



Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
Myslíkova 171/31
110 00 Praha 1
www.updi.cz

sp. zn.: UPDI-RPD0005/17

č. j.: UPDI- 2395/18-OPDI-SPR/AZ
Praha 14. 8. 2018

ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře jako odvolací orgán příslušný podle § 3 a § 4 odst. 1 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve spojení s § 152 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů rozhodovat o rozkladu proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vydanému v prvním stupni

v řízení o rozkladu č. j. 19524/2018-SŽDC-GŘ-O25 ze dne 5.3. 2018, který podal přidělcce kapacity dráhy společnost Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, jehož dalším účastníkem podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů je žadatel o přidělení kapacity dráhy MBM rail s.r.o., IČ: 25277171, se sídlem Žižkova 595, 551 01 Jaroměř,

přezkoumal rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 23. 2. 2018, č. j. UPDI-0479/18-OPDI-SPR/AZ, sp. zn. UPDI-RPD0005/17, a rozhodl

takto:

Rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 23. 2. 2018, č. j. UPDI-0479/18-OPDI-SPR/AZ, sp. zn. UPDI-RPD0005/17, se podle § 152 odst. 5 ve spojení s § 90 odst. 1 písm. c) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů mění tak, že se ve výroku ruší slova: „s ustanovením § 23 odst. 1 písm. a) a d), a“, a podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s a § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů se rozklad zamítá a ve zbývajících částech výroku se rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 23. 2. 2018, č. j. UPDI-0479/18-OPDI-SPR/AZ, sp. zn. UPDI-RPD0005/17, potvrzuje.

Odůvodnění:

I. Správní řízení v prvním stupni

- 1) Dne 29. 12. 2017 obdržel Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „**Úřad**“) návrh žadatele o přidělení kapacity dráhy společnosti MBM rail s.r.o., (dále jen „**MBM**“), aby posoudil, zda část, a to poslední odstavce kapitoly 2.8 Podmínky pro personál zajišťující provoz Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinného od 1. 12. 2017, vydaného Správou železniční dopravní cesty, státní organizací (dále jen „**Prohlášení 2019**“ a „**SŽDC**“) ve znění: „*Dopravce předá před jízdou vlaku do IS SŽDC číslo licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo na vlaku*“ (dále jen „**část Prohlášení 2019**“) není v rozporu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o dráhách**“).

Napadené rozhodnutí

- 2) Dne 23. 2. 2018 vydal Úřad pod sp. zn. UPDI-0479/18-OPDI-SPR/AZ, sp. zn. UPDI-RPD0005/17 rozhodnutí (dále jen „**napadené rozhodnutí**“), v němž rozhodl podle § 34e odst. 1 a 3 zákona

o dráhách, že část Prohlášení 2019 je v rozporu se zákonem o dráhách a stanovil účastníkovi řízení lhůtu 60 dnů ode dne nabytí právní moci napadeného rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze část Prohlášení 2019, které je v rozporu se zákonem, použít.

- 3) Výrok napadeného rozhodnutí Úřad odůvodnil tím, že žádné z ustanovení zákona o dráhách, ani souvisejících právních předpisů a přímo použitelných předpisů, neukládá dopravci povinnost předat před jízdou vlaku do IS SŽDC (informační systém SŽDC) číslo licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo na vlaku z důvodu plnění povinností provozovatele dráhy. Uložení povinnosti předat číslo licence strojvedoucího není pokynem provozovatele dráhy udíleným při organizování drážní dopravy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na základě § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách. Podle § 33 zákona o dráhách přidělcce stanovuje v prohlášení o dráze zejména nediskriminační pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití a pro výpočet ceny za toto užití. Pravidla musí být nediskriminační jednak v rámci vztahů mezi dopravci, jednak v rámci vztahu mezi dopravcem a provozovatelem dráhy. V daném případě provozovatel dráhy ukládá prostřednictvím přidělcce dopravci povinnost nad rámec zákona o dráhách. Část Prohlášení 2019 je proto v rozporu se zákonem o dráhách.
- 4) Ve vztahu k napadenému o rozhodnutí byl sporný výklad § 33 odst. 1 zákona o dráhách, tj. zda může podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahovat povinnost dopravce sdělovat před jízdou vlaku číslo licence strojvedoucího. SŽDC se domnívá, že to možné je, neboť prohlášení o dráze má soukromoprávní povahu a může obsahovat i další požadavky neuvedené v § 33 odst. 3 zákona o dráhách. Současně se SŽDC domnívá, že může sdělení čísla licence strojvedoucího po dopravci požadovat.

II. Rozklad

- 5) SŽDC podala dne 5. 3. 2018 jako účastník řízení proti napadenému rozhodnutí v zákonné lhůtě rozklad.

Základní námitky rozkladu

- 6) SŽDC namítala nedodržení lhůty k vydání rozhodnutí, stanovení nepřiměřeně krátké lhůty k vyjádření a nedostatečné odůvodnění napadeného rozhodnutí.
- 7) SŽDC uvedla, že Úřad nerespektuje § 34e odst. 4 zákona o dráhách, podle něhož je povinen vydat rozhodnutí nejpozději do 40 dnů ode dne zahájení řízení. Návrh na posouzení části Prohlášení 2019 obdržel Úřad od MBM dne 29. 12. 2017. Tímto dnem bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno řízení o žádosti. Úřad rozhodl 23. 2. 2018, tj. až 57. den a nedodržel tak zákonem stanovenou lhůtu. Nedodržení zákonné lhůty nebylo způsobeno tím, že by Úřad stanovil lhůtu k vyjádření účastníkům řízení, nebo se dotazoval dotčených správních úřadů. Úřad stanovil účastníkům řízení k vyjádření zákonnou lhůtu, ale podle SŽDC nepřiměřeně krátkou a zákonnou lhůtu pro vydání rozhodnutí přesto nedodržel. SŽDC uvedla, že lhůta pro rozhodnutí má své opodstatnění, její nedodržení je zásah do práv všech účastníků řízení.
- 8) Úřad se sice ztotožnil s názorem MBM, že stanovení podmínky poskytovat číslo licence není pokynem podle § 22 odst. 3 zákona o dráhách. Uvedený závěr však Úřad nijak neodůvodnil a současně nevypořádal opačná tvrzení SŽDC. SŽDC v tom spatřuje nesplnění požadavků § 68 správního řádu a odůvodnění rozhodnutí.

Vypořádání základních námitek rozkladu

- 9) K námitce SŽDC, že Úřad stanovil účastníkům velmi krátkou lhůtu pro vyjádření a sám zákonnou lhůtu pro vydání rozhodnutí nedodržel, Úřad uvádí, že SŽDC stanovil dostatečně dlouhou lhůtu k vyjádření s ohledem na délku lhůty pro vydání rozhodnutí, a to lhůtu 10 denní (v rozsahu 25% lhůty, kterou má sám na vedení celého řízení, včetně vydání rozhodnutí). Stanovením lhůty naopak vyšel Úřad vstříc účastníkům řízení. Námitka stanovení velmi krátké lhůty tedy není důvodná.
- 10) Je pravdou, že napadené rozhodnutí bylo vydáno až po uplynutí lhůty 40 dnů stanovené zákonem o dráhách. Speciální čtyřicetidenní lhůtu stanovenou zákonem o dráhách při doručování veřejnou vyhláškou a při dodržení postupů požadovaných správním řádem objektivně dodržet nelze. Skutečnost, že napadené rozhodnutí bylo vydáno až po uplynutí této lhůty, však nemá za následek jeho nezákonnost. Lhůta pro vydání rozhodnutí zakotvená v § 34e odst. 4 zákona o dráhách je totiž lhůtou pořádkovou, s jejímž nedodržením zákon o dráhách a ani jiný právní předpis nespojuje nicotnost ani nezákonnost opožděně vydaného rozhodnutí.
- 11) Úřad vycházel z textu „Dopravce předá před jízdou vlaku do IS SŽDC číslo licence každého strojvedoucího, ve kterém je vysloveně uvedeno, že vložení čísla licence je podmínkou pro jízdu vlaku - podmínkou pro povolení započítání drážní dopravy, povolení přístupu ke dráze. Ustanovení § 22 odst. 3 zákona o dráhách umožňuje udílet pokyny dopravcům při organizování drážní dopravy, nikoliv však těmito pokyny přístup ke dráze podmiňovat. MBM v žádosti toto sama odůvodnila větou „zákon o dráhách dává provozovateli dráhy, tedy SŽDC, v ustanovení § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách toliko možnost udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy. Předávání čísla licence před jízdou každého vlaku do IS SŽDC není pokynem ve smyslu zákona o dráhách“. Úřad toto považoval za dostatečné a samozřejmé, nebylo třeba dalšího zdůvodňování. Proto pouze konstatoval, že s tímto názorem souhlasí.
- 12) Úřad se v odůvodnění napadeného rozhodnutí dostatečně vypořádal s argumentací provozovatele dráhy s tím, že povinnost zajistit bezpečnost provozování dráhy spočívá v plnění zákonných povinností provozovatele dráhy a dodržení podmínek pro získání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

Zásadní námitky rozkladu

- 13) SŽDC zdůrazňuje, že část Prohlášení 2019 byla do Prohlášení 2019 vložena rozhodnutím Drážního úřadu (dále jen „DÚ“) č. j. DUCR-33628/17/Kj, sp. zn. RK-ZPD0001/16 ze dne 8. srpna 2017 (dále jen „rozhodnutí DÚ“). SŽDC nesouhlasí s tvrzením Úřadu, že DÚ předmětný odstavec Prohlášení 2019 nevytvořil.
- 14) Ačkoliv je prohlášení o dráze vydáváno každý rok, musí nutně respektovat rozhodovací praxi správních úřadů, což vyplývá i z rozhodovací praxe soudů a je rovněž v souladu s § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Proto je tvrzení Úřadu, že se napadené rozhodnutí týká jiného prohlášení o dráze, v rozporu se zákonem. SŽDC srovnává předchozí, tj. účinnou do 31. 3. 2017 a aktuální právní úpravu obsaženou v § 23 odst. 1 a § 33 zákona o dráhách. Ty nejsou tak významné, aby rozhodnutí Úřadu bylo opačné v porovnání s rozhodnutím DÚ. Úřad se měl alespoň pokusit o vypořádání výkladového sporu s jiným správním úřadem, což podle SŽDC neprovedl.
- 15) SŽDC trvá na tom, že obsah původní právní úpravy v §34e odst. 2 písmeno c) zákona o dráhách ve znění účinném do 1. 4. 2017 a obsah nového § 33 odst. 1 a 3 písmeno b) zákona o dráhách je totožný. Dle SŽDC není pochyb o tom, že text „podmínky přístupu na dopravní cestu“, užitý v zákoně

o dráhách do 1. 4. 2017 a text „pravidla pro přístup na dráhu“, jak je užit v zákoně o dráhách po 1. 4. 2017, jsou obsahově zcela totožné. Principy, na kterých je právní úprava v této oblasti založena, tak nedoznaly výrazných změn.

- 16) SŽDC se neztotožňuje s pokusem Úřadu obhájit nezákonný postup prostřednictvím umělého výkladu založeného na tvrzeném souladu s právní úpravou obsaženou v § 2 odst. 4 správního řádu, s odkazem na odlišnosti § 23 odst. 1 a § 33 zákona o dráhách v podobě před a po novele.
- 17) SŽDC předkládá, že provedeným doplněním nezískává oproti dopravcům žádnou výhodu a vztah dopravce – přídělce tím není narušen ve prospěch SŽDC. SŽDC akceptovala požadavek správního úřadu na vyšší zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy vznesený ve veřejném zájmu. Veřejný zájem je stěžejní zásadou, na které je postavena regulace drážního práva. Tento zájem je společný všem subjektům, které se na provozu železnice podílí. Úřad dle názoru SŽDC zcela rezignoval na zohlednění veřejného zájmu.
- 18) SŽDC doplňuje, že je soukromoprávním subjektem a není tedy orgánem veřejné moci. Proto nepotřebuje výslovné zákonné zmocnění k realizaci činností. SŽDC je ve vztahu k dopravcům Úřadem diskriminována, jelikož jí Úřad upírá práva neoprávněným požadavkem na respektování čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod vyhlášené usnesením Předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb. jako součást ústavního pořádku České republiky (dále jen „Listina“). Monopol drážní sítě je dán její přirozenou povahou a nemůže jí být přičítán k tíži.
- 19) Úřad nesprávně dovodil, že požadavkem v zákoně výslovně neuvedeným, SŽDC zneužila svého postavení. SŽDC důvody svého jednání uvedla ve svém vyjádření, Úřad se však jimi hlouběji nezabýval. Úřad pak SŽDC nezákonně znevýhodnil, neboť SŽDC není schopna rozhodovat o podmínkách přístupu na dopravní cestu, vyjma těch, které jsou výslovně uvedeny v zákoně. Právní úprava logicky nemůže předjímat všechny eventuality pro zajištění přístupu k dráze. Závěr Úřadu, že v prohlášení o dráze nelze upravovat jiné věci, než v zákoně uvedené, je diskriminační a v rozporu s § 33 odst. 3 zákona o dráhách, jelikož ten udává minimální obsah prohlášení o dráze, které může a má obsahovat i jiné než vyjmenované náležitosti.
- 20) SŽDC uvádí, že zjišťuje čísla licencí a vede jejich evidenci výlučně pro potřeby správního úřadu a za účelem zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Neztotožňuje fyzickou osobu s číslem. Bez přístupu do evidence čísel licencí, není možno konkrétní fyzickou osobu identifikovat. SŽDC nezná další údaje o osobě a ani je neshromažďuje.
- 21) SŽDC navrhuje zvážit, je-li číslo licence bez dalších údajů osobním údajem, zda evidování tohoto čísla za účelem naplnění zákonného zájmu a povinnosti je v souladu předpisy. To ale Úřadu nepřísluší. Ve vztahu k uvedenému SŽDC dále předkládá, že pokud by skutečně měla být dotčena práva fyzických osob, tyto nebyly stěžovatelem a iniciátorem řízení. Ochrana osobních údajů se týká fyzických osob, o ochranu při nakládání s nimi žádá subjekt, kterého se však záležitost vůbec netýká.
- 22) SŽDC zpochybňuje argumentaci Úřadu předpisem Evropské unie bez přímého účinku. Dle SŽDC je rozhodnutí Komise č. 2010/17 ze dne 29. října 2009 o přijetí základních parametrů pro rejstříky licencí strojvedoucích a doplňkových osvědčení podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES (dále jen „rozhodnutí Komise č. 2010/17“) ze strany Úřadu sice zmíněno, ale zcela nesprávně a účelově interpretováno s tím, že přístup do evidence licencí má mít jen zaměstnavatel. Rozhodnutí Komise č. 2010/17 nebylo v prohlášení o dráze vůbec řešeno a odkaz na něj považuje SŽDC za účelovou argumentaci Úřadu.

- 23) Rovněž argumentace Úřadu týkající se ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (dále jen „**směrnice 2007/59/ES**“) v tom smyslu, že provozovatel dráhy má provádět dohled jen u svých strojvedoucích, je v našem právním řádu zcela zcestná. Provozovatel dráhy žádné strojvedoucí nemá, činnosti, ke kterým jsou strojvedoucí potřeba, souvisí s provozováním drážní dopravy. Úřad rovněž nezohlednil její ustanovení v preambuli pod číslem 30, že členské státy by měly zavést kontroly dodržování této směrnice. SŽDC v rozkladu cituje příslušné články směrnice, zodpovědnost příslušného orgánu - DÚ v oblasti bezpečnosti z hlediska strojvedoucích.
- 24) Dále pak článek 22 odst. 2 písm. a) směrnice 2007/59/ES ukládá každému železničnímu podniku a provozovateli infrastruktury povinnost spolupracovat s příslušným orgánem (DÚ) s cílem vyměňovat si informace a umožnit mu tak okamžitý přístup k požadovaným údajům. SŽDC shromažďuje čísla licencí strojvedoucích **pouze a jen pro potřeby DÚ** a na jeho žádost je nutno nahlížet na požadavek SŽDC uvedený v napadené části Prohlášení o dráze 2019 jako na požadavek, který je v souladu s ustanovením směrnice 2007/59/ES.
- 25) SŽDC opakovaně v rámci správního řízení tvrdila, že požadovala číslo licence pouze a jen proto, aby bylo možno ze strany správních úřadů zjistit, zda dochází k dodržování předpisů, upravujících výkon činností strojvedoucích. Stoupající trend mimořádností a pochybení strojvedoucích je jednoznačný. SŽDC zdůrazňuje, že Úřad v napadeném rozhodnutí neuvádí, že by snad stanovisko tohoto správního úřadu, jako věcně dotčeného, zjistil, neobstaral ani stanovisko Drážní inspekce (dále jen „DI“), stran zhoršující se situace při chybovosti strojvedoucích.
- 26) SŽDC je přesvědčena, že jejím zákonným úkolem je zajistit bezpečné provozování nejen dráhy, ale též drážní dopravy. SŽDC nesouhlasí s argumentací Úřadu, že dopravce se nemá starat o bezpečnost provozování dráhy, tak proč by měl provozovatel dráhy zajišťovat bezpečnost provozování drážní dopravy. Odkazuje se přitom na § 22 odst. 1 písmeno a) zákona o dráhách, ze kterého je více než zřejmé, že dráha musí být provozována tak, aby drážní doprava byla bezpečná. Povinnosti provozovatele dráhy ve vztahu k zajištění bezpečnosti jsou mnohem širší než povinnosti dopravce. Úřad však rozhodl, aniž zohlednil § 22 odst. 1 písmeno a) zákona o dráhách.
- 27) Podle § 33 odst. 3 zákona o dráhách není obsah prohlášení o dráze zákonem vymezen taxativně. Předkládá-li Úřad, že SŽDC porušila § 33 zákona o dráhách, když do prohlášení o dráze uvedla i jiné požadavky, než výslovně uvádí právní předpis, pak takové jednání nemůže být diskriminační a nezohledňuje samotný § 33 odst. 3 zákona o dráhách.
- 28) SŽDC upozorňuje na možné negativní následky, které může způsobit výklad Úřadu stran stanovení dalších podmínek. SŽDC uvedla příklad uložení povinnosti ze strany SŽDC na doplnění hnacích drážních vozidel moderními technologiemi, odpovídajícími vybavenosti tratí, kdy takové nové zařízení přinese vyšší míru bezpečnosti, ale bude znamenat zvýšení nákladů dopravci. Podle závěrů Úřadu uvedených v napadeném rozhodnutí pak zavedení takové modernizace do praxe nebude reálné a zákonné, protože není uvedeno v zákoně. Dle SŽDC toto nebylo smyslem právní úpravy. Výkladové možnosti, jak naznačuje Úřad, fakticky brání modernizaci a rozvoji železnice, na což doplatí sami dopravci.
- 29) Úřad neoprávněně omezuje právo SŽDC nakládat se svým majetkem. SŽDC není orgánem veřejné moci, v právních vztazích s dopravci vystupuje jako rovnocenný partner, plní úlohu vlastníka dráhy. V napadeném rozhodnutí Úřad nezákonně upírá SŽDC právo nakládat se svým majetkem.

- 30) SŽDC podotýká, že plnění povinnosti podle § 23 odst. 1 písmeno d) zákona o dráhách, umožnit dopravci, který splňuje podmínky pro provozování drážní dopravy podle tohoto zákona, provozovat drážní dopravu na dráze, ve vztahu k uvedené povinnosti má pouze, pokud dopravce splňuje podmínky pro provozování drážní dopravy. SŽDC však zpochybňuje, zda dopravce, který osadil hnací drážní vozidlo nezpůsobilým strojvedoucím, splňuje podmínky pro provozování drážní dopravy. SŽDC není schopna z přehledu číselných nomenklatur zjistit uvedené porušení, to však může zjistit správní úřad. Dle SŽDC není možné jiným způsobem se stejnou mírou efektivity zajistit kontrolu dodržování dotčených povinností strojvedoucími.
- 31) Úřad znemožňuje následnou kontrolu dodržování povinností realizovanou DÚ a současně brání efektivnímu preventivnímu postupu, který chrání též poctivé dopravce. Tato spolupráce slouží veřejnému zájmu a SŽDC postup Úřadu nepovažuje za zákonný.

Návrh

- 32) S ohledem na výše uvedené, považuje SŽDC napadené rozhodnutí za nezákonné, a navrhla, aby bylo rozhodnutí změněno nebo zrušeno.

Vypořádání zásadních námitek rozkladu

- 33) K námitce porušení § 2 odst. 4 správního řádu Úřad uvádí, že postupoval v souladu se základními zásadami správního řízení uvedenými v § 2 odst. 4 správního řádu, což řádně odůvodnil v napadeném rozhodnutí. Pokud SŽDC argumentuje zásadou legitimního očekávání a předpokládá, že se na každé posuzování souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách vztahuje předchozí rozhodovací praxe správních úřadů, je její závěr nepřesný. V souladu s uvedenou zásadou legitimního očekávání platí, že pokud správní orgán rozhodl určitou věc za určitých podmínek určitým způsobem, měl by všechny další obdobné případy, které nastanou v budoucnu, rozhodovat způsobem obdobným. Uvedené však platí vždy pro příslušný konkrétní správní orgán a jeho rozhodovací činnost, nikoliv již ve vztahu rozhodovací praxe jednoho správního orgánu vůči jinému správnímu orgánu v obdobném postavení.
- 34) V daném případě Úřad dospěl k jinému výkladu zákona než DÚ. V době vydání rozhodnutí DÚ již navíc uplynula transpoziční lhůta směrnice Evropského parlamentu a rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „**směrnice 2012/34/EU**“) a DÚ nesplňoval podmínky nezávislosti regulačního subjektu požadované čl. 55 směrnice 2012/34/EU. Závěr DÚ není pro Úřad v žádném případě závazný. Nelze tedy legitimně požadovat, aby závěry rozhodnutí úřadu, které navíc dle názoru Úřadu nejsou v souladu s platným právním řádem, byly uplatňovány v dalších správních řízeních do budoucna. V tomto případě jde, o nové správní řízení, jehož předmětem je posouzení jiného prohlášení o dráze, a toto řízení nemá na předchozí řízení vedené DÚ žádnou návaznost. Námitka rozdílnosti rozhodovací praxe dvou správních orgánů není důvodná.
- 35) K rozdílnosti znění zákona o dráhách před novelou a po novele předseda Úřadu uvádí, že Úřad vyložil text § 33 odst. 3 písm. b) v souladu s § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách. Přitom došel jednoznačně k názoru, že SŽDC oprávněna vydávat taková omezení přístupu na dopravní cestu není. To, že Úřad při svém rozhodování postupoval v souladu s § 2 odst. 4 správního řádu, bylo zdůvodněno výše. Ve věci možnosti rozšíření obsahu prohlášení o dráze se Úřad rovněž vyjádřil výše.
- 36) Úřad konstatuje, že dle vyjádření SŽDC si tato pro zajištění bezpečnosti ve veřejném zájmu vymíňovala právo provádění kontroly dopravců, za jejímž účelem požadovala informace o číslech licencí strojvedoucích. Naopak dopravce nemá právo na kontrolu zaměstnanců SŽDC, což by bylo možné též obhajovat veřejným zájmem. Z tohoto důvodu zákon uložil odpovědnost za bezpečnost

každému aktéru trhu, nad dodržováním pravidel dohlíží DÚ. V rozkladu však SŽDC svůj původně tvrzený důvod ke shromažďování čísel licencí strojvedoucích bez jakéhokoliv vysvětlení nahradila zcela jiným důvodem s tím, že licence shromažďuje výlučně pro DÚ. K otázce zajištění bezpečnosti Úřad uvádí, že v případě pochybností o bezpečném provozování drážní dopravy dopravcem, může každý podat podnět DÚ, který má povinnost v případě, že dopravce nesplňuje podmínky pro vydání osvědčení o bezpečnosti, toto osvědčení na základě § 34h odst. 7 zákona o dráhách odebrat. Dle názoru Úřadu jsou neoprávněným nařizováním poskytování osobních údajů ze strany SŽDC pod podmínkou neposkytnutí přístupu na dráhu dopravcům omezována jejich práva.

- 37) Bezpečnost drážní dopravy je jistě veřejným zájmem. Zásada ochrany veřejného zájmu kodifikovaná v § 2 odst. 4 správního řádu spočívá v hledání a přijímání takových řešení, která jsou v souladu s veřejným zájmem. Veřejným zájmem je však rovněž požadavek, aby byla přijímána řešení v daném případě legální, a aby prostředky, jejichž prostřednictvím má být veřejného zájmu dosaženo, byly schopny jej objektivně zajistit. Úřad zdůrazňuje, že veřejný zájem je buď výslovně v právním řádu uveden, popř. z něj vyplývá.
- 38) Zájem na sdělování čísel licencí strojvedoucích, který SŽDC v daném případě prezentuje jako veřejný zájem, však veřejným zájmem není, z právního řádu nevyplývá ani v něm není výslovně uveden. Uvedený zájem není v souladu se zákonem o dráhách. Sdělováním čísel licencí strojvedoucích před jízdou vlaku navíc nelze objektivně dosáhnout veřejného zájmu na bezpečnosti drážní dopravy. Samotné sdělování údajů, prostá administrativní činnost, bezpečnost nezajistí. Uvedený závěr je potvrzen sdělením DI, že v posledních dvou letech nezjistila při šetření mimořádných událostí okolnost, která by byla důvodem k odejmutí licence strojvedoucího podle § 46h odst. 1 zákona o dráhách. DI v odpovědi mimo jiné uvedla, že podporuje snahy o sledování pohybu licencí strojvedoucích, které mají z hlediska kontroly přestávek a doby odpočinku strojvedoucích větší vypovídací hodnotu, než předkládané papírové výkazy a v této oblasti je nutná i změna právních předpisů.
- 39) Pokud DÚ vykonává v rozsahu své působnosti státní dozor, postupuje přitom podle zákona č. 255/2012 Sb. o kontrole (kontrolní řád). Informace o číslech licencí strojvedoucích a jejich nasazení na jednotlivá hnací vozidla je za účelem kontroly DÚ oprávněn požadovat pouze na základě § 8 kontrolního řádu, tj. pouze od kontrolované osoby a pouze po zahájení kontroly dle kontrolního řádu. Úřad je tedy toho názoru, že vzhledem k absenci zákonného zmocnění není DÚ, jako kontrolující subjekt, oprávněn požadovat od jiného subjektu průběžné shromažďování údajů jako podklad pro potenciální výkon budoucí kontroly. Ve věci veřejného zájmu se již předseda Úřadu vyjádřil výše.
- 40) K námitce, že DÚ část Prohlášení 2019 vytvořil, Úřad konstatuje, že námitka SŽDC je mírně zavádějící. V napadeném rozhodnutí bylo na straně 5 uvedeno, že „ÚPDI upřesňuje tvrzení SŽDC...“ s následným poukázáním na skutečnost, že DÚ pouze znění části Prohlášení 2019 nepatrně stylisticky upravil. DÚ svým rozhodnutím zrušil informaci o požadavku DÚ na sdělování čísel licencí strojvedoucích pro své potřeby. Na tomto požadavku však SŽDC založila své námitky. Poté DÚ odstranil text požadující explicitně vznesené oprávnění SŽDC zastavit vlak na náklady dopravce při nesplnění požadované podmínky. Vzhledem k umístění části Prohlášení 2019 do kapitoly 2. Podmínky přístupu nedošlo prakticky k žádné změně. Úřad chápe nové znění tak, že nesplnění podmínky je stejně považováno za důvod odmítnutí přístupu.
- 41) K námitce údajně nezákonného postupu Úřadu týkajícího se nerespektování předchozí správní praxe DÚ předseda Úřadu uvádí, že odůvodnění uvedené v rozhodnutí DÚ použila SŽDC jako námitku ve svém vyjádření a Úřad ji řádně v napadeném rozhodnutí vypořádal.

- 42) Úřad nezpochybňuje skutečnost, že SŽDC není orgánem veřejné moci, nicméně nesouhlasí s tím, že jde o ryze soukromoprávní subjekt. SŽDC byla zřízena a její činnost je upravena zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon č. 77/2002 Sb.**“). Podle § 19 odst. 2 a 3 zákona č. 77/2002 Sb., je SŽDC právnickou osobou a zapisuje se do obchodního rejstříku. Podle § 21 odst. 1 a 4 zákona č. 77/2002 Sb. SŽDC provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu a plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy podle zvláštního právního předpisu. Zvláštním předpisem je v tomto případě zákon o dráhách. Z výše uvedeného vyplývá, že SŽDC je státní organizací a nemá striktně soukromoprávní povahu.
- 43) Článkem 2 odst. 3 Listiny je SŽDC vázána a i pro ni platí, že může činit, co není zákonem zakázáno, a současně nesmí nutit činit dopravce to, co zákon neukládá. SŽDC současně musí respektovat veřejnoprávní aspekty, které nutně její činnost provázejí, musí tedy respektovat veřejné právo, včetně zákona o dráhách. Stejně pak dopravci nesmějí být na svých právech v rozporu s právním řádem omezení. SŽDC tedy nemůže postupovat v rozporu s veřejným právem a přisvojovat si kontrolní činnost, která spadá do kompetence orgánů veřejné moci. SŽDC nemůže omezovat právo dopravců na provozování drážní dopravy v rozporu s § 23 odst. 1 zákona o dráhách. SŽDC též nemůže nutit dopravce činit to, co zákon neukládá, tedy poskytovat osobní údaje strojvedoucích. Úřad tedy SŽDC žádná práva neupírá, pouze dohlíží na to, aby SŽDC nepostupovala v rozporu se zákonem. K námitce SŽDC, že Úřad porušil čl. 2 odst. 2 Listiny, tento uvádí, že rozhodl v souladu § 34e zákona o dráhách a shledal rozpor příslušné části Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách. Úřad tedy postupoval v mezích svých kompetencí a Listinu neporušil.
- 44) V důvodové zprávě k zákonu č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře se uvádí, že směrnice 2012/34/EU stanoví soubor pravidel regulujících možnost jednání provozovatele infrastruktury ve vztahu k dopravci (pozitivně i negativně), která směřují k ochraně dopravce coby slabší strany při obchodním jednání. Ochrana spravedlivé hospodářské soutěže je tedy primárně ochranou hospodářské činnosti dopravců před negativními zásahy ze strany provozovatelů infrastruktury (tj. ochrana smluvních partnerů, nikoliv primárně soutěžitelů). Jedním ze základních pravidel regulujících vztah provozovatele infrastruktury a dopravce je podle směrnice 2012/34/EU povinnost provozovatele dráhy poskytnout dopravci přístup k infrastruktuře ve vymezeném rozsahu - jde o povinnost umožnit ve vymezeném minimálním rozsahu užití dráhy nebo zařízení služeb dopravcem. Možnost odmítnout přístup (tj. neposkytnout požadovanou službu) je velmi omezená, a to primárně na kapacitní a technické důvody. Z těchto důvodů jsou zákonem o dráhách, v našem případě jeho § 23, práva provozovatele dráhy výrazně omezena, čímž je zajištěna transpozice směrnice 2012/34/EU. SŽDC překročila své pravomoci tím, že stanovila pravidla omezení přístupu ke dráze v rozporu s platnou právní úpravou. Pokud SŽDC rozšíří minimální rozsah prohlášení o dráze, k čemuž jí opravňuje § 33 odst. 3 zákona o dráhách, může takto dopravcům poskytovat další informace potřebné pro použití dráhy nebo zařízení služeb. SŽDC může do prohlášení o dráze zahrnout i další záležitosti, musí se však pohybovat v rámci možností daných právním řádem.
- 45) K námitce SŽDC ve věci zastavení modernizace předseda Úřadu uvádí, že v napadeném rozhodnutí nepoužil takový výklad, jak konstatuje SŽDC. V odůvodnění je použit text „*Jelikož zákon o dráhách, ani jiný právní předpis, nenařizuje...*“ a dále věta „*...k jeho poskytnutí neexistuje ani jiný právní důvod*“. Nejde tedy o rigidní trvání na požadavcích zákona o dráhách, jak SŽDC uvádí. Příkladem může být zavádění nových zabezpečovacích a radiokomunikačních zařízení, jeho postup a povinné vybavování je pak regulováno nařízením Komise (EU) 2016/919 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a

§ 71 nebo přílohou 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Podle § 43 zákona o dráhách „*Na dráhách lze provozovat drážní vozidlo, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob...*“. Pokud by vlivem modernizace došlo, že by původní vozidla nemohla být po modernizaci provozována, byl by citovaný text, nebo výše uvedená pravidla pro zabezpečovací zařízení, bezpochyby důvodem ke stanovení podmínky pro omezení přístupu ke dráze. Námitku SŽDC považuje předseda Úřadu za nedůvodnou. K tomu předseda Úřadu uvádí, že práva SŽDC zde omezuje zákon o dráhách, což podrobněji zdůvodnil výše.

- 46) V souladu s § 33 zákona o dráhách musí být pravidla stanovená v prohlášení o dráze nediskriminační jak v rámci vztahů mezi dopravci, tak v rámci vztahu mezi dopravcem a provozovatelem dráhy. Zde se dopravce cítí být diskriminován tím, že mu provozovatel dráhy prostřednictvím přidělce ukládá povinnost nad rámec zákona o dráhách. Podle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách je provozovatel dráhy celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky povinen umožnit dopravcům využití přidělené kapacity dráhy, a to alespoň poskytnutím služeb souvisejících s užitím dráhy a dle písm. d) téhož paragrafu umožnit dopravci, který splňuje podmínky pro provozování drážní dopravy podle zákona o dráhách, provozovat drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Z uvedeného vyplývá, že požadavek části Prohlášení 2019 není legitimní a je diskriminační vůči dopravci, tedy v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.
- 47) Požadavek předat číslo licence každého strojvedoucího před jízdou vlaku do informačního systému přesahuje rámec čl. 27 bod 2 a přílohy IV směrnice 2012/34/EU a podmínky přístupu určené podle čl. 27 rozhodně nemohou být v rozporu se základními požadavky železniční legislativy Evropské unie.
- 48) V bodu 4.2.2.7.2 přílohy rozhodnutí Komise (2012/757/EU) ze dne 14. 11. 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES (dále jen „**TSI Provoz a řízení dopravy**“) jsou uvedeny údaje nezbytné pro bezpečný a efektivní provoz a postup pro předávání těchto údajů železničním podnikem provozovateli infrastruktury před odjezdem vlaku. Jejich výčet neobsahuje číslo licence strojvedoucího jako údaj, který musí provozovatel infrastruktury obdržet od železničního podniku, aby bylo zajištěno, že je vlak ve stavu připravenosti k jízdě. Provozovatel infrastruktury proto nemůže předání tohoto údaje požadovat.
- 49) Podle čl. 27 odst. 2 směrnice 2012/34/EU zpráva o síti obsahuje informace určující podmínky přístupu k příslušné železniční infrastruktuře. Tento odstavec je transponován do § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Tyto podmínky však nemůže SŽDC stanovit libovolně. Pro zachování práva přístupu ke dráze je možné stanovit omezující podmínky pouze v případech, kdy takovéto omezení vychází z právního předpisu. To však v případě sdělování čísel licencí strojvedoucích nenastává.
- 50) V tomto případě však nešlo o rozšíření minimálního rozsahu prohlášení o dráze, ale o stanovení a zpřísnění podmínek uvedených v § 33 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách, tj. o omezení práv dopravců. Úřad svůj závěr řádně odůvodnil v napadeném rozhodnutí, zejména s odkazem na vyjádření SŽDC, které však v podaném rozkladu dospělo zásadních změn.
- 51) Ve věci ochrany osobních údajů Úřad konstatuje, že prohlášení o dráze z pohledu ochrany osobních údajů neposuzoval, ani posuzovat není oprávněn. K rozkladu SŽDC pouze pro úplnost Úřad uvádí, že číslo licence strojvedoucího je dle jeho názoru osobním údajem, jak vyplývá z definice zveřejněné na internetových stránkách Úřadu pro ochranu osobních údajů https://www.uoou.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=200144&id=27293&n=3%2Dnejdulezitejsi%2Dpojmy&p1=3938 „Podstatné pro definici osobního údaje je nutné uvědomění, že osobním údajem je

jakákoli informace týkající se identifikované či identifikovatelné fyzické osoby a skutečnost, že identifikace, resp. identifikovatelnost může nastat různými způsoby, ne vždy pouze podle jména, příjmení, adresy a data narození, ale i např. kódem, který je třeba zaměstnanci přidělen či IP adresou atd“.

- 52) V současné době je již účinné nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 26. 4. 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (GDPR). Úřad zde nesouhlasí s názorem SŽDC, že ochrana osobních údajů se netýká žadatele o posouzení souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách - dopravce. Text prohlášení „Doprovce předá před jízdou vlaku do IS SŽDC číslo licence každého strojvedoucího“. Dopravce je tedy poškozen tím, že mu zde přibývá zodpovědnost za ochranu osobních údajů při manipulaci s nimi, která může přinést nezanedbatelné náklady. Tím se zhorší jeho konkurenceschopnost v porovnání s ostatními druhy dopravy. Úřad z úpravy ochrany osobních údajů při svém rozhodování nevycházel, nicméně považuje za nutné zde námitku SŽDC vypořádat.
- 53) Ve věci argumentace SŽDC ohledně rozhodnutí Komise č. 2010/17 a přístupových práv do registru licencí strojvedoucích předseda Úřadu konstatuje, že z vyjádření SŽDC a z rozhodnutí DÚ vůbec nevyplývalo, že by sběr dat sloužil k jejich poskytnutí třetí osobě. Úřad pak dokazoval, že SŽDC nemá přístup k jiným údajům z registru licencí strojvedoucích, než k údajům svých vlastních zaměstnanců. Úřadu bylo a je známo, že SŽDC sama do registru licencí strojvedoucích nemá přístup a skutečně nebylo nutno se přístupovými právy do registru v odůvodnění zabývat. Tato skutečnost je Úřadu ale známa až na základě nového tvrzení uvedeného v rozkladu SŽDC ohledně sběru dat pro potřeby DÚ, které je v příkrém rozporu s jejím předchozím vyjádřením a také s tím, že sám DÚ rozhodnutím zmiňovaným SŽDC odstranil text „Pro potřeby Drážního úřadu je dopravce povinen...“ z Prohlášení o dráze 2017. Vzhledem k tomu, že sama SŽDC žádnou kontrolu provádět nebude, zde dochází k absolutní změně pohledu. K výše zmíněné informaci o sběru dat výhradně pro účely DÚ předseda Úřadu uvádí, že data jsou sbírána již od začátku platnosti jízdního řádu 2017/2018, tedy od 10. 12. 2017. V době zpracování vyjádření musel být SŽDC bezpochyby účel sběru znám, přesto jej do vyjádření SŽDC vědomě neuvedla.
- 54) Článek 29 směrnice 2007/59/ES opravňuje příslušný orgán, kterým je v případě České republiky DÚ, kromě jiného k tomu, aby prověřil, zda jsou strojvedoucí držitelé dokladů vydaných v souladu s touto směrnicí, a aby provedl šetření, zda strojvedoucí, železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, zkoušející a školící střediska dodržují tuto směrnici. Příslušný orgán je tedy zajisté oprávněn požadovat, aby provozovatel infrastruktury prokázal dodržení povinností, které mu ukládá čl. 18 směrnice 2007/59/ES s cílem zajistit platnost licencí a zdravotní způsobilost strojvedoucích, které zaměstnává nebo s nimiž uzavřel smlouvu. Článek 18 směrnice 2007/59/ES však po provozovateli infrastruktury nepožaduje, aby zajistil, že jsou strojvedoucí železničních podniků držitelé licence, a ani ho neopravňuje takový údaj zajistit.
- 55) K otázce odkazu na směrnici 2007/59/ES předseda Úřadu konstatuje, že Úřad odkaz na směrnici využil pro výklad § 46q zákona o dráhách. Cílem bylo doložit, že zde nevzniká právo ani povinnost provozovatele dráhy SŽDC vykonávat kontrolu nad jinými strojvedoucími, než vlastními zaměstnanci. Vzhledem k zásadní změně účelu, pro který jsou čísla licencí požadována, a vzhledem k potvrzení SŽDC, že čísla jsou požadována ryze pro potřeby DÚ a nikoliv pro výkon kontroly prováděný SŽDC, je samozřejmě eurokonformní zdůvodňování bezpředmětné. Předseda Úřadu si je plně vědom odchylky české legislativy od legislativy evropské, kdy v rámci české legislativy je pojem provozování dráhy užší než ve směrnici 2004/49/ES a proto musí SŽDC splňovat i podmínky dopravce. Právě v tomto ale tkví

nesouhlas s názorem SŽDC ve věci interpretace čl. 22 odst. 2 písm. a) směrnice 2007/59/ES, který ukládá každému železničnímu podniku a provozovateli infrastruktury povinnost spolupracovat s příslušným orgánem (DÚ). Spolupráce je směrnicí uložena pouze provozovateli dráhy jako zaměstnavateli strojvedoucích respektive osobě, která osvědčení strojvedoucích vydává. SŽDC je tedy povinna a oprávněna poskytovat informace pouze o strojvedoucích, jimž sama osvědčení strojvedoucího vydala. Tentýž požadavek je exaktně v § 46q zákona o dráhách vztážen na dopravce ve vztahu strojvedoucím, kterým osvědčení vydal. Ani česká a ani evropská legislativa neukládá povinnost provádět pravidelnou kontrolu činností strojvedoucích jiným subjektům, než těm, které vydaly osvědčení strojvedoucího nad těmito strojvedoucími (kromě DÚ). Zaslání informací o číslech licencí strojvedoucích je neoprávněnou kontrola ze strany SŽDC nad rámec § 46q zákona o dráhách a 22 odst. 2 písm. a) směrnice 2007/59/ES.

- 56) SŽDC nedoložila, jak prostřednictvím databáze čísel licencí strojvedoucích zastaví stoupající trend mimořádností. Pokud dojde k mimořádné události, podle § 10 vyhlášky č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách provozovatel dráhy a dopravce podle činnosti vykonávané v rámci předmětu podnikání zajišťuje, aby při vzniku mimořádné události na jím provozované dráze, provozovaném drážním vozidle bylo provedeno zjištění příčin a okolností vzniku mimořádné události a odpovědnosti za její vznik. Provozovatel dráhy a dopravce dle § 13 odst. 2 citované vyhlášky vede podle věcné příslušnosti jako součást opatření k předcházení mimořádným událostem evidenci jednotlivých mimořádných událostí, jejich příčin a následků. Pokud provozovatel dráhy např. při zjišťování příčin mimořádné události zjistí, že některý z dopravců přestal splňovat podmínky bezpečnosti provozování drážní dopravy, může zaslat podnět DÚ k odejmutí osvědčení ve smyslu § 34h odst. 7 zákona o dráhách. Pokud provozovatel dráhy zjistí, že některý ze strojvedoucích přestal splňovat podmínku odborné nebo všeobecné způsobilosti, může poslat podnět DÚ k tomu, aby konal dle § 46p odst. 4, nebo aby odejmul či pozastavil platnost licence dle § 46h zákona o dráhách. Z uvedeného vyplývá, že je zde dostatečně účinný zákonný způsob jak zajistit (posílit) bezpečnost na železnici. S námitkou nehodovosti se předseda Úřadu vypořádal níže.
- 57) Předseda Úřadu nesouhlasí s názorem SŽDC, že ustanovení § 22 odst. 1 písmeno a) ukládá provozovateli dráhy zajišťovat bezpečnost provozování drážní dopravy v širším slova smyslu jakousi kontrolou nad provozováním drážní dopravy ze strany dopravců. Ustanovení ukládá provozovateli dráhy vykonávat činnosti v § 2 odst. 3 zákona o dráhách, nikoliv shromažďovat data pro kontrolu strojvedoucích. Pokud nesprávné jednání dopravce zjistí, například při zjišťování příčin mimořádné události - incidentu, může postupovat výše zmíněným způsobem prostřednictvím podnětu DÚ.
- 58) Předseda Úřadu souhlasí se SŽDC, že v zákonem stanovených případech za dodržení zákony stanovených postupů může být nezpůsobilost strojvedoucího důvodem k zákazu řízení drážního vozidla DÚ. Podrobnosti byly vysvětleny výše. SŽDC však neuvedla, v čem nezpůsobilost strojvedoucího shledává a jak ji správní úřad může zjistit. Z vyjádření SŽDC ani není jasné, jakému efektivnímu postupu Úřad brání. DÚ je totiž oprávněn pouze zkontrolovat platnost jím vydané licence.
- 59) Úřad sice neposuzoval napadené rozhodnutí z hlediska jeho vlivu na bezpečnost, ani dle svého názoru k tomu není oprávněn. Není oprávněn ani navrhnout žádná bezpečnostní opatření a v žádném případě následující pasáže za jakékoliv bezpečnostní návrhy nepovažuje. Přesto, čistě na okraj, aby vypořádal námitky SŽDC uvedené výše považuje předseda Úřadu za nutné se k otázce bezpečnosti vyjádřit. Úřad požádal DÚ o sdělení, kolik bylo od 10. 10. 2017, kdy došlo k započítání evidence licencí strojvedoucích, zjištěno nezpůsobilých strojvedoucích při řízení vozidel, u nichž

nastal důvod odejmutí licence. DÚ odpověděl, že byla v dané věci podepsána smlouva mezi DÚ a SŽDC, na jejímž základě SŽDC provádí sběr čísel licencí. V období od 10. 12. 2017 do 12. 4. 2018 DÚ pravomocně odejmul licenci strojvedoucího pro nezpůsobilost celkem ve 28 případech. Na základě zjištění obsazení hnacího drážního vozidla nezpůsobilým strojvedoucím však nebylo od uvedeného data vedeno žádné správní řízení.

- 60) Úřad též prověřil informaci uvedenou na internetových stránkách DI v článku *Počet mimořádných událostí na dráhách vzrostl*. Zde se skutečně uvádí, že počet mimořádných událostí „nedovolená jízda“, tedy kdy dojde k nedovolené jízdě vlaku nebo posunu za návěstidlo zakazující jízdu, v posledních sedmi letech neustále stoupá, přičemž se jedná o historicky nejvyšší počet „projetých návěstidel. Nejčastěji se stále chybuje při odjezdu vlaku ze stanice (z dopravní). DI vydala již celou řadu bezpečnostních doporučení, jejich cílem je nenechávat bezpečnost pouze na jednom lidském činiteli - na strojvedoucím, ale mít jakousi bezpečnostní pojistku, která může mít podobu technického zařízení, jež při selhání (chybě) strojvedoucího automaticky vlak zastaví, nebo organizačního opatření, při výpravě vlaku „výpravkou“. Úřad je přesvědčen, že je vyloučeno, aby samotná nezpůsobilost strojvedoucího, tak jak ji definuje § 46h zákona o dráhách, omezila pochybení strojvedoucích zejména při odjezdu ze stanice. Jak uvádí DI, zvýšená nehodovost především souvisí s racionalizačním opatřením SŽDC spočívajícím ve zrušení výpravy vlaku provozovatelem dráhy. DI v bezpečnostních doporučeních nenavrhuje zavádět systémy evidence licencí strojvedoucích, které prozatím nepřinesly žádný výsledek.

III. Řízení o rozkladu

- 61) Úřad po doručení rozkladu předal podle § 88 odst. 1 správního řádu spis se svým stanoviskem předsedovi Úřadu k rozhodnutí o rozkladu. Žadatel se k podanému rozkladu nevyjádřil.

Stanovisko předsedy Úřadu

- 62) Po projednání rozkladu a veškerého spisového materiálu rozkladovou komisí jmenovanou podle § 152 odst. 3 správního řádu a po posouzení případu ve všech jeho vzájemných souvislostech předseda Úřadu podle § 89 odst. 2 správního řádu přezkoumal soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které jeho vydání předcházelo, s právními předpisy a dále správnost napadeného rozhodnutí v rozsahu námitek uvedených v rozkladu a s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise dospěl k následujícímu závěru.
- 63) V rámci přezkumu zákonnosti podle § 89 odst. 2 správního řádu předseda Úřadu neshledal rozpor napadeného rozhodnutí a řízení, které jeho vydání předcházelo, který by měl vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí s právními předpisy.
- 64) Podle § 152 odst. 5 správního řádu, nevylučuje-li to povaha věci, platí pro řízení o rozkladu ustanovení o odvolání.
- 65) Podle § 89 odst. 2 správního řádu odvolací správní orgán přezkoumává soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy. Správnost napadeného rozhodnutí přezkoumává jen v rozsahu námitek uvedených v odvolání, jinak jen tehdy, vyžaduje-li to veřejný zájem.

V. Závěr

- 66) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 18. 6. 2018 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to na změnu výroku napadeného

rozhodnutí a ve zbývající části rozkladová komise navrhla rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit.

67) Po zvážení všech aspektů dané věci bylo zjištěno, že ohledně posouzení části Prohlášení 2019 postupoval Úřad v souladu se zákonem a správním řádem, avšak ve výroku uvedl navíc odkaz na další ustanovení zákona o dráhách, s nímž měla být část Prohlášení 2019 v rozporu. Tato nepřesnost nemá vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí. Proto předseda Úřadu dospěl k závěru, že nastaly podmínky pro změnu výroku napadeného rozhodnutí. Nenastaly však podmínky pro zrušení či změnu výroku napadeného rozhodnutí z důvodů uváděných v rozkladu.

68) Vzhledem k výše uvedenému předseda Úřadu rozhodl tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno. Ve výroku napadeného rozhodnutí byl zrušen odkaz na § 23 odst. 1 písm. a) a d) zákona o dráhách, naopak ponechán byl odkaz na § 33 odst. 1 zákona o dráhách, který upravuje náležitosti prohlášení o dráze, a s nímž je v daném případě část Prohlášení 2019 v přímém v rozporu. V odůvodnění napadeného rozhodnutí byl § 33 zákona o dráhách uveden, přičemž při uplatňování uvedené části Prohlášení 2019 by došlo rovněž k porušení § 23 odst. 1 písm. a) a d) zákona o dráhách.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodým
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

Rozhodnutí se doručuje také veřejnou vyhláškou, která bude vyvěšena po dobu 15 dnů na úřední desce ÚPDI v listinné podobě a současně i způsobem umožňující dálkový přístup, přičemž takto se doručuje účastníkům řízení uvedených v § 27 odst. 2 správního řádu.

Vyvěšeno dne: 14. 8. 2018

Sejmuto dne:

Na úřední desce ÚPDI vyvěšeno od 14. 8. 2018 do 29. 8. 2018

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1,
MBM rail s.r.o., IČ: 25277171, se sídlem Žižkova 595, 551 01 Jaroměř

Ostatní účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou

Dotčený orgán:

Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2