb nosičů informačních systémů na vlakových nádražích **Brno-Židenice** a **Bílovice nad Svitavou** (dále jen „předmětné stanice“). Součástí návrhu byl i podnět k prověření, zda se odpůrkyně nedopustila naplnění skutkové podstaty přestupku ve smyslu § 51 odst. 9 písm. a) zákona o dráhách.

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 30. 10. 2020 vyjádření odpůrkyně č. j. 2022/2020-O25 (dále jen „vyjádření“).

V souvislosti s návrhem vykonal Úřad pod **sp. zn. STD003/20 státní dozor** v uvedených 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.

Proti usnesení podala odpůrkyně dne 5. 3. 2021 rozklad č. j. 533/2021-025 ze dne 26. 2. 2021. Úřad o tom sdělením č. j. UPDI-0829/21/UM ze dne 10. 3. 2021 informoval navrhovatelku. Ta se k rozkladu vyjádřila dne 16. 3. 2021. Úřad rozhodnutím č. j. UPDI-1214/21/KE ze dne 19. 4. 2021 rozklad zamítl a napadené rozhodnutí potvrdil.

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 nepřípustná.

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 oznámením č. j. UPDI-3846/22/UM ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které má možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit. Této možnosti žádná z účastnic řízení nevyužila.

Ve vztahu k projednávané věci Úřad rovněž vede řízení o přestupku, sp. zn. POK007/21. To Úřad přerušil též z důvodu předložení žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce SDEU v tomto řízení. I u tohoto řízení bylo dne 3. 11. 2022 oznámeno pokračování v řízení.

## **II. Argumenty navrhovatelky**

### **Návrh podaný Úřadu**

Navrhovatelka zaslala odpůrkyni výzvu ze dne 21. 9. 2020 k poskytnutí služby. Svým obsahem se jednalo o žádost o přístup k zařízením služeb (dále jen „žádost o přístup“). Její součástí byl návrh opatření pro zajištění nediskriminačních podmínek pro přístup k nosičům, poskytujícím 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, tedy k nosičům informačních systémů (dále jen „NIS“). V ní poukázala na to, že odpůrkyně postupuje vůči ostatním dopravcům nezákonně a diskriminačně, a vyzvala ji k odstranění nediskriminačního jednání. Odpůrkyni vyzvala k poskytnutí služby ve smyslu § 23d odst. 1 zákona o dráhách v podobě zpřístupnění NIS v předmětných stanicích pro účely vyvěšení svých smluvních podmínek, akčních nabídek apod.

Na tuto výzvu reagovala odpůrkyně tím, že nepovažuje NIS za zařízení služeb ve smyslu zákona o dráhách. Odpůrkyně tedy odmítla poskytnout navrhovatelce jako dopravci službu ve smyslu § 23d odst. 1 zákona o dráhách. Uvedenou korespondenci navrhovatelka doložila v příloze návrhu. Navrhovatelka byla přesvědčena, že jsou naplněny podmínky pro aplikaci § 23d odst. 4 zákona o dráhách.

Na základě výše uvedeného navrhovatelka požádala podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách, aby Úřad uložil odpůrkyni povinnost uzavřít s navrhovatelkou smlouvu umožňující poskytnutí zařízení služeb NIS v předmětných stanicích, a to ve smyslu její žádosti o přístup.

Podle názoru navrhovatelky popírá odpůrkyně závěry plynoucí z rozhodnutí Úřadu č. j. UPDI-3445/19/UM ze dne 10. 12. 2019 ve spojení s rozhodnutím o rozkladu č. j. UPDI-0542/20/BL ze dne 14. 2. 2020 (dále také jako „předchozí rozhodnutí Úřadu“). Těmito rozhodnutími bylo podle § 23d odst. 2 písm. a) a b) zákona o dráhách uloženo odpůrkyni, jako provozovatelce zařízení služeb, aby zpřístupnila Správě železnic, přidělkyni kapacity dráhy, podmínky poskytování NIS jako provozní součásti zařízení služeb v železniční stanici Praha-Smíchov. Z předchozích rozhodnutí Úřadu vyplývá, že NIS jsou zařízeními služeb, provozovatel má povinnost zveřejňovat informace o podmínkách přístupu a zajistit k nim nediskriminační přístup všem dopravcům včetně navrhovatelky za cenu dle cenových předpisů.

Navrhovatelka pro informaci uvádí, že se na základě předchozích rozhodnutí Úřadu i písemně domáhala u odpůrkyně informací o podmínkách přístupu včetně samotného přístupu k NIS, avšak neúspěšně. Navrhovatelka dotazem u Správy železnic prověřila, že jí odpůrkyně žádné informace o zařízení služeb, provozovaných odpůrkyní, neposkytla.

K prokázání svých tvrzení předložila navrhovatelka korespondenci s odpůrkyní.

### **Podnět k přestupku**

Navrhovatelka v rámci návrhu také podala podnět k zahájení řízení z moci úřední. Jednání odpůrkyně navrhovatelka považuje za diskriminační a protiprávní, neboť takovým jednáním je znemožněn přístup a využití zařízení služeb NIS, což je zapříčiněno neplněním zákonných povinností odpůrkyně, jakožto i povinností uložených Úřadem. Tímto jednáním mohla odpůrkyně naplnit skutkovou podstatu přestupku ve smyslu § 51 odst. 9 písm. a) zákona o dráhách.

### **Obsah žádosti o přístup k zařízení služeb**

Navrhovatelka se výše uvedenou žádostí o přístup obrátila na odpůrkyni ve věci přístupu k NIS jako provozním součástem železničních stanic, které jsou umístěny v železničních stanicích v České republice a které odpůrkyně provozuje.

V žádosti o přístup uvádí, že NIS slouží pro předávání informací cestujícím, jako jsou smluvní podmínky, funkce slevových systémů, speciální nabídky pro státem stanovené sociální skupiny, akční nabídky dopravců apod. Nejsou však nastavena žádná pravidla, která by stanovila práva na přístup všem dopravcům nediskriminačním způsobem. Taková pravidla je potřeba navrhnout a implementovat, součástí dopisu je návrh základních nediskriminačních principů přístupu.

Navrhovatelka požádala odpůrkyni o poskytnutí služby ve smyslu § 23d odst. 1 zákona o dráhách, v podobě zpřístupnění NIS pro účely vyvěšení svých smluvních podmínek, akčních nabídek apod. v předmětných stanicích.

Žádost zdůvodnila tím, že přestože z **Bílovic nad Svitavou** jsou provozovány spoje pouze ze strany odpůrkyně, toto nádraží je využíváno zároveň jako transferové nádraží. Slouží zejména pro spoje z/do železniční stanice Brno hl. nádraží, odkud provozuje spoje právě navrhovatelka. V čekárně v Bílovicích nad Svitavou je celkem 6 NIS, z toho jsou dva volné. Jejich fotografie jsou v příloze č. 2 žádosti o přístup. Navrhovatelka žádá o zpřístupnění volného NIS, který se při pohledu zevnitř nachází jako první vpravo od vstupních dveří do čekárny. V příloze č. 2 žádosti o přístup, na fotografiích, týkajících se Bílovic nad Svitavou, je tento NIS označen č. 5.

Ze stanice **Brno-Židenice** jsou provozovány spoje jak odpůrkyně, tak navrhovatelky. V čekárně nádražní budovy je celkem 14 NIS a 2 stojánky s informačními materiály. Navrhovatelka

s ohledem na počet provozovaných vlaků obou dopravců, požaduje užití jednoho z NIS, a to buď NIS nacházejícího se mezi pokladnami, nebo NIS umístěného vlevo od levé pokladny. V příloze č. 2 žádosti o přístup, na fotografiích, týkajících se stanice Brno-Židenice, jsou tyto NIS označeny č. 4 a 5.

Navrhovatelka dále uvádí, že se většina témat a dokumentů se v NIS odpůrkyně opakuje, takže odpůrkyně má na tomto nádraží nadbytek plochy NIS.

Navrhovatelka shrnuje, že NIS mají primárně sloužit jako prostory, kde mají všichni dopravci právo podat informace cestujícím, a to v obdobném rozsahu a v obdobné viditelnosti. Proto by měli mít právo na nějaký podíl NIS, a to buď stejný bez ohledu na počet spojů, nebo alespoň poměrný zohledňující velikost dopravce a počty spojů.

Navrhovatelka vyzývala odpůrkyni, aby nastavila jasná a nediskriminační pravidla pro přístup k předmětným NIS a k poskytnutí služby ve smyslu § 23d odst. 1 zákona o dráhách v podobě zpřístupnění jednoho NIS v železniční stanici Bílovice nad Svitavou a jednoho NIS v železniční stanici Brno-Židenice pro účely vyvěšení svých smluvních podmínek, akčních nabídek apod.

### **Výzvy odpůrkyni k vydání popisu zařízení služeb**

Navrhovatelka doložila, že se nediskriminačního přístupu domáhala již dříve. Ve výzvě ze dne 3. 4. 2020 uvedla, že smluvní vztah mezi odpůrkyní a Správou železnic je podřízen *Smlouvě o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů mezi SŽDC a společností České dráhy, a.s.*, ze dne 24. 6. 2016 (dále jen „smlouva o provozování NIS“). Na jejím základě jsou upraveny podmínky omezení vlastnického práva SŽ k nádražním pozemkům a budovám v podobě strpění umístění a užívání NIS, jejichž provozovatelem je odpůrkyně. Ta je ve výrazném konkurenčním zvýhodnění oproti dalším dopravcům. Navrhovatelka vyzvala odpůrkyni ke sdělení cen a podmínek přístupu k NIS ve všech železničních stanicích Správy železnic, jakožto přidělci, a k zajištění nediskriminačního přístupu k NIS pro všechny dopravce. Navrhovatelka pro úplnost u Správy železnic ověřila, že jí odpůrkyně neposkytla informace o zařízení služeb. Vzhledem k nereagování odpůrkyně jí navrhovatelka 27. 4. 2020 vyzvala opakovaně.

## **III. Námitky odpůrkyně a odepření žádosti**

### **1. Vyjádření odpůrkyně**

#### **NIS jako zařízení služeb**

Odpůrkyně ve svém vyjádření uvedla, že jí byla doručena žádost o přístup. Reagovala na ni svým dopisem č. j. 757/2020-O18 ze dne 2. 10. 2020 nazvaným *reakce na výzvu k poskytnutí možnosti užívání NIS*. Svým obsahem se jednalo o zamítnutí žádosti o přístup k zařízení služeb (dále jen „zamítnutí žádosti“). Ve vyjádření předně zdůraznila, že NIS nepředstavují provozní součást zařízení služeb podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Zdůvodnila to tím, že směrnice 2012/34/EU definuje zařízení služeb v čl. 3 odst. 11. Podle ní musí být zařízení služeb zvláště určeno k tomu, aby se jejím prostřednictvím poskytovaly služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy. Žádný z dotčených NIS zmíněných v žádosti o přístup nebyl ve smyslu čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU zřízen, aby umožnil poskytování jedné nebo více služeb. NIS tuto podmínku nesplňuje, informace poskytuje cestujícím Správa železnic. Účelem

jejich instalace nebylo sdělování odjezdů a příjezdů vlaků, informací o integrovaném dopravním systému nebo o službách jiných dopravců.

Legislativní pravidla vlády (viz <https://www.vlada.cz/cz/ppov/lrv/dokumenty/legislativni-pravidla-vlady-91209/>), v čl. 40 odst. 1 předpokládají soulad s terminologií použitou v navazujících a souvisejících právních předpisech různé právní síly, a tím spíše, pokud se jedná o předpisy Ministerstva dopravy. Z čl. 40 odst. 3 Legislativních pravidel plyne, že se výrazy v právních předpisech používají ve všeobecně respektovaném významu a při více významech se definice uvádí v dotčeném předpise.

Z použití pojmu „informační systém“ v § 40 odst. 2, § 41 odst. 3, § 46r odst. 1 a § 54a odst. 3 a 4 zákona o dráhách plyne, že tento zákon, stejně jako § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., rozumí „informačním systémem“ IT elektronický systém zpracovávající určitá data v reálném čase. Stejný význam výrazu „informační systém“ vyplývá i z ostatních zákonů vydávaných Ministerstvem dopravy, jako je zákon č. 361/2000 Sb., 56/2001 Sb., č. 168/1999 Sb., č. 307/1999 Sb., č. 111/1994 Sb., č. 114/1995 Sb. a č. 49/1997 Sb. NIS tudíž není informačním systémem podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.

#### **Alternativní zařízení služeb**

Odpůrkyně dále namítá, že se navrhovatelka mohla obrátit s žádostí o přístup k jí provozovaným NIS na Správu železnic nebo na Jihomoravský kraj (dále jen „JMK“). JMK podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, objednavatelem veřejných služeb v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě ze dne 27. 6. 2018, uzavřené mezi JMK a odpůrkyní jako dopravcem, a evidované u objednatele pod č. JMK053583/18/OD (dále jen „smlouva s JMK“).

Odpůrkyně ve vyjádření navrhla, aby navrhovatelka požádala Správu železnic, zda by si ve stanici mohla instalovat vlastní NIS. Odpůrkyně dále konstatuje, že žádný dopravce není oprávněn navrhovat provozovateli zařízení služeb jeho popis ve smyslu čl. 4 nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou, přičemž akceptace návrhu by představovala diskriminaci všech ostatních dopravců.

Odpůrkyně upozorňuje, že Úřad musí prokázat, že všechny NIS zmiňované v žádosti o přístup představují provozní součást zařízení služeb. S ohledem na § 3 správního řádu nelze jen na základě tvrzení navrhovatelky nebo na základě rozhodnutí Úřadu v jiném případě usuzovat, že NIS v dotčených stanicích jsou provozními součástmi zařízení služeb. Proto bude Úřad povinen v obou stanicích provést místní šetření ve věci všech NIS všech uživatelů. Poté bude nutno kvalifikovat, zda i NIS užívané Správou železnic a JMK jsou zařízeními služeb.

Podle vyjádření by měl Úřad návrh odmítnout, jelikož jednak NIS nejsou provozní součástí zařízení služeb a navíc odpůrkyně odepřela přístup navrhovatelce v souladu se zákonem o dráhách. V předmětných stanicích jsou totiž též NIS užívané společnostmi Správa železnic a JMK, které nejsou dopravci. Tyto společnosti by měly navrhovatelce jejich NIS poskytnout přednostně. Tím pádem by odpůrkyni zanikla povinnost zařízení služeb poskytnout na základě § 23d odst. 3 zákona o dráhách z důvodu, že dopravci může být poskytnuta stejná služba NIS provozovaných Správou

železnic nebo JMK. NIS užívané odpůrkyní v dotčených stanicích mají srovnatelné parametry jako NIS užívané Správou železnic a IDS JMK, takže jejich zařazení mezi zařízení služeb by mělo dospět ke stejnému výsledku. Jelikož Správa železnic ani JMK dopravci nejsou, nemohou přístup navrhovatelce odmítnout.

### **Vyčerpání kapacity**

Navíc odpůrkyně může odmítnout udělit přístup i podle § 23d odst. 3 písm. b) bodu 1 zákona o dráhách, jelikož aktuálně provozované a užívané NIS odpůrkyně zcela potřebuje pro sebe jako dopravce, takže je jejich kapacita vyčerpána. Případné souběžné užívání téhož NIS více konkurujícími si dopravci by mohlo vyvolávat nebezpečí záměny nebo parazitování na dobré pověsti.

### **Postup dle nařízení Komise (EU) 2017/2177**

Odpůrkyně dále upozorňuje, že aplikace § 23d odst. 4 zákona o dráhách je možná jen při zohlednění postupů a limitů úpravy čl. 10 až 14 nařízení Komise (EU) 2017/2177, tedy existence marného postupu čl. 10 až 13 tohoto nařízení.

Odpůrkyně navrhla přijatelné alternativy ve smyslu čl. 12 nařízení Komise (EU) 2017/2177 v podobě možnosti užít NIS aktuálně užívané Správou železnic a JMK. Navrhovatelka tyto alternativy neakceptovala, takže se navrhovatelka nemůže podle čl. 13 odst. 5 téhož nařízení obracet na Úřad. Žadatel o kapacitu zařízení služeb nemůže výše zmíněné články nařízení obcházet.

Odpůrkyně v závěru svého vyjádření navrhuje Úřadu, aby zastavil řízení podle § 66 odst. 1 písm. h) správního řádu.

### **Přidělení kapacity podle předchozí právní úpravy**

Odpůrkyně ve svém sdělení Úřadu nejprve zdůraznila, že samotná její odpověď nemůže být vykládána tak, že své dotčené nosiče považuje za zařízení služeb, na které se vztahují ustanovení § 23d zákona o dráhách.

Pro posouzení, zda bylo odmítnutí žádosti dopravce o přístup k zařízení služeb § 23d odst. 3 písm. b) bod 1 zákona o dráhách v souladu se zákonem, není tedy rozhodné, zda veškerá kapacita byla přidělena, nýbrž zda je v době podání žádosti naplněn jejich provozní objem, a to z důvodů změn nebo případného zřeknutí se kapacity.

Dále uvedla, že v dotčených stanicích je naplněn provozní objem těchto nosičů a navrhuje Úřadu, aby tuto skutečnost prověřil.

Smlouva o provozování NIS byla uzavřena jak před účinností novely zákona o dráhách č. 319/2016 Sb., tak před účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177. Pokud dopravce užíval zařízení, které se účinností novely zákona o dráhách respektive nařízení Komise (EU) 2017/2177 stalo zařízením služeb, může jej užívat i nadále. Jelikož žádný z těchto předpisů neobsahuje přechodná ustanovení, právo užívat zařízení služeb na základě právního jednání uzavřeného před účinností prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177, je právem přístupu uděleným ve smyslu jeho čl. 10 odst. 1.

## **2. Obsah zamítnutí žádosti**

Odpůrkyně v zamítnutí žádosti navrhovatelce uvedla, že nesdílí její názor, že by NIS v uvedených stanicích představovaly zařízení služeb podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách. Aby věc v právním

smyslu byla zařízením služeb nebo jeho provozní součástí, musela by být zřízena, tj. zvláště určena k tomu, aby se jejím prostřednictvím poskytovaly služby dopravcům. Tato podmínka u nástěnek v žádné z obou zmíněných stanic splněna není, informace poskytuje Správa železnic. Odpůrkyně dále argumentovala výkladem podle legislativních pravidel vlády. Tím odpůrkyně zdůvodnila, že na výzvu kladně není možné reflektovat. I pokud by NIS povahu zařízení služeb měly, pak by stejně bylo nutné žádost odmítnout, jelikož jejich provozní objem by byl vyčerpán.

Jelikož některé NIS provozuje JMK a Správa železnic, kteří nejsou dopravci, nemohou je v případě zájmu dopravců využívat samy, a musí je nabízet přednostně dopravcům. Odpůrkyně by tedy byla případně nucena odkázat navrhovatelku na JMK a Správu železnic. Z výzvy neplyne, že by se navrhovatelka obrátila na Správu železnic se žádostí o umožnění instalace vlastních NIS v každé z těchto stanic nebo s žádostí o jejich užití. I kdyby tedy NIS představovaly provozní součást zařízení služeb, nebylo by možné akceptovat požadavek navrhovatelky na jejich poskytování.

#### **IV. Posouzení souladu odepření přístupu se zákonem o dráhách**

##### **1. Předpisy pro přístup k zařízení služeb**

Přístup k zařízení služeb primárně upravuje především článek 13 směrnice 2012/34/EU. Ten je transponován do § 23d a následujících zákona o dráhách. Pravidla poskytování služeb upravuje nařízení Komise (EU) 2017/2177. Zákon o dráhách je nutno vykládat v souladu s těmito předpisy EU.

Úřad především konstatuje, že v článku 13 odst. 5 směrnice 2012/34/EU se hovoří o přidělování kapacity a střetu žádostí o kapacitu, stejně tak se pojem kapacita používá v nařízení Komise (EU) 2017/2177. Ustanovení § 23d zákona o dráhách je tedy nutno vykládat tak, že provozní objem zařízení služeb je kapacitou zařízení služeb ve smyslu článku 13 odst. 5 směrnice 2012/34/EU a nařízení Komise (EU) 2017/2177.

V článku 13 odst. 4 směrnice 2012/34/EU se používá termín odmítnutí žádosti případně rozhodnutí o odmítnutí žádosti, v anglické verzi „refuse“. V článku 13 v nařízení Komise (EU) 2017/2177 nadepsaném zamítnutí přístupu používá termín zamítnout žádost o přístup, v anglické verzi je taktéž použit termín „refuse“. Ustanovení § 23d odst. 3 zákona o dráhách používá pojem odepření poskytnutí služeb. Z uvedeného vyplývá, že odmítnutí žádosti, zamítnutí žádosti a odepření má stejný význam.

Podle článku 13 odst. 2 směrnice 2012/34/EU provozovatelé zařízení služeb poskytnou přístup k zařízením uvedeným v příloze II bodu 2, tedy k zařízením služeb a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních. Stejně nařízení Komise (EU) 2017/2177 upravuje přístup k zařízením služeb a ke službám. Ustanovení § 23d odst. 3 zákona o dráhách hovoří pouze o poskytování služeb. Z uvedeného vyplývá, že poskytování služeb podle zákona o dráhách je nutno vykládat i tak, že zahrnuje přístup k zařízení služeb.

##### **2. Splnění podmínek podání návrhu**

Podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách lze žádost o uložení povinnosti provozovateli zařízení služeb uzavřít s žadatelem smlouvu podat ve lhůtě 30 dnů ode dne, v němž bylo poskytnutí služeb odepřeno. Zamítnutí žádosti, tedy odepření poskytnutí služeb, bylo podle výpisu z poštovní datové



zprávy právnímu zástupci navrhovatelky doručeno dne 7. 10. 2020. V tomto případě musel být návrh podán do pátku 6. 11. 2020. Navrhovatelka podala Úřadu svůj návrh podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách 16. 10. 2020. Jedná se tedy včasnou žádost.

### **3. NIS jako zařízení služeb**

Úřad věc posuzoval podle aktuální definice zařízení služeb podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách, podle které jsou zařízením služeb 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. V § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb. je uvedeno další členění železniční stanice, tedy zařízení služeb, na tzv. provozní součásti. Jednou z těchto součástí jsou podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojení v rámci integrovaných dopravních systémů.

Definice zařízení služeb ve směrnici 2012/34/EU požaduje, aby zařízení služeb (a tedy i jeho provozní součást) bylo zřízeno, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II, bodech 2 až 4 této směrnice. V uvedených předpisech není uvedeno, jakým způsobem má být zařízení určeno k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy, popř. jakým způsobem je provedeno jeho zřízení s cílem poskytovat služby uvedené v příloze II, bodech 2 až 4 směrnice 2012/34/EU. Podle názoru Úřadu odpůrkyně určila NIS jako zařízení služeb jejich umístěním v prostoru železničních stanic a svým rozhodnutím na nich informace podle tohoto ustanovení poskytovat. Stejně tak odstavec 3.3 přílohy 3 smlouvy JMK nazývá NIS informačními plochami a požaduje na nich vyvěšení informačních materiálů (podrobněji ve vypořádání námitek). Je-li tedy určité zařízení objektivně využíváno k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy, nemůže provozovatel takového zařízení legitimně tvrdit, že toto zařízení pro tento účel „neurčil“ a vyhnout se tak povinností spojeným s provozováním zařízení služeb. Provozovatel zařízení služeb rozhodl, že takové zařízení má sloužit pro poskytování služeb.

K jejich zařazení do kategorie zařízení služeb vede především eurokonformní výklad definice v § 2 odst. 9 zákona o dráhách prostřednictvím definice v čl. 3 odst. 11 směrnice 2012/34/EU, kde se uvádí „bylo zřízeno, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb“. Pokud se nosiče použijí k poskytování informací, nebo se umístí do prostor pro cestující, pak jsou za tímto účelem zřízeny.

Podle článku 1 odst. 1.1 smlouvy o provozování NIS jsou v železničních stanicích umístěny jak nosiče informačního systému odpůrkyně, tak Správy železnic, přičemž tyto nosiče jsou užívány za účelem informování cestující veřejnosti. I ze samotného článku 1.1 vyplývá, že NIS jsou speciálně určeny k informování cestující veřejnosti, tedy že se jedná o zařízení služeb.

Úřad při svém rozhodování vychází z rozsudku SDEU (pátého senátu) ze dne 15. července 2021, EU:C:2021:610, ve věci C-60/20, jehož předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce v řízení *Latvijas dzelzceļš* VAS v. *Valsts dzelzceļa administrācija*. Rozsudek se k určení, zda je nějaké zařízení zařízením služeb, vyjadřuje pod body 38, 39 a 41 následovně:

*Na úvod je třeba připomenout, že pro účely použití směrnice 2012/34 se „zařízením služeb“ ve smyslu čl. 3 bodu 11 této směrnice rozumí 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 uvedené směrnice.*

*Tato definice pojmu „zařízení služeb“ je založena na objektivním kritériu, a sice na kritériu technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby, a nestanoví kritérium týkající se příjemců těchto služeb. Takové kritérium nezávisí ani na povaze nebo kvalifikaci právního titulu, na jehož základě je takové zařízení provozováno, ani na totožnosti příjemců uvedených služeb.*

*V projednávané věci z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že zařízení dotčené v původním řízení bylo zřízeno, aby zde společnost Baltijas Ekspresis mohla provádět činnosti údržby a oprav lokomotiv, které patří do služeb uvedených ve zmíněné příloze II bodech 2 až 4. Depo Ventspils, jak to konstatuje předkládající soud, tudíž představuje „zařízení služeb“ ve smyslu čl. 3 bodu 11 směrnice 2012/34.*

Úřad dospěl k názoru, že NIS byly zřízeny, aby je odpůrkyně mohla použít k zobrazování cestovních informací, tedy poskytování služby uvedené ve zmíněné příloze II bodu 2 směrnice 2012/34/EU. Tím, že tyto nosiče do prostor cestujících umístila, tak určila, že běžně používaný výrobek, jako třeba klaprám, se stává zařízením služeb. Povinností Úřadu je vykládat definici v § 2 odst. 9 zákona o dráhách ve světle směrnice 2012/34/EU, takže **NIS bezpochyby mezi zařízením služeb uvedená v příloze II bodě 2 směrnice 2012/34/EU patří.**

Podle článku 3 odst. 2 nařízení 2017/2177 „službou související s železniční dopravou“ se rozumí základní, doplňková nebo pomocná služba uvedená v příloze II bodech 2, 3 a 4 směrnice 2012/34/EU. Toto nařízení je přímo použitelné, a má aplikační přednost před zákonem o dráhách. I kdyby NIS nesplňovaly podmínky stanovené § 2 odst. 9 zákona o dráhách, má dopravce na základě tohoto nařízení v tomto případě nárok na poskytnutí přístupu k zařízení služeb a ke službám uvedeným v příloze II. směrnice 2012/34/EU pod bodem 2 písm. a) osobní nádraží, včetně zařízení pro zobrazení cestovních informací. Cestovní informace jsou dle názoru Úřadu všechny informace potřebné k cestování, včetně jízdních řádů, smluvních podmínek, akčních nabídek apod., včetně informací, jejichž vyvěšení požaduje smlouva JMK.

Úřad připouští, že v předchozích rozhodnutích Úřadu a ve vyřízení námitek uvedl, že zařízením služeb jsou pouze taková zařízení, která k poskytování služeb slouží. V tu dobu ještě nebyl Úřadu znám zmíněný rozsudek SDEU C- 60/20. S ohledem na tento rozsudek Úřad určení zařízení služeb upřesnil.

**Vzhledem k tomu, že NIS jsou zařízením služeb, dospěl Úřad k závěru, že podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách je odpůrkyně povinna poskytnout navrhovatelce přístup k NIS.**

#### 4. Neposkytnutí přístupu z důvodu naplnění provozního objemu

##### a) Nezveřejnění popisu zařízení služeb

Jak vyplývá z protokolu o státním dozoru, odpůrkyně provozuje v předmětných stanicích NIS, které jsou zařízeními služeb.

Podle čl. 5 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2017/2177, jsou provozovatelé zařízení služeb povinni zveřejnit popis zařízení na svém internetovém portálu, na společném internetovém portálu, nebo poskytnutím příslušných informací provozovatelům infrastruktury. Obdobná povinnost pak vyplývá i z § 23d odst. 2 písm. a) a b) zákona o dráhách. Podle § 33 odst. 6 zákona o dráhách lze popis zařízení služeb nahradit odkazem na místo, kde se s nimi lze seznámit způsobem umožňujícím dálkový přístup. Úřad zmíněné možnosti zveřejnění prověřil. Žádné informace o provozní součásti železniční stanice informační systém pro cestující provozované odpůrkyní v prohlášeních Správy železnic, ani na odkazovaném Portále provozování dráhy ani v prohlášení o dráze vydávaných odpůrkyní neshledal. Údaje neshledal ani na společném internetovém portálu Rail Facilities Portal (<https://railfacilitiesportal.eu>), zřízeném Evropskou komisí za účelem plnění povinností provozovatelů zařízení služeb poskytovat informace o přístupu k zařízením služeb a ke službám souvisejícím s železniční dopravou podle směrnice 2012/34/EU a nařízení Komise (EU) 2017/2177. **Odpůrkyně v rozporu s nařízením Komise (EU) 2017/2177 respektive § 23d odst. 2 písm. a) a b) zákona o dráhách popis zařízení služeb žádným zákonným způsobem nezveřejnila.**

##### b) Nepřidělení kapacity

Odpůrkyně sice argumentuje, že aktuálně provozované a užívané NIS zcela potřebuje pro sebe jako dopravce, takže jejich provozní objem (resp. kapacita), byl vyčerpán. Jak vyplývá z jejího sdělení Úřadu a ze státního dozoru, kapacitu si nepřidělila postupem podle článků 7 – 8 nařízení Komise (EU) 2017/2177 a navíc popis zařízení služeb nezveřejnila. Jelikož v rozporu s článkem 7 nestanovila lhůty pro předložení žádostí o přístup k zařízením služeb, znemožnila navrhovatele podat žádost současně s odpůrkyní a řešit přístup koordinací. Přestože podle článku 10 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2017/2177 jakákoli změna již udělených práv přístupu podléhá souhlasu dotčeného žadatele, k vyčerpání provozního objemu došlo nezákonným způsobem.

Odpůrkyně žádost o přístup zamítla v rozporu s článkem 10 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2017/2177, jelikož se nepokusila zajistit nejlepší možné uspokojení všech žádostí pomocí diskuze a koordinace s dotčenými žadateli. Diskuzi a koordinaci vyloučila nezveřejněním povinně zveřejňovaných informací a nezákonným přidělením kapacity pro vlastní potřeby.

Podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách provozovatel zařízení služeb poskytuje zařízení služeb nediskriminačním způsobem. Pokud je jednomu dopravci přidělena veškerá kapacita, a jiným se kapacita nepřidělí vůbec, došlo zde k poskytování zařízení služeb diskriminačním způsobem, tedy v rozporu s § 23d odst. 1 zákona o dráhách.

Jelikož si odpůrkyně přidělila kapacitu diskriminačním způsobem, nezveřejnila popis zařízení služeb, nestanovila lhůty pro předložení žádostí a neprovedla koordinaci, nelze považovat její kapacitu za přidělenou respektive provozní objem za naplněný.

Odpůrkyně sice ve svém sdělení Úřadu uvedla, že kapacitu si přidělila podle předchozí právní úpravy. S tím ale Úřad nesouhlasí a odkazuje se na část vypořádání námitek odpůrkyně tohoto rozhodnutí.

**Z těchto důvodů dospěl Úřad k závěru, že liberační podmínka, uvedená v § 23d odst. 3 písm. b) zákona o dráhách, že tyto služby nemůže poskytnout, byť jen v omezeném rozsahu, z důvodu naplnění provozního objemu zařízení služeb, nebyla splněna. K naplnění provozního objemu došlo nezákonným jednáním odpůrkyně. Kapacitu NIS je nutno považovat za dostupnou.**

Odpůrkyně v rozporu s článkem 10 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177 zamítla žádosti o přístup k zařízení služeb, jelikož nedostupnost kapacity byla způsobena jejím nezákonným jednáním.

## **5. Neposkytnutí přístupu z důvodů alternativních řešení**

Odpůrkyně navíc namítá, že existovaly přijatelné alternativy NIS, o jejichž použití se navrhovatelka nepokusila.

### **a) NIS ve vlastnictví odpůrkyně**

Odpůrkyně provozuje NIS na základě smlouvy o provozování NIS. Podle čl. 1 odst. 1.5 smlouvy, se Správa železnic zavazuje umožnit odpůrkyni umístění a další provoz NIS v těch nemovitých věcech, s nimiž je Správa železnic oprávněna hospodařit. Tyto NIS jsou ale provozovány odpůrkyní. Odpůrkyně se podle odst. 1.8 smlouvy zavazuje umožnit Správě železnic umístění informačních materiálů Správy železnic na těchto nosičích. Rozsah zveřejňovaných informací Správy železnic na NIS je určen objektivní potřebou Správy železnic. Při určení rozsahu bude vždy přihlíženo k místním poměrům, na rozsahu se smluvní strany dohodnou.

Z čl. 1 odst. 1.5 smlouvy především vyplývá, že odpůrkyně je provozovatelkou NIS a rozsah NIS poskytnutých Správě železnic závisí na jejich vzájemné dohodě. O přístupu k těmto NIS tedy rozhoduje odpůrkyně, a nikoliv Správa železnic, přitom však v určitých případech musí dojít k dohodě se Správou železnic. Navíc umožnění využití NIS Správou železnic je formou nepeněžního plnění mezi smluvními stranami. **Z uvedeného vyplývá, že NIS navrhovatelky obsahující informační materiály Správy železnic nejsou alternativním řešením a navrhovatelka nemohla o přístupu jednat se Správou železnic, ale s odpůrkyní.**

Úřad též prověřil smlouvu s JMK. Její přílohou č. 3 této jsou technické a provozní standardy pro železnici (dále jen „TPSŽ“), platné ke dni zahájení nabídkového řízení. Například z článku 11. *Další povinnosti dopravce* odstavce 11.1 vyplývá povinnost dopravce TPSŽ splnit.

Podle článku 3 *Standard vybavení stanic a zastávek, odstavce 3.2. Jízdní řády*, je dopravce povinen zajistit, aby byly ve všech zastávkách v rozsahu dle přílohy 2 TPSŽ na vhodných, dobře dostupných a viditelných místech vyvěšeny aktuální jízdní řády vlakových a autobusových linek zpracované koordinátorem integrovaného dopravního systému JMK, společností KORDIS JMK, a.s., IČO 26298465, se sídlem Nové sady 946/30, Staré Brno, 602 00 Brno (dále jen „KORDIS“). Dopravce je povinen na vlastní náklady zajistit pravidelnou obnovu a údržbu vitrín, klaprámů, zařízení a informačních materiálů. Dopravce není oprávněn do vyhrazených ploch a zařízení umísťovat vlastní materiály bez předchozího souhlasu KORDIS.

Podle odstavce 3.3. *Informační materiály* je dopravce povinen zajistit, aby ve všech zastávkách dle přílohy 2 TPSŽ, byla na viditelných a veřejnosti dobře přístupných místech umístěna minimálně jedna informační plocha, na které dopravce vyvěšuje informační materiály dodané KORDIS. Článek dále klade požadavky na jejich další umístění v rámci stanice, které musí být odsouhlaseno KORDIS. Počet potřebných vitrín, klaprámů nebo zařízení pro zveřejnění informačních materiálů je dán přílohou 2 TPSŽ. Dopravce není oprávněn do vyhrazených ploch a zařízení umísťovat žádné materiály bez souhlasu KORDIS. Podle přílohy 2 TPSŽ je odpůrkyně povinna v žst. Bílovice nad Svitavou zajistit pro JMK 2 klaprámy a v žst. Brno-Židenice 3 klaprámy a stojánky s informačními materiály.

Z uvedené smlouvy JMK vyplývá, že provozovatelem NIS není IDS JMK, ale odpůrkyně. Ona sama do nich umísťuje materiály JMK jako plnění povinností vyplývajících ze smlouvy JMK. IDS JMK nemá žádnou rozhodovací pravomoc o umožnění přístupu k těmto NIS. Pokud by však odpůrkyně tyto NIS chtěla navrhovatelce nabídnout, porušila by smlouvu JMK. **Z uvedeného vyplývá, že NIS navrhovatelky obsahující informační materiály JMK nejsou alternativním řešením a navrhovatelka nemohla o přístupu jednat s JMK, ale s odpůrkyní.**

#### **b) NIS ve vlastnictví Správy železnic**

##### **Postup v rozporu s nařízením Komise**

V protokolu bylo uvedeno, že v kontrolovaných stanicích se nachází i několik NIS vlastněných a provozovaných Správou železnic. Ty mimo jiné slouží k poskytování informací pro cestující všech dopravců, například informací o omezení provozování dráhy. 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.

Podle článku 7 nařízení Komise (EU) 2017/2177 žadatelé předkládají své žádosti o přístup k zařízením služeb v souladu s lhůtami stanovenými provozovateli zařízení služeb. Ze sdělení Úřadu nevyplývá, že by v souladu se zmíněným článkem 7 požadované lhůty stanovila.

Pokud podle čl. 10 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2017/2177 provozovatel zařízení služeb obdrží žádost o přístup k zařízení služeb, jež je v rozporu s jinou žádostí nebo se týká již přidělené kapacity zařízení služeb, pokusí se zajistit nejlepší možné uspokojení všech žádostí pomocí diskuze a koordinace s dotčenými žadateli. **Podle odstavce 2 téhož článku 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.**

Odpůrkyně na výzvu k poskytnutí služby reagovala pouze tvrzením, že NIS v uvedených stanicích nepředstavují zařízení služeb. Dále konstatovala, že se týká již přidělené kapacity zařízení služeb. V rozporu s článkem 10 odst. 1 se nepokusila zajistit nejlepší možné uspokojení všech žádostí pomocí diskuze a koordinace.

**S ohledem na nezákonné přidělení kapacity odpůrkyni však zejména nebylo možné považovat kapacitu NIS za nedostupnou. V tomto případě tedy nesměla odpůrkyně podle článku 10 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177 žadateli přijatelné alternativy uvádět. Odpůrkyně však alternativy nejen uvedla, ale i jejich údajnou existencí podpořila své rozhodnutí o nepřidělení kapacity.**

Upřednostnění umožnění přístupu u vlastních zařízení formou koordinace, před odepřením přístupu z důvodů existence alternativních zařízení, vyplývá i z bodu 14 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177. Při nemožnosti vyhovění žádosti je třeba dle bodu 15 rozhodovat podle předem zveřejněných kritérií přednosti. Ta však odpůrkyně nezveřejnila.

Podle článku 12 odst. 2 a 3 nařízení Komise (EU) 2017/2177 nelze-li žádosti vyhovět, **provozovatel zařízení služeb a žadatel společně posuzují, zda existují přijatelné alternativy**. Z tohoto ustanovení tedy vyplývá, že se alternativní řešení vyhledává 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.

Přestože by bylo možné poskytnutí služeb podle § 23d odst. 3 písm. a) zákona o dráhách odeprít (zamítnout žádost o přístup k zařízení služeb), byl by takovýto postup v rozporu s článkem 10 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177. **Jelikož v NIS provozovaném odpůrkyní byla dostupná kapacita, nelze použít k odeprění přístupu ani liberační důvod podle § 23d odst. 3 písm. a) zákona o dráhách.**

K zamítnutí přístupu může dojít ve dvou případech. Prvním případem je zamítnutí přístupu podle článku 13 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Pokud **provozovatel zařízení služeb a žadatel dojdou k závěru, že neexistuje žádná přijatelná alternativa**, není možné vyhovět žádosti o přístup k zařízení služeb, může provozovatel zařízení služeb žádost zamítnout. Žadatel může v tomto případě podat stížnost regulačnímu subjektu podle čl. 13 odst. 5 směrnice 2012/34/EU. Podle čl. 13 odst. 5 směrnice 2012/34/EU pak regulační subjekt případ posoudí a případně přijme opatření, aby zajistil vyčlenění přiměřené části kapacity pro uvedeného žadatele. V tomto případě však k takovému závěru nedošlo, jelikož odpůrkyně se o alternativním řešení pouze zmínila, ale neposuzovala je společně s navrhovatelkou. Odpůrkyně tedy navíc zamítla přístup i v rozporu s článkem 13 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2017/2177.

Druhým případem je zamítnutí podle článku 13 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Pokud **provozovatel zařízení služeb a žadatel společně určili přijatelné alternativy**, provozovatel zařízení služeb může žádost zamítnout. V tomto případě však k takovému závěru nedošlo, jelikož odpůrkyně se o alternativním řešení pouze zmínila, ale neurčila je společně s navrhovatelkou jako přijatelné. Pojem určit jako přijatelné znamená, že budou prověřeny podmínky jejich užití, to jest souhlas provozovatele k poskytnutí a případné nenavýšení nákladů pro dopravce. Vzhledem k tomu, že ani popis NIS provozovaných Správou železnic neexistuje, nebylo je ani možné určit jako přijatelné. Odpůrkyně tedy zamítla přístup i v rozporu s článkem 13 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177.

Odpůrkyně jako provozovatelka zařízení služeb má dominantní postavení na vnitrostátních trzích služeb železniční dopravy ve smyslu v čl. 13 odst. 3 směrnice 2012/34/EU. Proto byla podle článku 13 odst. 3 nařízení Komise (EU) 2017/2177 povinna zdůvodnit žadateli písemně, proč žádosti nebylo možno po koordinačním postupu vyhovět a proč se na základě dostupných informací domnívá, že každá navrhovaná alternativa splňuje požadavky žadatele a je přijatelná. Takové zdůvodnění v zamítnutí žádosti obsaženo není. Odpůrkyně řádně nedoložila ani regulačnímu subjektu ani žadatelce důvody zamítnutí. Možnost využití údajných alternativ neposuzovala. V rámci koordinačního postupu se pouze omezila na konstatování, že případné souběžné užívání

téhož NIS více konkurujícími si dopravci by mohlo vyvolávat nebezpečí záměny nebo parazitování na dobré pověsti.

Z výše uvedeného vyplývá, že k zamítnutí přístupu došlo také v rozporu s články 12 a 13 nařízení Komise (EU) 2017/2177.

### **Výklad dle komentáře k zákonu o dráhách**

K obdobnému závěru, jakým způsobem je možné odmítnout přístup k zařízení služeb, dospěl i odborný komentář LOJDA, Jiří. Zákon o dráhách: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2017. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-756-1. V něm se k § 23d odst. 3 zákona o dráhách uvádí, že *provozovateli je dána možnost k odmítnutí služeb podle písm. a) především v situacích, kdy může tuto službu čerpat jinde, nicméně pro takovéto odmítnutí musejí být splněny jasně uvedené podmínky. Především toto nesmí zatěžovat dopravce, který o poskytnutí služeb žádá, některým způsobem uvedeným pod body 1 a 2 písm. a) a zároveň musí být dopravci služby v jiném zařízení poskytnuty. Toto ustanovení tak dává provozovateli služeb možnost poskytnout dopravci jím požadované služby v jiném svém zařízení (např. z důvodu volných kapacit v jednom zařízení, lepšího zázemí pro provedení daného úkonu atp.) když ustanovení pod písm. a) neříká, že musí být služby poskytnuty jiným provozovatelem (ale „v jiném zařízení služeb“), přičemž provozovatel obou zařízení služeb může být totožný, na druhé straně toto ustanovení zabraňuje tomu, aby v případech, kdy jsou provozovatelé zařízení služeb odlišné subjekty, si tyto provozovatelé dopravce mezi sebou „přehazovali“ .....Obecně by ale v případech výjimek uvedených v odst. 3 mělo být maximálně šetřeno smyslu dané úpravy, a je-li možné služby poskytnout za ztížených podmínek, měl by je provozovatel zařízení služeb poskytnout.*

Jak říká citovaný komentář, nemělo by nastat, že by *si tyto provozovatelé dopravce mezi sebou „přehazovali“*. Právě aby k tomu nedošlo, je zde stanoven postup podle článku 12 odst. 2 a 3 nařízení Komise (EU) 2017/2177, podle kterého prověřování zařízení služeb jiného provozovatele (Správy železnic) je také povinností řešícího žádost o přístup (odpůrkyně). **Vzhledem k tomu, že tento postup nebyl ze strany odpůrkyně dodržen, nelze výjimku z povinnosti poskytnutí služby podle § 23d odst. 3 písm. a) zákona o dráhách uplatnit.**

### **6. Výběr konkrétních NIS v jednotlivých stanicích**

Úřad souhlasí s navrhovatelkou, že konkrétní umístění NIS v rámci příslušné stanice je pro dopravce podstatné. Důležitost umístění vyplývá i z přílohy TPSŽ smlouvy JMK. Podle jejího článku 3 odst. 3 je dopravce povinen ve stanicích zajistit informační plochy na viditelných a veřejnosti dobře přístupných místech, na nástupištích i ve výpravní budově. Jejich umístění musí být odsouhlaseno KORDIS.

Jak je uvedeno pod bodem 4 tohoto rozhodnutí, odpůrkyně v rozporu s nařízením Komise (EU) 2017/2177 respektive § 23d odst. 2 písm. a) a b) zákona o dráhách nezveřejnila popis zařízení služeb žádným ze zákonných způsobů. Podle článku 4 odst. 2 písm. k) nařízení Komise (EU) 2017/2177 jsou součástí popisu zařízení služeb kritéria přednosti uvedená v článku 11. Podle něj provozovatelé zařízení služeb mohou stanovit nediskriminační a objektivní kritéria přednosti pro přidělování kapacity v případě kolidujících žádostí, nemůže-li být těmto žádostem vyhověno po koordinačním postupu.

Přidělovat kapacitu a provádět koordinaci je však nutno s ohledem na konkrétní umístění NIS. V tomto případě se odpůrkyně rozhodla kritéria přednosti nestanovit, navíc v rozporu s článkem 10 koordinaci neprovedla. Proto Úřad nemohl posoudit, zda jsou pravidla koordinace nediskriminační. Odpůrkyně žádost odmítla, konkrétním umístěním se nezabývala. Na základě výše uvedeného dospěl Úřad k závěru, že odpůrkyně je povinna plně vyhovět žádosti navrhovatelky včetně konkrétních NIS.

#### **7. Závěr posouzení souladu odepření přístupu se zákonem o dráhách**

Podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách Úřad na žádost toho, komu provozovatel zařízení služeb poskytnutí těchto služeb odepřel v rozporu s tímto zákonem, uloží provozovateli zařízení služeb uzavřít s žadatelem smlouvu umožňující tyto služby poskytnout. Navrhovatelka svůj návrh podala ve stanovené lhůtě. Na základě výše uvedeného dospěl Úřad k závěru, že NIS jsou zařízením služeb, a že odpůrkyně navrhovatelce přístup k požadovaným NIS odepřela. 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. Odpůrkyně podle článku 10 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177 nesměla žadateli další alternativy uvádět, ani je použít jako důvod k nepřidělení kapacity.

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. **Proto Úřad neshledal důvod k zastavení řízení a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. I.**

#### **8. Lhůta pro uzavření smlouvy**

Uzavření smlouvy je možné provést běžným administrativním způsobem. Navíc z přechozích řízení odpůrkyně znala názor Úřadu, že NIS jsou zařízeními služeb. Přesto navrhovatelce přístup odepřela. Proto je stanovená třicetidenní lhůta přiměřená. **Z těchto důvodů Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. I.**

### **V. Vypořádání námitek odpůrkyně**

#### **NIS jako zařízení služeb**

K námitce odpůrkyně, že se „informačním systémem“ rozumí pouze IT elektronický systém zpracovávající určitá data v reálném čase, Úřad uvádí, že povinnost poskytovat informace vychází z § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, a dále z čl. 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

Informace jsou cestujícím poskytovány různými způsoby, v závislosti na vybavení jednotlivých stanic. Některé informace poskytují dopravci prostřednictvím internetových stránek, což je plně v kompetenci a technických možnostech dopravce. Není zde třeba žádná regulace ze strany úřadů.

Informace je však nutno poskytovat i přímo v železničních stanicích. Informační systémy pro veřejnost popisuje podrobně § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Podle jeho odst. 1 je zřejmé, že informace musí být informačními systémy poskytovány ve všech stanicích a zastávkách, které ale nejsou elektronickými IT systémy vybaveny ve všech případech. V odst. 4 citovaného ustanovení se



mimo jiné uvádí: „*Předvídané omezení drážní dopravy se oznamuje vývěskami umístěnými ve stanicích na přístupném místě nebo jiným vhodným způsobem.*“

Z uvedeného ustanovení je zřejmé, že k poskytování informací slouží různá zařízení včetně informačních vývěsek. Mezi informační zařízení patří především rozhlas, elektronické zobrazovače informací, tabule s uvedením příjezdů a odjezdů a také různě uzpůsobené nosiče například v podobě klaprámů. Výraz informační systém pro cestující je nutno chápat jako souhrn všech možných způsobů poskytování informací cestujícím tak, jak je popsán v § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb. IT elektronický systém zpracovávající určitá data je pouze jednou z forem informačního systému pro cestující.

Celostátní systém o jízdních řádech, na který § 40 odst. 2 a § 41 odst. 3 zákona o drahách odkazují, je konkrétní informační systém vedený Ministerstvem dopravy. Ten však neobsahuje veškeré informace, které je nutno na základě právních předpisů poskytovat cestujícím prostřednictvím zařízení služeb. Z použití pojmu informační systém nevyplývá, že v legislativě tento pojem vždy znamená pouze jednu konkrétní aplikaci. Úřadu není známo, že by existoval nějaký informační systém, který by obsahoval jednotně veškeré informace poskytované cestujícím.

Z výše uvedených důvodů lze vyloučit, že by se pojem informační systém vztahoval pouze na IT elektronický systém zpracovávající určitá data.

Úřad k tomu dále uvádí, že odpůrkyně má předmětné nosiče umístěny ve stanicích na základě smlouvy o provozování NIS. Smlouva pojednává o umístění nosičů informačních systémů v železničních stanicích. Článek 1 odst. 1.1 smlouvy obsahuje jejich výčet, do kterého patří „*samonosné trojboké stojany na letáky a časopisy, nástěnné stojany na letáky a kartičkové jízdní řády, stojany na pokladnách, klaprámy, nástěnné stojany na časopisy, trojnohé stojany typu Esko a kovové oranžové stojany pro informace o výlukách*“. Sama odpůrkyně pojem „*nosiče informačních systémů*“ ve smlouvě užívá ve stejném významu jako Úřad. I ze smlouvy tedy vyplývá, že předmětné NIS jsou součástí informačního systému.

Z uvedeného vyplývá, že informační systém nemusí být a ani v tomto případě není pouze systémem elektronickým a že předmětné nosiče spadají do provozní součásti železniční stanice (zařízení služeb). Námitka odpůrkyně není důvodná.

K námitce odpůrkyně, že účelem instalace NIS nebylo sdělování odjezdů a příjezdů vlaků, informací o integrovaném dopravním systému nebo o službách jiných dopravců Úřad uvádí, že požadavky na vybavení stanic NIS jsou obsaženy v příloze TPSŽ smlouvy JMK. Jak vyplývá ze smlouvy JMK kapitoly 1.1 *definice*, dopravce je povinen TPSŽ při plnění povinností smlouvy splnit. TPSŽ byly platné ke dni zahájení nabídkového řízení podle zákona o veřejných službách, v němž byl dopravce vybrán k uzavření smlouvy JMK. Z uvedeného vyplývá, že přístup k NIS byl podmínkou k uzavření smlouvy JMK. Odpůrkyně zřídila NIS, aby mohla obstát v nabídkovém řízení pro uzavření smlouvy JMK. Odstavec 3.3 TPSŽ nazývá NIS informačními plochami a požaduje na nich vyvěšení informačních materiálů.

### **Alternativní zařízení služeb**

K námitce alternativních služeb NIS v užívání JMK a Správy železnic Úřad odkazuje na odůvodnění uvedené v části 5 pod písm. a) a b) tohoto rozhodnutí. K námitce odpůrkyně, aby si

navrhovatelka zřídila svoje NIS, Úřad uvádí, že jak vyplývá z bodu 19 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.

Úřad nesouhlasí s názorem odpůrkyně uvedeným pod bodem III vyjádření, že pokud provozují NIS společnosti, které nejsou dopravci, jsou povinny takové zařízení poskytnout přednostně. V zákoně o dráhách ani nařízení Komise (EU) 2017/2177 takováto podmínka uvedena není.

K požadavku odpůrkyně provést místní šetření ve všech stanicích Úřad uvádí, že s ohledem na nový výklad pojmu zařízení služeb, vycházející z rozsudku SDEU ve věci C-60/20 z 15. 7. 2021, uvedený pod bodem 3 tohoto rozhodnutí, jsou všechny NIS provozované odpůrkyní zařízeními služeb. Podle článku 10 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177 měla odpůrkyně kapacitu navrhovatelce přidělit bez ohledu na alternativní zařízení služeb, podle článku 12 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177 měla odpůrkyně povinnost s navrhovatelkou možnost použití alternativního zařízení služeb posoudit. Jeho existenci, možnost poskytnutí služby a nenavýšení nákladů, byla tedy podle článku 12 odst. 2 a 3 nařízení Komise (EU) 2017/2177 povinna doložit odpůrkyně, a nikoliv Úřad. Náklady porovnat nelze, protože odpůrkyně v rozporu s článkem 5 nařízení Komise (EU) 2017/2177 nezveřejnila popis zařízení služeb.

#### **Vyčerpání kapacity a postup dle nařízení Komise (EU) 2017/2177**

Ve věci námitky o vyčerpání kapacity (naplnění provozního objemu) Úřad odkazuje na odůvodnění pod bodem 4 tohoto rozhodnutí. Úřad souhlasí s námitkou odpůrkyně, že pro odepření přístupu je nutno dodržet čl. 10 až 14 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Ty však odpůrkyně nedodržela.

#### **Přidělení kapacity podle předchozí právní úpravy**

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., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci. Podle jejího § 4 písm. c) měl na základě uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy dopravce právo na poskytované služby umožňující využívat osobní nádraží včetně informačních zařízení pro cestující. 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 poskytování služeb spojených s přepravou osob v železničních stanicích. Z uvedeného vyplývá, že ke službám bylo možno poskytnout přístup pouze v rozsahu odpovídajícím přidělené kapacity dopravní cesty. Podle § 34e odst. 1 a 7 zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 bylo možné přidělit kapacitu dopravní cesty pouze na dobu platnosti jízdního řádu, nebo při uzavření rámcové dohody na 5 let. Odpůrkyně, která z hlediska NIS byla ve funkci provozovatelky dráhy, ani podle tehdejšího znění zákona o dráhách nemohla sama sobě přidělit kapacitu na neomezeně dlouhou dobu. Přidělení veškeré kapacity zařízení služeb, respektive naplnění provozního objemu zařízení služeb, by vedlo k odepření práva na přístup pro ostatní dopravce uvedeného § 22 odst. 1 písm. g) zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017.

Pokud bychom použili výklad odpůrkyně, mohl by každý provozovatel zařízení služeb kapacitu veškerých jím provozovaných služeb přidělit na neomezenou dobu, a tím přístup k zařízení služeb zablokovat.

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. Nařízení by se proto mělo uplatňovat teprve od 1. června 2019. To znamená, že popis zařízení služeb vyžadovaný podle článku 4 nebo odkaz na příslušné informace bude muset být poprvé připraven a zahrnut do zprávy o síti teprve pro jízdní řád začínající v prosinci 2020. Z uvedeného vyplývá, že nařízení předpokládalo plné dodržování všech požadavků. 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.*

Navíc smlouva o provozování NIS podle názoru Úřadu není svým obsahem přidělením kapacity NIS, ale smlouva o jejich umístění v prostorách železničních stanic. Uzavření této smlouvy není aktem přidělení kapacity.

## VI. Stanovení nákladů řízení

### Náklady Úřadu

Sporné řízení vyvolala odpůrkyně porušením své právní povinnosti, proto jí Úřad uložil v souladu s § 79 odst. 5 správního řádu a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb. povinnost uhradit paušální částku nákladů správního řízení ve výši 1 000 Kč se splatností do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. **Proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. II tohoto rozhodnutí.**

### 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 16. 11. 2022 sdělila celkovou výši nákladů k účelnému uplatňování práva ve správním řízení ve výši 3 932,50 Kč. Uvedla, že celková výše nákladů je tvořena celkem 2,5 úkonem právní služby – 1 úkonem v podobě převzetí a přípravy zastoupení, 1 úkonem v podobě vytvoření návrhu a ½ úkonu v podobě vyjádření se k rozkladu odpůrkyně ze dne 16. 3. 2021.

Podle § 11 odst. 1 písm. a) a d) advokátního tarifu náleží mimosmluvní odměna za úkony právní služby převzetí a příprava zastoupení a písemné podání nebo návrh. Podle § 11 odst. 2 písm. c) advokátního tarifu náleží mimosmluvní odměna ve výši jedné poloviny za úkon právní služby spočívající ve vyjádření k odvolání (zde rozkladu) proti rozhodnutí, pokud nejde o rozhodnutí ve věci samé. 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 požadovaných 2, 5 úkonu právní služby ve výši **2 500 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 2, 5 úkonů právní služby byla tedy přiznána ve výši **750 Kč** bez DPH. Navrhovatelka doložila, že je plátkyní daně z přidané hodnoty. Náklady, která navrhovatelka vynaložila, byly potřebné k účelnému uplatňování a bránění práva proti odpůrkyni, která ve věci úspěch neměla.

Celková výše náhrady nákladů řízení za 2,5 úkonu právní služby tedy po započtení DPH činí 3 932,50 Kč.

Z výroku č. I tohoto rozhodnutí vyplývá, že 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.

Úřad 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. Úřad 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 Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. III tohoto rozhodnutí.**

### **Poučení**

Proti tomuto rozhodnutí má účastník řízení právo podat rozklad ve lhůtě 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po dni, kdy bylo rozhodnutí oznámeno. Rozklad se podává Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1. O podaném rozkladu rozhoduje předseda Úřadu.

Mgr. Tomáš Myslivec  
vedoucí oddělení přístupu ke službám  
odboru přístupu k dopravní infrastruktuře

### **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