



UOHSX00K0JZQ

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ŘVP003/23
Číslo jednací: ÚOHS-28704/2024/400

Brno, 26.7.2024

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů **ve věci řízení o žádosti** podle § 23d odst. 4 věta druhá téhož zákona, jehož účastníky jsou **dopravce společnost RegioJet a.s.**, IČO 28333187, se sídlem náměstí Svobody 86/17, Brno-město, 602 00 Brno, a **provozovatel zařízení služeb společnost Brno new station development a.s.**, IČO 27723607, se sídlem Benešova 703/21, 602 00 Brno, zastoupený JUDr. Jiřím Lojdu, LL.M. EUR., Ph.D., advokátem, ev. č. ČAK 19263, se sídlem Nemocniční 582/8, Vysočany, 190 00 Praha 9, v souladu s § 23 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,

rozhodl takto:

I.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ukládá společnosti **Brno new station development a.s.** do **15 dnů od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí uzavřít se společností RegioJet a.s. smlouvu umožňující poskytnutí služby ve smyslu § 23d odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,**

v podobě zpřístupnění provozní součásti zařízení služeb podle § 3 odst. 1 písm. c) a g) vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy

a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů, **konkrétně prostor v areálu budovy Brno hlavní nádraží, které společnost RegioJet a.s. využívala do 20. 12. 2023 jako čekárnu a prodejní místo**, a které byly ve Smlouvě o podnájmu nemovitosti č. HVB 2018-02, uzavřené mezi dopravcem a provozovatelem, ve znění Dodatku č. 1 ze dne 12. 7. 2018, specifikovány jako „*místnosti č. OP082, OP083, OP084, OP085, OP086, OP087, OP088 a část příjezdové haly OP080*“, **za regulované nájemné stanovené v souladu s cenovými předpisy.**

II.

Podle § 85 odst. 2 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, se z důvodu veřejného zájmu vylučuje odkladný účinek rozkladu proti výroku č. I. tohoto rozhodnutí.

ODŮVODNĚNÍ

I. Zahájení řízení na základě žádosti dopravce podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách

1. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále též „**ÚPDI**“) obdržel dne 4. 8. 2023 podání dopravce, společnosti RegioJet a.s. (dále též „**dopravce**“ nebo „**žadatel**“), obsahující v části V. **žádost o postup podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách** (dále též „**žádost podle § 23d**“).
2. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále též „**Úřad**“) pro úplnost uvádí, že ke dni 31. 12. 2023 byl ÚPDI zákonem č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, zrušen. Jeho agendu od 1. 1. 2024 vykonává Úřad. Podle čl. 10 odst. 10 uvedeného zákona, správní řízení a další postupy zahájené ÚPDI v oblasti jeho působnosti a přede dnem nabytí účinnosti uvedeného zákona nedokončené, dokončí Úřad; dosavadní úkony ÚPDI se považují za úkony Úřadu.
3. Dopravce požádal Úřad, aby uložil společnosti Brno new station development a.s. (dále též „**provozovatel**“), jako provozovateli zařízení služeb a nájemci budovy Brno hlavní nádraží, povinnost uzavřít s dopravcem smlouvu umožňující poskytnutí služby ve smyslu § 23d odst. 1 zákona o dráhách, v podobě zpřístupnění zařízení služeb, konkrétně prostor čekárny a prodejního místa v areálu budovy Brno hlavní nádraží, a to za zákonných a nediskriminačních podmínek stanovených Úřadem.
4. Požadované prostory byly předmětem smlouvy umožňující poskytnout služby podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách, v podobě zpřístupnění provozní součásti zařízení služeb podle § 3 odst. 1 písm. c) a g) vyhlášky č. 76/2017 Sb., konkrétně Smlouvy o podnájmu nemovitosti, č. HVB 2018-02 ze dne 14. 3. 2018, ve znění Dodatku č. 1 ze dne 12. 7. 2018, uzavřené mezi dopravcem a provozovatelem (dále společně též „**Smlouva o podnájmu původních prostor**“). V ní jsou požadované prostory specifikovány jako místnosti č. OP082, OP083, OP084, OP085, OP086, OP087, OP088 a část příjezdové haly OP080 (dále též „**místnosti**“).

Tato Smlouva o podnájmu původních prostor vč. dodatku č. 1 byla přiložena k žádosti podle § 23d společně s dalšími podklady.

5. **Úřad vyzval dopisem ze dne 1. 8. 2023 společnost České dráhy, a.s.**, IČO 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1 (dále též „**České dráhy**“), vlastníka budovy železniční stanice Brno hlavní nádraží (dále též „**žst. Brno hl. n.**“), k doložení, zda v období od 7. 12. 2022 do 31. 7. 2023 byla provozovatelem zařízení služeb žst. Brno hl. n., případně jejích provozních součástí, popř. ke sdělení, zda funkci provozovatele zařízení služeb plní jiné subjekty, a na základě jakého právního titulu. Úřad následně vyhověl žádosti Českých drah o prodloužení lhůty na odpověď a zároveň výzvu upřesnil.
6. **České dráhy sdělily Úřadu dopisem sp. zn. 1058/2023-O25 ze dne 18. 8. 2023**, že v dotazovaném období nebyly provozovatelem zařízení služeb žst. Brno hl. n. Provozovatelem uvedené železniční stanice byl provozovatel na základě *Smlouvy o nájmu věci č. 9149003008*, uzavřené mezi Českými drahami a provozovatelem dne 5. 6. 2008 (dále též „**Smlouva o nájmu budovy**“). Tuto smlouvu České dráhy dodaly v částečně anonymizované verzi jako přílohu uvedeného dopisu ze dne 18. 8. 2023.
7. Dále České dráhy uvedly, že ve stanici provozují pouze některé provozní součásti podle § 3 odst. 1 písm. b), c), d), e), g) a h) vyhlášky č. 76/2017 Sb., a doporučily Úřadu obrátit se na provozovatele. Úřad pro úplnost uvádí, že ke dni vydání tohoto rozhodnutí měly České dráhy v popisu zařízení služeb uvedeny provozní součásti podle § 3 odst. 1 písm. c), e), g), h) a j) vyhlášky č. 76/2017 Sb.¹
8. Úřad následně dopisem č. j. UPDI-3196/23/UM ze dne 4. 10. 2023 oznámil zahájení sporného řízení podle § 141 správního řádu. Účastníky řízení jsou dopravce a provozovatel.

II. Předpisy upravující přístup k zařízením služeb

9. Přístup k zařízení služeb a pravidla poskytování služeb těchto zařízení jsou upravena tuzemskými právními předpisy, jakož i předpisy Evropské unie. Právní úprava je především zahrnuta v ustanovení § 23d zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále též „**zákon o dráhách**“), kterým byl do českého právního řádu transponován článek 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále též „**směrnice 2012/34/EU**“). Dále tuto problematiku upravuje prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (dále též „**nařízení Komise (EU) 2017/2177**“).

¹ Tento popis je dostupný v dokumentu nazvaném Popisu zařízení služeb dle Prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177, odkazovaném na webové stránce <https://www.ceskedrahy.cz/pro-partnery/pristup-k-zarizeni-sluzeb> jako Popis zařízení služeb k 7. 12. 2022.

10. Členění zařízení služeb a jejich provozní součásti v českém právním řádu podle § 23d odst. 5 zákona o dráhách stanoví prováděcí právní předpis, konkrétně § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů (dále též „**vyhláška č. 76/2017 Sb.**“).
11. Podle § 23d odst. 1 a 4 zákona o dráhách, provozovatel zařízení služeb poskytuje dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem, za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Úřad na žádost toho, komu provozovatel zařízení služeb v rozporu s právními předpisy poskytnutí služeb těchto zařízení zcela nebo zčásti odepřel, uloží provozovateli uvedeného zařízení služeb uzavřít s žadatelem smlouvu umožňující tyto služby poskytnout alespoň v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase.
12. Nařízení Komise (EU) 2017/2177 upravuje přístup k zařízením služeb a ke službám, definovaným článkem 13 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, podle kterého provozovatelé zařízení služeb poskytnou přístup k zařízením služeb uvedeným v příloze II bodu 2 směrnice 2012/34/EU, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních. Ustanovení § 23d zákona o dráhách hovoří zejména o poskytování služeb, nicméně z důvodové zprávy k návrhu zákona, kterým se změnil zákon o dráhách v souvislosti s implementací směrnice 2012/34/EU do českého právního řádu plyne též poskytování přístupu k zařízení služeb. Z uvedeného vyplývá, že poskytování služeb podle zákona o dráhách je nutno vykládat i tak, že zahrnuje oba přístupy, tj. jak k zařízení služeb, tak ke službám poskytovaným těmito zařízeními.
13. Procesněprávní úprava předmětného správního řízení je obsažena v zákoně č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též „**správní řád**“) a částečně i v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách. Pokud jde o hmotněprávní kvalifikaci, právní úprava je zde, jak je uvedeno výše, obsažena v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách a dále v nařízení Komise (EU) 2017/2177.
14. Správní řízení bylo zahájeno dne 4. 8. 2023 podáním žádosti dopravce. Aplikace procesních předpisů se odvíjí od okamžiku zahájení správního řízení, přičemž u novelizací procesních předpisů se postupuje podle jejich přechodných ustanovení. Pokud přechodná ustanovení neobsahují zvláštní úpravu, novelizace jsou aplikovány.
15. K datu zahájení správního řízení bylo v účinnosti aktuální znění správního řádu, tj. znění zákona č. 403/2020 Sb. Správní řád nebyl od vydání napadeného rozhodnutí novelizován, je proto procesně postupováno podle shodného předpisu. Zákon o dráhách byl od zahájení správního řízení pětkrát novelizován, a to zákony č. 303/2023 Sb., č. 277/2019 Sb., č. 284/2021 Sb., č. 464/2023 Sb. a částí zákona č. 426/2021 Sb. V tomto ohledu je nejdůležitější přechodné ustanovení obsažené v čl. XXIII odst. 1 zákona č. 284/2021 Sb., které stanoví, že *„řízení a jiné postupy zahájené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí a práva a povinnosti s nimi související se posoudí podle právních předpisů účinných ode dne nabytí*

účinnosti tohoto zákona“, když tato novela nabyla účinnosti k datu 1. 1. 2024. Pro nedokončená správní řízení určuje citované přechodné ustanovení rozhodné znění jak procesních, tak hmotněprávních předpisů. Přechodná ustanovení zákona č. 426/2021 Sb., jehož poslední část nabyla účinnosti 16. 6. 2024, pak konstatují, že „řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí podle zákona č. 266/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.“ Z toho důvodu je tak nutné postupovat v případě aplikace zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, jako procesního i hmotněprávního předpisu tak, že se tento zákon použije ve znění jeho novel č. 284/2021 Sb. a č. 464/2023 Sb.

III. Relevantní právní úprava cenové regulace:

16. Provozování zařízení služeb upravuje zákon o drahách zejména v § 23d. V jeho odstavci 1 je uvedeno, že provozovatel zařízení služeb poskytuje dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů.
17. Ceny za užití zařízení služeb pro účely bezprostředně související s provozováním drážní dopravy podléhají pravidlům cenové regulace podle § 6 odst. 1 a 2 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů (dále též „**zákon o cenách**“). V něm je uvedeno, že věcné usměrňování cen spočívá ve stanovení podmínek cenovými orgány pro sjednávání cen. Tyto podmínky jsou: v odstavci 1 písm. c) „*závazný postup při tvorbě ceny nebo při kalkulaci ceny, včetně zahrnování přiměřeného zisku do ceny*“; v odstavci 2 „*tento způsob regulace platí pro všechny prodávající určeného druhu zboží*“.
18. Kalkulace ceny se podle § 1 vyhlášky č. 450/2009 Sb., kterou se provádí zákon o cenách (dále též „**vyhláška č. 450/2009**“), zpracovává ve struktuře uvedené v příloze č. 1 k této vyhlášce, sestavuje se na jednotkové množství prodávaného zboží a vychází z nákladů, objemu zisku a množství prodeje zboží pro daný kalendářní rok.
19. Ekonomicky oprávněné náklady vymezuje § 2 odst. 7 písm. a) zákona o cenách. Zde je uvedeno, že pro účely tohoto zákona se za ekonomicky oprávněné náklady považují náklady pořízení odpovídajícího množství přímého materiálu, mzdové a ostatní osobní náklady, technologicky nezbytné ostatní přímé a nepřímé náklady a náklady oběhu; při posuzování ekonomicky oprávněných nákladů se vychází z dlouhodobě obvyklé úrovně těchto nákladů v obdobných ekonomických činnostech s přihlédnutím ke zvláštnostem daného zboží.
20. Na věcně usměrňované ceny se vztahují výměry Ministerstva financí. Podle části II. výměrů Ministerstva financí označené jako Seznam zboží, u něhož se uplatňují věcně usměrňované ceny, platí, že do ceny zboží v položkách uvedených v této části lze promítnout pouze ekonomicky oprávněné náklady pořízení, zpracování a oběhu zboží doložitelné z účetnictví

související výlučně s regulovaným zbožím, přiměřený zisk, daň a případně uplatněné clo podle jiných právních předpisů, není-li dále stanoveno jinak.

21. V části II. položce 5. výměřů MF je uvedeno, že cenová regulace platí pro užití zařízení služeb a poskytování služby pro účely bezprostředně související s provozováním drážní dopravy – podle ustanovení § 23d zákona o dráhách.

IV. Povaha předmětného řízení

22. Úřad v jiném řízení o žádosti podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách, sp. zn. ŘVP001/23, vydal rozhodnutí ve věci č. j. UPDI-4238/23/PP2 ze dne 7. 12. 2023. Toto řízení bylo (stejně jako předmětné řízení sp. zn. ŘVP003/23) zahájeno jako řízení sporné podle § 141 správního řádu na žádost dopravce, kterému provozovatel zařízení služeb odepřel v rozporu se zákonem o dráhách poskytnutí služeb tohoto zařízení.
23. Ve věci sp. zn. ŘVP001/23 byl podán rozklad, o kterém rozhodl předseda Úřadu rozhodnutím č. j. ÚOHS-14962/2024/164 ze dne 11. 4. 2024 (dále též „**rozhodnutí o rozkladu ŘVP001/23**“), a to tak, že napadené rozhodnutí potvrdil a rozklad zamítl.
24. V rozhodnutí o rozkladu ŘVP001/23 pod body 30 až 37 předseda Úřadu rozhodl o povaze správního řízení o žádosti podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách, když mimo jiné uvedl:

31. Vedení sporného řízení je podle § 141 odst. 1 správního řádu svěřeno do pravomoci správních orgánů pouze v omezené množině případů: pokud se jedná o spory vyplývající z veřejnoprávních smluv (dle části V. správního řádu) či o spory, u kterých tak stanoví zvláštní zákon, přičemž se může jednat o spory z občanskoprávních, pracovních, rodinných nebo obchodních vztahů.

32. Správní řízení ve smyslu § 23d odst. 4 ZoD ovšem není ani sporem z veřejnoprávní smlouvy a ani ZoD jako zvláštní zákon ve vztahu ke správnímu řádu nikde neuvádí, že toto řízení by se mělo řídit pravidly ve smyslu § 141 správního řádu. Vedení sporného řízení o občanskoprávních, pracovních, rodinných nebo obchodních vztazích je svěřeno správním orgánům spíše výjimečně, a to například z důvodu vysokých nároků na odborné znalosti osob, které by o věci mohly a měly rozhodovat, přičemž se tak děje explicitním vymezením ve zvláštním zákoně, [...].

33. Naopak o řízení ve smyslu § 23d odst. 4 ZoD je uvedeno pouze toto: „Úřad na žádost toho, komu provozovatel zařízení služeb poskytnutí těchto služeb zcela nebo zčásti odepřel v rozporu s tímto zákonem, uloží provozovateli zařízení služeb uzavřít s žadatelem smlouvu umožňující tyto služby poskytnout alespoň v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase. Žádost lze podat ve lhůtě 30 dnů ode dne, v němž bylo poskytnutí služeb odepřeno.“ Citované ustanovení výslovně nehovoří o tom, že by mělo jít o sporné řízení (jak to předpokládá § 141 odst. 1

správního řádu) a tedy toto správní řízení by mělo mít spíše povahu řízení o žádosti. Jsem přesvědčen, že přímo z textace tohoto ustanovení ZoD lze dovodit jeho povahu jako řízení o žádosti, neboť mezi žadatelem a poskytovatelem služeb neexistuje spor per se, ale Úřad má pouze rozhodnout o uložení povinnosti poskytovatele zařízení služeb uzavřít s žadatelem smlouvu o jejich užívání. A to na základě posouzení toho, zda poskytovatel služeb nastavil nediskriminačně pravidla pro jejich zpřístupnění či jinak v tomto ohledu neporušil ZoD.

36. Současně je třeba uvést, že ačkoliv jde o vadu řízení, nemělo konstatování o sporné povaze tohoto správního řízení na jeho výsledek praktický vliv. V průběhu správního řízení totiž byla jak navrhovatelka a provozovatelka, ale i UPDI procesně aktivní a došlo k řádnému a dostatečnému dokazování ve věci, kdy byl zjištěn stav věci, o němž neexistují důvodné pochybnosti. Kvalifikace tohoto řízení jako sporného či naopak „nesporného“ rovněž neměla vliv na jeho právní posouzení, neboť UPDI na věc aplikoval právní předpisy, které by byly aplikovány jak v případě řízení sporného, tak v řízení o žádosti.

37. Výše uvedené závěry jsou ovšem důvodem pro zrušení výroku III. až V. napadeného rozhodnutí, neboť pouze ve sporném řízení přiznává správní orgán účastníkovi řízení, který měl ve věci plný úspěch, náhradu nákladů potřebných k účelnému uplatňování nebo bránění svého práva proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl (srov. § 141 odst. 11 správního řádu).

25. Rozhodnutím o rozkladu ŘVP001/23 tedy předseda Úřadu pravomocně rozhodl, že řízení zahájené podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách není řízením sporným podle § 141 správního řádu, ale jedná se o řízení o žádosti podle § 44 správního řádu. Jelikož Úřad postupoval shodným způsobem a podle shodné legislativy, jako by šlo o řízení o žádosti, nemá zahájení řízení sp. zn. ŘVP001/23 jako řízení sporného vliv na výsledek samotného předmětu uvedeného řízení.
26. **V případě předmětného řízení je situace analogická.** I toto řízení bylo zahájeno podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách na žádost dopravce jako řízení sporné. Analogicky k pravomocnému rozhodnutí o rozkladu ŘVP001/23 proto ani předmětné řízení není sporným řízením podle § 141 správního řádu, ale řízením o žádosti podle § 44 správního řádu.
27. Na rozdíl od sporného řízení (viz § 141 odst. 4 věta první správního řádu) důkazní břemeno neleží v řízení o žádosti podle § 44 správního řádu primárně na účastnících řízení. Ačkoli bylo předmětné řízení zahájeno a vedeno jako řízení sporné podle § 141 správního řádu, stále je třeba mít na paměti, že odstavec 4 věta druhá tohoto ustanovení uvádí, že „*Pokud navržené důkazy nepostačují ke zjištění stavu věci, může správní orgán provést i důkazy jiné*“. **To, že důkazní břemeno ve sporném řízení podle § 141 správního řádu leží primárně na účastnících řízení, tedy neznamená, že by Úřad byl v rámci sporného řízení omezen pouze na důkazy předložené účastníky řízení.**

28. Jelikož Úřad v předmětném řízení usoudil, že důkazy doložené účastníky řízení nepostačují ke zjištění stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti (viz také § 3 správního řádu), aktivně využíval možnosti provést důkazy jiné. Úřad tedy v předmětném řízení mohl postupovat a postupoval shodným způsobem, jako by postupoval v řízení o žádosti podle § 44 správního řádu. **V předmětném řízení tak nedošlo k žádné materiální odlišnosti v postupu, která by měla vliv na jeho výsledek (viz také bod 36 rozhodnutí o rozkladu ŘVP001/23).**
29. **Vzhledem k uvedenému Úřad konstatuje, že předmětné řízení sp. zn. ŘVP003/23 je, analogicky s pravomocným rozhodnutím předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-14962/2024/164 ze dne 11. 4. 2024, sp. zn. ŘVP001/23, vedeno jako řízení o žádosti podle § 44 správního řádu.**
30. Účastníci řízení byli o změně povahy řízení informováni vyrozuměním č. j. ÚOHS-20007/2024/452 ze dne 16. 5. 2024 (dále též „**vyrozumění o změně povahy správního řízení**“).
31. Úřad pro úplnost dodává, že vedení předmětného řízení jako řízení o žádosti podle § 44 správního řádu zakládá určité odlišnosti ve srovnání s řízením sporným. Na řízení o žádosti se nevztahuje ustanovení o přiznání nákladů řízení podle § 141 odst. 11 správního řádu (viz také bod 37 rozhodnutí o rozkladu ŘVP001/23). Zároveň neplatí, že v řízení o žádosti účastníci řízení mohou uzavřít smír podle § 141 odst. 8 správního řádu; žadatel ale může zúžit předmět své žádosti nebo vzít žádost zpět podle § 45 odst. 4 správního řádu.

V. Vývoj situace na žst. Brno hl. n. a průběh řízení

Původní stav a odepření přístupu

32. Jak vyplývá ze Smlouvy o podnájmu původních prostor, dopravce užíval výše uvedené místnosti od 1. 4. 2018. V těchto prostorách provozoval **čekárnu a prodejní místo, označované souhrnně jako RegioJet Lounge** (dále též „**čekárna a prodejní místo**“), se vstupem přímo z výpravní budovy (dále též „**původní prostory**“). Dodatkem č. 1 byla dne 12. 7. 2018 k uvedeným prostorám doplněna část příjezdové haly, místnost č. OP080. Uvedený dokument byl přílohou žádosti podle § 23d; byl spojen s dokumentem Smlouva o podnájmu nemovitosti č. HVB 2018-02, Dodatek č. 1 ke smlouvě o podnájmu nemovitosti č. HVB 2018-02.
33. Nájemné bylo čl. IV Smlouvy o podnájmu původních prostor nasmlouváno ve výši [obchodní tajemství] Kč bez DPH měsíčně. Dále bylo nasmlouváno placení zálohy na úhradu za plnění v souvislosti s užíváním předmětu podnájmu ve výši [obchodní tajemství] Kč bez DPH měsíčně. Podle smlouvy tedy smluvní platba dopravce provozovateli za původní prostory vycházela na [obchodní tajemství] Kč bez DPH měsíčně.

34. [obchodní tajemství] (dále též „**nové prostory**“). V oznámení o změně byla pro každou variantu uvedena jak měsíční cena podnájmu, tak cena služeb. Konkrétní výpočet nákladovosti jednotlivých variant je uveden níže.
35. Plocha původních prostor podle oznámení o změně činila 150 m². Při nárůstu měsíční ceny podnájmu na [obchodní tajemství] Kč/m² a nárůstu měsíční ceny služeb na [obchodní tajemství] Kč/m² (tj. na celkem [obchodní tajemství] Kč/m² měsíčně) by smluvní platba činila za původní prostory podle nových podmínek [obchodní tajemství] Kč bez DPH měsíčně.
36. Plocha nových prostor měla podle oznámení o změně činit 150 až 172 m². Při měsíční ceně podnájmu [obchodní tajemství] Kč/m² a ceně služeb [obchodní tajemství] Kč/m² (tj. celkem [obchodní tajemství] Kč/m²) odpovídá navržená smluvní platba za nové prostory rozmezí částek [obchodní tajemství] Kč až [obchodní tajemství] Kč bez DPH měsíčně.
37. **V návaznosti na oznámení o změně zaslal dopravce provozovateli dopis ze dne 8. 3. 2023**, kterým ho vyzval, aby výši ceny podnájmu čekárny a prodejního místa (tj. původních prostor), která je na základě Smlouvy o podnájmu původních prostor užívána dopravcem, stanovil v souladu s vnitrostátními a unijními předpisy, tj. zejména, aby daná výše reflektovala výhradně náklady na jejich poskytnutí a přiměřený zisk.
38. Ve své výzvě dopravce zdůraznil, že čekárna a prodejní místo je zařízením služeb ve smyslu směrnice 2012/34/EU. Provozovatel má povinnosti poskytovat toto zařízení služeb nediskriminačním způsobem ve smyslu § 23d odst. 1 zákona o dráhách. Poplatek za poskytnutí zařízení služeb čekárny a prodejního místa nesmí vykazovat tržní hodnotu, nýbrž pouze hodnotu reflektující náklady provozovatele zařízení služeb na jejich poskytnutí a přiměřený zisk, což cena podnájmu ani cena v oznámení o změně nereflktují. Provozovatel je povinen pro všechna jím provozovaná zařízení služeb vést oddělené účetnictví, včetně oddělené rozvahy a výkazu zisků a ztrát.
39. **Provozovatel následně dopisem ze dne 25. 5. 2023 zaslal dopravci výpověď Smlouvy o podnájmu původních prostor** s tím, že podnájemní vztah skončí ke dni 30. 11. 2023. Přitom navrhl možnost jednání o prodloužení podnájemního vztahu do 9. 12. 2023, tedy do konce jízdního řádu pro období 2022/23. Provozovatel v dopise zároveň uvedl, že je možné požádat o přidělení kapacity jím provozovaných zařízení služeb v žst. Brno hl. n. na období jízdního řádu pro období 2023/24, a že aktuální popis těchto zařízení služeb bude řádně zveřejněn na webových stránkách provozovatele nejpozději ke dni 31. 7. 2023.
40. **Zde Úřad poznamenává**, že při kontrole webových stránek provozovatele dne 14. 8. 2023 bylo v záložce Volné prostory uvedeno Zařízení služeb Železniční stanice Brno hl. nádraží – provozní součásti, kterými byly Čekárna pro cestující (čekárna) a Prostory pro služby prodeje cestovních a rezervačních dokladů (pokladny). V této záložce byl ve formátu PDF ke stažení Popis zařízení služeb Železniční stanice Brno hl. nádraží – provozní součásti, publikovaný dne 31. 7. 2020, ve znění změny č. 001 účinné od 1. 8. 2023. Tento popis obsahoval tytéž provozní

součástí, jaké byly uvedeny na webové stránce. Uvedené důkazy byly vloženy do spisu na základě úředního záznamu ze dne 14. 8. 2023.

41. **Doprovce zaslal provozovateli dopisem ze dne 27. 6. 2023** námitky proti výpovědi Smlouvy o podnájmu původních prostor, tj. smlouvy umožňující poskytnout služby zařízení služeb. Dopravce uvedl, že provozovatel sice podal výpověď formálně bez udání důvodu, skutečným důvodem nicméně byla skutečnost, že dopravce odmítl akceptovat navrhovanou neúměrně vysokou cenu podnájmu; přitom už aktuální výše ceny podnájmu odporuje právnímu režimu zpoplatnění zařízení služeb.
42. Návrh nových prostor považuje dopravce za diskriminační, protože významným způsobem znevýhodňuje umístění jeho čekárny a prodejního místa oproti prostorům, které k obdobnému účelu užívají České dráhy. Takovéto jednání brání dopravci přistupovat k zařízení služeb za zákonem daných podmínek, považuje ho za účelovou snahu o zhoršení jeho právního postavení, a proto výpověď považuje za neplatnou.
43. **Dopravce dále zaslal provozovateli výzvu ze dne 30. 6. 2023** k poskytnutí služby ve smyslu § 23d odst. 1 zákona o dráhách (dále též „výzva k poskytnutí služby“). V ní vyzval provozovatele k nediskriminačnímu zpřístupnění zařízení služeb (prostor čekárny a prodejního místa), jež je předmětem Smlouvy o podnájmu původních prostor, a to od 1. 1. 2024 za ceny odpovídající právními předpisy vymezenému zpoplatnění zařízení služeb.
44. **Provozovatel na oba dopisy dopravce reagoval dopisem ze dne 10. 7. 2023.** V něm uvedl, že čekárna a prodejní místo nemůže být zařízením služeb, protože tím je celá žst. Brno hl. n. Původní prostory jsou podle provozovatele provozní součástí zařízení služeb ve smyslu § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Podle § 3 odst. 2 téže vyhlášky v železniční stanici nemusí být provozovány veškeré provozní součásti vyjmenované v této vyhlášce. Pokud tedy v železniční stanici nemusí být čekárna nebo místo pro prodej jízdních dokladů, tím spíše není obecně rozhodné, kde se v rámci zařízení služeb nachází.
45. Jedinou povinností provozovatele zařízení služeb je podle jeho názoru zajištění nediskriminačního přístupu podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách. Diskriminaci je třeba posuzovat s ohledem na přístup, který mají k zařízení služeb jiní dopravci. Prodej jízdních dokladů je v žst. Brno hl. n. prováděn především v odjezdové hale, kde má dopravce pokladny hned vedle pokladen Českých drah, o znevýhodnění se tedy nemůže jednat.
46. Čekárna Českých drah v žst. Brno hl. n. je provozována touto společností v režimu ČD Lounge a slouží jen pro malý podíl cestujících tohoto dopravce (pro „*cestující první třídy, těhotné ženy, hendikepované atd.*“). Jak původní, tak nové prostory navrhované provozovatelem v oznámení o změně jsou podle jeho názoru ve srovnání s prostorem čekárny Českých drah znatelně větší, a umožňují zde čekání cestujícím všech vozových tříd. Podle odhadu právního zástupce provozovatele navíc tyto prostory nejsou co do podlahové plochy výrazně odlišné

od prostor, které využívá dopravce v žst. Praha hl. n., tedy v násobně větším městě. Nedochází tedy k diskriminaci dopravce ve věci čekárny pro cestující.

47. Provozovatel dále uvedl, že nové prostory v žst. Brno hl. n. budou bezbariérové, a zároveň budou zrekonstruované, což zvýší uživatelský komfort ve srovnání s původními prostory.
48. Provozovatel také odkázal na pravomocné rozhodnutí Úřadu č. j. UPDI-3896/22/UM ze dne 1. 12. 2022, ve znění rozhodnutí o rozkladu č. j. UPDI-0270/23/KP ze dne 26. 1. 2023 (dále též „**rozhodnutí ŘVP001/20**“), ve věci přístupu dopravce k nosičům informačních systémů Českých drah, tedy k provozní součásti železničních stanic Brno-Židenice a Bílovice nad Svitavou. Podle tohoto rozhodnutí lze kapacitu zařízení služeb přidělit jen na dobu platnosti jízdního řádu. Provozovatel tedy nezneužil svého práva vypovědět Smlouvu o podnájmu původních prostor, ale v důsledku uvedeného rozhodnutí ŘVP001/20 mu nic jiného nezbylo, jelikož smlouva byla uzavřena na dobu neurčitou.
49. Dopravce navíc nemá nárok na vlastní čekárnu. Kapacita čekárny může být přidělena jak tím způsobem, že každý dopravce bude mít svou čekárnu, tak rovněž způsobem, že čekárna bude dopravci sdílena. Dopravce si tedy nemůže nárokovat vlastní čekárnu na dobu neurčitou.
50. Provozovatel v dopise ze dne 10. 7. 2023 také odmítl, že by cena účtovaná dopravci podle Smlouvy o podnájmu původních prostor nebyla v souladu s cenovými předpisy. Z uvedených důvodů provozovatel trvá na výpovědi.
51. Podle názoru dopravce provozovatel dopisem ze dne 10. 7. 2023 zamítl výzvu k poskytnutí služby, a tím dopravci odepřel přístup k požadované provozní součásti zařízení služeb v rozporu s § 23d zákona o dráhách. Dopravce proto zaslal Úřadu včasnou žádost podle § 23d, na základě které Úřad zahájil toto řízení.

Komunikace Úřadu s dopravcem

52. **Dopravce Úřadu v žádosti podle § 23d** popsal důvody, které ho vedly k podání této žádosti, popsal původní stav čekárny a prodejního místa v žst. Brno hl. n., a vývoj následující po oznámení o změně (viz výše).
53. Shrnuje zde své argumenty, že zařízení služeb tvoří celá železniční stanice; čekárna a prodejní místo jsou její provozní součásti podle § 3 odst. 1 písm. c) a písm. g) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Provozovatel má primárně uspokojovat potřeby jednotlivých železničních dopravců ve vztahu ke všem součástem dané železniční stanice, které mají či mohou mít povahu zařízení služeb. Přístup provozovatel je opačný, jelikož prostory, které zařízení služeb tvoří, se snaží protiprávně přeměnit na prostory komerční.
54. Dopravce odkazuje na rozhodnutí Úřadu o rozkladu č. j. UPDI-3545/21/KP ze dne 21. 10. 2021, podle kterého je proces přeměny zařízení služeb ve smyslu čl. 15 nařízení Komise (EU) 2017/2177 možný pouze v případě, že zařízení není více jak dva roky využíváno. Po celou

tuto dvouletou dobu musí být zveřejněn popis tohoto zařízení podle § 23d zákona o dráhách, resp. podle čl. 4 a 5 nařízení Komise (EU) 2017/2177. Do doby jeho přeměny příslušné zařízení v kategorii zařízení služeb zůstává. Zároveň podle předmětného rozhodnutí k určení zařízení služeb nedochází pouhým administrativním krokem jeho provozovatele.

55. Dopravce dále sdělil, že provozovatel sice ve svém popisu zařízení služeb uvedl, že popis zařízení služeb byl publikován již dne 31. 7. 2020, ovšem k tvrzenému zveřejnění popisu zařízení služeb došlo na jeho internetových stránkách až 31. 7. 2023. Ani dřívější datum zveřejnění popisu by však podle dopravce na nezákonném postupu provozovatel nic nezměnilo.
56. Provozovatel činí kroky k tomu, aby dopravce měl čekárnu a prodejní místo (pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace) „*umístěnou v lokalitě, ve které má konkurenční dopravce umístěny skladové prostory*“. Nové prostory nepředstavují zařízení služeb, které by zajišťovalo nediskriminační podmínky pro služby a činnosti poskytované dopravcem v rámci čekárny a prodejního místa. Požadavek nediskriminačního přístupu splňují pouze původní prostory.
57. **Dopravce následně zaslal Úřadu dopis ze dne 6. 11. 2023 a následně doplňující přípis ze dne 16. 11. 2023**, ve kterém popsal provozní součásti v žst. Brno hl. n. vč. jejich provozovatelů, a přiložil nepodepsaný text smlouvy o nájmu budovy mezi provozovatelem a Českými drahami. K dopisu byl také přiložen text e-mailu ze dne 14. 11. 2023, obsahující komunikaci mezi dopravcem a provozovatelem. Dopravce respektuje právo provozovatele po dobu rekonstrukce přerušit užívání původních prostor s možností provizorního umístění. Zároveň by podle dopravce bylo permanentní přesunutí čekárny a prodejního místa na první nástupiště v pořádku, kdyby čekárny všech dopravců byly na stejném místě. A to bez ohledu na to, zda by tyto čekárny nabízel stejný provozovatel zařízení služeb, anebo jiný (např. České dráhy samy sobě). Dopravce zdůraznil, že nejde pouze o čekárnu. Jde také o prodejnu jízdenek, přičemž mnoho cestujících se rozhoduje až na nádraží, kterého dopravce zvolí. Viditelnost prodejního místa toto rozhodování ovlivňuje. Navíc v části haly s jediným bezbariérovým vstupem, kde se nacházejí původní prostory, se dále nachází pouze obdobná čekárna s prodejním místem, a to čekárna Českých drah.
58. Nezákonný postup provozovatele při preferenci subjektů platících tržní nájemné se podle dopravce projevuje i ve vyjádření předsedy správní rady provozovatele v e-mailu ze dne 14. 11. 2023 (přiloženého k přípisu ze dne 16. 11. 2023), podle kterého je variantou, jak poskytnout prostory dopravci na dobu neurčitou, aby se dopravce stal provozovatelem čekárny a prodejního místa, ale přitom platil provozovateli tržní nájemné.
59. **Úřad vyzval dne 22. 2. 2024 dopravce** k doložení smlouvy, na základě které využívá nové prostory, dále k uvedení data, od kterého tyto prostory užívá, a dále data, kdy naposledy využíval původní prostory, popř. k doplnění dalších souvisejících informací.

60. **Dopravce odpověděl Úřadu dopisem ze dne 23. 2. 2024.** Doložil požadované informace a dokumenty; *Dohoda o dalším postupu* z 15. 12. 2023 (dále též „Dohoda o dalším postupu“), *Podnájemní smlouva č. HVB – 2023-017* z 18. 12. 2023 na nové prostory (dále též „**Podnájemní smlouva na nové prostory**“), a *Smlouvu o podnájmu č. HVB - 2023-018* z 18. 12. 2023 na původní prostory za komerční nájemné (dále též „**Smlouva o podnájmu na původní prostory za komerční nájemné**“).
61. **Úřad oznámil účastníkům řízení ukončení dokazování dne 20. 3. 2024** dopisem č. j. ÚOHS-10102/2024/452 a stanovil lhůtu, ve které účastníci měli možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit (dále též „**ukončení dokazování**“).
62. Dopravce na ukončení dokazování ve stanovené lhůtě nereagoval.
63. Následně **Úřad obdržel dne 22. 4. 2024 sdělení dopravce ze dne 19. 4. 2024.** V něm dopravce zopakoval svá dřívější tvrzení a argumenty, že byl do nových prostor přesunut diskriminačně, že toto umístění zhoršuje dostupnost pro jeho klienty, což doložil počty návštěvníků čekárny a prodejního místa ve srovnání se stejnými měsíci let 2023 a 2024. Také uvedl, že revitalizace původních prostor má trvat déle, než mu bylo původně sděleno. Dopravce rovněž doplnil svou e-mailovou komunikaci s provozovatelem ve věci lepší informovanosti cestujících ve věci o nové pozice čekárny a prodejního místa, a navrhl provést místní šetření s cílem ověřit u pracovníků dopravce, že dostupnost nových prostory je pro cestující složitější.
64. Úřad dne 12. 6. 2024 zaslal účastníkům řízení Oznámení o ukončení dokazování a výzvu k vyjádření se k podkladům rozhodnutí, č. j. ÚOHS-23523/2024/452 a stanovil lhůtu, ve které měli účastníci možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit (dále též „**ukončení dokazování II.**“).
65. Provozovatel reagoval dne 28. 6. 2024 zasláním vyjádření, ve kterém shrnuje své dosavadní argumenty, celý průběh a vývoj situace v žst. Brno hl. n. a jednotlivé postupy ze strany provozovatele. Zejména dopravce zdůrazňuje diskriminační způsob odejmutí původních prostor a přesun čekárny dopravce a prodejního místa do nevhodných nových prostor.

Komunikace Úřadu s provozovatelem

66. **Provozovatel v reakci na zahájení řízení sdělil Úřadu vyjádřením ze dne 23. 10. 2023,** následně doplněném o chybějící podklad dne 30. 10. 2023, že pro řízení podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách nejsou splněny podmínky, a že dopravce není diskriminován v přístupu k zařízení služeb. Provozovatel navrhl žádost podle § 23d zamítnout.
67. **Úřad vyzval provozovatele** dopisem č. j. UPDI-3807/23/UM ze dne 7. 11. 2023 k doložení dalších podkladů se zaměřením na vlastnosti relevantních prostor v žst. Brno hl. n., a dopisem ze dne 13. 11. 2023 k doložení, jakým způsobem plní povinnost koordinace s

ostatními provozovateli zařízení služeb uloženou čl. 5 odst. 4 nařízení Komise (EU) 2017/2177.

68. **Reakci na obě výzvy Úřad obdržel společně s doplněním vyjádření provozovatele dopisem ze dne 20. 11. 2023.** V něm provozovatel zdůraznil, že důkazní břemeno ve sporném řízení je především na straně dopravce. Dále provozovatel uvedl, že není a nebyl provozovatelem čekárny Českých drah; tyto prostory využívají České dráhy jakožto vlastník budovy.
69. Provozovatel sdělil přesnou výměru předmětných prostor – u prostor původních se jedná o plochu 142,88 m², u nových prostor pak o 133,2 m². Menší plochu nových prostor ve srovnání s plochou původně nabízenou vysvětlil nezájmem dopravce a faktem, že v téže stanici postačuje Českým drahám čekárna o ploše menší než 50 m². Zde Úřad pro přesnost uvádí, že 43 m² činí plocha samotné čekárny Českých drah a 14,12 m² plocha toalet pro cestující. Plocha zázemí pro zaměstnance Českých drah pak je 9,45 m². Celý prostor dostupný Českým drahám v rámci ČD Lounge (tj. prostor odpovídající čekárně a prodejnímu místu dopravce) tedy zahrnuje 66,57 m². Provozovatel dále uvedl, že docházková vzdálenost od původního k novému prostoru činí 51 metrů.
70. Provozovatel neshledává problém ani v menší výměře nových prostor, ani v docházkové vzdálenosti. Zde argumentuje jednak velikostí (popř. absencí) čekáren dopravce v jiných stanicích, jednak docházkovou vzdáleností např. ve stanicích Praha hl. n. nebo Praha Masarykovo nádraží, kdy musí cestující dopravce překonávat delší vzdálenosti. Podle provozovatele je sporná otázka, jaký vliv na rozhodování cestujících má poloha čekárny. Podle jeho názoru je pro cestující hlavní cena jízdenky, čas odjezdu spoje, jízdní doba, návaznost přestupů, palubní servis atp.
71. Provozovatel ke koordinaci uvádí, že podle čl. 5 odst. 4 nařízení Komise (EU) 2017/2177 není předepsán závazný postup. Provozovatel koordinoval postup zveřejnění popisu zařízení služeb v roce 2020 se státní organizací Správa železnic v e-mailové komunikaci, a tvrdí, že obě společnosti mají na svých stránkách zveřejněnu informaci o tom, že provozovatelem zařízení služeb je druhá z těchto společností, sám provozovatel má toto uvedeno ve svém popisu zařízení služeb, stejně jako zde uvádí, že provozovatelem zařízení služeb jsou také České dráhy. Každý z provozovatelů v žst. Brno hl. n. „*rozhoduje ve vztahu k jím provozované části sám a nikdo z nich není povinen tak činit ve vztahu k částem zařízení služeb ostatních provozovatelů*“.
72. Postup provozovatele vůči dopravci nemůže být diskriminační také proto, že o původní prostory projevil zájem pouze tento dopravce; o nové prostory neprojevil zájem nikdo, ač na tuto možnost byl dopravce opakovaně upozorňován.
73. Dále provozovatel uvedl, že součástí popisu zařízení služeb je podle čl. 4 odst. 2 písm. f) a h) nařízení Komise (EU) 2017/2177 informace o postupech při podání žádosti k poskytnutí služeb v zařízení služeb a o formátu takovéto žádosti. Tento popis byl v popisu zařízení služeb

již od roku 2020 obsažen. Na tam uvedenou e-mailovou adresu žádná žádost o přidělení kapacity původních či nových prostor před podáním návrhu na zahájení řízení nepřišla, tudíž nemohla být odmítnuta a nemohly být splněny podmínky podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách.

74. Provozovatel předpokládá termín ukončení rekonstrukce ke konci května 2024, zaručit to ovšem nemůže. Nové prostory budou bezbariérové od okamžiku ukončení rekonstrukce.
75. Provozovatel na závěr svého vyjádření informoval Úřad, že v současnosti probíhají mezi ním a dopravcem jednání o smírném vyřešení nastalého sporu, což by mělo být i s ohledem na § 5 správního řádu preferované řešení nastalé situace.
76. **Úřad oznámil účastníkům řízení ukončení dokazování** dne 20. 3. 2024 dopisem č. j. ÚOHS-10102/2024/452 a stanovil lhůtu, ve které účastníci měli možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit.
77. **Provozovatel dopisem ze dne 27. 3. 2024** shrnul své námitky – konkrétně tedy, že nejsou splněny podmínky pro vedení řízení § 23d odst. 4 zákona o dráhách, že rekonstrukce původních prostor není přeměnou ve smyslu čl. 15 nařízení (EU) 2017/2177, čekárna není sama o sobě zařízením služeb, a že přístup k dopravci není ze strany provozovatel diskriminační.
78. *[obchodní tajemství]*
79. Provozovatel v dopise dále uvedl, že je toto řízení zatíženo několika vadami. Jednak jde o fakt, že Úřad měl dopravce informovat detailně o průběhu jiného, kontrolního řízení s provozovatelem, v kterém si navíc vyžádal od provozovatele Smlouvu o nájmu budovy, kterou ovšem následně v předmětném řízení nepoužil.
80. Mělo se také jednat o porušení zásady rovnosti účastníků řízení ze strany Úřadu, o bezdůvodné zdržování řízení z důvodu, a nevyrozumění provozovatel o služebních úkolech, v rámci kterých pořídili zaměstnanci Úřadu dne 3. 1. 2024 fotografie nových prostor.
81. **Provozovatel taktéž dne 27. 3. 2024 zaslal Úřadu dopis, obsahující námitku podjatosti úřední osoby** vedoucího Oddělení cenové kontroly a služeb. Úřad tuto námitku vyřídil usnesením č. j. ÚOHS-15802/2024/450 ze dne 17. 4. 2024, přičemž uvedená osoba nebyla vyloučena z projednávání a rozhodování věci ve správním řízení vedeném Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže pod spisovou značkou ŘVP003/23. Proti tomuto usnesení zaslal provozovatel dopisem ze dne 26. 4. 2024 rozklad.
82. **Provozovatel zaslal Úřadu dne 24. 4. 2024 žádost o nahlížení do spisu**, které mu bylo umožněno.
83. **Provozovatel dále dne 26. 4. 2024 zaslal Úřadu dopis ze dne 25. 4. 2024**, označený „*Doplnění důkazů do sporného řízení, Doplnění stížnosti ze dne 27.03.2024*“. K tomuto

dokumentu byla přiložena e-mailová komunikace mezi právním zástupcem provozovatele, JUDr. Jiřím Lojdou, LL.M. EUR., Ph.D., a Ing. Michalem Gottwaldem, zaměstnancem provozovatele. Provozovatel jí ve vztahu k novým prostorám dokládá, že „Dveře pro vozíčkáře, matky s kočárky atd. vybavené automatickým pohonem na obousměrnou fotobuňku jsou vypnuté a zablokované pokladnou/přepážkou.“ (jedná se o přepážku dopravce), a že „Staniční rozhlas je instalován, je funkční, ale na žádost RJ byl odpojen.“

84. **Provozovatel dále dne 29. 5. 2024 zaslal Úřadu dopis ze dne 28. 5. 2024.** K dopisu je přiložena nedatovaná fotografie, která dokládá, že cestující využívají čekárnu a prodejní místo v nových prostorách v rozsahu nikoli menším než v prostorách původních. Zároveň provozovatel žádá, aby byli účastníci řízení opětovně vyzváni k seznámení se s podklady pro rozhodnutí a pokud nebudou důkazy některým z účastníků doplněny, žádá provozovatel, aby již bylo řízení ukončeno.
85. Úřad dne 12. 6. 2024 zaslal účastníkům řízení oznámení o ukončení dokazování II. a stanovil lhůtu, ve které měli účastníci možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit.
86. Provozovatel reagoval dne 24. 6. 2024 zasláním Vyjádření se k podkladům rozhodnutí, ve kterém shrnuje své dosavadní argumenty, zejména uvedl, že nejsou splněny podmínky řízení, neboť v rámci žst. Brno hl. n. dopravce služby čekárny čerpá v prostoru čekárny na prvním nástupišti, přičemž po dokončení revitalizace na základě Dohody o dalším postupu bude dopravci umožněno získat přístup do čekárny v původním umístění.

Situace v žst. Brno hl. n. v roce 2024

87. Prvním dnem jízdního řádu pro období 2023/24 byl 10. 12. 2023. Podle zjištění Úřadu se čekárna a prodejní místo dopravce ke dni 3. 1. 2024 nacházely v nových prostorách. Původní prostory byly nepřístupné a vstupní dveře do tohoto prostoru byly vybaveny oznámením, že prostory jsou z technických důvodů uzavřeny a čekárna byla dočasně přesunuta do nových prostor.
88. Při kontrole webových stránek provozovatel dne 8. 2. 2024 bylo v záložce Volné prostory uvedeno Zařízení služeb Železniční stanice Brno hl. nádraží – provozní součásti, kterými byly Čekárna pro cestující (čekárna) a Prostory pro služby prodeje cestovních a rezervačních dokladů (pokladny).
89. V této záložce byl ve formátu PDF ke stažení *Popis zařízení služeb pro část Železniční stanice Brno hl. nádraží*, publikovaný dne 31. 7. 2020, ve znění změny č. 006 účinné od 22. 12. 2023. Tento popis obsahuje kromě zmíněných provozních součástí navíc *Společné prostory nádražní budovy*.
90. Z dopisu dopravce ze dne 23. 2. 2024 vyplývá, že dopravce měl povinnost vyklidit původní prostory do 20. 12. 2023 a nové prostory využívá od 18. 12. 2023, a to na základě smlouvy

uzavřené dne 18. 12. 2023, konkrétně pak Podnájemní smlouvy na nové prostory, která byla přílohou zmíněného dopisu. Zároveň dopravce spolu se zmíněným dopisem doložil také Dohodu o dalším postupu z 15. 12. 2023, kde je stanoven postup mezi stranami, a dále Smlouvu o podnájmu na původní prostory za komerční nájemné ze dne 18. 12. 2023.

VI. Shrnutí argumentů účastníků řízení

Argumenty dopravce

91. Celá žst. Brno hl. n. je zařízením služeb, a proto je postup provozovatele diskriminační, když neumožňuje dopravci požádat si ve stanici o prostory umožňující shodný přístup pro všechny dopravce a jeho klienty. Klienti se navíc často rozhodují až na místě, kterým spojem a s jakým dopravcem pojedou.
92. Při přidělování prostor určených jako (provozní součásti) zařízení služeb má jejich provozovatel zohlednit, zda nedojde k jejich přidělení diskriminačním způsobem; musí proto zároveň posuzovat, kde a za jakých podmínek jsou v daném zařízení služeb poskytovány obdobné prostory dalším dopravcům.
93. Jsou-li volné prostory pro umístění pokladny nebo čekárny s pokladnou v zóně, kde tyto služby již nabízejí ostatní dopravci, mají být tyto prostory přednostně nabídnuty dopravci, který má přidělenou kapacitu dopravní cesty a má o uvedené služby zájem.
94. Diskriminační je navíc i samotná výpověď Smlouvy o podnájmu původních prostor, jelikož provozovatel zaslal výpověď až poté, co dopravce odmítl diskriminačně umístěné nové prostory.

Argumenty provozovatele

95. Čekárna a prodejní místo jako provozní součást zařízení služeb nemusí být podle vyhlášky č. 76/2017 Sb. na nádraží vůbec provozována. Jelikož nemůže dopravce požadovat existenci této provozní součásti, už vůbec nemůže požadovat její konkrétní umístění v rámci žst. Brno hl. n.
96. Nové prostory dopravce neznevýhodňují. Výměra je podobná jako u původních prostor a je srovnatelná, popř. větší než u jiných čekáren dopravce v jiných stanicích. Dodatečná docházková vzdálenost od původních do nových prostor není významná a v jiných stanicích jsou klienti dopravce nuceni ujít k čekárnám delší vzdálenosti. Navíc dopravce nemá čekárnu v každé stanici, kterou obsluhuje.
97. Nařízení Komise (EU) 2017/2177 v čl. 4 odst. 2 písm. f) a h) uvádí, že součástí popisu zařízení služeb je informace o postupech při podání žádosti k poskytnutí služeb v zařízení služeb a o formátu takovéto žádosti. Žádost má být podle popisu zařízení služeb provozovateli zaslána

na e-mailovou adresu uvedenou v popisu. Jelikož dopravce nepožádal o kapacitu nových prostor v souladu s uvedeným postupem, jeho výzva k poskytnutí služby nemohla být odmítnuta, a tedy nebyly splněny podmínky § 23d odst. 4 zákona o dráhách pro podání žádosti podle § 23d Úřadu.

98. Každý z provozovatelů v žst. Brno hl. n. rozhoduje ve vztahu k jím provozované části sám, a nikdo z nich není povinen tak činit ve vztahu k částem zařízení služeb ostatních provozovatelů.
99. Provozovatel nemůže diskriminovat dopravce, když ten je jediným zájemcem o prostory provozované provozovatelem.
100. Úřad zdržoval řízení z důvodu snahy získat Smlouvu o nájmu budovy v úplném znění v jiném řízení, ale tuto smlouvu nakonec mezi důkazní materiály nevložit.
101. Úřad provozovatele nevyrozuměl o služebních úkolech, v rámci kterých pořídili dne 13. 2. 2024 fotografie nových prostor. Provozovateli navíc není jasné, proč tyto fotografie nepořídil sám dopravce, když ve sporném řízení leží důkazní břemeno především na účastnících. Úřad tedy porušil zásadu rovnosti účastníků řízení ve prospěch dopravce.
102. Samotný dopravce ztěžuje přístup starším občanům, matkám s kočárky a zdravotně postiženým osobám tím, že pokladním pultem zablokoval automaticky otvírané dveře, které tam jsou právě pro tyto osoby umístěné.

VII. Stanovisko Úřadu

K doplnění dokazování

103. Dopravce zaslal Úřadu dne 22. 4. 2024 dopis, v němž mimo jiné navrhol doplnění dokazování ve formě provedení místní šetření s cílem ověřit u pracovníků dopravce, že dostupnost nových prostor je pro cestující složitější. Úřad k tomu konstatuje, že toto doplnění dokazování neprovedl, neboť má za to, že by navrhované místní šetření ke zjištění skutkového stavu nijak nepřispělo.
104. V předmětném správním řízení se uplatňuje zásada vyšetřovací, kdy podklady pro rozhodnutí v souladu s § 50 odst. 2 a odst. 3 správního řádu opatřuje v první řadě správní orgán. To však neznamená, že by Úřad podklady a důkazy, které svědčí ve prospěch jednotlivých účastníků řízení, neměl zjišťovat a brát v úvahu, neboť v duchu zásady materiální pravdy, která je vyjádřena v § 3 správního řádu ve spojení s § 50 odst. 3 téhož zákona, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a zjišťuje všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i neprospěch účastníků řízení. Nadto je Úřad dále vázán zásadou volného hodnocení důkazů, kdy by měl ve smyslu § 50 odst. 4 správního řádu hodnotit podklady, zejména důkazy, podle své úvahy, přičemž by měl pečlivě přihlížet ke všemu, co vyšlo v řízení najevo, včetně toho, co uvedli účastníci řízení. Konečně podle § 52

správního řádu mají účastníci řízení označovat důkazy na podporu svých tvrzení, přičemž správní orgán není těmito návrhy vázán, vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci. Jedná se rovněž o jedno ze základních procesních práv účastníků řízení vtělené do § 36 odst. 1 správního řádu, podle kterého jsou účastníci řízení oprávněni navrhnout důkazy a činit jiné návrhy po celou dobu řízení až do vydání rozhodnutí.

105. Správní orgán však není povinen provádět všechny účastníky navrhované důkazy, ale jen ty, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci. Ústavní soud v této souvislosti judikoval, že (cit.): *„neakceptování důkazního návrhu obviněného lze co do věcného obsahu odůvodnění založit toliko třemi důvody: Prvním je argument, podle něhož tvrzená skutečnost, k jejímuž ověření nebo vyvrácení je navrhován důkaz, nemá relevantní souvislost s předmětem řízení. Dalším je argument, podle kterého důkaz není s to ani ověřit ani vyvrátit tvrzenou skutečnost čili ve vazbě na toto tvrzení nedisponuje vypovídací potencií. Konečně třetím je pak nadbytečnost důkazu, tj. argument, podle něhož určité tvrzení, k jehož ověření nebo vyvrácení je důkaz navrhován, bylo již v dosavadním řízení bez důvodných pochybností (s praktickou jistotou) ověřeno nebo vyvráceno.“*
106. Úřad na základě volné úvahy v souladu s § 52 správního řádu tedy v tomto případě dospěl k závěru, že dopravcem navrhované místní šetření není s to ani ověřit ani vyvrátit tvrzenou skutečnost, rozhovor se zaměstnanci dopravce by do správního řízení přinesl pouze jejich názor na nastalou situaci, který ale nemůže být brán jako objektivní dokreslení skutkového stavu. Tento důkazní návrh tak naplnil druhý důvod pro neakceptování důkazního návrhu účastníků řízení podle výše uvedeného judikátu Ústavního soudu, a Úřad jej tedy neprovedl.

Povinnosti provozovatele zařízení služeb

107. Podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách provozovatel zařízení služeb poskytuje dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Podle odstavce 2 téhož ustanovení pak provozovatel zařízení služeb zpřístupní osobě, která na dotčené dráze přiděluje kapacitu, alespoň 60 dnů přede dnem zveřejnění prohlášení o dráze cenu za poskytované služby a podmínky poskytování služeb. Odstavec 3 téhož ustanovení pak ukládá povinnost poskytnout tyto služby bez zbytečného odkladu a v čase odpovídajícím jejich povaze a cíli.
108. Výjimky z tohoto ustanovení umožňuje odstavec 3 téhož ustanovení za předpokladu, že stejná služba bude poskytnuta v jiném zařízení služeb nebo nemůže-li poskytnout tyto služby z důvodu naplnění provozního objemu zařízení služeb či došlo-li k rozporu požadavku na poskytnutí služby s technickými nebo provozními podmínkami poskytování služeb. V tomto případě se jedná o výčet taxativní, tedy nejsou přípustné žádné další výjimky vyjma výše uvedených. Podmínky přístupu a pravidla pro přidělení kapacity pak detailně upravuje

prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou.

109. Železniční stanice Brno hl. n. je zařízením služeb podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách. Toto ustanovení obsahuje demonstrativní výčet zařízení služeb, který je § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb. konkretizován. Využití veškerých prostor tedy podléhá § 23d zákona o dráhách a nařízení Komise (EU) 2017/2177. Pokud jsou prostory součástí zařízení služeb, tedy železniční stanice, a navíc jsou jako zařízení služeb užívány, jsou bezpochyby jejich provozovatelem zvláště určeny k poskytování služeb ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o dráhách.
110. Výše uvedené povinnosti platí pro každého provozovatele zařízení služeb. Při plnění povinností provozovatele zařízení služeb nelze přihlížet k tomu, která společnost je vlastníkem či provozovatelem konkrétních prostor. Stejně tak není důležité, zda má být uživatelem zařízení služeb dopravce, který současně plní funkci vlastníka či provozovatele, nebo jiný dopravce.

Posouzení nových a stávajících prostor čekárny a prodejního místa

111. Členění železniční stanice na tzv. provozní součásti je uvedeno v § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Dopravce uvedl, že RegioJet Lounge v žst. Brno hl. n. sloužilo a slouží zároveň jako čekárna i jako prodejní místo, podle vyhlášky č. 76/2017 Sb. tedy spadá pod písm. c) čekárny pro cestující a písm. g) prostory pro služby prodeje cestovních a rezervačních dokladů. Úřadu je situační plán žst. Brno hl. n. znám.
112. Skutečná **plocha nových prostor** sdělená provozovatelem činí 133,2 m², jak plyne z čl. I. odst. 1 dokumentu Podnájemní smlouva na nové prostory, která byla doložena přípisem ze dne 23. 2. 2024, plocha původních prostor pak 142,88 m², jak plyne z čl. I. odst. 1 dokumentu Smlouva o podnájmu na původní prostory za komerční nájemné, která byla doložena přípisem ze dne 23. 2. 2024. Došlo sice ke zmenšení plochy prostoru o cca 10 m², tj. cca 7 %, podle názoru Úřadu se ovšem nejedná o natolik výrazný rozdíl, aby nutil dopravce zásadním způsobem upravovat a omezovat činnost čekárny a prodejního místa.
113. K tvrzení provozovatele, že Českým drahám stačí čekárna o rozloze 50 m² (reálně 66,57 m², viz výše), a že provozovatel dopravci nabídl prostory s větší plochou, Úřad připomíná, že České dráhy nabízí služby ČD Lounge jen vybrané části svých zákazníků. Oproti tomu dopravce své služby umožňuje všem svým zákazníkům. V tomto případě se tak jedná o obchodní rozhodnutí dopravce a s tím souvisí požadovaná plocha prostor ze strany dopravce. Způsob provozování ČD Lounge pak je obchodním rozhodnutím Českých drah, kdy jimi užívané prostory nejsou předmětem pronájmu provozovatele, a rozhodnutí o rozsahu prostor mohlo být případně ovlivněno požadavkem zisku z pronájmu zbytkových prostor v žst. Brno hl. n. Uvedené tvrzení provozovatele tedy není relevantní.

114. **Ke sdělené výměře nových a stávajících prostor Úřad shrnuje**, že podle Smlouvy o nájmu budovy vycházela platba za původní prostory na [obchodní tajemství] Kč bez DPH měsíčně (viz výše), což při výše uvedené ploše [obchodní tajemství]m² odpovídalo ceně [obchodní tajemství] Kč/m² za nájem i služby; podle oznámení o změně činí nová cena za původní prostory [obchodní tajemství] Kč/m² (tj. nárůst o cca [obchodní tajemství] %). Nové prostory mají skutečnou plochu 133,2 m², při ceně uvedené v oznámení o změně [obchodní tajemství] Kč/m² (tj. nárůst o cca [obchodní tajemství] %) pak měsíční cena celkově vychází na [obchodní tajemství] Kč bez DPH měsíčně. Tyto částky zahrnují měsíční cenu podnájmu a zálohu na úhradu za plnění poskytovaná v souvislosti s užíváním prostor (cenu služeb).
115. **Stav nových prostor** je vizuálně odpovídající právě dokončené rekonstrukci a využití prostor čekárny a prodejního místa tak nijak neomezuje.
116. **Přístup do čekárny a prodejního místa dopravce** v nových prostorách je nyní možný pouze dveřmi z prvního nástupiště. Tato poloha je navíc dále od vstupu do budovy žst. Brno hl. n. Zároveň nejsou nové prostory ve srovnání s původními prostory viditelné po vstupu do budovy. Samotné umístění nových prostor čekárny dopravce je pro tento účel poněkud nevhodné, a to hned z několika důvodů. Prvním důvodem je, že umístění má potenciál mít vliv na celkové vnímání cestujících ohledně výběru konkrétního dopravce, a tím přivodit negativní reklamu chybějící sebezprezentace. Toto umístění je s to u cestujících vyvolat pocit, že konkrétní dopravce například službu již neposkytuje, případně je poskytuje ve snížené kvalitě. Poloha čekárny tak má potenciál ohrozit ekonomické hledisko dopravce a nepřímo tak ovlivnit jeho zisk, a to i přesto, že informace o přesunu čekárny je vyznačena na původních prostorách v podobě informativního sdělení.
117. **Úřad na základě uvedeného posouzení nových prostor** považuje jejich plochu a stav za adekvátní pro provozování čekárny a prodejního místa, jejich fyzické umístění je ovšem pro dopravce podstatně méně výhodné ve srovnání s původními prostory a ve srovnání s umístěním čekárny konkurenčního dopravce Českých drah. Kromě toho je umístění na prvním nástupišti mnohem méně výhodné pro cestující, kteří cestují spojem, který je vypravován z jiného než prvního nástupiště.
118. V daném případě je situace specifická tím, že předmětné zařízení služeb jako celek provozuje více subjektů, konkrétně provozovatel a druhý provozovatel České dráhy, který je nadto vlastníkem budovy žst. Brno hl. n. Provozovatel České dráhy provozuje menšinou část zařízení služeb, nicméně provozuje zejména tu část zařízení služeb, která je zároveň společností České dráhy v pozici dopravce využívána právě jako zařízení služeb v podobě čekárny pro cestující a prodeje jízdních dokladů. **Zařízení služeb může provozovat více subjektů.** To uvádí mimo jiné bod 8 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177: „*Za rozhodování o podmínkách přístupu k zařízení služeb, přidělování kapacity v zařízení služeb a dodávání služeb souvisejících s železniční dopravou v zařízení mohou být odpovědné různé*

subjekty. V takových případech je nutné považovat všechny dotčené subjekty za provozovatele zařízení služeb ve smyslu směrnice 2012/34/EU.“

119. Článek 5 odst. 4 tohoto nařízení pak stanoví povinnosti provozovatelů zařízení služeb v případě zařízení služeb provozovaného několika provozovateli. Provozování zařízení služeb více provozovateli zároveň však nemůže být realizováno diskriminačním způsobem vůči kterémukoli dopravci. Tedy ani skutečnost, že faktické prostory využívané dopravcem České dráhy, jako jejich čekárna, nejsou provozovány přímo provozovatelem BNSD, nemůže být k tíži dopravce, který je ve smluvním vztahu právě s provozovatelem, a tato skutečnost nemůže být diskriminační vůči tomuto jinému dopravci, v tomto případě vůči žadateli.
120. Podle bodu 18 preambule a čl. 15 nařízení Komise (EU) 2017/2177, ve spojení s čl. 13. odst. 6 nařízení Komise (EU) 2017/2177 a přílohou II směrnice 2012/34/EU, vyplývá vlastníkovu zařízení služeb, které nebylo využíváno po dobu nejméně dvou po sobě jdoucích let, povinnost zařídit provozování tohoto zařízení alespoň částečně, ledaže by tento provozovatel prokázal, že probíhající proces přeměny brání využití tohoto zařízení kterýmkoliv železničním podnikem.
121. Taktéž podle § 23e zákona o dráhách, doloží-li dopravce vlastníku zařízení služeb, které není po dobu alespoň 2 let provozováno, potřebu opakovaného poskytování služeb prostřednictvím tohoto zařízení, zajistí vlastník v přiměřené lhůtě jeho provozování. To neplatí, jestliže vlastník provádí na zařízení služeb úpravy znemožňující jeho využívání k poskytování služeb, nebo nenalezl provozovatele zařízení služeb ani prostřednictvím veřejné nabídky nebo veřejné soutěže o nejvhodnější nabídku na provozování zařízení služeb.
122. Pokud se tedy jakýkoli subjekt (v tomto případě provozovatel) rozhodne provozovat zařízení služeb, musí počítat s tím, že je s tím svázána řada povinností. To platí i pro provozní součást zařízení služeb, neboť platí-li něco pro celek, musí to platit i pro jeho součást. Změnu umístění zařízení služeb (či jeho provozní součásti) lze podle názoru Úřadu odůvodnit pouze vážnými důvody, které jsou nezávislé na vůli jejich provozovatele. K těmto důvodům se neřadí snaha o přeměnu prostor provozní součásti na prostory komerční. Jak totiž vyplývá z výše uvedeného výpočtu (stejně jako z důkazů předložených účastníky řízení), provozovatel je rozhodnut z původních prostor dopravce de facto vytvořit komerční prostory a pronajímat je dopravci v tomto režimu za komerční cenu. Není tedy možné původní prostory přeměnit na prostory komerční, resp. obecně je využívat jiným způsobem, pokud je ze strany dopravců zájem o využití daných prostor jako zařízení služeb.
123. **Původní prostory čekárny a zařízení služeb byly dopravcem bezpochyby využívány jako provozní součást zařízení služeb**, jak plyne ze Smlouvy o podnájmu původních prostor ze dne 14. 3. 2018, dále z dokumentu Rozhodnutí Drážního úřadu, sekce stavební, územní odbor Olomouc ze dne 1. 11. 2018, sp. zn.: MO-SDO0143/18-9/Nv, č.j.: DUCR-63524/18/Nv (dále též „**Rozhodnutí drážního úřadu**“), vše doloženo přílohou podání dopravce ze dne 4. 8. 2023. Dále uvedené plyne také z faktického provozu dopravce uvedených prostor, jak dopravce popsal ve svých vyjádřeních ze dne 4. 8. 2023 nebo také ze dne 20. 11. 2023 a dále z podkladů

doložených dopravcem např. v podobě dokumentu nazvaného “porovnání vstupy Brno Lounge“, který byl přílohou podání ze dne 19. 4. 2024. V neposlední řadě uvedené plyne také z obsahu webových stránek dopravce, kdy služby v podobě čekárny pro cestující prezentuje svým zákazníkům v sekci služby – čekárny/lounge.

124. V prostorách žst. Brno hl. n. (zařízení služeb) provozují čekárny (provozní součásti) dva subjekty. Jedná se o provozovatele, který provozuje čekárnu a prodejní místa dopravce (nejprve v původních, nyní v nových prostorách), a o České dráhy, které provozují svoji čekárnu pro potřeby své činnosti dopravce. Provozovatel a České dráhy jsou jako provozovatelé provozních součástí žst. Brno hl. n. zároveň provozovateli žst. Brno hl. n. Dalším provozovatelem zařízení služeb žst. Brno hl. n. je státní organizace Správa železnic, která ale neprovozuje čekárny ani prodejní místa.
125. Podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách poskytuje provozovatel zařízení služeb dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby nediskriminačním způsobem. Uvedená povinnost se vztahuje na všechny provozovatele daného zařízení služeb, proto pokud je těchto provozovatelů několik, je tato povinnost uložena všem těmto provozovatelům. Právo na nediskriminační přístup tedy mají všichni dopravci, kteří žádají o poskytnutí služeb v daném zařízení služeb, a to bez ohledu jak na počet provozovatelů daného zařízení, tak na to, u kterého z provozovatelů konkrétní dopravce žádal o poskytnutí služeb.
126. V případě čekáren v žst. Brno hl. n. se tedy tato povinnost vztahuje na provozovatele a České dráhy. Daná situace je poněkud nestandardní v tom, že část zařízení služeb provozuje a poskytuje provozovatel, zatímco dílčí část zařízení služeb provozují a poskytují České dráhy. Nadto České dráhy tuto dílčí část, kterou provozují, také zároveň fakticky pro svou vlastní potřebu jako zařízení služeb užívají. To však neznamená, že by České dráhy měly být z posuzování diskriminačního jednání vyjmuty. Naopak zákaz diskriminace dopravců je třeba vztáhnout i na prostory provozované dopravcem České dráhy.
127. **Prostory čekárny Českých drah** jsou umístěny v pravé části budovy žst. Brno hl. n. a téměř naproti původním prostorům dopravce. Jedná se o místo lépe viditelné a snáze a rychleji dostupné ve srovnání s novými prostory dopravce. Jak je uvedeno výše, jedná se o prostory výrazně menší, než nové či původní prostory dopravce, což odpovídá i jejich využití, které je cílené jen pro část klientů Českých drah. Prostory čekárny Českých drah jsou lépe situovány a je z nich lepší přístup na jednotlivá nástupiště žst. Brno hl. n.
128. V daném případě je tak třeba uzavřít, že není možné, aby provozovatel sám ze své vůle přesunul prostory zařízení služeb pouze jednoho z dopravců na úkor atraktivity, prestižnosti a dostupnosti těchto prostor zařízení služeb pro zákazníky tohoto dopravce. Zejména toto není možné za situace, kdy ostatním dopravcům zůstaly prostory zařízení služeb zachovány v kvalitě a dostupnosti původních prostor zařízení služeb. Tímto by vznikala nepoměr mezi dopravci a jednalo by se tak o diskriminaci jednoho dopravce vůči ostatním dopravcům.

129. **K otázce využití čekárny cestujícími k výběru dopravce před cestou** dopravce považuje umístění čekárny a prodejního místa za znevýhodňující ve srovnání s konkurenčními Českými drahami. Podle jeho názoru se cestující často rozhodují až na místě, s kterým dopravcem pojedou, a do svého rozhodnutí zahrnují i služby poskytované dopravci v železničních stanicích. Následkem přesunu jeho prodejního místa na první nástupiště přestane být pro část cestujících alternativou, jelikož ti po vstupu do budovy uvidí pouze čekárnu Českých drah.
130. Podle provozovatele je tento argument nedůvodný. Argumentuje tím, že většina cestujících se rozhoduje předem, v jaký čas a kterým vlakem pojedou, a často si už z domova i kupují jízdenky. Cestující si navíc obvykle kupují jízdenky v pokladnách, nikoli v čekárnách, a dopravce má v hlavní hale své pokladny dostupné na stejném místě, jako České dráhy.
131. Úřad zde částečně souhlasí s argumenty obou účastníků. Úřad zastává názor, že někteří cestující si skutečně vybírají dopravce až ve stanici na základě služeb čekárny, reálný vliv ale není možné a pro potřeby tohoto řízení ani nutné vyčíslit. Je však třeba doplnit, že čekárna dopravce je velmi často využívána cestujícími v podobě rodin s dětmi, případně ženami zejména ve večerních hodinách, kdy volba konkrétního dopravce, a to i při nákupu cestovních dokladů z domova, může být ovlivněna právě skutečností, že některým dopravcem může být poskytnut doprovodný servis právě v podobě čekárny na konkrétním (lépe dostupném) místě. Cestující tak mohou trávit dobu do odjezdu spoje v prostorách dopravce zdarma bez nutnosti vynakládat další cestovní výdaje např. v podobě útraty v restauračním zařízení či kavárně apod.
132. **K argumentu, že čekárna dopravce v žst. Praha hl. n. je menší než v žst. Brno hl. n.,** ačkoli je Praha větším městem než Brno, Úřad uvádí, že rozhodující v případě čekárny není velikost města ani možnosti dané drážní budovy, ve které se nachází. Podstatná je skutečnost, aby byl přístup ke službám poskytnut jednotlivým dopravcům nediskriminačním způsobem za regulovanou cenu v souladu se zákonem. Navíc neexistuje zákonná povinnost vztahovat velikost čekárny ke geografické velikosti či počtu obyvatel konkrétní obce.
133. **Na základě provedeného srovnání nových a stávajících prostor** došel Úřad k názoru, že přesun čekárny a prodejního místa dopravce nebyl vynucen vážnými důvody (viz výše), ale pouze snahou provozovatele přeměnit původní prostory na prostory komerční.
134. Tento přesun zároveň znevýhodnil dopravce jako subjekt provozující drážní dopravu mimo jiné v žst. Brno hl. n. Tímto přesunem došlo a nadále dochází k diskriminaci dopravce. Provozovatel tím porušuje své povinnosti, které mu ukládá § 23d odst. 1 zákona o dráhách.
135. Služby zařízení služeb může podle bodu 8 preambule a čl. 5 odst. 4 nařízení Komise (EU) 2017/2177 poskytovat více provozovatelů zařízení služeb. Skutečnost, že provozovatel v předmětném řízení není provozovatelem čekárny Českých drah, není relevantní vzhledem k obecné povinnosti poskytovat služby prostřednictvím zařízení služeb nediskriminačně podle § 23d odst. 1 věty první zákona o dráhách, neboť provozovatel má povinnost tuto skutečnost

naopak zohlednit, a při přerozdělování kapacity zařízení služeb musí zohlednit toto kritérium ve vztahu ke všem ostatním provozovatelům zařízení služeb.

136. Provozovatel má objektivně možnost poskytnout dopravci původní prostory, není naopak oprávněn zrušit provozní součást zařízení služeb v původních prostorách, ani původní prostory přeměnit bez dalšího na prostory komerční.
137. **Úřad tak přesun čekárny a prodejního místa dopravce do nových prostor považuje za jeho znevýhodnění v žst. Brno hl. n. ve srovnání s jiným dopravcem, který má v této stanici rovněž čekárnu. Provozovatel je tedy povinen tento stav napravit a uzavřít s dopravcem smlouvu na původní prostory v souladu se zákonem o drahách a nařízením Komise (EU) 2017/2177.**

K tvrzené diskriminaci dopravce výpovědí Smlouvy o podnájmu původních prostor

138. Dopravce považuje za diskriminační i samotnou výpověď Smlouvy o podnájmu původních prostor.
139. Podle provozovatele ovšem nutnost podání výpovědi vyplývá i z pravomocného rozhodnutí ŘVP001/20. V něm Úřad uvedl, že jelikož se kapacita dráhy přiděluje pouze pro příslušný jízdní řád, i kapacitu zařízení služeb je možné přidělit pouze pro příslušný jízdní řád. Smlouva o podnájmu původních prostor byla ale uzavřena na dobu neurčitou. Úřad s tímto argumentem provozovatele souhlasí.
140. Úřad navíc dodává, že v čl. IX. odst. 2 písm. c) Smlouvy o podnájmu původních prostor se smluvní strany dohodly, že smlouvu lze ukončit mimo jiné výpovědí bez udání důvodu.
141. **Námitku dopravce o diskriminační povaze výpovědi bez udání důvodu Úřad považuje za nedůvodnou.**

K právu dopravce podat žádost podle § 23d zákona o drahách

142. Podle provozovatele nepodal dopravce Úřadu žádost podle § 23d zákona o drahách, jelikož nepožádal o kapacitu nových prostor v souladu s popisem zařízení služeb, zveřejněným provozovatelem. Proto jeho výzva k poskytnutí služby nemohla být odmítnuta.
143. Dopravce požádal o přístup k této provozní součásti prostřednictvím datové zprávy. Úřad uznává, že tento postup není v souladu s postupem uvedeným v popisu zařízení služeb provozovatele. **Námitku provozovatele ovšem Úřad považuje za nedůvodnou**, jelikož svým následným postupem, v podobě následného zahájení komunikace s dopravcem, která vyústila do uzavření Smlouvy o podnájmu na původní prostory za komerční nájemné, provozovatel konkludentně uznal výzvu dopravce k poskytnutí služeb jako žádost podle čl. 8 nařízení Komise (EU) 2017/2177.

K námitce nesplnění podmínky řízení

144. Provozovatel reagoval dne 24. 6. 2024 zasláním Vyjádření se k podkladům rozhodnutí, ve kterém mimo jiné uvedl, že nejsou splněny podmínky řízení, neboť v rámci železniční stanice Brno hl. n. dopravce služby čekárny čerpá v prostoru čekárny na prvním nástupišti, přičemž po dokončení revitalizace na základě Dohody o dalším postupu bude dopravci umožněno získat přístup do čekárny v původním umístění.
145. Uvedená skutečnost není pro účely posouzení důvodnosti podané žádosti dopravce relevantní. Žádost dopravce byla podána zcela legitimně a důvodně, neboť ze strany provozovatele došlo k odejmutí práva dopravce k provozování čekárny a prodejního místa v rozporu s požadavkem dopravce podle uzavřené Smlouvy o podnájmu původních prostor. Skutečnost, že v průběhu tohoto řízení docházelo také k jednání mezi provozovatelem a dopravcem, kdy mezi stranami došlo k vyjasnění některých požadavků a souladnému postupu v některých dílčích otázkách, sama o sobě neznamena, že byl vztah mezi stranami zcela narovnan. Naopak dopravce jako navrhovatel na svém návrhu dále trvá a žádá o rozhodnutí ve věci, kdy bude stav mezi stranami narovnan zcela, zejména ve vztahu k dílčím otázkám, které nebyly smluvně mezi stranami dosud vyřešeny, případně částečně vyřešeny sice byly, nicméně nikoli v souladu s právními předpisy či požadavky dopravce. Je zřejmé, že dopravce zejména Smlouvu o podnájmu na původní prostory za komerční nájemné uzavřel z důvodu, že si chtěl zajistit návrat do původních prostor, nicméně i přes uzavření této smlouvy nesouhlasí zejména s cenou za podnájem předmětných prostor, což plyne také z vyjádření dopravce, konkrétně z vyjádření ze dne 23. 2. 2024. V daném případě je požadavek dopravce na poskytnutí původních prostor za regulované nájemné zcela legitimní a v souladu se zákonem, a to zejména v souladu s § 23d odst. 1 zákona o dráhách, když podle zmíněného ustanovení, věta první: „*Provozovatel zařízení služeb poskytuje dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů*“. K otázce cenové regulace se Úřad v podrobnostech vyjádřil v části III. Odůvodnění tohoto rozhodnutí. S ohledem na uvedené tak není možné pronajímat dopravci prostory sloužící jako zařízení služeb za komerční cenu, nýbrž je nutno tyto prostory pronajímat výhradně za cenu sjednanou podle cenových předpisů.

VIII. Vyloučení odkladného účinku

146. Podle § 85 odst. 2 písm. a) a § 152 správního řádu může správní orgán vyloučit odkladný účinek rozkladu, jestliže to naléhavě vyžaduje veřejný zájem.
147. Podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách poskytuje provozovatel zařízení služeb dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Podle §

23d odst. 3 zákona o dráhách provozovatel zařízení služeb poskytuje tyto služby bez zbytečného odkladu a v čase odpovídajícím jejich povaze a cíli.

148. Vzhledem k výše uvedenému je třeba předejít stavu, kdy by došlo k porušení této povinnosti, např. aby smlouvy byly uzavírány opožděně, popř. nebyly v období předmětného jízdního řádu uzavřeny vůbec. Je povinností Úřadu využít všechny možnosti, které k nastolení žádoucího stavu povedou. Postup provozovatele je nepřijatelný, neboť omezuje dopravcům přístup ke službám. Je třeba zajistit dopravcům přístup k zařízení služeb v souladu s platnými předpisy v adekvátních lhůtách a v adekvátním rozsahu.
149. Ochrana veřejného zájmu je zakotvena v § 2 odst. 4 správního řádu. Veřejný zájem je třeba interpretovat jako přístupný všem a také jako ochranu základních práv. V daném případě je veřejný zájem dán zejména potřebou zajistit, aby všichni dopravci měli nediskriminační přístup k zařízení služeb, aby toto jejich právo nebylo žádným způsobem narušeno či ohroženo, a aby nedocházelo ke zvýhodňování některých subjektů na trhu železniční dopravy. Spravedlivá hospodářská soutěž je nezbytnou podmínkou svobodného tržního podnikání, čímž ovlivňuje celkové ekonomické a faktické dopady na společnost.
150. Tím, že byl dopravce neoprávněně přesunut do nových prostor jednostranným rozhodnutím provozovatele, byl nediskriminační přístup k zařízení služeb vůči všem dopravcům narušen, a toto právo bylo dopravci odejmuto. Tímto postupem byla narušena hospodářská soutěž. Tím je narušen i veřejný zájem na fungování svobodné a spravedlivé hospodářské soutěže a na tom, aby nedocházelo ke zvýhodňování jednoho dopravce oproti ostatním dopravcům.
151. Zároveň je v daném případě dán naléhavý právní zájem na odstranění škodlivého stavu, neboť dochází k uzavírání smluv obdobného typu a obsahu zpravidla na dobu platnosti jízdního řádu. S ohledem na vývoj situace v žst. Brno hl. n., kdy mezi stranami není možno docílit souladného stavu smluvně bez nutnosti koordinace ze strany Úřadu, a s ohledem na to, že doba platnosti jízdního řádu je již ve své polovině, je nutno situaci řešit promptně, neboť se jedná o přímé ohrožení veřejného zájmu. Tato situace je tak výjimečná, že je nutno aktuální stav napravit neprodleně, a to i s ohledem na skutečnost, že podle provozovatelem sdělených časových odhadů by již měla rekonstrukce původních prostor cílit do své závěrečné fáze.
152. Dopravce by tak měl v aktuálním období započít užívání původních prostor po rekonstrukci, kdy práva a povinnosti mezi provozovatelem a dopravcem nejsou potřebným a zákonným způsobem dosud upravena. Tyto je tak nutno upravit neprodleně, aby bylo možno plynule navázat na poskytování služeb souvisejících s dopravou zákazníkům dopravce bez dalšího ohrožení či porušení veřejného zájmu.
153. Dosažení tohoto cíle je ve veřejném zájmu i v souladu s cíli směrnice 2012/34/EU. Podle článku 56 odst. 1 písm. f) směrnice 2012/34/EU, upravujícího funkce regulačního subjektu, aniž je dotčen čl. 46 odst. 6, má žadatel právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen. Zejména může

podat žádost o přezkum rozhodnutí přijatých provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem nebo provozovatelem zařízení služeb, která se týkají kromě jiného úpravy přístupu podle článků 10 až 13, tedy i přístupu ke službám. Podle odstavce 9 prvního pododstavce téhož článku směrnice 2012/34/EU regulační subjekt rozhoduje o všech stížnostech a přijímá opatření k nápravě situace.

154. Takovým vhodným opatřením k nápravě nežádoucího vývoje v přístupu ke službám a zařízením služeb i k nápravě situace je podle správního řádu i vyloučení odkladného účinku rozkladu. Vyloučení odkladného účinku rozkladu má za následek účinnost rozhodnutí bez ohledu na jeho právní moc. Rozhodnutí se stane doručením provozovateli vykonatelným.
155. **Proto Úřad rozhodl o vyloučení odkladného účinku výroku I. tohoto rozhodnutí.**

IX. Závěr

159. Provozovatel odmítl dopravci poskytnout službu provozní součásti žst. Brno hl. n. a následně de facto změnil dopravcem požadované původní prostory na prostory komerční. Dopravce poté, co byla provozovatelem odmítnuta jeho výzva k poskytnutí služby, postupoval podáním žádosti o přístup v souladu s § 23d odst. 4 zákona o dráhách. Vzhledem k výše popsanému dospěl Úřad k závěru, že provozovatel určil dopravci nové prostory v žst. Brno hl. n. v rozporu s § 23d odst. 1 zákona o dráhách.
160. **Výše nájmu uvedených prostor podléhá cenové regulaci zákona o cenách, jelikož cenová regulace platí pro užití zařízení služeb a poskytování služeb pro účely bezprostředně související s provozováním drážní dopravy podle § 23d odst. 1 zákona o drahách. Při samotném stanovení regulovaných cen lze vycházet pouze z kalkulací regulovaných cen. Do těchto kalkulací regulovaných cen lze promítnout pouze ekonomicky oprávněné náklady doložitelné z účetnictví související výlučně s regulovaným zbožím. Nelze tak na daný smluvní vztah aplikovat nájemné ve výši nájemného obvyklého pro komerční prostory.**
161. Předmětem sporu je uzavření smlouvy k poskytnutí stejného rozsahu služeb, jaký měl provozovatel poskytovat dopravci už dříve Smlouvou o podnájmu původních prostor, resp. v rozsahu následně stanoveném mezi účastníky uzavřením Smlouvy o podnájmu na původní prostory za komerční nájemné. Uzavření smlouvy požadovaného obsahu není proto nijak náročné a nevymyká se běžným a rutinním činnostem provozovatele. Proto je stanovená lhůta pro uzavření smlouvy vztahující se k době platnosti jízdního řádu 2023/2024 přiměřená. Uzavření smlouvy je možné provést běžným administrativním způsobem. Navíc oba účastníci řízení disponují datovými schránkami, takže uzavření smlouvy může být otázkou několika málo hodin. Z těchto důvodů Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozhodnutí.
162. Úřad samozřejmě chápe, že po dobu revitalizace nemohou být původní prostory dopravcem využívány, a tedy nezpochybňuje dočasné přesunutí čekárny a prodejního místa do nových prostor na nezbytně nutnou dobu potřebnou pro skončení revitalizace části budovy žst. Brno

hl. n. Tento stav je ovšem akceptovatelný jen do skončení revitalizace původních prostor, což konečně provozovatel a dopravce dočasně vyřešili uzavřením Podnájemní smlouvy na nové prostory, a dále též upravili svůj vzájemný postup Dohodou o dalším postupu.

163. Úřad proto podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozhodnutí, a uložil provozovateli uzavřít s dopravcem smlouvu umožňující tyto služby poskytnout, a to za regulované nájemné stanovené v souladu s cenovými předpisy.

164. Ve vztahu k předmětu podnájemní smlouvy Úřad uvádí, že mezi stranami došlo v průběhu tohoto řízení ke změně rozsahu předmětu podnájemní smlouvy. Podle Smlouvy o podnájemní smlouvy původních prostor byly předmětem podnájemní smlouvy prostory specifikované jako místnosti č. OP082, OP083, OP084, OP085, OP086, OP087, OP088 a část příjezdové haly OP080. Naproti tomu ve Smlouvě o podnájemní smlouvy na původní prostory za komerční nájemné jsou předmětem podnájemní smlouvy prostory specifikované jako místnosti č. OP082, OP083, OP084, OP085, OP086, OP087, OP088. Tedy ve Smlouvě o podnájemní smlouvy na původní prostory za komerční nájemné není uveden prostor – část příjezdové haly OP080 o výměře 7,30 m². Z uzavřené smluvní dokumentace (tj. z Podnájemní smlouvy na nové prostory, Dohody o dalším postupu, Smlouvy o podnájemní smlouvy na původní prostory za komerční nájemné) neplyne, zda je uvedené dáno úmyslem či opomenutím. Z vyjádření dopravce ze dne 28. 6. 2024 však plyne, že má nadále zájem i o tento prostor. Tuto část tak Úřad ponechává na smluvní volnosti stran, pakliže by dopravce o uvedené prostory již neměl nadále zájem.

POUČENÍ

Proti výroku č. I. tohoto 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 u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, se sídlem třída Kpt. Jaroše 7, 602 00 Brno. O podaném rozkladu rozhoduje předseda Úřadu.

Proti výroku č. II. tohoto rozhodnutí nelze podat rozklad.

JUDr. Petr Solský
místopředseda Sekce legislativy a veřejné regulace

Obdrží

Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 12000 Praha, datová schránka 5mjaatd RegioJet a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, datová schránka 285fzhh Brno new station development a.s., Benešova 703/21, 60200 Brno, datová schránka gcvc8zu, zastoupený JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D., advokát, Nemocniční 582/8, 19000 Praha, datová schránka gd8nd3i

Vypraveno dne

viz otisk razítka na poštovní obálce nebo časový údaj na obálce datové zprávy