

Váš dopis zn.: UPDI- 3553/18-OPEP/PI  
Zde dne: 28. 12. 2018  
Naše zn.: 1733/2019-SZDC-GŘ-O25  
Vyřizuje: Mgr. František Chabičovský  
Telefon: 9727 41 736  
Mobil:  
E-mail: Chabicosky@szdc.cz  
Datum: 11. 1. 2019

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře  
Myslíkova 171/31  
110 00 Praha 1

k Sp. zn. UPDI-RPD0004/17  
č. j. UPDI-3553/18-OPEP/PI

**Rozklad dle ustanovení § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace do rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře sp. zn. UPDI-RPD0004/17, č. j. UPDI-3553/18-OPEP/PI ze dne 28. 12. 2018**

Správě železniční dopravní cesty, státní organizací (dále jen „SZDC“), bylo doručeno do datové schránky rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „UPDI“) sp. zn. UPDI-RPD0004/17, č. j. UPDI-3553/18-OPEP/PI ze dne 28. 12. 2018 (dále jen „Rozhodnutí“) ve věci správního řízení o přezkumu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019 (dále jen „Prohlášení 2019“) ve vztahu k návrhu společností České dráhy, a.s., ze dne 22. 12. 2017 a společnosti KŽC Doprava, s. r. o., ze dne 8. 1. 2018 a to co do přezkumu odstavce třetího kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019.

Ve vztahu k uvedené kapitole Prohlášení 2019 bylo vydáno rozhodnutí UPDI č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 15. 6. 2018, dle jehož výroku č. 14 UPDI neshledal text odstavce třetího kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 rozporným se zákonem o dráhách. Výrok č. 14 citovaného rozhodnutí UPDI byl napaden rozkladem společnosti České dráhy, a.s. (vedle jiných rozkladů jiných subjektů směřujících proti jiným výrokům jmenovaného rozhodnutí). Ve vztahu k rozkladu proti výroku 14 jmenovaného rozhodnutí UPDI bylo výrokem II. rozhodnutí UPDI č. j. UPDI-2989/18-OPDI-SPR/KE ze dne 2. 11. 2018 rozhodnuto tak, že výrok č. 14 prvostupňového rozhodnutí se ruší a věc se v rozsahu výroku č. 14 prvostupňového rozhodnutí vrací k novému projednání.

Výsledkem opětovného projednání věci v prvním stupni je pak Rozhodnutí, kdy UPDI rozhodl tak, že u kapitoly 3.6.6, ve znění: „Na základě výše uvedeného si SZDC vyhrazuje právo na zastavení vlaku, na kterém byla diagnostickým zařízením indikována závada, a právo postihu v případě, že dopravce použije opakovaně k jízdě drážní vozidlo, u kterého byla diagnostickým zařízením indikována závada způsobující poškození kolejnic (příznak INJ).“ Prohlášení 2019, shledal porušení ustanovení § 33 odst. 1 písmeno k) zákona č. 266/1994 Sb., zákona o dráhách, kdy odstavcem druhým výroku určil lhůtu 30 dní ode dne nabytí právní moci Rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 3.6.6 Prohlášení 2019, ve znění pozdějších změn, použít.

SZDC proti uvedenému Rozhodnutí podává v zákonem stanovené lhůtě 15 dní, když k doručení Rozhodnutí k rukám SZDC došlo nejdříve dne 28. 12. 2018, postupem dle ustanovení § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, **rozklad** a to **do všech výroků Rozhodnutí**.

Jako důvody rozkladu SZDC uvádí následující:

## I.

SŽDC v rámci řízení, velmi obsáhlým vyjádřením ze dne 30. 1. 2018, UPDI sdělila důvody, pro které má za to, že její postup v souvislosti s napadeným odstavcem třetím kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 byl plně souladný s právním řádem. Uvedené argumenty byly dále doplněny v rámci vyjádření SŽDC ze dne 23. 7. 2018. V rámci tohoto rozkladu pak na uvedená vyjádření, v rozsahu, kdy se tato dotýkají materie řešené v rámci napadeného výroku Rozhodnutí, navazujeme a předkládáme, že uvedené důvody jsou dle našeho názoru platné, v řadě případů pak nebyly ze strany UPDI náležitě vypořádány či zohledněny. Jsme přesvědčeni, že ve všech ohledech jsme postupovali vedeni zájmem na zajištění funkčnosti a efektivity provozování dráhy tak, aby bylo zabráněno jakékoli diskriminaci a to ať již mezi dopravci, či ve vztahu provozovatel dráhy – dopravce.

Ve vztahu ke stěžejním důvodům iniciace rozkladu poukazujeme, v nutné stručnosti, když uvedené rozvineme dále, mimo jiné zejména na skutečnost, že **UPDI v rámci Rozhodnutí například vytýká SŽDC nedoložení tvrzení, která SŽDC poskytla k rukám UPDI již v rámci vyjádření ze dne 30. 1. 2018** (např. str. 6 Rozhodnutí dole, text: „SŽDC však nevedla, zda jsou používána za stejných pravidel pro jejich umístování a vyhodnocování, jako v ČR.“ a v kontrastu s tím, sdělení SŽDC ve vyjádření ze dne 30. 1. 2018, str. 8, s textem: „V současné době jsou limitní hodnoty všech INJ nastaveny dle PPD č. 4/2017, tj. ekvivalentní délka plochy pro stupeň alarmu K na 8 cm a pro stupeň alarmu STOP na 11 cm. Pro porovnání, v sousedním Polsku, kde provozují naprosto shodné typy indikátorů jako u nás, jsou limitní hodnoty pro stupeň alarmu K nastaveny na 4,5 cm, resp. 6 cm pro stupeň alarmu STOP.“ – požadované informace tak SŽDC k rukám UPDI prokazatelně doložila, byť je jí vytýkán opak).

Zcela zásadní pochybení pak spatřujeme v odstavci druhém výrokové části Rozhodnutí, kdy po uplynutí stanovené lhůty nebude možno kapitolu 3.6.6 Prohlášení 2019, ve znění pozdějších změn použít. **V rámci této části výroku Rozhodnutí UPDI jednak zcela pominul, že předmětem nově přezkoumávaného původního výroku č. 14 je pouze jeden odstavec kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 a nikoli celá kapitola, přehlédl rovněž skutečnost, že přezkoumával text Prohlášení 2019 nikoli v následně aktualizované podobě, ale pouze v podobě, jak byl text vyhlášen a účinný od 1. 12. 2017. Pokud tedy UPDI rozhodl o nemožnosti aplikace celé kapitoly a navíc v aktualizované podobě, rozhodl o věci, o které řízení nezhájil, o které nevedl řízení, kdy uvedené ani jakkoli neopodstatnil v rámci odůvodnění rozhodnutí – takové rozhodnutí je nepřezkoumatelné, je otázka, zda nejde o paakt, tedy nicotný úkon.**<sup>1</sup> Pokud by snad UPDI chtěl omlouvat uvedené vady chybou v psaní, sdělujeme, že jde o natolik závažné pochybení, že uvedené dost dobře nelze omluvit písařským pochybením; jde o natolik zásadní vadu a vnitřní rozpornost výroku Rozhodnutí, a též rozpornost výroku Rozhodnutí s jeho odůvodněním, že správní akt musí být zcela nepochybně zrušen a nahrazen a to i tehdy, pokud by jiné argumenty rozkladu nebyly zohledněny a uznány.

**Dle SŽDC je Rozhodnutí v podobě, jak bylo vydáno nepochybně nezákonné, o uvedeném, dle SŽDC, nemůže být sporu,** kdy důvody nezákonnosti SŽDC dále rozvede a tyto důvody postihují Rozhodnutí, dle názoru SŽDC, bez ohledu na to, zda UPDI uzná argumentaci SŽDC ve vztahu k obsahu odstavce třetího kapitoly 3.6.6; dle SŽDC musí být rozhodnutí nahrazeno v každém případě, otázkou pouze je, v jakém rozsahu.

## II.

SŽDC předkládá, že ustanovení § 33 odst. 1 zákona o dráhách nemá písmeno k) – v tomto ohledu je tak výrok rozhodnutí vadný, když tvrdí porušení právního předpisu, respektive normy, která neexistuje.

Pokud by UPDI trval na doslovné podobě výroku Rozhodnutí včetně citovaného ustanovení, bylo by více než zřejmé, že postup UPDI je nezákonný, neb vyslovil nezákonnost odstavce kapitoly Prohlášení 2019 a jeho rozpornost s ustanovením právního předpisu, které neexistuje.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>SŽDC zdůrazňuje, že uvedené je zcela zásadní vadou Rozhodnutí, zde je evidentní, že řízení je zcela zmatečné, když je rozhodnuto o něčem, o čem vůbec nebylo jednáno. Zmatečnostní vady pak dále jen gradují, aby „vyvrcholily“ obmyšlenou konstrukcí tvrzení SŽDC, na kterém je pak Rozhodnutí založeno, když v rámci řízení bylo opakovaně doloženo, že SŽDC uvedla a tvrdila opak toho, co je jí, jako tvrzení přičítáno.

<sup>2</sup>Uvedené jen dále dokresluje zmatečnost celého Rozhodnutí na kterou je poukazováno.

### III.

SŽDC opětovně i v tomto případě předkládá, že postupem UPDI se cítí dotčena na svých právech tím, že zatímco SŽDC je vytýkáno účelově tvrzené porušení zákona o dráhách, UPDI sám a zcela jednoznačně tento zákon a ani dotčené právo EU neaplikuje a to k tíži účastníků řízení tím, že nerespektuje právní úpravu lhůt k provedení řízení.

Ustanovení § 34e odst. 4 ZoD stanoví povinnost UPDI rozhodnout a vydat rozhodnutí o přezkumu prohlášení ve lhůtě nejpozději do 40 ti dní od zahájení řízení.

Dle ustanovení § 41 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, je řízení o žádosti zahájeno dnem, kdy žádost nebo jiný návrh, kterým se zahajuje řízení, došel věcně a místně příslušnému správnímu orgánu.

Podání petenta k rukám UPDI dne 22. 12. 2017 tímto dnem bylo správní řízení zahájeno. UPDI ve věci opětovně prvostupňově rozhodl dne 28. 12. 2018, když předtím mu byla věc vrácena rozhodnutím ze dne 2. 11. 2018 – **at' je lhůta počítána od jakéhokoli okamžiku, 40 dní není dodrženo nikdy** - UPDI tak zjevně nedodržel zákonem stanovenou lhůtu, když účastníci řízení měli na rozhodnutí nárok již přede dnem, kdy bylo rozhodnutí vydáno.

Naznačená prodlení s rozhodnutím věci již opodstatnit nelze, UPDI se o to ostatně v rámci Rozhodnutí ani nesnaží, tuto skutečnost zcela pominul. Na tomto místě je otázkou, zda po tak dlouhé době od marného uplynutí lhůty k vydání rozhodnutí ještě trvá veřejný zájem na tom, aby ve věci bylo rozhodnuto, či zda jej již nepřevážil veřejný zájem na zachování právní jistoty ve vztazích mezi dotčenými subjekty. SŽDC předpokládá, že uvedení lhůty v rámci zákona k provedení řízení jistě má své opodstatnění, dle SŽDC jím je zájem zákonodárce na rychlém odklizení sporu stran textu prohlášení o dráze<sup>3</sup> – nedodržením této lhůty je do práv všech účastníků řízení zasaženo, dle SŽDC, mnohem větší měrou, než jakou je s to, či jakou by bylo bývalo mohlo, zasáhnout do těchto práv účelově tvrzené porušení právní úpravy ze strany SŽDC i kdyby bylo reálné, což však nepochybně, vzhledem k dále uvedeným argumentům, není.

Ve vztahu k předpokládaným argumentům UPDI co do pořádkového charakteru lhůty a její nezávaznosti a nevynutitelnosti předkládáme, že jde o hluboký omyl správního úřadu, který je v přímém rozporu s judikaturou správních soudů, zákonem o dráhách, správním řádem, právem EU a právní teorií zvláště, pokud **právní úprava stanoví správnímu orgánu výslovnou povinnost v určené lhůtě rozhodnout**.

V této situaci je tak plně na místě analogicky zohlednit judikaturu Nejvyššího správního soudu např. 4 Ans 9/2007: „*Jedním z logických atributů požadavků na rozhodování orgánů veřejné moci v právním státě je také rozhodování v přiměřeném čase, respektive rozhodování bez zbytečných průtahů. Kodifikaci tohoto obecného principu právního ostatně obsahuje nejenom současně platný správní řád (§ 6 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád), ale též správní řády předchozí (§ 3 odst. 3 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení, či § 4 vládního nařízení č. 91/1960 Sb., o správním řízení); uvedené ostatně plyne ze samotného ústavně zakotveného principu právního státu. Nad rámec charakteru rozhodování v přiměřené lhůtě coby obecného principu právního lze poukázat na § 177 nyní platného správního řádu, který základní zásady správního řízení, mezi něž patří též výše citované vyřizování věcí bez zbytečných průtahů, výslovně vztahuje na veškeré počinání veřejné správy.*“

Za uvedeného stavu judikatury tak má SŽDC závěry stran pouhé pořádkovosti a nezávaznosti lhůty za neortodoxní a právní úpravu a judikaturu nezohledňující; fakt, že zákon na žádném místě nestanoví za uvedené porušení zákona sankci, na věci, dle SŽDC, nic nemůže změnit<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Vedle toho je tu pak povinnost UPDI zohlednit Směrnici č. 2012/34/EU a v jejím rámci stanovené lhůty pro rozhodnutí věci, kdy k této směrnici UPDI nutně při výkladu národního práva přihlédnout musí (viz. judikatura).

<sup>4</sup> Na tomto místě předkládáme, že ani závěr v tom smyslu, že stanovená lhůta je pouze pořádková a že s nedodržením lhůty pro vydání rozhodnutí není spojena nezákonnost, není zcela správný. Lze plně odkázat na odbornou literaturu, například Hendrych, D. a kol. Správní právo. Obecná část. 6. Vydání. Praha : C. H. Beck, 2006, s. 706, bod 10, který uvádí: „**Nezákonou nečinnost je třeba považovat za nesprávný úřední postup ve smyslu zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem. Předpokladem odpovědnosti za škodu je však**

Na okraj uvedeného pak SŽDC předkládá, že lhůta pro rozhodnutí stanovená zákonem o dráhách je ve vztahu ke lhůtám dle zákona č. 500/2004 Sb., speciální, je stanovena jako pevná a pro UPDI nepřekročitelná, rozhodně nejde o pořádkovou lhůtu, která může být zcela nezohledněna. Jde o lhůtu, která byla do právního řádu transponována z právních předpisů Evropské unie, kdy její zakotvení do právního řádu a tím i respekt k ní a její aplikace je uložena čl. 56 Směrnice č. 2012/34/EU odstavec 9, věta druhá s textem: „Rozhoduje o všech stížnostech, přijímá opatření k nápravě situace a informuje zúčastněné strany o svém odůvodněném rozhodnutí ve stanovené rozumné lhůtě, a v každém případě do šesti týdnů ode dne obdržení veškerých relevantních informací.“. Dle SŽDC tedy nelze předpokládat, že by uvedená lhůta byla pouze orientační, takový přístup by byl v přímém rozporu s citovaným článkem Směrnice č. 2012/34/EU, zákonem o dráhách, správním řádem a v neposlední řadě též v rozporu se základními právy garantovanými Listinou základních práv a svobod.<sup>5</sup>

Pokud UPDI není s to uvedenou lhůtu dodržet, měl by, opět v souladu s ustanoveními správního řádu, v rámci odůvodnění svůj postup alespoň odůvodnit a to tak, aby bylo zřejmé, že se svou činností pokusil tuto dodržet a vymezil by okolnosti, na základě kterých by bylo možno posoudit opodstatněnost a zákonnost jeho postupu. Uvedené neučinil.

— Je plně v rukou UPDI, co by ústředního správního úřadu odpovědného za realizaci veřejné správy na naznačeném úseku, aby zajistil takové podmínky jejího výkonu, aby byly dodrženy právní předpisy. Jinak je otázkou, zda shodný argument není v rámci řízení užitečný i ve vztahu k jiným zákonným povinnostem, uloženým jiným subjektům – pak by nemuselo být dodržováno nic z právní úpravy, takový postup není přípustný<sup>6</sup>.

Nezohlednění ustanovení § 34e odst. 4 zákona o dráhách je pak postupem rozporným též s ustanovením § 71 správního řádu a tam stanoveným principům, ve vztahu ke kterým je lhůta dle § 34e odst. 4 zákona o dráhách speciální úpravou. Shodně pak postup UPDI zcela přehlíží základní zásadu činnosti správního orgánu dle § 6 odst. 1 správního řádu, dle které má vyřizovat věci bez zbytečných průtahů.

— V neposlední řadě je pak nezohlednění zákonné lhůty pro vydání rozhodnutí postupem rozporným též s předpisy práva EU (Směrnice č. 2012/34/EU, která by měla být při výkladu ustanovení § 34e odst. 4 zákona o dráhách zohledněna – UPDI postupuje v přímém rozporu s čl. 56 odst. 9 první věta Směrnice č. 2012/34: „Regulační subjekt posoudí všechny stížnosti a případně si do jednoho měsíce ode dne přijetí stížnosti vyžádá relevantní informace a zahájí konzultace se všemi zúčastněnými stranami. Rozhoduje o všech stížnostech, přijímá opatření k nápravě situace a informuje zúčastněné strany o svém odůvodněném rozhodnutí ve stanovené rozumné lhůtě, a v každém případě do šesti týdnů ode dne obdržení veškerých relevantních informací.“).

#### IV.

— SŽDC se cítí nucena, vzhledem až k absurdním metodám výkladu textu řešeného odstavce kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019, kdy v rámci řízení je text uměle a ryze účelově doplňován o hypotetické pasáže, kterým je pak přičítán rozhodný význam, kdy tyto však reálně součástí textu nikdy nebyly a nejsou a kdy dále jsou jednoduše interpretovatelnému textu prohlášení o dráze založenému na textu právních předpisů,

---

**porušení právní povinnosti, tj. překročení závazných lhůt zákonem nebo jiným právním předpisem stanovených.“**

<sup>5</sup> Shodně rozporně, oproti závěru UPDI, věc posuzuje i Skulová a kol. v Správní právo procesní. Praha : EUROLEX BOHEMIA, s. r. o., 2005, s., kde je jednoznačně ve vztahu k zásadě procesní ekonomie uvedeno: „Podle této zásady správní orgán vyřizuje věci bez zbytečných průtahů. Nečiní-li správní orgán úkony v zákonem stanovené lhůtě nebo ve lhůtě přiměřené, není-li zákonná lhůta stanovena, použije se ke zjednání nápravy ustanovení o ochraně před nečinností.“ Doplnujeme, že SŽDC na uvedené poukazuje opakovaně.

<sup>6</sup> Na okraj si nejsme jisti, zda naznačený postup má co společného s principy „dobré správy“, k těmto více například zde: <https://www.mvcr.cz/clanek/dobra-sprava-v-dokumentech-rady-evropy.aspx> .

přičítány vazby a domnělé cíle, které nejsou dány a ani nikdy nebyly záměrem zpracovatele prohlášení o dráze, předložit podrobný rozbor textu řešeného ustanovení.

Text odstavce třetího kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019, který je v rámci tohoto správního řízení přezkoumáván, zní:

*„Na základě výše uvedeného si SŽDC vyhrazuje právo na zastavení vlaku, na kterém byla diagnostickým zařízením indikována závada, a právo postihu v případě, že dopravce použije opakovaně k jízdě drážní vozidlo, u kterého byla diagnostickým zařízením indikována závada způsobující poškození kolejnic (příznak INJ).“*

**Při podrobnějším rozboru uvedeného textu, můžeme ho označit též za rozbor jazykový, lze dovodit, že text reaguje na v předchozím odstavci definované cíle diagnostických systému,**

- viz text „Na základě výše uvedeného“

**kdy s ohledem na tyto cíle, si SŽDC vyhrazuje právo na zastavení vlaku, na kterém byla diagnostikována závada diagnostickým zařízením.**

- tedy, SŽDC sděluje, že toto právo považuje za své a je oprávněna jej využít, text nepochybně nestanoví, že vlak bude vždy nutně zastaven, pouze sděluje, že zastaven být může, kdy aplikace tohoto práva a jeho využití záleží na úvaze zaměstnanců SŽDC

**Citovaným ustanovením si dále SŽDC vyhrazuje právo postihu**

- přičemž v rámci textu odstavce není dále rozvedeno, jakou formu má postih mít a nelze tak dovodit bez dalšího, že by šlo o postih ryze finanční, když může jít též o postih spočívající v nedovolení další jízdy vlaku, či kombinaci postihů směrem k dopravci; v rámci textu není ani uvedeno, že postih bude nutně vždy uplatněn ve všech případech – ustanovení pouze informuje, že právo postihu může být uplatněno, neuvádí, že uplatněno vždy bude

**v případě, že dopravce užije opakovaně k jízdě drážního vozidla, u kterého je diagnostickými systémy vykazována závada způsobující poškození kolejnice.**

- kdy zde SŽDC vychází z textu ustanovení § 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky MD č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, dle kterého „K jízdě nesmí být použito drážní vozidlo, které je vyhodnoceno diagnostikou z indikátoru horkoběžnosti ložisek, z indikátoru horkých obručí nebo z indikátoru nekorektnosti jízdy v úrovni překračující úroveň STOP, je-li závada potvrzena neprodleně provedenou prohlídkou vozidla nebo jedná-li se o opakované vyhodnocení stejné závady u totožného vozidla“ – z textu vyhlášky je možno dovodit /pro názornost potvrzeno/, že k jízdě je nezpůsobilé drážní vozidlo s opětovně diagnostikovanou závadou bez ohledu na to, zda je závada potvrzena, či nikoli – tuto skutečnost zřejmě jak UPDI, tak České dráhy, a.s. přehlédly.

**S ohledem na uvedené a zejména s přihlédnutím k textu ustanovení § 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky č. 173/1995 Sb., je více než zřejmé, že drážní vozidlo na kterém je opakovaně diagnostickým zařízením vykazována závada, bez ohledu na to, zda je potvrzena, je nezpůsobilé k jízdě a nesmí v jízdě pokračovat!**

Takové drážní vozidlo musí být zastaveno; pokud jej právní předpis považuje, již jen pro opakovanost závady, bez ohledu na to, zda jde o závadu potvrzenou, či nikoli, za vozidlo nezpůsobilé jízdy, pak jde o nezpůsobilost z titulu právního předpisu samotného – **o tom nelze, do doby případné změny ustanovení § 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky č. 173/1995 Sb., diskutovat** – provoz z právního předpisu nezpůsobilého drážního vozidla není možný a je-li takové vozidlo provozováno, jde o provoz v rozporu se zákonem a v rozporu se smluvními podmínkami. Provoz dle právních předpisů nezpůsobilého vozidla může být ze strany SŽDC sankcionován. Současně, provozuje-li dopravce, dle právního předpisu nezpůsobilé vozidlo, jinými slovy, provozuje-li dopravce drážní vozidlo, o kterém právní předpis stanoví, že je nezpůsobilé, těžko se může dopravce domáhat náhrad, pokud jeho diagnostickými prostředky závadu neodhalí – důvodem pro naznačené omezení práva dopravce je několikrát opakovaná skutečnost, že drážní vozidlo v takovém případě není nezpůsobilé pro závěr provozovatele dráhy, či jeho rozmar, ale proto, že jej za nezpůsobilé v případě diagnostiky opakované závady označil právní předpis.

**Pokud by se UPDI seznámil s textem ustanovení § 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky č. 173/1995 Sb., a zejména s částí textu: „K jízdě nesmí být použito drážní vozidlo, které je vyhodnoceno diagnostikou z indikátoru nekorektnosti jízdy v úrovni překračující úroveň STOP jedná-li se o opakované vyhodnocení stejné závady u totožného vozidla.“, snadno by seznal, že otázka toho, zda**

**je, či není závada potvrzena, není v řešeném případě rozhodná – důležitý je zde fakt, že drážní vozidlo, které vykazuje opakovaně totožnou závadu, nesmí být užito k jízdě.**

UPDI uvedené ustanovení právního předpisu vůbec neaplikoval a k němu nepřihlédl - to lze snadno zjistit z toho, že jej necituje ani v odůvodnění Rozhodnutí, když však jde o předpis zcela zásadní pro posouzení věci. Na místo toho se UPDI soustředil na dovozování hypotetických vazeb mezi ustanoveními Prohlášení 2019, když uvedené vazby neexistují a nikdy neexistovaly a které dovedl na základě jazykového výkladu, když tímto jazykovým výkladem dotvořil hypotetický obsah textu, který neexistuje. Pokud by se UPDI soustředil na aplikaci platného práva, na místo úvah založených na jazykových výkladech, bylo by, či mohlo být Rozhodnutí zákonné<sup>7</sup>. Mírou správnosti správního rozhodnutí není přesnost a flexibilita jazykového výkladu, ale zákonnost, formou, či metodou aplikace práva je jazykový výklad - bez práva, není co jazykově vykládat; a v řešené věci UPDI právo (tedy ustanovení § 34 Vyhlášky č. 173/1995 Sb.) opomněl.

Shrneme-li, pak je více než zřejmé, že práva SŽDC obsažená v rámci ustanovení odstavce třetího kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 nejsou vytvořena „zvůlí“ SŽDC, ale tato jsou založena zejména na textu ustanovení § 34 Vyhlášky č. 173/1995 Sb., které je pro obsah textu odstavce třetí kapitoly 3.6.6 prohlášení 2019 rozhodné. **Jinými slovy – i pokud dojde ke zrušení textu odstavce 3 kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 – SŽDC bude i nadále oprávněna zastavit drážní vozidlo s opakovaně vykazovanou závadou, bez ohledu na to, zda se závada potvrdí a jízdu tohoto drážního vozidla bude s to sankcionovat a to proto, že v takovém případě jde dle a na základě právního předpisu o zakázanou/nepovolenou jízdu drážního vozidla, které je dle právního předpisu nezpůsobilé.**

Případné nedovolení další jízdy takového drážního vozidla pak též nebude škodou působenou ze strany SŽDC dopravci v případě, že závada následně nebude ze strany dopravce potvrzena a to s ohledem na skutečnost, jak bylo opakovaně uvedeno, že SŽDC v takovém případě pouze respektuje platný právní předpis a jím uložené povinnosti. Nepochybně pak nelze nevnímat, že kdo plní právním předpisem uloženou povinnost a respektuje kogentní ustanovení práva a chová se dle něj (zde rozuměj, kdo respektuje ustanovení § 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky č. 173/1995 Sb. a nedovolí jízdu drážnímu vozidlu, které právní předpis označí za nezpůsobilé), nemůže naznačeným postupem současně porušovat práva a působit škodu – takový výklad prezentovaný ze strany Českých drah, a.s., není právně možný.

**Na této skutečnosti a praxi rozhodnutí UPDI nic nezmění – pokud UPDI rozhodne v rozporu s ustanovením § 34 Vyhlášky č. 173/1995 Sb. a text odstavce třetího kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 zruší, pouze na tuto skutečnost nebudou dopravci upozorněni – takový stav shledává SŽDC za zhoršení postavení dopravců.**

## V.

SŽDC dále předkládá, když ani touto věcí se UPDI nikterak nezabýval, tuto nezjišťoval a nikterak se k ní nevyjádřil, že totožný text, jak je uveden v řešeném odstavci kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019, který je předmětem tohoto správního řízení, byl a to doslova, součástí prohlášení o dráze SŽDC vydaného na rok 2017 a prohlášení o dráze vydaného SŽDC na rok 2018. Ve vztahu k uvedenému textu nebyly vzneseny ze strany dopravců či jiných oprávněných subjektů námitky, tento text byl přijat i správními úřady, které byly s to zahájit řízení z moci úřední (jak Drážní úřad, tak UPDI) – pohledem praxe v letech 2017 a 2018 tak bylo možno text považovat za nikoli problematický a konfliktní. V rozhodné době pak nedošlo ke změně právní úpravy problematiky, která by zavdala příčinu ke změně přístupu v naznačené problematice. Bylo tak plně na místě, aby SŽDC postupovala v souladu se zažitou praxí a aplikovala totožné ustanovení prohlášení o dráze i nadále, když změna textu by byla s to vyvolat důvodné otázky na straně oprávněných subjektů s cílem objasnit změnu dosavadní praxe SŽDC, když nedošlo ke změně právní úpravy.

V této situaci pak, dojde-li k zásadní proměně v názoru na věc, jak je prezentováno, je jistě nezbytné takový postup náležitě odůvodnit.

Důvody, které vedly dopravce k napadení řešeného textu, jsou logické, byť dle SŽDC zcela neopodstatněné, tento se snaží minimalizovat dopady závěrů diagnostických zařízení odhalujících technické nedostatky drážních vozidel, když s každým existujícím podezřením na závadu dopravci vznikají náklady

<sup>7</sup> Pokud by se nedopustil i jiných vad v rámci řízení.

vyvolané potřebou preventivní prohlídky; skutečnost, že omezením preventivního působení pak radikálně vzroste riziko mimořádných událostí, jej zřejmě netrápí, což je sice s podivem, leč SŽDC tuto skutečnost nepřísluší posuzovat. Shodně pak dopravce nezohlednil ani příslušná ustanovení Vyhlášky č. 173/1995 Sb., jakož i text ustanovení § 22 odst. 3 zákona o dráhách, které staví jeho argumentaci do zcela jiného světla, než ji prezentuje a dokládají, že argumentace dopravce, který ustanovení napadl, je zcela účelová a lichá.

Důvody postupu UPDI v této věci, tedy jak se UPDI vypořádal s naznačeným problémem co do určité změny rozhodovací praxe a změny v přístupu, však nejsou zřejmé a nebyly ani jakkoli vysvětleny. Dle SŽDC se UPDI měl, pokud dospěl k závěru, že jde o text rozporný se zákonem, s čímž nesouhlasíme, v rámci Rozhodnutí vypořádat i s tím, proč, pokud nyní má řešený text Prohlášení 2019 za diskriminační, takový závěr neučinil již dříve a měl současně vysvětlit, jak zajistil ochranu práv dopravců v letech 2017 a 2018, kdy mu totožný text nevadil a považoval jej za zákonný. Nic z uvedené UPDI do rozhodnutí nezahrnul, takové úvahy nevedl. SŽDC i v naznačeném spatřuje pochybení, neb v takové situaci neexistuje jakákoli právní jistota, což je stav, který ohrožuje nejen SŽDC, ale především všechny potenciální žadatele o kapacitu. Takový stav nemáme za souladný s právem a principy dobré správy.

Pokud by tedy byl řešený odstavec kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 nezákonný, nepochybně se Rozhodnutí mělo zabývat i uvedenými skutečnostmi; SŽDC však má, jak je uvedeno v tomto podání, řešený text za zákonný.

## VI.

Shodně jako je pro pochopení předmětu řízení nutno správně poznat smysl a účel řešeného ustanovení Prohlášení 2019 a především nedovozovat z jeho textu a systematického zařazení něco, co ustanovení neobsahuje a ani nedeclaruje, je nutno se stejnou mírou pečlivosti sledovat i důvody, které byly ze strany Českých drah, a.s., uplatněny a pro které bylo uvedené ustanovení napadeno.

Důvody uplatněné ze strany Českých drah, a.s., UPDI shrnul na straně 3 Rozhodnutí shora, kde jako uplatněné důvody tvrzené nezákonnosti vymezil (předkládáme zestručněně):

- 1) tvrzenou rozpornost řešené kapitoly s ustanovením § 23 odst. 1 písmeno a) zákona o dráhách (tedy zřejmě tvrzené nezákonné neumožnění využití dráhy dopravcem),
- 2) tvrzenou diskriminaci dopravců provozovatelem dráhy, tedy rozpor s ustanovením § 33 odst. 1 zákona o dráhách (spatřovanou v tom, že je zastaven i vlak, u kterého se indikovaná závada nepotvrdí),
- 3) tvrzený rozpor v postupu UPDI, když zrušil ustanovení kapitoly 3.4 a nepostupoval shodně v případě kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 (neb, dle stěžovatele, zrušil-li UPDI ustanovení jedno, musí zrušit i ustanovení druhé).

Tyto okolnosti by tedy měly tvořit předmět řízení a pro potvrzení, či vyvrácení těchto tvrzených vad by mělo být správní řízení vedeno, bylo-li zahájeno na návrh (což jak je zřejmé z textu Rozhodnutí, bylo).

Na straně 6 Rozhodnutí, shora, je, dílem v rozporu s textem na straně 3 Rozhodnutí, ze strany UPDI vymezen předmět sporu (je otázkou, co je tímto textem myšleno, když správní řízení není vedeno jako sporné), který je v rámci správního řízení řešen a to jako: „...*postup a odpovědnost dopravce a provozovatele dráhy při diagnostice závad v případě, kdy následně závada zjištěna není („nepotvrzená hlášení“)*...“. Z uvedeného lze dovodit, že UPDI již dále nesledoval, zda tvrzení uplatněná ze strany Českých drah, a.s., jsou, či nejsou opodstatněná, ale otázku, k jejímuž řešení řízení vede, definoval nově, dílem bez ohledu na podání společnosti České dráhy, a.s. K uvedenému SŽDC předkládá, když skutečnost, zda jsou naznačené procesní postupy správního orgánu reálně možné, nehodlá jakkoli hodnotit, neb uvedené snahy SŽDC považujeme s ohledem na dosavadní praxi za zcela zbytečné, neb by návrhy a závěry SŽDC v uvedeném smyslu stejně nebyly vypořádány, že má za nezbytné se k tvrzením Českých drah, a.s., vyjádřit, když tak nebylo učiněno ze strany správního orgánu a pokud, tak pouze v rámci textu náznakově a nikoli výslovně.

Tvrzení Českých drah, a.s., nepovažujeme za správná a nemáme za to, že by řešený text kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 mohl naznačená ustanovení zákona o dráhách nezohledňovat.

Ad 1) Ustanovení § 23 odst. 1 písmeno a) zákona o dráhách řešeným textem kapitoly č. 3.6.6 Prohlášení 2019, a ani postupem SŽDC na základě tohoto textu porušeno být nemůže a to s ohledem na již zmíněné

ustanovení § 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky č. 173/1995 Sb. a zejména s ohledem na fakt, že v situaci, kdy je diagnostickým zařízením signalizována závada, nelze bez dalšího určit, zda signalizace je dána vadností drážního vozidla, či závadou na diagnostickém zařízení – jde tedy o situaci, kdy provozovatel dráhy má důvodnou obavu z existence stavu ohrožujícího bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy; v takové situaci pak lze jen obtížně předpokládat postup provozovatele dráhy, který, v obavě, že by mohlo být poškozeno diagnostické zařízení, nezajistí zastavení drážního vozidla s tím, že bude předpokládat, že diagnostika je výsledkem chyby v diagnostickém procesu. Takový postup by zcela popřel preventivní funkci zařízení. Právo provozovatele dráhy zastavit drážní vozidlo pak ostatně uznal i UPDI, na straně 7 Rozhodnutí, kde uvedl: „UPDI se SŽDC souhlasí, že diagnostické zařízení slouží k zajištění bezpečnosti, a že SŽDC je oprávněna, nebo dokonce povinna, vlak zastavit.“

Ad 2) Tvrzení o nerespektování ustanovení § 33 odst. 1 zákona o drahách pak ve vztahu k řešenému textu kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 naráží na nepochybnitelný fakt, že provozovatel dráhy nepochybně nemůže vědět, v okamžiku kdy diagnóza vykazuje vadu drážního vozidla, zda závada bude potvrzena či nikoli (pokud není v reálném provozu závada evidentně zřejmá, například tím, že došlo k zahoření brzdového systému drážního vozidla, případně, je zřejmé souvislé poškození tělesa dráhy za drážním vozidlem a je-li současně v provozu osoba, která by takové zjevné projevy zaznamenala, v takovém případě je evidentní, že drážní vozidlo je poškozeno). Shodně tvrzení nezohledňuje ani stav dle ustanovení § 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky č. 173/1995 Sb., kdy při opakované diagnostice závady není ani rozhodné, zda závada potvrzena reálně bude, či nikoli, když drážní vozidlo, u kterého byla opakovanou diagnostikou vykázána totožná závada, je právním předpisem označeno za nezpůsobilé jízdy. Pochopitelně, pokud by provozovatel dráhy věděl o nefunkčnosti diagnostického zařízení, či o jeho vadnosti, pak by, v případě, že by tuto znalost ignoroval, došlo k poškození dopravce – je však více než zřejmé, že taková situace nastat nemůže, současně nelze předpokládat, že by provozovatel dráhy hodlal bezdůvodně bránit v užití dopravní cesty, takový postup by byl nezákonný a iracionální, v rozporu se zájmy provozovatele dráhy a neexistuje jediný důvod, proč by takové pravidlo provozovatel dráhy uvedl v prohlášení o dráze.

Ad 3) Tvrdí-li pak České dráhy, a.s., existenci souvislosti mezi ustanovením kapitoly 3.4 a řešeným textem kapitoly 3.6.6 prohlášení 2019, kdy uvedené má být důvodem pro vyslovení nezákonnosti, nechápe SŽDC, na základě jakých výkladových metod byla souvislost dovozena, když řešený text kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 o odpovědnosti SŽDC nehovoří a této se nikterak nedotýká. Citované texty Prohlášení 2019 se sice shodně věnují problematice diagnostických zařízení, každý však zcela z jiného pohledu a každý text řeší, ve shodě se systematickým zatříděním, odlišnou problematiku v souvislosti s uvedeným technickým zařízením. Skutečnost, že ve vztahu k omezení odpovědnosti SŽDC při indikování závady považoval UPDI úpravu Prohlášení 2019 za nezákonnou nemá žádný vliv na práva provozovatele dráhy při indikování závady; tato práva jsou odvozena z platných právních předpisů, které determinují postupy provozovatele dráhy. Jak bylo naznačeno, zrušení řešeného textu kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 reálně neovlivní postupy SŽDC, jak jsou popsány, neb tyto postupy nejsou určeny vůči provozovatele dráhy, či přidělce, leč jsou stanoveny právními předpisy (§ 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky č. 173/1995 Sb.). Text vyhlášky UPDI zrušit nemůže. Paradoxně, a zřejmě z toho má stěžovatel obavu, by naopak bylo možno proti rozhodnutí UPDI o textu kapitoly 3.4 Prohlášení 2019 argumentovat právě poukazem na ustanovení § 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky č. 173/1995 Sb., když je zřejmé, že při aplikaci právem určených postupů skutečně nemůže nikomu (myšleno subjektu, vůči kterému jsou právem stanovená práva aplikována) vzniknout škoda – ale, takovou argumentaci považujeme za zbytečnou, neb, jak bylo uvedeno, i když věc není upravena v rámci prohlášení o dráze, právní předpisy platí i nadále a principy naznačené SŽDC se v naznačených ohledech dají bez dalšího odvodit od platného práva; skutečnost, že tyto pravidla nejsou v prohlášení o dráze, pouze ztěžuje situaci dopravcům<sup>8</sup>.

K pojetí předmětu řízení dle UPDI, jak byl definován na straně 6 a následující Rozhodnutí, pak SŽDC uvádí, že ani uvedená charakteristika neodpovídá textu kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019, když, jak bylo

<sup>8</sup> V tomto ohledu ve vztahu k textu kapitoly 3.4 již SŽDC rezignovala na snahu vysvětlit zákonnost svých postupů v situaci, kdy UPDI nehodlá uznat kogentní text právního předpisu a jím založená práva subjektů; skutečnost, že konkrétní právo subjektu založené na normativním textu konkrétního právního předpisu není uvedeno v prohlášení o dráze, nemá na možnost aplikace takového práva vliv; pokud v této situaci nechce UPDI mít právními předpisy stanovené právo výslovně zmíněné v prohlášení o dráze, na možnosti aplikace práva odvozeného od právního předpisu tento stav nic nezmění.



opakovaně uvedeno, řešený text neobsahuje žádnou informaci o odpovědnosti provozovatele dráhy, či jejím omezení. Řešený text kapitoly 3.6.6 též neobsahuje úpravu postupů provozovatele dráhy, ale pouze možné postupy, když text netvrdí, že SŽDC bude postupovat výhradně tak, jak je v textu uvedeno a pouze si osvojuje právo takto postupovat. O postupech a odpovědnostech dopravce, či dopravců pak řešený text nehovoří vůbec, přesto jsou tyto zřejmě předmětem řízení. Současně řešený odstavec kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 neobsahuje ani text, že sankce budou dopravcům ukládány i pokud se potvrdí vadnost diagnostických zařízení, text neobsahuje ani ustanovení, které by zakazovalo, či znemožňovalo aplikaci systému pro řešení sporů – **nic z uvedeného v textu není obsaženo a to ani náznakem a i přes to byly právě tyto tvrzené skutečnosti, dle UPDI, jak bude uvedeno dále, důvodem pro zrušení (CELÉ!) kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019.**

**Ve vztahu k uvedenému SŽDC opětovně poukazuje na text příslušných ustanovení Vyhlášky č. 173/1995 Sb., jakož i na práva provozovatele dráhy dle zákona o dráhách, které jsou podkladem pro práva a postupy, v řešeném textu uvedené. Tyto doposud nebyly v rozhodnutích UPDI nikterak zohledněny.**

## VII.

Pokud SŽDC jednoznačně, komplexně a plnohodnotně v rámci bodu IV. tohoto podání vyložila obsah odstavce třetího kapitoly 3.6.6, je zřejmé, že úvahy UPDI propojující texty různých kapitol Prohlášení 2019 nejsou zcela na místě.

Osvětlením postupů SŽDC, když tato neměla za možné, aby UPDI zcela přehlédli text všeobecně závazného právního předpisu, navíc tak významného pro provoz dráhy, jako je Vyhláška č. 173/1995 Sb., plně vyhrzela rozpornost závěrů rozhodnutí UPDI ze dne 2. 11. 2018, uvedených v bodě 190 na straně 30 textu, kdy UPDI shledal, že dochází k diskriminaci při sankcionování opakovaně diagnostikovaných závad bez toho, aby byly potvrzeny, s textem ustanovení § 34 Vyhlášky č. 173/1995 Sb. **Shledal-li odvolací orgán diskriminaci v tom, že dopravce nemá v určitých případech možnost se sankci bránit, nezohlednil, že takový stav je v určitém ohledu založen právním předpisem, citovanou vyhláškou.**

Reálně je pak pozice dopravce horší v tom, že při opakované diagnostice závady dopravce nejen, že porušil smluvní vztah s provozovatelem dráhy, porušil v takovém případě zejména právní úpravu, která zakazuje užití dráhy drážním vozidlem s opakovaně diagnostikovanou závadou, takové drážní vozidlo je ex lege nezpůsobilé dalšího provozu a to bez dalšího.

Doporučila-li rozkladová komise prověřit soulad ustanovení odstavce třetího kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 s ustanovením § 33 odst. 3 písmeno k) zákona o dráhách, pak k uvedenému SŽDC předkládá, již opakovaně, že odstavec třetí kapitoly 3.6.6 neupravuje, což lze dovodit jak z obsahu textu, tak z jeho systematického zařazení, problematiku vzorového návrhu ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy, včetně nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů týkajících se narušení provozování drážní dopravy.

Vazby mezi uvedenými odstavci, z kterých by bylo možno dovodit závěry, jak je předloženo neexistují – pokud by bylo uvažováno v souvislosti s odstavcem třetím kapitoly 3.6.6 o problematice narušení provozování drážní dopravy, bylo by zřejmě nutno (s ohledem na text ustanovení § 34 Vyhlášky č. 173/1995 Sb. a v něm obsaženou zásadu, že jízda drážního vozidla s opakovaně diagnostikovanou závadou není povolena), přičítat opakovaně diagnostikovanou závadu, byť nepotvrzenou, plně k tíži dopravce, když právní úprava neřeší, zda závada reálně existuje, či nikoli, když drážní vozidlo s opakovaně diagnostikovanou závadou považuje za ex lege nezpůsobilé dalšího provozu.

Tedy, byť odstavec třetí kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 neřeší a nikterak se nezabývá problematikou § 33 odst. 3 písmeno k) zákona o dráha a nemůže ji tak ani porušovat, když ustanovení řeší zcela jinou problematiku, kdy navíc jen opakuje práva a povinnosti SŽDC dovozená z právních předpisů, které UPDI nezohlednil, úvahy UPDI, jejichž závěrem je dovozená možnost diskriminace, nezohledňují právní úpravou založený stav, kdy drážní vozidlo je ex lege nezpůsobilé – v takovém případě jde narušení drážní dopravy plně za dopravcem, v takovém případě není ani co přezkoumávat v rámci systému řešení sporů, neb právní úprava je v tomto ohledu jednoznačně konkrétní a určitá a nezpochybnitelná.

**Napadené ustanovení se však k systému řešení sporů nikterak nevyjadřuje, závěry, že by tak možný postih, citovaný v odstavci třetím kapitoly 3.6.6 nepodléhal systému řešení sporů, je tak odvozený zcela bez jakýchkoli podkladů – text Prohlášení 2019, který je řešen v rámci tohoto správního řízení, se systémem řešení sporů vůbec nevěnuje a ani jej nevyklučuje (jak je zmíněno též v bodě VI. tohoto podání).**

## VIII.

SŽDC rovněž nerozumí postupu UPDI, který nesouhlasí s názorem SŽDC, kdy tato označuje podklady a data o tvrzené nefunkčnosti diagnostických zařízení poskytnutá ze strany Českých drah, a.s. za nepravdivá, kdy navíc je ze strany UPDI tvrzeno, že namítanou nepravdivost SŽDC nikterak nedoložila, když současně UPDI sám, na totožné straně Rozhodnutí (str. 6) v oddílu „Výsledky diagnostiky“, zpochybnil závěry předložené Českými drahami, a.s., co do kompletnosti, věcné správnosti a úplnosti, kdy v závěru uvedl, že jde o materiály prakticky nepoužitelné.

V rámci textu tak je SŽDC kárána za nedoložení svých závěrů, když k totožným závěrům, jako SŽDC, došel i UPDI – naznačený postup nemá SŽDC za logický a právně souladný, máme jej za dílem rozporný s ustanovením § 6 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, neb dle SŽDC není na místě, aby správní úřad požadoval doložení závěrů o podkladech, když k totožným závěrům, jak předložila SŽDC, sám dospěl na základě seznámení se s posuzovanými materiály. Dokazování v této věci by tak nepochybně bylo nadbytečné, neb závěry SŽDC a UPDI ve vztahu k podkladům poskytnutým Českými drahami, a.s., jsou totožné. Nad rámec uvedeného a na okraj pak uvádíme, že SŽDC podklady k prokázání svých tvrzení, tedy k doložení toho, že podklady Českých drah, a.s. jsou ryze účelové, k rukám UPDI doložila (vyjádření ze dne 30. 1. 2018) a UPDI je ostatně v rámci Rozhodnutí též cituje a to na straně 4 Rozhodnutí, shora – proč je tedy SŽDC na jednom místě Rozhodnutí vytýkáno, že nedoložila svá tvrzení, když na jiném místě téhož Rozhodnutí je doložení uvedených tvrzení citováno, není zřejmé. V tomto ohledu je Rozhodnutí nepochybně vnitřně rozporné, když na jednom místě popírá to, co uvádí na místě jiném.

SŽDC se též ohrazuje proti tvrzením UPDI, že tato v rámci řízení ani neuvedla bližší informace o tom, za jakých podmínek je totožné diagnostické zařízení užíváno v zahraničí. V tomto ohledu plně odkazujeme na vyjádření SŽDC ze dne 30. 1. 2018, kde ve vztahu k uvedenému SŽDC dílčí informace poskytla, jak je uvedeno v bodě I. tohoto podání. Chtěl-li UPDI, aby SŽDC další informace doplnila, měl o tyto informace požádat – jak jinak by SŽDC mohla znát vůli UPDI, co požaduje, respektive, co by požadoval za potřebné, není jasné – ostatně, k vyžádání potřebných informací a podkladů je správní úřad vybaven vhodnými procesními nástroji upravenými v rámci zákonné procesní úpravy správního řízení. Naznačený stav vyvolává obavy, zda UPDI znal obsah správního spisu, když vydával Rozhodnutí (tyto obavy jsou ostatně opodstatněny i odstavcem dva výroku Rozhodnutí, kde UPDI rozhodl o rozsahem jiné věci, než o které řízení vedl a současně tvrzením UPDI o porušení ustanovení, které neexistuje).

## IX.

SŽDC se dále musí a to zcela zásadně a rezolutně ohradit proti zkreslujícím tvrzením, která UPDI opakovaně uvedl, aniž by kdy SŽDC takové závěry v rámci správního řízení předložila. Tvrdí-li takto a to opakovaně UPDI, že SŽDC deklaruje bezchybnost instalovaných diagnostických zařízení – takový závěr je nepravdivý a SŽDC nechápe, proč a za jakým cílem je takový závěr SŽDC přičítán. Takový postup pochopitelně nemá oporu ve správním řádu a je naopak v přímém rozporu se všemi základními zásadami řízení, podklady pro správní řízení nelze ze strany správního orgánu opatřovat tak, že si je správní orgán jednoduše vymyslí – jak je tomu v případě tohoto závěru. Naznačená situace je zcela absurdní, SŽDC si ani není jista, zda se ještě vede správní řízení o názorech a postupech SŽDC a zda je vůbec třeba, aby byla účastníkem správního řízení, když na místo toho, aby byly vypořádávány argumenty SŽDC, co by účastníka řízení, správní orgán operuje s obmyslenými názory, které SŽDC přičítá a tyto považuje za vyjádření v řízení. Takový stav je nadále neudržitelný – řízení zcela ignoruje rozsáhlé vyjádření SŽDC, které tato poskytla k rukám UPDI dne 30. 1. 2018. V rámci tohoto vyjádření jsou popsány dopodrobna metody a postupy, kterými je zjišťována správnost funkce, kterými je správnost a funkčnost kontrolována – například, text vyjádření SŽDC ze dne 30. 1. 2018 na straně 7 výslovně uvádí: „...pokud je vyhodnocena nesprávná

činnost některé z funkcí IHO, IHL, nebo INJ, tak je daná funkce vypnuta a odeslána servisní zpráva na obslužné pracoviště.“ SŽDC pak i na jiných místech připouští možnou nekorektnost výstupů, kdy uvádí, že tyto se daří odhalovat i z celkových přehledů diagnostických záznamů atd. SŽDC připustila i chyby v diagnostice způsobené povětrnostními vlivy v roce 2017. **Reálné tvrzení SŽDC je tak zcela odlišné od toho, co zcela nepřipustně, neopodstatněně, nezákonně a neprofesionálně prezentoval UPDI jako tvrzení účastníka řízení – SŽDC poukázala na pochopitelnou a logickou možnost vad diagnostických zařízení a velmi podrobně popsala metody, kterými brání tomu, aby k závadám na diagnostice docházelo.** Proč UPDI v rámci Rozhodnutí vykonstruoval, že SŽDC měla tvrdit něco jiného, nevíme a o naznačeném postupu nehodláme ani spekulovat.

UPDI pak současně, zřejmě ryze účelově, smísil vyjádření SŽDC ve vztahu k problematice významu a funkci diagnostických zařízení a ve vztahu k problematice možné chybovosti diagnostických zařízení. Tyto oblasti však nelze považovat za totožné, každá z nich vypovídá o jiné problematice. SŽDC za všech okolností a co nejdůrazněji odmítá možnost zpochybnění funkce diagnostických zařízení při zajišťování prevence v oblasti bezpečnosti – tato do budoucna zřejmě budou jediným nástrojem prevence některých mimořádných událostí; dle SŽDC jsou zejména pro dopravce zásadním prostředkem, jak tento může poznat existující závadu na jím provozovaném drážním vozidle a jak lze předejít závažnějším škodám. Význam a funkce diagnostických zařízení a jejich role při prevenci je dle SŽDC nepopíratelná a zásadní, činnost těchto diagnostických zařízení je nepochybně ve veřejném zájmu, tato chrání zájmy všech dotčených subjektů. Výstupy z těchto diagnostických zařízení nemohou být brány na lehkou váhu a za všech okolností jim musí být dána náležitá pozornost, indikované nálezy musí být za všech okolností v praxi prověřeny a vyhodnoceny. Tato zásada a tento požadavek je pak plně projeven, mimo jiné, v rámci ustanovení § 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky č. 173/1995 Sb., kdy opakovaně indikovaná závada, bez ohledu na to, zda je potvrzena, znamená nemožnost pokračování drážního vozidla v jízdě. Na shora uvedených závěrech pak nic nemění ani skutečnost, a to je druhá z uvedených oblastí, které UPDI smísil, zda diagnostická zařízení mohou vykazovat chyby, či nikoli. Pochopitelně, jako každé technické zařízení a shodně jako jednání člověka, může i diagnostické zařízení vykazovat chyby. SŽDC činí, jak detailně popsala, maximum, aby možnost chyb eliminovala – chybovost, která zcela nelze vyloučit nikdy, však v žádném případě nemůže ovlivnit význam a zásadnost funkce diagnostických zařízení v oblasti prevence.

Připuštění být i jen úvahy, že by v případě nepotvrzené diagnostiky mohl být úspěšně uplatněn nárok na náhradu škody (kterou lze v ekonomické rovině vnímat jako sankci za nutný výkon právem uložené povinnosti), v situaci, kdy u potvrzení či nepotvrzení diagnostiky nelze zajistit objektivnost a kdy potvrzení nemusí být ani v běžných podmínkách zjištělné a proveditelné a kdy současně je prověření takového výstupu diagnostiky nutno vnímat jako výkon povinnosti uložené právem, neb existuje důvodná obava rizika vzniku mimořádné události, by přineslo tendence na omezování využití diagnostik, což by ohrozilo celý železniční systém a jeho bezpečnost.

**V rámci řízení je, dle SŽDC, zcela pominut zásadní význam a cíl diagnostických zařízení – tato neslouží, jak by se z argumentace dopravce a UPDI mohlo zdát, k tomu, aby SŽDC mohla při signalizaci závady ukládat pokutu – tato slouží k ochraně provozu na dráze. SŽDC sleduje s hlubokou lítostí nepochopitelnou trivializaci problematiky a ryze fiskální pohled, kdy zájmy na zajištění bezpečnosti provozu, na které SŽDC už téměř rok v rámci správního řízení poukazuje, jdou stranou obmyšleným postupům a neopodstatněným obavám z kořistění na dopravcích, které se navíc reálně neděje a ani k němu není důvod.**

**Text odstavce třetího kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019 se nevztahuje na sankční systém a tento neupravuje, text upravuje možné procesy a postupy při a po vlastní diagnóze, stanoví, jak případně může být v přímém provozu reagováno – neupravuje, co bude dál, jaké budou důsledky a projevy postupů do sankčních systémů a podobně. Tyto okolnosti byly až uměle dovozeny, nejsou však v rámci textu vůbec řešeny a ani to není, z logiky věci, na tomto místě textu Prohlášení 2019, cílem.**

## X.

V závěru SŽDC předkládá, v návaznosti na texty předchozích článků tohoto podání, že se neztotožňuje ani se závěry UPDI stran tvrzeného vyloučení nestranného řešení sporů v případě textu odstavce třetího kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019. Tento text se uvedenou problematikou vůbec nezabývá, ani ji nezmiňuje. Pokud text vůbec s problematikou řešení sporů nepracuje, není ani důvod, proč by ji měl

vylučovat – tento text uvedené vůbec neřeší a vyloučení není ani možné dovodit z jiných souvislostí. Text nestanoví ani to, že kdokoli bude komukoli platit sankce – text pouze uvádí, jak je podrobně rozvedeno v článku IV. tohoto podání, že si provozovatel dráhy osvojuje právo případného postihu. Ostatní „dovozeniny“ v rámci řízení různými subjekty uměle předkládané jsou pouhou fikcí, bez jakékoli opory v textu odstavce – pro tyto umělé a v textu nepřítomné „dovozeniny“ však není možno považovat text za nezákonný – pro něco, co v textu není uvedeno, nelze vést správní řízení a pro něco, co text neobsahuje a ani obsahovat nemusí, nelze text označit za nezákonný.

Shodně je z pohledu SŽDC nutno odmítnout zkreslující informace a závěry UPDI o tom, že by SŽDC odmítala odpovědnost, či některé formy řešení sporů v některých situacích. Ve vztahu k systému řešení sporů bylo sděleno, viz výše, že řešený text se k uvedenému vůbec nevztahuje. Ve vztahu k problematice případné odpovědnosti za náhradu škody, kdy UPDI se této problematice věnuje velmi důsledně a opakovaně, SŽDC uvádí, že tato problematika je plně v gesci civilních soudů. UPDI není nadán k posuzování a zhodnocování odpovědnostních vztahů řešených normami občanského práva a nikoli zákonem o dráhách, vyjadřování v uvedených oblastech UPDI nepřísluší – v tomto ohledu jsou tak jeho závěry a názory zcela bezpředmětné. Pokud zcela na závěr UPDI sděluje, že se neztotožňuje se závěrem SŽDC, že i nepotvrzená diagnostikovaná vada není narušením provozování dráhy, pak jednak nezohlednil opakovaně citované ustanovení § 34 odst. 1 písmeno j) Vyhlášky č. 173/1995 Sb., co do opakovaných vad drážního vozidla, které je pak nezpůsobilé a zjevně odmítl uznat též nutné preventivní účinky prověřování závěrů z diagnóz, když dle SŽDC nelze v provozu připustit úvahy stylu: „*nebudeme diagnostikovanou vadu prověřovat, mohla by se ukázat jako neopodstatněná a SŽDC by mohla být postižena*“ – takové úvahy, jak bylo opakovaně naznačeno, ohrozí systém bezpečnosti provozování dráhy, takové úvahy a takové případné postupy jsou v rozporu s právní úpravou. **Rizika, která vyjdou najevo, nutně musí být vhodně prověřena, přehlížení rizik by mohlo znamenat konkludentní akceptaci potencionálního obecného ohrožení – za preventivní působení v souladu a na základě právních předpisů a v jejich rámci, které chrání provoz, pak nikdo nemůže být postihován a to žádným způsobem, ani povinností hradit tvrzené náhrady škod, ani jinou formou sankce, preventivní působení a činnosti snižující možnost vzniku mimořádné události mají nepochybně mnohem zásadnější celospolečenský význam a jsou nepochybně ve veřejném zájmu** – ani uvedené UPDI nehodnotil a nezohlednil.

## XI.

S ohledem na shora uvedené, tedy s ohledem na zásadní vady správního řízení, na zásadní vady Rozhodnutí, s ohledem na vnitřní rozpornost Rozhodnutí, s ohledem na zcela flagrantní pochybení a vady výroku Rozhodnutí a v neposlední řadě též s ohledem na vady správního orgánu při nezohlednění zásadních a celospolečensky významných veřejných zájmů a s přihlédnutím k tomu, že správní orgán pracoval s podklady a závěry, které nemají oporu ve spisovém materiálu, případně, které jsou v přímém rozporu s tím, co účastník řízení v rámci správního řízení skutečně tvrdil, či doložil, má SŽDC za to, že rozhodnutí je nezákonné a je nucena brojít proti němu prostředky dle správního řádu.

Dovolujeme si současně požádat, aby v rámci správního řízení byly vypořádány veškeré argumenty, přednesené SŽDC proti rozhodnutí; takový postup je zcela běžný ve správní praxi a je vlastní běžně vydávaným správním rozhodnutím, naopak, postup, kdy správní orgán vypořádá jen některé námitky a návrhy a k jiným nepřihlédne a tyto zcela pomine a vůbec se k nim nevyjádří, jako by tyto ani nebyly, je rozporný s ustanovením § 68 odstavce 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

## XII.

S ohledem na shora uvedené okolnosti navrhuje, aby správní orgán příslušný k projednání rozkladu, pro nesoulad výroku Rozhodnutí se zákonem o dráhách a jinými právními předpisy, rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře sp. zn. UPDI-RPD0004/17, č. j. UPDI-3553/18-OPEP/PI ze dne 28. 12. 2018 změnil, případně zrušil.

—  
Mgr. František Chabičovský  
vedoucí oddělení drážního práva a legislativy

Příloha:

- kopie pověření č. 2261