



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

Sp. zn: UPDI-RPD0003/17

Oprávněná úřední osoba: Mgr. Andrea Zemanská

č.j.:UPDI-0474/18-OPDI-SPR/AZ

V Praze dne 21. 03. 2018

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „ÚPDI“) jako orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle ustanovení § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), po provedeném správním řízení

rozhodl

podle ustanovení § 34e odst. 3 zákona o dráhách ve věci posouzení souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách,

takto:

1. Změna č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální - 2018 č.j.: 46216/2017-SŽDC-GŘ-O12, vydané Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, IČ: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, je v části **třetí odstavec kapitoly 2. 8. Podmínky pro personál zajišťující provoz** ve znění „*Dopravce umožní pověřeným zaměstnancům provozovatele dráhy jízdu na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla dopravce za účelem kontroly dráhy a za účelem nutného umožnění plnění povinností provozovatele dráhy*“ **v rozporu s ustanovením § 23 odst. 1 zákona o dráhách.**

ÚPDI stanovuje Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze tento třetí odstavec kapitoly 2.8 Prohlášení o celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018, ve znění změny č. 1/2017, rozhodnutí Drážního úřadu čj. DUCR-33628/17/Kj a změny č. 2/2017, vydaného Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, v uvedeném rozsahu použít.

2. Změna č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální - 2018 č.j.: 46216/2017-SŽDC-GŘ-O12, vydané Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, IČ: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, je v částech **Příloha „L“ Vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy část A odst. 3, část B třetí odrážka a část C čl. 16 odst. 3** v totožném znění: „*Smluvní strany se dohodly, že v případě vzniku sporu ve věci uplatnění sankce ze systému odměňování výkonu se nejdříve pokusí nalézt shodu smírnou cestou. Smluvní strana, která námitku vznesl, písemně požádá druhou smluvní stranu o vyřešení sporu v rámci mimosoudního jednání. Řízení o vyřešení sporu je písemné, odpověď musí být odeslána nejpozději 10 pracovních dnů po doručení žádosti. Pokud však bude některá ze*

smluvních stran požadovat osobní projednání sporu, může ji druhá smluvní strana odmítnout jen na základě opodstatněného důvodu. Případné osobní jednání se uskuteční v prostorách provozovatele do 8 pracovních dnů od doručení žádosti, nejméně 3 pracovní dny předem si smluvní strany vymění svá stanoviska k danému sporu elektronickou poštou. Pokud se smluvní strany na uplatnění sankce nejpozději 10 pracovních dnů po doručení žádosti o vyřešení sporu neshodnou, bude spor jednou ze smluvních stran předložen k řešení příslušnému soudu České republiky“

v rozporu s ustanovením § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze uvedené části přílohy „L“ Prohlášení o celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018, ve znění změny č. 1/2017, rozhodnutí Drážního úřadu čj. DUCR-33628/17/Kj a změny č. 2/2017, vydaného Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, v uvedeném rozsahu použít.

3. ÚPDI neshledal rozpor v Prohlášení o celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018, ve znění změny č. 1/2017, rozhodnutí Drážního úřadu čj. DUCR-33628/17/Kj a změny č. 2/2017, vydaného Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, části Kapitola 1.3 *Právní rámec* se zákonem o dráhách.

Účastníci řízení:

Účastníci řízení, jimž je ve správním řízení doručováno jednotlivě podle ustanovení § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“):

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,
- České dráhy, a.s., IČ: 70994226, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1,
- Advanced World Transport a.s., IČ: 47675977, Hornopolská 3314/38, 702 62, Ostrava - Moravská Ostrava
- PDV Railway a.s., IČ: 22792597, Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem

Ostatním účastníkům řízení (podle ustanovení § 27 odst. 2 správního řádu) je doručováno veřejnou vyhláškou.

Odůvodnění:

ÚPDI obdržel dne 22. 12. 2017 žádost právnické osoby České dráhy a.s., IČ 70994226, se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, č.j.: 1027/2017-011, (dále jen „ČD“) o posouzení souladu Změny č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální - 2018 č.j.: 46216/2017-SŽDC-GR-O12 (dále jen „Změna prohlášení 2018“) a Prohlášení o celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018, ve znění změny č. 1/2017, rozhodnutí Drážního úřadu čj. DUCR-33628/17/Kj a změny č. 2/2017, (dále jen „Prohlášení 2018

prosinec“), obojí vydané Správou železniční dopravní cesty, státní organizací (dále jen „SŽDC“) se zákonem o drahách, v rozsahu:

I. souladu Změny prohlášení 2018 se zákonem o dráhách, v rozsahu:

1. kapitoly 2. 8., třetího odstavce uvedené změny prohlášení
2. přílohy „L“ části A odst. 3, části B třetí odrážky, části C čl. 16 odst. 3 – řešení sporů nestranným subjektem;

II. souladu Prohlášení 2018 prosinec se zákonem o dráhách, v rozsahu:

1. kapitoly 1.3 doplnění právního rámce týkajícího se ochrany osobních údajů

Dnem doručení podání bylo podle ustanovení § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno v této věci předmětné řízení, které bylo ÚPDI vedeno podle ustanovení § 34e zákona o dráhách. ÚPDI výzvou č.j. UPDI- 2028/17-OPDI-SPR/AZ ze dne 28. 12. 2017 vyzval společnost ČD, aby své podání doplnila a stanovil k tomu přiměřenou lhůtu. Dne 4. 1. 2018 ÚPDI obdržel doplnění a upřesnění návrhu ČD č.j.: O14/2018-011/1067/2017.

Dále byl žadatel výzvou č.j.: UPDI- 0001/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 2. 1. 2018 vyzván k úhradě správního poplatku. Také tato povinnost byla ze strany žadatele splněna a dne 8. 1. 2018 byl na účet ÚPDI správní poplatek ve výši 1000,- Kč uhrazen.

Následně ÚPDI oznámil dopisem č. j. UPDI-0053/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 9. 1. 2018 zahájení řízení všem známým účastníkům řízení, ostatním bylo doručováno veřejnou vyhláškou. Současně ÚPDI vyzval SŽDC výzvou č. j. UPDI-0054/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 9. 1. 2018, aby se k podání ČD vyjádřila. Dále ÚPDI vyzval společnosti Advanced World Transport a.s., IČ: 47675977, Hornopolská 3314/38, 702 62, Ostrava - Moravská Ostrava (dále jen „AWT“) a PDV Railway a.s., IČ: 22792597, Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem (dále jen „PDV“) výzvou č. j.: UPDI-0055/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 9. 1. 2018, aby se k podání ČD vyjádřily zejména k napadení přílohy „L“. PDV se vyjádřila dopisem č. j.: 013/2018/PDVR/300/Va doručeným 15. 1. 2018, SŽDC dopisem č. j.: 11762/2018-SŽDC-GŘ-O12 doručeným 17. 1. 2018 a AWT dopisem č. j.: COO/41/18 doručeným 29. 1. 2018. Po získání vyjádření dalších dotčených osob a řádném prostudování všech obdržených podkladů, sdělil ÚPDI oznámením č. j. UPDI-0270/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 1. 2. 2018 všem účastníkům řízení, že mají možnost vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí ve smyslu ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu, a to nejpozději do 5 dnů ode dne doručení uvedeného oznámení. Této možnosti v dané lhůtě žádný z účastníků řízení nevyužil.

K průběhu správního řízení, podaným žádostem, předloženým podkladům, obdrženým důkazům a jednotlivým výrokům tohoto rozhodnutí uvádí ÚPDI následující:

Ad I. 1)

Společnost ČD napadá kapitolu 2. 8 třetí odstavce Změny prohlášení 2018, který se týká vstupů třetích osob na stanoviště strojvedoucího. Přestože považuje Prohlášení o dráze za soukromoprávní jednání, připomíná znění čl. 2 odst. 3 usnesení předsednictva ČNR č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky a z toho dovozuje, že SŽDC **nemůže v prohlášení o dráze stanovit jakákoliv pravidla pro přístup na dráhu, nýbrž jen ta, která jí zákon jako provozovateli dráhy coby přirozeného monopolu umožní nebo stanoví.** Uložení povinnosti umožnit na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla jízdu zaměstnance provozovatele dráhy není pravidlem **pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití, ani pro výpočet ceny za**

toto užití. Ustanovení § 33 odst. 1 zákona o dráhách mimo jiné, praví: „Přidělce zpracuje prohlášení o dráze, ve kterém stanoví nediskriminační pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití a pro výpočet ceny za toto užití ...“ Předmětná přepravní povinnost z žádného obecně závazného právního předpisu nevyplývá. Ustanovení § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách hovoří toliko o oprávnění provozovatele dráhy „udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy“, což na předmětnou přepravní povinnost nelze aplikovat. Zaměstnanec provozovatele dráhy nemá dle napadené části prohlášení o dráze udílet pokyny při organizování drážní dopravy, nýbrž kontrolovat dráhu. Provozovatel dráhy zde zneužívá svého postavení provozovatele přirozeného monopolu k tomu, aby na náklady dopravce plnil své povinnosti, ačkoliv by je provozovatel mohl plnit svými kolejovými vozidly na své náklady. ČD dále upozorňuje na bezpečnostní riziko, kdy osoba provozovatele dráhy na stanovišti strojvedoucího může odvádět pozornost strojvedoucího, což může způsobit nehodu s potenciálně fatálními následky.

K tomu SŽDC uvádí, že využívá hnacích vozidel dopravce k zajišťování svých povinností především v souvislosti se zajištěním provozuschopnosti dráhy, kontrol stavu dráhy a viditelnosti návštěvadel. Nově vložený odstavec nemá za cíl jakkoli rozšiřovat okruh zaměstnanců SŽDC, kteří mohou vstupovat na stanoviště strojvedoucího, natož pak nařizovat dopravci jakoukoli obecnou přepravní povinnost zaměstnanců SŽDC. Pokud by SŽDC měla tyto kontroly provádět vlastními (popř. pronajatými) vozidly, znamenalo by to zvýšení jejich nákladů na zajišťování provozuschopnosti drah a také úbytek kapacity dráhy provozované SŽDC, kterou by byla nucena pro takové jízdy využívat, místo toho, aby ji nabídla k využití dopravcům. Pro zajišťování činností provozovatele dráhy, které je nutné provádět ze stanoviště strojvedoucího jedoucího hnacího vozidla (resp. řídicího vozu), používá SŽDC jen určené zaměstnance (což vyplývá i z textu napadeného odstavce). Pro realizaci jízd zaměstnanců SŽDC na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla dopravce je u SŽDC stanoven seznam profesí, které mají oprávnění k jízdám za účelem kontroly dráhy. Tento seznam byl v minulosti odsouhlasen i petentem. Pro případy ostatních situací má SŽDC s petentem dohodnuto vydávání určitého množství tzv. přenosných povolenek s roční platností a je dohodnut i způsob evidence jízd na tyto přenosné povolenky. Tuto evidenci má petent následně k dispozici. Účelem vložení těchto podmínek do prohlášení o dráze je ošetřit tuto problematiku i pro případy tratí, na nichž vzhledem k postupnému otevírání trhu v železniční dopravě, provozují nebo začnou provozovat pravidelnou drážní dopravu i jiní dopravci, než petent. SŽDC má za nutné tuto věc rozšířit na všechny oprávněné dopravce obecně. Uvedeným opatřením SŽDC na základě zmocnění obsaženého v ustanovení § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách plní úkoly uložené jí zákonem o dráhách, přičemž uvedeným postupem dopravci nepůsobí žádnou škodu a tento nemusí vynakládat žádné dodatečné náklady. Naopak zaměstnanec dopravce je povinen respektovat ustanovení § 22 odst. 4 zákona o dráhách, dle kterého jsou osoby v obvodu dráhy povinny dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti provozu dráhy.

Stanovisko ÚPDI

ÚPDI k výše uvedenému sděluje, že zákon o dráhách upravuje práva a povinnosti všem osobám, které se podílejí na provozování dráhy a drážní dopravy. Žádné z ustanovení zákona o dráhách, ani souvisejících právních předpisů a přímo použitelných předpisů, nezakládá povinnost dopravci, aby umožnil, tedy strpěl za každých podmínek, jízdu pověřených zaměstnanců provozovatele na stanovišti strojvedoucího, jako výkon kontroly dráhy, z důvodů plnění povinností provozovatele dráhy. Takové ustanovení je uvedeno v § 58 odst. 3 zákona o dráhách, platí však výlučně pro osoby pověřené k výkonu státního dozoru.

ÚPDI souhlasí s názorem ČD, že uložení povinnosti umožnění jízdy zaměstnance provozovatele dráhy na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla není pokynem provozovatele dráhy udíleným při organizování drážní dopravy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na základě ustanovení § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách. Svým obsahem je to pokyn, aby se dopravce bezplatně podílel plněním uložené povinnosti na zajištění údržby dráhy. Navíc skutečnost, že tento požadavek je kladen jako podmínka přístupu na dráhu, už je samotným důkazem, že se nejedná o pokyn udělený při organizování drážní dopravy. Na základě výše uvedeného zdůvodnění ÚPDI nemůže souhlasit s názorem SŽDC, že povinnost uložená třetím odstavcem kapitoly 2.8 Změny prohlášení 2018 je pokyn provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 4 zákona o dráhách.

K třetímu odstavci se též vyjádřila PDV s tím, že kontroly provádí většinou vlastními vozidly. V případě jízdy na hnacím vozidle dopravce je tato kontrolní jízda předem písemně domluvena a odsouhlasena s odpovědným zaměstnancem dopravce pro danou trať.

ÚPDI souhlasí i s názorem ČD, že pobyt zaměstnance provozovatele dráhy na stanovišti strojvedoucího přináší potenciální riziko odpoutání pozornosti strojvedoucího při řízení drážního vozidla. K tomu vzniká případné riziko možného úrazu, pokud by si nedostatečně proškolený zaměstnanec provozovatele dráhy způsobil úraz, jelikož provozovatel dráhy u těchto zaměstnanců negarantuje proškolení např. z elektrotechnické kvalifikace s ohledem na místní pracovní bezpečnostní pokyny platné pro obsluhu konkrétního drážního vozidla. Dalším neřešeným problémem je přebírání zodpovědnosti dopravcem za případné poškození zdraví zaměstnance provozovatele dráhy, ke kterému by hypoteticky mohlo dojít např. následkem mimořádné události. Uvedená bezpečnostní hlediska však sama o sobě nejsou důvodem k tomu, že by kontrola dráhy nemohla být prováděna takto i nadále. ÚPDI též souhlasí s názorem SŽDC, že se tímto postupem sníží náklady na údržbu dráhy a ušetří její kapacita. Takováto kontrola však musí být prováděna pouze na základě svobodné vůle obou stran a za vzájemně dohodnutých podmínek, nikoliv podmínek vynucených jednostranným nezákonným požadavkem provozovatele dráhy.

Podle ustanovení § 33 zákona o dráhách přidělcem 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. Zde se dopravce cítí být diskriminován tím, že mu provozovatel dráhy prostřednictvím přidělcem ukládá povinnost nad rámec zákona o dráhách. Podle ustanovení § 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 třetího odstavce kapitoly 2.8 Změny prohlášení 2018 je diskriminační vůči dopravci.

Umístění předmětného odstavce jako součást bodu 2.8 „Podmínky pro personál zajišťující provoz“ s tím, že celá kapitola 2 „Podmínky přístupu“ popisuje zásady a podmínky pro přístup žadatelů na celostátní dráhu a regionální dráhy v majetku státu, kde je SŽDC přidělcem kapacity, jednoznačně deklaruje, že se jedná o pravidlo pro přístup na dráhu, při jehož nesplnění může být dopravci přístup odepřen. Odepření takového přístupu je pak opět v rozporu i s ustanovením § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách, jelikož kromě provozování drážní dopravy za cenu sjednanou podle cenových předpisů, požaduje provozovatel dráhy od dopravce ještě navíc plnění dalších, byť nepeněžních služeb, zákonem uložených provozovateli dráhy. **Požadavek na umožnění**

kontroly dráhy na stanovišti strojvedoucího od dopravce je neoprávněný a vyžadováním jeho plnění provozovatel dráhy porušuje povinnosti umožnit dopravcům využití přidělené kapacity a povinnosti umožnit dopravcům provozovat drážní dopravu za cenu sjednanou podle cenových předpisů, uložené provozovateli dráhy v ustanovení § 23 odst. 1 písm. a) a písm. d) zákona o dráhách.

Požadavek provozovatele, aby *doprovce umožnil pověřeným zaměstnancům provozovatele dráhy jízdu na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla dopravce za účelem kontroly dráhy a za účelem nutného umožnění plnění povinností provozovatele dráhy*, nemá, jako povinnost dopravce, oporu v zákoně, jak se mylně SŽDC domnívá, a proto se ÚPDI musí ztotožnit s námitkou ČD a argumenty SŽDC odmítnout. Nic však nebrání tomu, aby kontroly stavu dráhy probíhaly ze stanoviště strojvedoucího po předchozí dohodě obou stran.

Jelikož kapitolu 2.8 lze uvést do souladu se zákonem o dráhách prostým způsobem (prakticky úpravou textace bez požadavku časově a věcně náročných souvisejících jednání přidělce), stanovil lhůtu 30 dnů jako přiměřenou na předmět, rozsah, obsah změn.

Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1.

Ad I. 2)

ČD napadají způsob aplikace ustanovení § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách v prohlášení o dráze. V části, kde se hovoří o „*nestranném způsobu mimosoudního řešení*“, nemůže SŽDC činit arbitrem kteroukoliv **ze stran** tohoto sporu, sic by se nejednalo o **nestranný** způsob. V rozporu s ustanovením § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách Část A odst. 3, resp. Část B třetí odrážka, resp. část C čl. 16 odst. 3 přílohy „L“ stanoví, že: „*Smluvní strany se dohodly, že v případě vzniku sporu ve věci uplatnění sankce ze systému odměňování výkonu se nejdříve pokusí nalézt shodu smírnou cestou. Smluvní strana, která námitku vznese, **písemně požádá druhou smluvní stranu o vyřešení sporu v rámci mimosoudního jednání.** ...*“ Už ze samotného textu vyplývá, že jedná dále strany mezi sebou, tudíž se nejedná o nestranný způsob.

K tomu SŽDC uvádí, že řešení sporů týkajících se sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy, vzniklých mezi provozovatelem dráhy a dopravcem, prostřednictvím přidělce kapacity dané dráhy není nijak neobvyklé. Na SŽDC bude případný spor ve věci sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy rozhodovat v souladu s postupem, který je sjednáván v článku 16 bodu 3 smlouvy o provozování drážní dopravy, resp. uveden v textu Přílohy „L“ prohlášení o dráze, Odbor interního auditu Generálního ředitelství SŽDC. Tento odbor působí v rámci organizační struktury SŽDC jako nezávislý auditor, který stojí mimo problematiku organizování provozování drážní dopravy a narušování procesů souvisejících s touto činností SŽDC. Tímto bude dle našeho názoru dostatečně zajištěna nestrannost a objektivita způsobu mimosoudního řešení sporů.

I v tomto případě se SŽDC neztotožňuje s výkladem petenta, který zcela nelogicky, a nesystémově trvá na externím řešiteli sporů. Petent velmi pečlivě cituje právní úpravu, která však hovoří toliko o nestranném způsobu, nikoli o řešení sporu před třetí osobou. Směrnice č. 2012/34/EU, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „Směrnice EU“) hovoří v rámci přílohy VI., toliko o systému řešení sporů, kdy cílem má být především rychlost vyřešení sporu, nevyžaduje tedy personální oddělení.

K uvedené problematice se vyjádřila PDV s tím, že po přezkoumání ustanovení § 33 odst. 3 písmena k) zákona o dráhách, dále přílohy VI Směrnice EU bod 2 písmeno g), došla k názoru, že

poslední věta: „*Pokud se smluvní strany na uplatnění sankce nejpozději do 10 pracovních dnů po doporučení žádosti o vyřešení sporu neshodnou, bude spor jednou ze smluvních stran předložen k řešení příslušnému soudu České republiky.*“ bude upravena na: „*Pokud se smluvní strany na uplatnění sankce nejpozději do 10 pracovních dnů po doporučení žádosti o vyřešení sporu neshodnou, bude spor jednou ze smluvních stran předložen k řešení k nezávislému subjektu akceptovaným oběma stranami (např. národní regulátor).*“ Společnost PDV dále dodává, že s ní ČD nemají uzavřenou žádnou smlouvu na provozování drážní dopravy a k dnešnímu datu se žádná smlouva nepřipravuje.

AWT k problematice konstatuje, že úprava zákona o dráhách blíže nedefinuje nestranný způsob mimosoudního řešení sporu a nebyl určen nezávislý úřad. AWT vidí jako obtížné nalezení ochotného nestranného subjektu a současně zajištění financování takové činnosti. AWT doporučuje řešení sporů před ÚPDI. Doposud na provozované dráze k podobným sporům nedošlo.

Stanovisko ÚPDI:

K námitce ČD týkající se formy řešení mimosoudních sporů ohledně narušování provozování drážní dopravy uvádí ÚPDI následující:

Konkrétní formu mimosoudních řešení sporů týkajících se narušení provozování drážní dopravy sice zákon o dráhách neupravuje, ale jeho doslovné znění jednoznačně stanovuje povinnost zavedení nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů. ÚPDI tedy v tomto bodě souhlasí s argumentem ČD, že nelze mimosoudní řešení koncipovat jen jako další kolo jednání mezi dopravci a přidělcem, nýbrž musí být za účasti třetí osoby coby nezávislého zprostředkovatele a že nelze mimosoudní řešení posunout v rámci SŽDC na jiný útvar, tj. pouze jiné zaměstnance jedné ze stran sporu, nýbrž musí být spor vyřešen za účasti třetí osoby. Není tím však myšlen rozhodce ve smyslu zákona č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a o výkonu rozhodčích nálezů. Zavedení obligatorního rozhodčího řízení ve smyslu citovaného zákona o rozhodčím řízení by bylo skutečně nad rámec zákonné úpravy. Účast třetí, na stranách sporu nezávislé osoby, na způsobu mimosoudního řešení plyne jednoznačně z doslovné dikce zákona o dráhách požadující nestranný způsob řešení. Za tento způsob tedy nelze považovat další kolo bilaterálního jednání mezi stranami sporu.

Pokud se týká námítky SŽDC, že slovo nestranný neznamena, že by se muselo jednat o osobu stojící mimo strany sporu, lze odkázat na znění přílohy VI. Směrnice EU, kde se v bodě 2 pod písmenem g) uvádí: „*Aniž jsou dotčeny stávající postupy pro přezkum rozhodnutí a ustanovení článku 56, je v případě sporů ohledně systému odměňování výkonu k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Tento systém řešení sporů je ve vztahu ke zúčastněným stranám nestranný. Dojde-li k použití tohoto systému, musí být rozhodnutí přijato ve lhůtě deseti pracovních dnů*“.

V originální En verzi je uvedeno znění „shall be impartial towards the parties involved“. Z české i anglické mutace, stejně jako ze zákona o dráhách, vyplývá povinnost zavedení systému řešení sporů prostřednictvím nestranného systému. ÚPDI nesouhlasí s názorem SŽDC, že nestrannost se vyřeší organizačním útvarem zařazeným přímo pod generálního ředitele. Jeho zaměstnanci jsou stále financováni z prostředků SŽDC, proto nikdy nemohou vytvořit systém, který bude k zúčastněným stranám (ale zejména sám k sobě) nestranný. Dle názoru ÚPDI systém řešení sporů nemůže být nestranný, pokud o sporech budou rozhodovat pouze zástupci jedné ze stran. Pokud by tito zástupci rozhodnou neoprávněně ve prospěch SŽDC, dopravce by následně předal věc soudu, který by pravomocně rozhodl v jeho prospěch, SŽDC by nebyla zatížena žádnou sankcí za předchozí rozhodnutí odlišné od rozhodnutí soudního. SŽDC by tedy neměla žádnou motivaci rozhodovat jinak, než ve svůj prospěch.

ÚPDI v rámci spolupráce s ostatními evropskými regulátory pak získal dokument Overview on European Performance Schemes, který zpracovalo IRG – Rail (Independent Regulator’s Group – Rail – neoficiální sdružení regulačních orgánů). IRG – Rail vytvořil dotazník na toto téma, a výsledky dotazníkového šetření prezentuje v uvedeném dokumentu. Z toho mj. plyne, že ve většině členských států funguje systém nezávislého řešení sporů. Ve dvou členských státech jsou spory řešeny regulátorem, v jiných členských státech byl stanoven nezávislý výbor, jehož členové jsou jmenováni z řad dopravců a provozovatelů drah. Z uvedeného je patrné, že výklad ÚPDI je podložen totožným výkladem napříč členskými státy EU.

K námitce PDV a AWT ÚPDI uvádí, že pro řešení takovýchto sporů nemá ÚPDI zákonné zmocnění. Navíc při dodržování postupů správního řádu by bylo rozhodnutí v požadovaném termínu 10 dnů prakticky nemožné. Řešení sporů navrhované PDV, v podobě předložení sporu k řešení k nezávislému subjektu akceptovanému oběma stranami, kterým může být např. kolektivní orgán, považuje ÚPDI za přijatelné.

S ohledem na výše uvedené tedy ÚPDI konstatuje, že napadený nestranný způsob mimosoudního řešení sporů, týkajících se narušení provozování drážní dopravy, **je v rozporu s ustanovením § 33 odst. 3 písmena k) zákona o drahách.**

ÚPDI při stanovení lhůty vzal v úvahu, že opatření k uvedení do zákonného stavu nejsou pouze administrativní povahy. Provozovatelé drah budou muset pro zajištění nestranného rozhodování zajistit nestranný subjekt. PDV a AWT bude muset též vypracovat navrhované znění a zaslat jej SŽDC k zapracování do prohlášení o dráze. Z tohoto důvodu ÚPDI zvolil přiměřenou lhůtu v délce 90 dnů.

Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 2.

Ad II. 1)

ČD nad rozsah Změny prohlášení 2018 namítají absenci zpracování právního rámce týkajícího se ochrany osobních údajů při poskytování zpráv o vlaku či při zřizování přístupových práv do systémů SŽDC. ČD upozorňují na povinnosti, které správci údajů ukládá zákon č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, (dále jen „ZOOU“). Dále ČD upozorňují na očekávanou změnu, kterou do této oblasti vnese nařízení EP a Rady (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (dále jen „GDPR“). Po nabytí účinnosti tohoto předpisu (25. května 2018), bude možné zpracovávání osobních údajů provádět jen v případě, pokud je taková činnost **nezbytná pro splnění právní povinnosti, která se na správce vztahuje, nebo pokud je nezbytná pro splnění úkolu prováděného ve veřejném zájmu.**

Z předmětného prohlášení o dráze neplyne, z jakého ustanovení zákona o dráhách odvozuje SŽDC svou právní povinnost či veřejný zájem na dotčeném zpracovávání osobních údajů. Ať již je to § 22 odst. 1 písm. a) nebo jiné ustanovení zákona o dráhách, nelze je však interpretovat, ani aplikovat v rozporu s předpisy upravujícími ochranu osobních údajů. Předmětné zpracovávání osobních údajů buď vyplývá z ustanovení zákona o dráhách, a pak je ÚPDI oprávněn jej posoudit, nebo ze zákona o dráhách nevyplývá, ale pak nemůže být stanoveno v prohlášení o dráze coby podmínka přístupu na dráhu nebo jejího užití ve smyslu ustanovení § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

V bodě 4.3.2.1 Prohlášení 2018 prosinec je uvedeno, že o přidělení individuální ad hoc kapacity žádá žadatel přidělce elektronicky:

- datovou komunikací z vlastního IS žadatele do IS provozovatele dráhy - IS KADR

- prostřednictvím formuláře webové aplikace IS KADR
- u mezistátních žádostí též prostřednictvím IS RNE PCS.

Aby mohl zaměstnanec dopravce požádat o ad hoc trasu, nebo aby mohl počínaje JŘ 2017/18 získat údaje traťového jízdního řádu zpracovávaného v případě omezení provozování dráhy z důvodů na straně provozovatele dráhy, tak musí mít zřízen přístup do IS KADR. O ten se žádá elektronicky zasláním přiloženého formuláře. Uvádí v něm např. své jméno a příjmení, což jsou informace, na jejichž základě lze určit subjekt údajů ve smyslu ustanovení § 4 písm. a) zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, protože se jedná o osobní údaje.

SŽDC k daným námitkám uvádí, že ČD ve svém podání požadují rozšíření kapitoly 1.3 Prohlášení o dráze 2018 o ustanovení týkající se ochrany osobních údajů a svůj požadavek odůvodňují ustanovením kapitoly 4.3.2.1 Prohlášení 2018 prosinec, která popisuje způsob podání žádosti o přidělení kapacity ad hoc. SŽDC předně poukazuje na skutečnost, že ani kapitola 1.3 ani kapitola 4.3.2.1 nebyla dotčena Změnou prohlášení 2018 a tedy v souladu s ustanovením zákona o dráhách, a to konkrétně § 34c odst. 1 (správně má být § 34e odst. 1), není možno v rámci žádosti o přezkum Změny prohlášení 2018 požadovat přezkoumání těchto ustanovení.

SŽDC předně konstatuje, že ochrana osobních údajů je řešena jinými předpisy, ať již právními nebo vnitřními, a není povinnou součástí prohlášení o dráze dle ustanovení § 33 zákona o dráhách. Datová komunikace mezi provozovatelem dráhy a dopravcem se řídí zněním technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen „TSI“). V případě komunikace týkající se zpráv o vlaku jde především o:

- Technické specifikace pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému dle Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ze dne 12. prosince 2014 v platném znění (dále jen „TSI TAF“)
- Technické specifikace pro interoperabilitu subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému dle Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 v platném znění, (dále jen „TSI TAP“).

Tyto TSI vyžadují, aby při datové komunikaci spolu komunikoval informační systém dopravce a provozovatele dráhy pomocí předem definovaných formátů zpráv. V těchto zprávách jsou definovány povinné položky a jednou z nich je u každé zprávy identifikace odesílatele zprávy (AdministrativeContactInformation), která obsahuje položky s identifikačními údaji odesílatele (Name, Address, eMail, PhoneNumber, FaxNumber). Vyplnění identifikace odesílatele je bezpodmínečně nutné pro přijetí standardizované zprávy přijímacím informačním systémem ať již dopravce, nebo provozovatele dráhy, a to z důvodu jednoznačnosti odesílatel zprávy a z ní vyplývající odpovědnosti za správnost zasláných dat. SŽDC jako provozovatel tyto zprávy přijímá na datovém rozhraní svých systémů a zpracovává je v souladu s TSI. Stejně tak i zprávy vysílá a tedy dopravci je mohou na datových rozhraních svých informačních systémů přijímat.

Každá společnost je povinna TSI implementovat dle společného směrného plánu implementace či dle vlastního směrného plánu implementace. Ne všechny společnosti, provozující drážní dopravu na síti SŽDC, plně implementovali výše uvedenou legislativu EU. Jedním z těchto dopravců je i dopravce ČD. Z tohoto důvodu vyšla SŽDC vstříc dopravcům a nad rámec svých povinností poskytla dopravcům webová rozhraní svých informačních systémů, která umožňují

dopracům vytvářet datové zprávy splňující požadavky TSI, aniž by nutně museli mít svůj vlastní informační systém.

Avšak pro vytvoření datové zprávy dle TSI je nutné znát identifikaci odesílatele, jak je uvedeno výše. Z tohoto důvodu je nutné, aby příslušné datové rozhraní bylo personifikováno na konkrétní osobu, které dopravci povolí komunikovat s informačními systémy SŽDC jeho jménem. Jedná se však o případy, kdy dopravce v rozporu s výše uvedenou legislativou nemá svůj vlastní informační systém. Pokud dopravce plní požadavky na něj legislativou kladené a má svůj vlastní informační systém splňující požadavky TSI, není třeba poskytovat SŽDC žádné údaje neboť komunikace pracuje na úrovni systém-systém.

Tvrzení ČD, že pro požádání o ad hoc trasu, popř. pro získání informací o trase musí mít zaměstnanec zřízen přístup do informačního systému KADR je dle SŽDC vysloveně lživé. V případě, že dopravce plní své povinnosti a má vlastní informační systém v souladu s TSI, nepotřebují jeho zaměstnanci žádný přístup do informačního systému KADR neboť komunikují datovou komunikací z vlastního informačního systému do informačního systému provozovatele dráhy (první odrážka v kapitole 4.3.2.1 Prohlášení 2018 prosinec). Přístup do informačního systému je nutný pouze v případě, že dopravce nemá, v rozporu s výše uvedenou legislativou, svůj informační systém splňující podmínky TSI. Pak je třeba, aby takové údaje poskytl, neboť bez nich není možné vytvořit datovou zprávu ve formátu požadovaném TSI.

Pokud není možné, aby dopravci údaje o osobách, kterým dopravce udělil oprávnění za něj datově komunikovat s informačními systémy provozovatele dráhy, poskytovali SŽDC, bude SŽDC nucena ukončit provoz webových rozhraní svých informačních systémů a zcela v souladu s požadavky TSI vyžadovat pouze datovou komunikaci na úrovni informačního systému dopravce.

V závěru pak doplňujeme, že problematika ochrany osobních údajů nespadá do působnosti ÚPDI a SŽDC si není jista, zda tento úřad by skutečně byl tím, kdo by měl uvedené posuzovat, přičemž i tato úvaha je však zcela předčasná v situaci, kdy jak sám petent uvádí, Nařízení č. 2016/679 je účinné od 25. 5. 2018. SŽDC se nedomnívá, že by bylo možno před tímto datem požadovat plnění uvedeného nařízení.

K této námitce ÚPDI uvádí, že nesouhlasí s argumentací SŽDC, že nelze při posuzování změny vydaného prohlášení o dráze, uplatnit námitky i k částem prohlášení, které nebyly dotčeny danou změnou. Jmenovaná kapitola nebyla předmětem žádného řízení vedeného správním úřadem, tudíž ÚPDI neshledal důvod, že by nemohla být prověřena.

ÚPDI posuzoval kapitolu 1.3 se zákonem o dráhách. Podle kapitoly 4.3.2.1 Prohlášení 2018 prosinec o přidělení individuální ad hoc kapacity žádá žadatel přidělce elektronicky mimo jiné i datovou komunikací z vlastního IS žadatele do IS provozovatele dráhy. Tuto skutečnost SŽDC ve svém vyjádření potvrdila a způsoby podávání žádosti řádně vysvětlila, včetně doložení právního rámce. Z výše uvedeného vyplývá, že sporné požadování osobních údajů ze strany SŽDC není nutnou podmínkou přístupu na dráhu a podání žádosti o přidělení kapacity. Požadavek na vkládání osobních údajů neshledal ÚPDI rozporný se zákonem o dráhách. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku 3.**

ÚPDI se shoduje se SŽDC, že způsob ochrany osobních údajů, ani plnění povinností týkajících se ochrany osobních údajů, nejsou povinnou součástí prohlášení o dráze. Stejně tak se shoduje se SŽDC s názorem, že ÚPDI je oprávněn posuzovat prohlášení o dráze pouze z hlediska souladu

se zákonem o dráhách, nikoliv s předpisy týkajícími se ochrany osobních údajů. Takové posuzování ÚPDI v rámci tohoto správního řízení neprovedl. Dále se ÚPDI shoduje se SŽDC v tom, že správní úřad je povinen rozhodovat podle souladu pouze s předpisy účinnými v době vydávání rozhodnutí.

ÚPDI dále uvádí, že podle ustanovení § 34e odst. 3 zákona o dráhách přidělce část, která je v rozporu s tímto zákonem, nahradí částí novou, kterou zaznamená do prohlášení o dráze, a prohlášení o dráze opětovně zveřejní.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí má účastník řízení právo podat rozklad k předsedovi ÚPDI prostřednictvím odboru přístupu k dopravní infrastruktuře, Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí.

Mgr. Andrea Zemanská
oddělení přístupu ke dráze
odboru přístupu 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 ustanovení § 27 odst. 2 správního řádu.

Vyvěšeno dne: 21. 3. 2018

Sejmuto dne:

Na úřední desce ÚPDI bude vyvěšeno od 21. 3. 2018 do 5. 4. 2018

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,
- České dráhy, a.s., IČ: 70994226, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1,
- Advanced World Transport a.s., IČ: 47675977, Hornopolní 3314/38, 702 62, Ostrava - Moravská Ostrava
- PDV Railway a.s., IČ: 22792597, Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem

Ostatní účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou

Dotčený orgán:

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