



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (devátého senátu)

28. února 2019*

„Řízení o předběžné otázce – Postupy při zadávání zakázek v odvětví dopravy – Směrnice 2004/17/ES – Působnost – Článek 5 – Činnosti spojené s poskytováním a provozem sítí poskytujících službu veřejnosti v oblasti železniční dopravy – Zadání veřejnoprávním železničním státním podnikem, který poskytuje dopravní služby, zakázek na služby úklidu vlaků patřících uvedenému podniku – Absence předchozího zveřejnění“

Ve věci C-388/17,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Högsta förvaltningsdomstolen (Nejvyšší správní soud, Švédsko) ze dne 21. června 2017, došlým Soudnímu dvoru dne 29. června 2017, v řízení

Konkurrensverket

proti

SJ AB,

SOUDNÍ DVŮR (devátý senát),

ve složení C. Lycourgos, předseda desátého senátu vykonávající funkci předsedy devátého senátu, E. Juhász (zpravodaj) a C. Vajda, soudci,

generální advokát: M. Campos Sánchez-Bordona,

vedoucí soudní kanceláře: V. Giacobbo-Peyronnel, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 13. června 2018,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Konkurrensverket N. Otte Widgren, jakož i P. Karlssonem a K. Sällforsem, jako zmocněnci,
- za SJ AB A. Ulfssonem, advokát, a M. Boggem, juriste,
- za Evropskou komisi E. Ljung Rasmussen a G. Tolstoy, jakož i P. Ondrůškem a K. Simonssonem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 19. září 2018,

vydává tento

* Jednací jazyk: švédština.

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. 2004, L 134, s. 1; Zvl. vyd. 06/07, s. 19).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci dvou sporů mezi Konkurrensverket (úřad pro hospodářskou soutěž, Švédsko) a SJ AB ve věci porušení právních předpisů týkajících se postupů při zadávání veřejných zakázek, kterého se údajně dopustila tato společnost při zadávání zakázek na úklidové služby.

Právní rámec

Unijní právo

Směrnice 2004/17

- 3 Článek 2 směrnice 2004/17, nadepsaný „Zadavatelé“, v odstavci 2 stanoví:
„Tato směrnice se vztahuje na zadavatele, kteří:
a) jsou veřejnými zadavateli nebo veřejnými podniky a vykonávají některou z činností uvedených v člancích 3 až 7;
b) pokud nejsou veřejnými zadavateli nebo veřejnými podniky, vykonávají jako jednu ze svých činností kteroukoli z těch, které jsou uvedeny v člancích 3 až 7, nebo více těchto činností a působí na základě zvláštních nebo výlučných práv udělených příslušným orgánem členského státu.“
- 4 Článek 5 směrnice 2004/17, nadepsaný „Doprava“, stanoví:

„1. Tato směrnice se vztahuje na činnosti spojené s poskytováním a provozem sítí poskytujících službu veřejnosti v oblasti železniční dopravy, automatizovaných systémů, tramvajové, trolejbusové, autobusové nebo lanové dopravy.

Pokud se týká dopravních služeb, je síť považována za existující tam, kde je služba poskytována podle provozních podmínek stanovených příslušným orgánem členského státu, jako jsou podmínky pro obsluhované trasy, kapacita, která má být k dispozici, nebo četnost služeb.

2. Tato směrnice se nevztahuje na subjekty poskytující autobusovou dopravu pro veřejnost, které byly vyloučeny z oblasti působnosti směrnice [Rady] 93/38/EHS [ze dne 14. června 1993 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací (Úř. věst. 1993, L 199, s. 84)] podle jejího čl. 2 odst. 4.“

Směrnice 2012/34/EU

- 5 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. 2012, L 343, s. 32) slučuje do jediného právního aktu několik směrnic v oblasti železniční dopravy, které byly přepracovány. Mezi tyto směrnice patří směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury (Úř. věst. 2001,

L 75, s. 29), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007 (Úř. věst. 2007, L 315, s. 44). Směrnice 2012/34 vstoupila v platnost dne 15. prosince 2012 v souladu se svým článkem 66.

6 Článek 3 této směrnice, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

1. „železničním podnikem“ každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s touto směrnicí, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci;
2. „provozovatelem infrastruktury“ každý subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením, správou a udržováním železniční infrastruktury, včetně řízení dopravy a zabezpečení a signalizace. Funkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům;

[...]

18. „přidělováním“ přidělování kapacity železniční infrastruktury provozovatelem infrastruktury;

[...]

20. „přetíženou infrastrukturou“ část infrastruktury, ve kterém ani po koordinaci různých požadavků na kapacitu nelze v některých obdobích plně uspokojit požadavky na přidělení kapacity železniční infrastruktury;

[...]

22. „koordinací“ proces, kterým se provozovatel infrastruktury a žadatelé pokoušejí řešit situace, kdy žádosti o přidělení kapacity infrastruktury kolidují;

[...]

25. „sítí“ celá železniční infrastruktura řízená provozovatelem infrastruktury;

26. „zprávou o síti“ podrobný výklad všeobecných pravidel, lhůt, postupů a kritérií systému zpoplatnění a systému přidělování kapacity, včetně informací potřebných k podání žádosti o přidělení kapacity infrastruktury;

27. „trasou vlaku“ kapacita infrastruktury potřebná k tomu, aby určitý vlak projel mezi dvěma místy za určitou dobu;

[...]“

7 Článek 27 směrnice 2012/34, nadepsaný „Zpráva o síti“, který v podstatě přebírá ustanovení článku 3 směrnice 2001/14, ve znění směrnice 2007/58, zní:

„1. Provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami vypracuje a zveřejní zprávu o síti, kterou je možno obdržet za poplatek nepřesahující náklady na její vydání. Zpráva o síti se zveřejní nejméně ve dvou úředních jazycích Unie. Obsah zprávy o síti je bezplatně k dispozici v elektronické podobě na internetovém portálu provozovatele infrastruktury a je přístupný prostřednictvím společného internetového portálu. Uvedený internetový portál zřídí provozovatelé infrastruktury v rámci své spolupráce podle článků 37 a 40.

2. Zpráva o síti stanoví povahu infrastruktury dostupné železničním podnikům a obsahuje informace určující podmínky přístupu k příslušné železniční infrastruktuře. Zpráva o síti rovněž obsahuje informace stanovující podmínky pro přístup k zařízením služeb napojeným na síť provozovatele infrastruktury a pro poskytování služeb v těchto zařízeních nebo uvádí internetovou stránku, kde jsou takové informace bezplatně k dispozici v elektronické podobě. Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze IV.

3. Zpráva o síti se aktualizuje a mění podle potřeby.

4. Zpráva o síti se zveřejní nejpozději čtyři měsíce před konečným termínem pro podání žádosti o přidělení kapacity infrastruktury.“

8 Článek 44 směrnice 2012/34, nadepsaný „Žádosti“, v odstavcích 1 a 2 stanoví:

„1. Žadatelé mohou podle veřejného nebo soukromého práva podat provozovateli infrastruktury žádost o uzavření dohody o udělení práv na využívání železniční infrastruktury za poplatek, jak je stanoveno v kapitole IV oddíle 2.

2. U žádostí týkajících se pravidelného jízdního řádu sítě musí být dodrženy lhůty stanovené v příloze VII.“

9 Článek 45 této směrnice, nadepsaný „Plánování“, v odstavcích 1 a 2 stanoví:

„1. Provozovatel infrastruktury vyhoví pokud možno všem žádostem o kapacitu infrastruktury, včetně žádostí o trasy vlaků překračující rámec jedné sítě, a v nejvyšší možné míře přihlédne ke všem překážkám, kterým žadatelé čelí, včetně ekonomického dopadu na jejich obchodní činnost.

2. Provozovatel infrastruktury může dát v průběhu procesu plánování a koordinace přednost určitým službám, avšak pouze v souladu s články 47 a 49.“

10 Článek 46 uvedené směrnice, nazvaný „Koordinační proces“, stanoví:

„1. Pokud během procesu plánování podle článku 45 provozovatel infrastruktury zjistí střet mezi různými žádostmi, pokusí se jej vyřešit koordinací žádostí tak, aby zajistil co možná nejlepší uspokojení všech požadavků.

2. Pokud vznikne situace vyžadující koordinaci, má provozovatel infrastruktury právo navrhnout v přiměřené míře kapacitu infrastruktury lišící se od požadované.

3. Provozovatel infrastruktury se pokusí formou konzultací s příslušnými žadateli vyřešit všechny případné rozpory. Tyto konzultace vycházejí z následujících informací, jež se poskytnou v přiměřené lhůtě, bezplatně a v písemné nebo elektronické podobě:

[...]“

11 Článek 47 téže směrnice, nadepsaný „Přetížená infrastruktura“, zní:

„1. Pokud po koordinaci požadovaných tras vlaků a po konzultaci s žadateli není možné vyhovět všem žádostem o kapacitu infrastruktury, prohlásí provozovatel infrastruktury neprodleně daný úsek infrastruktury, kde se tak stalo, za přetížený. Totéž prohlásí u infrastruktury, kde je předpoklad, že bude nedostatečnou kapacitou trpět v blízké budoucnosti.

2. Pokud byla infrastruktura prohlášena za přetíženou, provede provozovatel infrastruktury analýzu kapacity stanovenou v článku 50, kromě případů, kdy je již prováděn plán na rozšíření kapacity stanovený v článku 51.

[...]

4. Kritéria přednosti zohlední význam dopravní služby pro společnost ve srovnání s jakoukoli jinou službou, která bude následně vyloučena.

Za účelem zajištění rozvoje náležitých dopravních služeb v tomto rámci, zejména aby se vyhovělo požadavkům na veřejnou službu nebo aby byl podpořen rozvoj vnitrostátní a mezinárodní železniční nákladní dopravy, mohou členské státy přijmout na nediskriminačním základě jakákoli nezbytná opatření, aby byly tyto služby při přidělování kapacity infrastruktury zajištěny přednostně.

Členské státy mohou případně přiznat provozovateli infrastruktury náhradu odpovídající ztrátě výnosů související s potřebou přidělit danou kapacitu určitým službám podle druhého pododstavce.

Tato opatření a tyto kompenzace zohledňují vliv tohoto vyloučení v ostatních členských státech.

[...]“

12 Příloha IV této směrnice, nadepsaná „Obsah zprávy o síti“, stanoví:

„Zpráva o síti uvedená v článku 27 obsahuje tyto informace:

1. Oddíl stanovící povahu infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a podmínky přístupu k ní. Informace v tomto oddíle jsou každoročně uváděny v soulad s registry železniční infrastruktury, které se mají zveřejnit v souladu s článkem 35 směrnice 2008/57/ES, nebo na takové registry odkazují.
2. Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech. Tento oddíl obsahuje odpovídající údaje o systému zpoplatnění, dostatečné informace o poplatcích, jakož i další příslušné informace o přístupu týkající se služeb uvedených v příloze II, které poskytuje pouze jediný dodavatel. Upřesňuje metodiku, pravidla a případně tabulky k provedení článků 31 až 36, pokud jde o náklady i poplatky. Obsahuje informace o změnách poplatků, o kterých již bylo rozhodnuto, nebo které se předpokládají v příštích pěti letech, jsou-li takové informace k dispozici.
3. Oddíl o zásadách a kritériích pro přidělování kapacity. Tento oddíl stanoví všeobecné kapacitní vlastnosti infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a veškerá omezení jejího použití, včetně předpokládaných požadavků na kapacitu z důvodu údržby. Tento oddíl také stanoví postupy a lhůty v procesu přidělování kapacity. Obsahuje specifická kritéria uplatňovaná při tomto procesu, zejména:
 - a) postupy, podle kterých mohou žadatelé od provozovatele infrastruktury požadovat kapacitu;
 - b) požadavky, které musí žadatel splňovat;
 - c) časový rozvrh postupu podávání žádostí a přidělování kapacit a postupy, které je třeba dodržet při žádostech o informace o plánování, jakož i postupy pro stanovení časového rámce plánované i neplánované údržby;
 - d) zásady platné pro koordinační proces a systém řešení sporů, který je k dispozici jako součást tohoto procesu;
 - e) postupy použité a kritéria uplatněná v případě přetížení infrastruktury;
 - f) podrobnosti o omezení využití infrastruktury;
 - g) podmínky, za nichž se při stanovení priorit v procesu přidělování přihlíží k předchozí úrovni využívání kapacity.

[...]“

Švédské právo

- 13 Lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster [zákon (2007:1092) o postupech při zadávání veřejných zakázek v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb, dále jen „LUF“] provádí do vnitrostátního práva ustanovení směrnice 2004/17.
- 14 Podle čl. 8 prvního pododstavce kapitoly 1 LUF se tento zákon vztahuje na činnosti spočívající v poskytování nebo provozování veřejných dopravních sítí, zejména železniční dopravní síť. Z druhého pododstavce tohoto článku 8 vyplývá, že síť v oblasti dopravních služeb se považuje za existující tam, kde je služba poskytována v souladu s provozními podmínkami stanovenými příslušným orgánem, které se týkají poskytnutých tras, kapacity, která má být zpřístupněna, četnosti poskytovaných služeb a podobně.
- 15 Článek 1 kapitoly 7 LUF stanoví, že zadavatel, který hodlá zadat zakázku nebo uzavřít rámcovou dohodu, zveřejní oznámení o zakázce, není-li stanoveno jinak.
- 16 Podle článků 1 a 2 kapitoly 17 LUF může dozorčí orgán podat návrh ke správnímu soudu, aby zadavateli nařídil zaplatit pokutu, pokud uzavřel smlouvu s dodavatelem bez předchozího zveřejnění oznámení o zakázce.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 17 SJ je akciovou společností ve 100% vlastnictví švédského státu, která vykonává činnost v oblasti železniční dopravy. V lednu 2012 uzavřela SJ dvě smlouvy v hodnotě 56 a 60 milionů švédských korun (SEK) (přibližně 5 502 306 a 5 895 328 EUR), kterými zadala zakázky na služby úklidu vlaků, které provozuje, aniž vypsala zadávací řízení pro účely zadání těchto zakázek.
- 18 V lednu 2013 podal úřad pro hospodářskou soutěž k Förvaltningsrätten i Stockholm (správní soud ve Stockholmu, Švédsko) žalobu znějící na uložení pokuty společnosti SJ z důvodu, že tento podnik byl povinen dodržet povinnost publicity při zadávání veřejných zakázek, neboť vykonává činnost spočívající v poskytování nebo provozování veřejných dopravních sítí ve smyslu článku 8 kapitoly 1 LUF. Jelikož společnost SJ měla za to, že její činnost nespadá do působnosti tohoto článku 8, zpochybňovala zjištění úřadu pro hospodářskou soutěž. Soud, kterému byla věc předložena, vyhověl argumentaci společnosti SJ.
- 19 Odvolání, které podal úřad pro hospodářskou soutěž před Kammarrätten i Stockholm (správní odvolací soud ve Stockholmu, Švédsko), bylo rovněž zamítnuto.
- 20 Tento soud rozhodl, podobně jako soud prvního stupně, že vzhledem k tomu, že Trafikverket (dopravní správa, Švédsko), jako provozovatel dopravní infrastruktury, přidělovala trasy nezbytné k realizaci činnosti železniční dopravy jako takové, přičemž měla k dispozici jen málo prostředků k tomu, aby aktivně ovlivňovala způsob, jakým společnost SJ poskytovala své dopravní služby, tato správa nemohla být považována za orgán, který této společnosti ukládá podmínky pro výkon její činnosti. Z tohoto důvodu odvolací soud shledal, že služby poskytované společností SJ nemohou být považovány za služby poskytované za podmínek stanovených příslušným orgánem ve smyslu článku 8 kapitoly 1 LUF. Uvedený soud z toho vyvodil, že tato společnost tedy nebyla povinna dodržovat LUF při uzavírání dotčených smluv.

- 21 Úřad pro hospodářskou soutěž podal proti tomuto rozsudku kasační opravný prostředek k Högsta förvaltningsdomstolen (Nejvyšší správní soud, Švédsko), jímž se domáhal, aby tento soud předložil Soudnímu dvoru žádost o rozhodnutí o předběžné otázce.
- 22 Za těchto podmínek se Högsta förvaltningsdomstolen (Nejvyšší správní soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Je třeba čl. 5 odst. 1 druhý pododstavec směrnice 2004/17 vykládat v tom smyslu, že síť v oblasti dopravních služeb existuje, pokud jsou dopravní služby v železniční síti řízené státem pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu poskytovány v souladu s ustanoveními vnitrostátních právních předpisů provádějících směrnici 2012/34, která zahrnují přidělování kapacity železniční infrastruktury na základě žádostí železničních společností, jakož i požadavek, aby bylo vyhověno všem žádostem, pokud je to možné?
- 2) Je třeba čl. 5 odst. 1 první pododstavec směrnice 2004/17 vykládat v tom smyslu, že činnost vykonávaná železničním podnikem ve smyslu směrnice 2012/34, která zahrnuje poskytování dopravních služeb veřejnosti v železniční síti, představuje poskytování nebo provozování sítě ve smyslu uvedeného ustanovení směrnice 2004/17?“

K návrhu na znovuotevření ústní části řízení

- 23 Po přednesení stanoviska generálního advokáta podala společnost SJ podáním došlým kanceláři Soudního dvora dne 3. října 2017 návrh na znovuotevření ústní části řízení z důvodu, že body 81 a 82 stanoviska vycházely z určitých aspektů, které nebyly projednány v písemné a ústní fázi tohoto řízení o předběžné otázce, zejména článek 30 směrnice 2004/17.
- 24 V tomto ohledu článek 83 jednacího řádu Soudního dvora umožňuje, aby Soudní dvůr kdykoli po vyslechnutí generálního advokáta nařídil znovuotevření ústní části řízení, zejména pokud má za to, že věc není dostatečně objasněna nebo že musí být rozhodnuta na základě argumentu, který nebyl mezi účastníky řízení projednán.
- 25 V projednávaném případě Soudní dvůr konstatuje, že má všechny poznatky nezbytné pro vydání rozhodnutí o žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, která mu byla předložena, a že věc nemusí být rozhodnuta na základě argumentu uváděného v návrhu na znovuotevření ústní části řízení týkajícího se případného použití článku 30 směrnice 2004/17.
- 26 Není tedy důvodné nařizovat znovuotevření ústní části řízení.

K předběžným otázkám

Úvodní poznámky

- 27 Podstatou předběžných otázek předkládajícího soudu je určit, zda byla společnost SJ povinna vypsát zadávací řízení pro účely zadání zakázek na služby úklidu vlaků, které provozuje.
- 28 V tomto ohledu, jak připomíná generální advokát v bodě 46 svého stanoviska, je nesporné, že SJ jako společnost ve 100% vlastnictví státu je veřejným podnikem ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) směrnice 2004/17. Jestliže lze mít za to, že společnost SJ vykonává jednu z činností uvedených v článku 5 této směrnice, lze ji považovat za veřejného zadavatele ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. a) této směrnice.

- 29 Společnost SJ tvrdí, že nevykonává takovou činnost. Zaprvé tvrdí, že nevykonává činnost v „síti“ ve smyslu čl. 5 odst. 1 druhého pododstavce uvedené směrnice. Zadruhé uvádí, že její činnosti poskytování dopravních služeb nepředstavují činnosti spojené s „poskytováním“ nebo „provozem“ sítě ve smyslu uvedeného článku.

K první otázce

- 30 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 1 druhý pododstavec směrnice 2004/17 musí být vykládán v tom smyslu, že síť v oblasti služeb železniční dopravy ve smyslu tohoto ustanovení existuje, pokud jsou dopravní služby poskytovány v souladu s vnitrostátními právními předpisy, kterými se provádí směrnice 2012/34, v železniční infrastruktuře řízené vnitrostátním orgánem, který přiděluje kapacitu této infrastruktury a je povinen vyhovět žádostem železničních podniků, dokud není tato kapacita vyčerpána.
- 31 Článek 5 odst. 1 druhý pododstavec směrnice 2004/17 stanoví, že „[p]okud se týká dopravních služeb, je síť považována za existující tam, kde je služba poskytována podle provozních podmínek stanovených příslušným orgánem členského státu, jako jsou podmínky pro obsluhované trasy, kapacita, která má být k dispozici, nebo četnost služeb“.
- 32 Pro posouzení, zda jsou takové podmínky dány ve věci projednávané před předkládajícím soudem, se uvedený soud zabývá dopadem povinnosti příslušející dopravní správě, jako příslušnému orgánu ve smyslu článku 5 směrnice 2004/17, vyhovět všem žádostem o přidělení dopravních kapacit předloženým železničními podniky, dokud není tato kapacita vyčerpána.
- 33 Společnost SJ uvádí, že poskytuje služby železniční dopravy v situaci úplné hospodářské soutěže na trhu a není financována státem, že její příjmy plynou z prodeje jízdenek, že nemá přednost při vyřizování žádostí o železniční kapacitu a že veškerá doprava, kterou uskutečňuje, vyplývá z jejího rozhodnutí.
- 34 Tyto skutečnosti, i kdyby byly prokázány, samy o sobě nicméně nemohou vyloučit, aby bylo konstatováno, že podmínky, za kterých železniční podnik, jako je SJ, poskytuje své služby, byly stanoveny příslušným orgánem.
- 35 Prostudování použitelných právních předpisů totiž prokazuje, že tomu tak je.
- 36 Je třeba poukázat na to, že čl. 27 odst. 1 a 2 směrnice 2012/34 stanoví, že provozovatel infrastruktury, tj. v projednávané věci dopravní správa, vypracuje a zveřejní zprávu o síti, která stanoví povahu infrastruktury a obsahuje informace určující podmínky přístupu k železniční infrastruktuře. Obsah zprávy je vymezen v příloze IV této směrnice.
- 37 Podle této přílohy IV obsahuje tato zpráva zásady a kritéria pro přidělování kapacity, zejména požadavky, které musí žadatel splňovat, postupy, které mají být dodrženy, a kritéria, která se mají použít v případě přetížení infrastruktury nebo podrobnosti o omezení využití infrastruktury.
- 38 Každá žádost o přidělení kapacity infrastruktury tak musí být podle směrnice 2012/34 podána u provozovatele infrastruktury železničním podnikem v souladu se zprávou o síti, kterou tento provozovatel vypracuje, a musí splňovat zásady a kritéria uvedená v této zprávě. Z těchto skutečností vyplývá, že přiznání práv na využívání železniční infrastruktury je podmíněno tím, že podniky ucházející se o tuto službu splňují požadavky týkající se jak jejich způsobilosti k předložení žádosti, tak podmínek, za kterých budou tuto infrastrukturu provozovat. Takové požadavky proto podstatně omezují obchodní svobodu podniků ucházejících se o tuto službu.

- 39 Pokud jde o postup vyřizování žádostí jako takový, ačkoli provozovatel železniční infrastruktury musí podle článku 45 směrnice 2012/34 usilovat o to, aby vyhověl pokud možno všem žádostem o kapacitu infrastruktury, je v případě střetu mezi různými žádostmi podle článku 46 této směrnice povinen jej vyřešit koordinací žádostí tak, aby zajistil co možná nejlepší uspokojení všech požadavků. Může tedy navrhnout v přiměřené míře kapacitu lišící se od požadované, či dokonce nebýt schopen vyhovět některým žádostem.
- 40 Článek 47 směrnice 2012/34 obsahuje ustanovení v případě přetížení železniční infrastruktury, v rámci nichž může provozovatel infrastruktury stanovit prioritní kritéria.
- 41 Za těchto okolností, i když je třeba připustit, že železniční podnik má určitou volnost při určování podmínek výkonu své dopravní činnosti, je třeba učinit závěr, s ohledem na jeho povinnosti a omezení, posuzované jako celek, zejména povinnost získat trasy a dodržovat s nimi související podmínky, že podmínky, za nichž poskytuje dopravní službu, jsou určovány příslušným orgánem členského státu, tj. v projednávaném případě dopravní správou vystupující ve věci v původním řízení, jednajícím jako provozovatel infrastruktury.
- 42 Tento závěr je rovněž podpořen analýzou historie vzniku článku 5 odst. 1 druhého pododstavce směrnice 2004/17.
- 43 Jak uvádí Evropská komise, čl. 2 odst. 2 písm. c) směrnice Rady 90/531/EHS ze dne 17. září 1990 o postupech při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací (Úř. věst. 1990, L 297, s. 1), který v podstatě přebírá čl. 5 odst. 1 směrnice 2004/17, byl totiž zaveden s cílem podřídit zadávání zakázek v oblasti služeb autobusové dopravy ustanovením směrnice 90/531 a umožnil objasnit, že dopravní síť existuje nejen tehdy, když fyzicky existuje infrastruktura, jako jsou železniční tratě, avšak i v případě koordinovaného souboru spojů za daných podmínek, jako je tomu v oblasti autobusové dopravy. Naproti tomu unijní normotvůrce neměl v úmyslu omezit tímto ustanovením rozsah působnosti postupů při zadávání veřejných zakázek v oblasti dopravy uskutečňované ve fyzické síti.
- 44 Na první otázku je proto třeba odpovědět, že čl. 5 odst. 1 druhý pododstavec směrnice 2004/17 musí být vykládán v tom smyslu, že síť v oblasti služeb železniční dopravy ve smyslu tohoto ustanovení existuje, pokud jsou dopravní služby poskytovány v souladu s vnitrostátními právními předpisy, kterými se provádí směrnice 2012/34, v železniční infrastruktuře řízené vnitrostátním orgánem, který přiděluje kapacitu této infrastruktury, i když je tento orgán povinen vyhovět žádostem železničních podniků, dokud není tato kapacita vyčerpána.

K druhé otázce

- 45 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 1 první pododstavec směrnice 2004/17 musí být vykládán v tom smyslu, že činnost provozovaná železničním podnikem, která spočívá v poskytování dopravních služeb veřejnosti využíváním železniční sítě, představuje „poskytování“ nebo „provoz sítě“ pro účely této směrnice.
- 46 Podle čl. 5 odst. 1 prvního pododstavce směrnice 2004/17 se tato směrnice vztahuje na činnosti spojené s poskytováním a provozem sítí poskytujících službu veřejnosti v oblasti železniční dopravy, automatizovaných systémů, tramvajové, trolejbusové, autobusové nebo lanové dopravy.
- 47 Toto ustanovení se tedy vztahuje na dva druhy činností, a sice poskytování sítí na jedné straně a provoz sítí na straně druhé.

- 48 Podle ustálené judikatury je třeba význam a dosah pojmů, které unijní právo nijak nedefinuje, určit podle jejich obvyklého významu v běžném jazyce s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém jsou použity, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž jsou součástí (viz rozsudek ze dne 12. června 2018, Louboutin a Christian Louboutin, C-163/16, EU:C:2018:423, bod 20).
- 49 V tomto ohledu musí být pojem „provoz“ chápán v souladu s jeho obvyklým významem tak, že odkazuje na používání předmětu nebo výkon práva za účelem dosažení příjmu. Provoz sítě železničním podnikem tedy spočívá v tom, že tento podnik vykonává právo na využívání železniční infrastruktury za účelem dosažení příjmu.
- 50 Taková definice se liší od definice, kterou je třeba propůjčit výrazu „poskytování sítě“.
- 51 Jak konstatuje generální advokát v bodě 65 svého stanoviska, „poskytování sítě“ je výsadou provozovatele infrastruktury, a nikoli železničního podniku.
- 52 Jak uvedla Komise, výraz „poskytování sítě“ nebyl obsažen ve směrnici předcházející směrnici 2004/17, a sice směrnici 90/531 a směrnici 93/38; tento výraz byl zaveden až ve směrnici 2004/17, aby se zadávací řízení, která upravuje, uplatňovala i na správu fyzických sítí, jako jsou železnice, železniční zařízení, tunely, mosty a úroňová křížení tratě.
- 53 S ohledem na výše uvedené je třeba učinit závěr, že činnost týkající se „provozu sítě“ odkazuje na výkon práva na využívání železniční sítě za účelem poskytování dopravních služeb, kdežto činnost týkající se „poskytování sítě“ odkazuje na správu sítě.
- 54 S ohledem na výše uvedené je třeba na druhou otázku odpovědět, že čl. 5 odst. 1 první pododstavec směrnice 2004/17 musí být vykládán v tom smyslu, že činnost provozovaná železničním podnikem, která spočívá v poskytování dopravních služeb veřejnosti při výkonu práva na využívání železniční sítě, je „provozem sítě“ ve smyslu této směrnice.

K nákladům řízení

- 55 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (devátý senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 5 odst. 1 druhý pododstavec směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb musí být vykládán v tom smyslu, že síť v oblasti služeb železniční dopravy ve smyslu tohoto ustanovení existuje, pokud jsou dopravní služby poskytovány v souladu s vnitrostátními právními předpisy, kterými se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, v železniční infrastruktuře řízené vnitrostátním orgánem, který přiděluje kapacitu této infrastruktury, i když je tento orgán povinen vyhovět žádostem železničních podniků, dokud není tato kapacita vyčerpána.
- 2) Článek 5 odst. 1 první pododstavec směrnice 2004/17 musí být vykládán v tom smyslu, že činnost provozovaná železničním podnikem, která spočívá v poskytování dopravních služeb veřejnosti při výkonu práva na využívání železniční sítě, je „provozem sítě“ ve smyslu této směrnice.

Podpisy.