



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Martina Kříže a soudkyň Mgr. et Mgr. Lenky Bahýřové, Ph.D., a JUDr. Hany Kadaňové, Ph.D., v právní věci

žalobce: **Lesy České republiky, s.p.**,
se sídlem Přemyslova 1106/19, Hradec Králové
proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy**
se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1

za účasti této osoby zúčastněné na řízení:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 12. 2016 č.j. 23/2016-130-SPR/3

takto:

- I. Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30.12.2016, č.j. 23/2016-130-SPR/3 a rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 19.2.2016, č.j. DUCR-10583/16/Vc se zrušují a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.

- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 3 000 Kč do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Rozhodnutím označeným v záhlaví tohoto rozsudku (dále jen „napadené rozhodnutí“) bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 19.2.2016, č.j. DUCR-10583/16/Vc, jímž byla žalobci podle § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o drahách“ nebo „drážní zákon“) uložena povinnost provést nejpozději do 30.4.2016 nezbytná opatření k odstranění vzniklého zdroje ohrožení dráhy, za který se dle rozhodnutí považují stromy rostoucí na pozemku p. č. 444/1 v k. ú. Pavlovice nad Mží ve vzdálenosti 35 m od osy koleje celostátní železniční dráhy Plzeň – Cheb v traťovém úseku Ošelín – Pavlovice v žkm 400,900 – 401,300 vlevo. Drážní úřad nařídil žalobci jako vlastníku zdroje ohrožení odstranit všechny stromy rostoucí na pozemku p. č. 444/1 v k. ú. Pavlovice nad Mží ve vzdálenosti 35 m od osy koleje celostátní železniční dráhy Plzeň – Cheb v traťovém úseku Ošelín – Pavlovice v žkm 400,900 – 401,300 vlevo, které by mohly svojí výškou vzhledem k dopadové vzdálenosti jakkoliv ohrozit kteroukoli součást dráhy a provoz na ní, přičemž odstranění stromů mělo být provedeno za součinnosti provozovatele dotčené železniční dráhy, tj. Správy železniční dopravní cesty (dále jen „SŽDC“), se kterou byl žalobce povinen předem projednat veškeré kroky při odstraňování zdroje ohrožení dráhy.
2. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný odkázal na nálezy Ústavního soudu ze dne 6.3.2002 publikovaný pod č. 144/2002 Sb., z něhož dovodil, že Drážní úřad (dále též „správní orgán I. stupně“) musí naříditi odstranění nebezpečí pro dráhu v celém rozsahu vyžadovaném veřejným zájmem na bezpečném a plynulém provozování drážní dopravy. Z rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 2. 4. 2014 sp. zn. 25 Cdo 2358/2013 pak dle žalovaného plyne, že takovým nebezpečím může být i zdravý strom. Zejména pak jde o stromy, které jsou s ohledem na svou výšku a vzdálenost od průjezdného profilu dráhy schopny způsobit mimořádnou událost ve smyslu § 49 zákona o drahách. Z výše zmiňovaného nálezu Ústavního soudu dle žalovaného dále plyne, že stav, kdy v důsledku jednání vlastníka, ať ve formě konání či opomenutí, na jeho pozemku vyrostе strom představující pro provoz dráhy nebezpečí, je stavem protiprávním. Otázka hospodářského lesního plánu lesního hospodáře není v tomto ohledu relevantní. Podle § 10 odst. 1 zákona o drahách správní úřad nerozhoduje o škodě ani odpovědnosti za ni, nýbrž o odpovědnosti za vznik nebezpečí pro dráhu. Žalovaný dále konstatoval, že vznikne-li nebezpečí v podobě sesuvů půdy, padání kamení, lavin a stromů nebo jejich částí z jednání vlastníků nemovitostí v sousedství dráhy, jsou povinni učinit nezbytná opatření na svůj náklad, a to právě proto, že ke vzniku uvedeného nebezpečí došlo v přímém důsledku jejich jednání. Naopak v případě, že uvedené nebezpečí vznikne výstavbou, provozem dráhy nebo přírodními vlivy, jsou uvedení vlastníci jen povinni realizaci preventivních opatření strpět.
3. Žalovaný dále konstatoval, že pokud zdravý strom představuje nebezpečí pro dráhu, vyplývá povinnost jej odstranit z § 10 odst. 1 zákona o drahách a z rozhodnutí správního orgánu I. stupně učiněného na jeho základě. K námitce žalobce stran porušení § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu uvedl, že ji lze do jisté míry přisvědčit, neboť správní orgán I. stupně formálně žalobce nevyzval, by se k podkladům pro rozhodnutí

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.

vyjádřil. Žalobci však byly veškeré podklady pro rozhodnutí známy, či je sám vytvořil, a za takových okolností by výzva dle předmětného ustanovení představovala pouhý formalismus. Nelze tedy dovodit, že by došlo k porušení procesních práv žalobce takovým způsobem, že by bylo nutno prvostupňové rozhodnutí zrušit. K námitce ohledně postupu správního orgánu I. stupně dle § 85 odst. 2 písm. a) správního řádu žalovaný konstatoval, že jej považuje za správný, když vzhledem k hrozícímu nebezpečí z prodlení spojenému s nikoliv včasným odstraněním zdroje ohrožení je v případě uložení povinnosti jej odstranit vyloučení suspenzivního účinku odvolání namístě.

4. V žalobě podané u Městského soudu v Praze žalobce navrhl, aby soud zrušil jak napadené rozhodnutí, tak i jemu předcházející rozhodnutí správního orgánu I. stupně. Namítl, že argumentace použitá správním orgánem I. stupně i žalovaným je nelogická a popírá jak úpravu odstranění zdroje ohrožení, která je uvedena v zákoně č. 289/1995 Sb., lesní zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesní zákon“), tak obdobnou úpravu zákona o dráhách. Jediná argumentace žalovaného se opírá o nález Ústavního soudu č. 144/2002 Sb., podle něhož má být dána objektivní zodpovědnost vlastníků pozemků v okolí dráhy za případný vznik škody na zdraví a majetku, a podle něhož je s touto odpovědností spojena povinnost hradit náklady předmětných opatření, a to bez ohledu na zavinění. S tímto výkladem žalobce nesouhlasí, jelikož tento právní závěr nenachází oporu nejen v předmětném nálezu ÚS, ale ani v judikatuře obecných soudů či právní teorii. Správní orgán ve svém odůvodnění cituje pouze účelově zkrácené pasáže předmětného nálezu ÚS, nicméně pominul, že Ústavní soud judikoval, že „*současná úprava § 10 zákona o dráhách postihuje srovnatelným způsobem právě ty případy, při nichž k ohrožení provozu dráhy došlo činností nebo opomenutím majitele, resp. provozovatele zdroje ohrožení, a tím porušení povinností vlastníka podle § 127, resp. § 415 - 420a občanského zákoníku a § 4a, jakož i § 8 - 10 zákona o dráhách. Jestliže tuto svou povinnost vlastník ke dráze přilehlé nemovitosti opomenul, připadá podle § 10 zákona o dráhách drážnímu správnímu úřadu, aby majiteli nebo provozovateli zdroje ohrožení jeho odstranění nařídil a - jestliže tak neučiní - rozhodl o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady.*“
5. Podle žalobce tak neobstojí názor žalovaného, že na věc nelze aplikovat rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 2. 4. 2014, sp. zn. 25 Cdo 2358/2013, resp., že „*Nejvyšší soud se v uvedeném rozsudku zabýval odpovědností za splnění generální prevenční povinnosti dle § 415 občanského zákoníku, resp. dle platné úpravy podle § 2900 NOZ, nikoliv odpovědností za vznik nebezpečí pro dráhu dle § 10 drážního zákona*“. Jak totiž vyplývá i ze závěrů podaných v nálezu Ústavního soudu, vznik nebezpečí z jednání vlastníků ve smyslu § 10 drážního zákona, a tedy i povinnost těchto vlastníků nést náklady na příslušná opatření je na místě pouze tehdy, pokud současně došlo k porušení prevenční povinnosti (popř. povinnosti dle § 417 občanského zákoníku). V posuzovaném případě a případech obdobných však nikdy nebyla prevenční povinnost ze strany žalobce opomenuta, což je zjevné ze skutečnosti, že žalobce za součinnosti SŽDC případný zdroj ohrožení dráhy (např. nezdravé stromy) na své náklady vždy odstranil.
6. Žalobce dále namítl, že ustanovení § 22 odst. 1 lesního zákona zbavuje vlastníka lesa odpovědnosti za škodu, která může na majetku (zejména na nemovitostech) třetích osob vzniknout v důsledku prosté existence lesa jako součásti přírodního prostředí, resp. před škodami způsobenými nahodilými, vesměs přírodními vlivy, tedy skutečnostmi, které mají původ v neovlivnitelných přírodních jevech, kterým nelze předcházet a které jsou nepředvídatelné (různé živelné události). Naproti tomu větve stromů (lesního porostu) přesahující do profilu dráhy nebo náletové dřeviny vyrostlé chaoticky, byť bez přičinění

nebo záměru vlastníka pozemku na lesním pozemku, resp. na jeho okraji přiléhajícímu k pozemku dráhy, a v procesu dalšího růstu postupně zasahující do profilu dráhy, jsou skutečností odstranitelnou, negativní vliv takto přerostlého nebo přerůstajícího lesního porostu na provoz dráhy je předvídatelný, a pokud k němu dojde, nelze ho označit za nahodilý přírodní jev, nýbrž spíše za projev, resp. důsledek nedostatečné nebo zanedbané údržby okraje lesního porostu sousedícího s dráhou, popř. až zasahujícího do profilu dráhy. Žalobce však zdůraznil, že za zmíněné „nebezpečí“ nelze v žádném případě označit, resp. považovat všechny stromy rostoucí na lesním pozemku, *„které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události na dráze s možným důsledkem ohrožení života, zdraví nebo škody značného rozsahu a jsou tedy zdrojem ohrožení dráhy a provozu na ní.“*

7. Žalobce též namítl, že žalovaný nesprávně interpretuje nálezy Ústavního soudu č. 144/2002 Sb., když pominul, že ust. § 415-420 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku (dále jen „zákon č. 40/1964 Sb.“) již nejsou účinná a byla nahrazena ust. § 2900 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „občanský zákoník“), přičemž judikaturou i právní teorií je přijímán závěr, že aplikační rozsah ust. § 2900 občanského zákoníku je užší než v případě ust. § 415 zákona č. 40/1964 Sb., neboť prevenční povinnost se ukládá pouze při konání, tedy aktivním chování subjektu, a stihá subjekt jen tehdy, vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklost soukromého života. Chybný je tedy závěr žalovaného, že *„analogicky tomu vlastník zdravého stromu rostoucího v sousedství dráhy ani vlastník - provozovatel dráhy by neodpovídal dopravcům, co by uživatelům této dráhy, resp. osobám v drážních vozidlech za škodu způsobenou pádem tohoto stromu na trať. Osobám v drážních vozidlech by pak neodpovídal ani dopravce“*. Žalovaný dle mínění žalobce nepřipustně zaměňuje odpovědnost dle ust. § 2900 a násl. občanského zákoníku a odpovědnost dle § 2924, popř. § 2927 a násl. občanského zákoníku, která je vybudována na odlišných principech. Podstatným pro projednávaný případ je zejména § 2927 odst. 2 občanského zákoníku, podle něhož se provozovatel dopravy může zprostit povinnosti k náhradě škody jen tehdy, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat jen tehdy, pokud škoda nebyla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu.
8. Žalobce má za to, že žalovaný se taktéž nepatřičně dovolává ustanovení § 2900 občanského zákoníku. V komentáři k občanskému zákoníku (Wolters Kluwer, 2014) se uvádí, že *„ustanovení § 2900 převzalo § 415 zák. č. 40/1964 Sb. s dílčími úpravami, které mají zajistit, že nevznikne nová skutková podstata, jak bylo dané ustanovení pojmáno v době své platnosti. Za správné využívání institutu prevence nelze totiž považovat jeho aplikaci ve smyslu bezbřehé ochranné normy, nýbrž jako porušení oznamovací či zabraňovací povinnosti, což je hlavní účel preventivní odpovědnosti. Aplikace § 2900 proto byla zúžena na situace způsobení újmy třetímu, kdy to vyžadují okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života. Bezbřehost původního ustanovení je tak korigována a standard péče, který je na základě § 2900 vyžadován, bude nutné zkoumat s ohledem na to, co se konkrétně v jednotlivém případě od rozumné osoby podle zvyklostí soukromého života očekává, jaká míra předvídatelného nebezpečí pro jiné se pojí s určitým chováním nebo jaký je význam zájmu, který sleduje konající osoba, v zájmu další osoby a jaký je mezi těmito záměry hodnotový poměr.“* S odkazem na účel § 2900 občanského zákoníku žalobce dovozuje, že riziko újmy musí být bezprostřední a reálné z hlediska objektivního chápání rozumnou osobou a pouhý neodůvodněný strach nebo obava, že v budoucnu může dojít ke vzniku újmy, nepostačuje.

9. Shora citovaný nálezn Ústavního soudu navíc dle žalobce s účinností od 31. 12. 2002 zrušil druhou, třetí a čtvrtou větu tehdejšího znění ustanovení § 10 zákona o dráhách, a to s odůvodněním, že pokud jde o zdroje ohrožení dráhy, *„vždy je nutno každý případ pečlivě posuzovat s přihlédnutím ke všem jeho okolnostem“, a že „zákon o dráhách takový přístup v inkriminovaném ustanovení vylučuje, když paušálně ukládá správnímu úřadu vydat rozhodnutí o odstranění zdroje ohrožení na náklady jeho majitele či provozovatele“.* Ústavní soud shrnul, že úprava českého zákona o dráhách je příliš strohá, jednoznačná a nediferencovaná, takže paušální ustanovení § 10 o odstranění zdroje ohrožení dráhy na náklady majitele tohoto zdroje nepostihuje přiměřeně ty případy, kdy nelze po majiteli pozemku úhradu uvedených nákladů spravedlivě požadovat.
10. Žalobce je toho názoru, že žalovaný svým rozhodnutím zcela pominul otázku přiměřenosti, jakož i skutečnost, že žalobcem bylo vyznačeno 21 stromů představujících zvýšené riziko možného ohrožení předmětné železniční tratě s tím, že veškeré práce vyjma vyklizení dřevní hmoty byly provedeny. Z projevů zástupců SŽDC na společném jednání navíc žalobce dovozoval, že požadavek SŽDC na vykácení všech stromů, které svou výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události na dráze, je ryze alibistický, a že je zřejmé, že stromy, jejichž vykácení SŽDC jen pro jejich výšku požaduje, nejsou bezprostředním zdrojem ohrožení dráhy, resp. provozu na dráze, přičemž samotná existence stromů v ochranném pásmu dráhy není v rozporu se zákonem o dráhách, resp. § 9 odst. 1 zákona o dráhách. Pokud by všechny stromy, které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události na dráze, měly být považovány za zdroj ohrožení dráhy, pak by to zákon o dráhách výslovně zakotvil.
11. Žalobce též namítl, že výrok prvostupňového rozhodnutí je neurčitý, neboť žalobci ukládá provést nezbytná opatření neurčitě a obecně. Výrok nevymezuje přesně rozsah nařízené těžby, kdy potenciálně nebezpečným stromem může být i strom na svahu vzdálený od tělesa dráhy např. 100 m, který svým pádem může bezpečnost dráhy rovněž ohrozit. Tato neurčitost výroku rozhodnutí je obtížně překonatelným nedostatkem, protože v daném konkrétním případě se právě v závislosti na tom, kam až měřit zmíněnou „dopadovou vzdálenost“, bude určovat, které stromy v lesním porostu na zmíněném lesním pozemku ještě musí a které již nemusí být na základě rozhodnutí drážních úřadů odstraněny.
12. Dle názoru žalobce rovněž nebyl důvod pro vyloučení odkladného účinku odvolání proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně. Pouhé konstatování správního orgánu I. stupně, že v dané věci *„jde zcela zjevně primárně o ochranu života, zdraví a majetku osob na dráze, přičemž veřejný zájem na této ochraně má, a to i ústavně, přednost před zájmem na ochraně jednotlivých dřevin“*, je zcela nedostatečné, a to zejména za situace, kdy stav lesního porostu v době vydání rozhodnutí správního orgánu I. stupně trval již několik let, přičemž žádné akutní nebezpečí pro provoz dráhy po celá léta nepředstavoval, a nepředstavoval ho zcela jistě ani v době vydání rozhodnutí správního orgánu I. stupně, o čemž svědčí již to, že k odstranění stromů stanovil správní orgán I. stupně poměrně dlouhou lhůtu.
13. Žalovaný navrhl, aby soud žalobu zčásti odmítl jako nepřipustnou a ve zbývajících částech jako nedůvodnou zamítl. Ve vyjádření k žalobě uvedl, že žalobce se nikterak nevypořádal s argumentací obsaženou v napadeném rozhodnutí, že pokud by mu bylo dáno za pravdu, znamenalo by to, že lesní pozemky v sousedství dráhy podléhají z hlediska § 10 zákona o dráhách jinému režimu než ostatní pozemky. Zdůraznil, že § 22 lesního zákona v rozhodnutí neignoroval, avšak aplikační přednost má v daném případě § 10 zákona o dráhách, neboť opačný postup by znamenal rozpor s § 2 odst. 4 správního řádu, podle

něhož správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem, a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly. V daném případě se nejedná pouze o ochranu práv vlastníka pozemku sousedícího s lesem, jako je tomu v případě § 22 lesního zákona, ale zejména o ochranu práv třetích osob na dráze, a to zejména o ochranu jejich života a zdraví. Žalovaný zdůraznil, že § 10 zákona o dráhách byl přijat později než § 22 lesního zákona, a proto je třeba postupovat v souladu se zásadou *lex posterior derogat legi priori*.

14. Žalovaný se ohradil proti tvrzení, že by posuzoval odpovědnost žalobce za vznik nebezpečí pro dráhu bez ohledu na jeho zavinění. Poukázal přitom na svoji argumentaci v napadeném rozhodnutí, ze které plyne, že odpovědnost vlastníka pozemku sousedícího s dráhou za vznik nebezpečí podle § 10 zákona o dráhách je založena jak na konání, tedy zavinění ve formě úmyslu, tak na opomenutí, tedy zavinění ve formě nedbalosti. V napadeném rozhodnutí též žalovaný vysvětlil pojem „přírodní vlivy“ coby vlivy, které vlastník pozemku sousedícího s dráhou nemůže ovlivnit, a tudíž za jimi způsobené nebezpečí pro dráhu neodpovídá v tom smyslu, že by měl povinnost je na své náklady odstraňovat, jelikož vznik takového nebezpečí nezavinil ani úmyslně ani nedbalostně. To však není případ žalobce. Nerozhoduje ani odpovědnost za porušení generální prevenční povinnosti dle § 2900 občanského zákoníku, jelikož drážní správní úřad posuzuje nesplnění této povinnosti jen jako faktický stav existence nebezpečí pro dráhu, který má za následek řízení a rozhodnutí podle § 10 odst. 1 zákona o dráhách. Pravomoc meritorně zkoumat, zda žalobce splnil generální prevenční povinnost dle § 415 zákona č. 40/1964 Sb., resp. dle § 2900 občanského zákoníku, přísluší civilnímu soudu. Žalovaný toliko zjistil, že na pozemku žalobce se nachází stromy představující nebezpečí pro dráhu, které vzniklo z jednání vlastníka tohoto pozemku, a proto byl Drážní úřad dle § 10 odst. 1 zákona o dráhách povinen rozhodnout o odstranění tohoto nebezpečí na vlastníkovy náklady. Žalovaný neposuzoval odpovědnost žalobce coby vlastníka pozemku v okolí dráhy za případný vznik škody na zdraví a majetku dle zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, jak žalobce mylně dovozuje, nýbrž jeho odpovědnost dle § 10 odst. 1 zákona o dráhách, tj. odpovědnost za vznik nebezpečí pro dráhu a za jeho odstranění.
15. K argumentaci žalobce, že žalovaný zaměňuje odpovědnost dle § 2900 občanského zákoníku na straně jedné a odpovědnost dle § 2924, resp. § 2927 občanského zákoníku na straně druhé, když v napadeném rozhodnutí interpretuje rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2358/2013, žalovaný uvedl, že pokud nemohl pád stromu předpokládat jeho vlastník, tím méně jej mohl předpokládat vlastník, resp. provozovatel sousední dráhy, takže by byl liberován dle poslední věty § 2924 občanského zákoníku. V opačném případě by bylo nutné v rozporu s dobrými mravy a povahou věci dovodit, že provozovatel dráhy má za cizí věc větší odpovědnost než její vlastník, ačkoliv na ni nemá žádný vliv. Totéž platí dle poslední věty § 2927 odst. 2 občanského zákoníku pro dopravce. Žalovaný tedy odpovědnosti nezaměnil, jen logicky rozvíjel závěry Nejvyššího soudu na poměry provozovatele dráhy a na poměry dopravce.
16. Žalovaný ve vyjádření k žalobě rovněž poukázal na to, že se úprava hospodaření v lese podle § 22 lesního zákona dostává do konkurence s úpravou hospodaření v lese na pozemku v sousedství dráhy podle § 10 odst. 1 zákona o dráhách. Za takových okolností totiž dva právní předpisy upravují tutéž materii, totiž hospodaření v lese v sousedství dráhy a ochranu pozemků v sousedství lesa, zcela odlišným způsobem. Pokud by lesní zákon měl být za takových okolností speciálním předpisem používajícím aplikační přednost a zákon o

dráhách předpisem obecným, a proto derogovaným, pak by např. muselo platit, že strom spadlý na trať z lesního pozemku představuje jiné nebezpečí než strom stejných parametrů spadlý z jiného než lesního pozemku. Pokud ale strom představuje stejné nebezpečí pro dráhu, není rozhodné, zda roste v lese či mimo les. K rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2358/2013 žalovaný uvedl, že z něj vyplývá, že vlastník zdravého stromu není schopen jeho pád předpokládat, a tudíž ani ovlivnit, resp. mu zabránit jinak než jeho odstraněním. Za takových okolností představuje každý ze stromů splňujících podmínku kritické výšky a dopadové vzdálenosti od dráhy pro ni nebezpečí ve smyslu § 10 odst. 1 zákona o dráhách. I jediný takový strom by mohl spadnout do průjezdného profilu dráhy a způsobit smrt či zranění osob na ní. Tomu by žalobce, SŽDC, dopravce ani nikdo jiný nemohl preventivně zabránit jinak než odstraněním takového stromu.

17. K námitce nesprávné interpretace nálezu Ústavního soudu č. 144/2002 Sb., žalovaný uvedl, že musel znění § 10 zákona o dráhách náležitě obhájit a podat jeho interpretaci konformní uvedenému nálezu, jinak by toto znění nenabýlo platnosti, resp. by bylo znovu napadeno před Ústavním soudem. K argumentaci žalobce principem přiměřenosti žalovaný poznamenal, že § 10 odst. 1 zákona o dráhách stanoví povinnost odstranit veškeré nebezpečí pro dráhu nacházející se na sousedních pozemcích. Veřejný zájem na ochraně života a zdraví osob na dráze a na bezpečném provozování drážní dopravy žalovanému ukládají řídit se zásadou předběžné opatrnosti. Z uvedeného pak plyne, jaký rozsah opatření dle předmětného ustanovení je přiměřený. V opačném případě by bylo nutno tvrdit, že majetkové zájmy vlastníka pozemku mohou mít přednost před ochranou života a zdraví, což by odporovalo výkladu čl. 6 a čl. 11 Listiny základních práv a svobod.
18. Ohledně námítky, že požadavek na vykácení všech stromů, které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události na dráze, byl ryze alibistický, žalovaný citoval z přípisu ze dne 27. 11. 2015 č.j. 14160/2015-SŽDC-OŘ PLZ-KŘ a ze stanoviska SŽDC k vyjádření žalobce ze dne 23. 12. 2015 č.j. 22432/2015 – OŘ PLZ-ST a konstatoval, že SŽDC si plně uvědomovala, jaké nebezpečí představuje pád stromu do obvodu dráhy pro zajištění bezpečného provozování drážní dopravy, a proto nelze požadavek na vykácení stromů v žádném případě považovat za alibistický.
19. Prvostupňové i napadené rozhodnutí dle žalovaného nepovažují předmětné stromy za nebezpečí z toho důvodu, že by rostly v ochranném pásmu dráhy, nýbrž proto, že s ohledem na svou výšku a dopadovou vzdálenost mohou v případě pádu zasáhnout do průjezdného profilu dráhy s fatálními následky pro život a zdraví osob na ní. Úprava uvedená v § 9 odst. 1 zákona o dráhách předem brání vzniku nebezpečí pro dráhu, a to jen v ochranném pásmu dráhy definovaném vzdáleností od podélné (krajní) osy koleje v § 8 zákona o dráhách. Naopak § 10 odst. 1 zákona o dráhách dopadá na všechny případy, kdy nebezpečí pro dráhu již existuje, a to nikoliv jen v ochranném pásmu dráhy, nýbrž na všech nemovitostech v sousedství dráhy bez ohledu na jejich vzdálenost či skutečnost, že s dráhou nesousedí bezprostředně. V daném případě žalobce nemusel žádat o předchozí souhlas s výsadbou lesa v ochranném pásmu dráhy drážní správní úřad, jelikož nebezpečí pro dráhu nepředstavují stromy jen v ochranném pásmu, ale i mimo ně, pokud mají kritickou výšku a dopadovou vzdálenost. Stromy tedy představují nebezpečí pro dráhu jen tehdy, pokud svou výškou a dopadovou vzdáleností hrozí, např. v případě pádu, že zasáhnou do průjezdného profilu dráhy, a to bez ohledu na to, rostou-li v ochranném pásmu dráhy či nikoliv.
20. Žalobce není schopen předvídat ani zabránit pádu jediného z dotčených stromů. Žalovaný se proto nedomníval, že nebezpečí pro dráhu z těchto stromů bylo nedůvodné, jak žalobce

naznačil. Právě proto, že řízení podle § 10 odst. 1 zákona o dráhách není pouze jakési doplnění § 2900 občanského zákoníku, jak žalobce mylně soudí, nelze na případ vztáhnout judikaturu či žalobou citovanou doktrínu k § 2900 občanského zákoníku způsobem zamýšleným v žalobě. Pokud by totiž k odstranění stromů coby nebezpečí pro dráhu nedošlo proto, že strom je zdravý, a jejich vlastník tak nemohl předvídat vznik mimořádné události dle § 49 zákona o dráhách a škody v důsledku jejich pádu, jak stanoví rozsudek NS sp. zn. 25 Cdo 2358/2013, byl by ohrožen veřejný zájem na plynulém a bezpečném provozování drážní dopravy a s ním související veřejný zájem na ochraně života a zdraví osob na dráze. Pokud tedy stromy coby nebezpečí pro dráhu neodstraní z vlastní vůle jejich vlastník, a nesplní tak svou povinnost podle § 2900 občanského zákoníku, např. proto, že jako laik neseznal jejich nebezpečnost, nařídí jejich odstranění podle § 10 zákona o dráhách drážní správní úřad ve veřejném zájmu, neboť jeho činnost se řídí i principem profesionality veřejné správy, takže nemůže odkazovat na civilistickou doktrínu či judikaturu k § 2900 občanského zákoníku, jelikož nároky na jeho stupeň bedlivosti jsou z toho důvodu nepoměrně vyšší.

21. Žalovaný navrhl žalobu odmítnout v tom bodě, kde žalobce uvádí, že oba výroky rozhodnutí úřadu jsou nedostatečně určité, jelikož tento argument žalobce ve svém odvolání neuvedl, a nevyužil tak všechny opravné prostředky poskytnuté mu zákonem. K tomuto žalobnímu bodu žalovaný dále uvedl, že první výrok rozhodnutí Drážního úřadu se týká všech stromů na příslušném nezaměnitelně určeném pozemku a jen v rozsahu uvedeného staničení. Další omezení představuje podmínka, aby stromy byly svou výškou a dopadovou vzdáleností schopné způsobit vznik mimořádné události na předmětné dráze. Jak pád stromu s dopadovou výškou k ose krajní koleje, tak do průjezdného profilu je schopen způsobit mimořádnou událost. Žalobce přitom nepotřebuje odborných znalostí železničního provozu k tomu, aby seznal, který strom v případě svého pádu ohrozí dráhu, resp. drážní vozidlo a osoby na ní. Odstraněny dle napadeného rozhodnutí tak mají být všechny stromy, které splňují uvedené podmínky. Žalobce rovněž argumentoval tím, že konkrétní stromy musí být vždy jednoznačně označeny, obvykle barvou, z žádného obecně závazného právního předpisu však tato povinnost nevyplývá.
22. Žalovaný navrhl žalobu odmítnout také v tom bodě, kde žalobce brojí proti vyloučení odkladného účinku, jelikož ani tento argument žalobce v odvolání proti rozhodnutí úřadu neuvedl, a nevyužil tak všechny opravné prostředky poskytnuté mu zákonem. Sama skutečnost, že protiprávní stav v podobě existence nebezpečných stromů pro dráhu trvá jistou dobu, během níž stromy na dráhu jen šťastnou shodou okolností nespadly, neznamená, že se tak nemůže stát v jakýkoliv následující okamžik. Tomu nelze zabránit jinak než neprodleným odstraněním těchto stromů. Nebezpečí pro dráhu totiž nevzniká proto, že tak rozhodne správní orgán I. stupně, ale je to objektivní protiprávní stav. Skutečnost, že o tomto nebezpečí správní orgán I. stupně, zejména s ohledem na postup provozovatele dráhy, rozhodne později, míru nebezpečí nesnižuje. Kromě toho právě doba působení faktorů, které mohou vést k pádu takových stromů, je přímo úměrná míře rizika, že se tak stane.
23. Městský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, a to v mezích žalobních bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 s.ř.s.). V posuzované věci vyšel z následně uvedené právní úpravy:

Podle § 10 odst. 1 zákona o drahách vlastníci nemovitosti v sousedství dráhy jsou povinni strpět, aby na jejich pozemcích byla provedena nezbytná opatření k zabránění sesuvů

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.

půdy, padání kamenů, lavin a stromů nebo jejich částí, vznikne-li toto nebezpečí výstavbou nebo provozem dráhy nebo přírodními vlivy; vznikne-li toto nebezpečí z jednání těchto vlastníků, jsou povinni učinit nezbytná opatření na svůj náklad. O rozsahu a způsobu provedení nezbytných opatření a o tom, kdo je provede, rozhodne drážní správní úřad.

24. Soud se nejprve zabýval námitkou neurčitosti a s tím spojené nevykonatelnosti rozhodnutí správního orgánu I. stupně (ve spojení s napadeným rozhodnutím), neboť taková vada zpravidla bez dalšího vede k závěru o nezákonnosti rozhodnutí ve věci samé. Podle § 68 odst. 2 věta první se *ve výrokové části se uvede řešení otázky, která je předmětem řízení, právní ustanovení, podle nichž bylo rozhodováno, a označení účastníků podle § 27 odst. 1.* Soud má za to, že tyto požadavky rozhodnutí správního orgánu I. stupně splňuje, neboť z jeho výroku jednoznačně vyplývá, jaké stromy měly být odstraněny; bylo zde specifikováno, na jakém území musí být stromy odstraněny (stromy rostoucí na pozemku parc. č. 444/1 k. ú. Pavlovice nad Mží ve vzdálenosti 35 m od osy koleje celostátní železniční dráhy Plzeň – Cheb v traťovém úseku Ošelín – Pavlovice v žkm 400,900 – 401,300 vlevo), přičemž jednotlivé stromy, jež mají být pokáceny, byly správním orgánem I. stupně individualizovány a označeny tak, že jsou to takové stromy, které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události na dráze s možným důsledkem ohrožení života, zdraví nebo škody značného rozsahu. Námitku neurčitosti výroku tedy soud shledal nedůvodnou, neboť z výroku rozhodnutí správního orgánu I. stupně je dostatečně zřejmé, jaké stromy jsou rozhodnutím dotčeny. Jakkoli může být relevantní tvrzení žalobce, že potenciálně nebezpečným stromem může být i strom na svahu vzdálený od tělesa dráhy např. 100 m, takové případné zjištění – pokud by vyplývalo z vyhodnocení profilu okolí dráhy – by odpovídalo výroku rozhodnutí úřadu.
25. V reakci na vyjádření žalovaného k této námitce soud pro úplnost uvádí, že odmítnutí žaloby pro její nepřipustnost spočívající v nevyčerpání opravných prostředků ve správním řízení přichází v úvahu toliko při nepodání opravného prostředku předpokládaného procesním předpisem. Takový stav nicméně v daném případě nenastal. K tomu lze doplnit, že v souladu se judikaturou správních soudů lze v žalobě uvést i žalobní body nové, tj. takové, které nebyly uvedeny v opravném prostředku podaném v rámci správního řízení.
26. Soud následně přistoupil k posouzení těžiště sporu, tj. zda v daném případě bylo v souladu se zákonem uložení povinnosti žalobci pokácet všechny stromy představující potenciální nebezpečí pro dráhu v důsledku možného dopadu těchto stromů do průjezdního profilu dráhy.
27. Obdobnou situaci, kdy stranami řízení byli titíž účastníci, řešil Městský soud v Praze již v minulosti, a to v rozsudku ze dne 30.8.2018, č.j. 11 A 25/2017-65 či v rozsudku ze dne 17.4.2019 č.j. 10 A 28/2017 - 61, v nichž dospěl k závěru, že primárním předpokladem pro možnost postupu dle § 10 zákona o dráhách je existence nebezpečí pro dráhu. Má-li nebezpečí spočívat v tom, že na pozemku rostou stromy, které mohou (s ohledem na svoji výšku a dopadovou vzdálenost) do dráhy spadnout, pak nařízení odstranění všech stromů, které by vzhledem ke své výšce a vzdálenosti od trati mohly do dráhy železnice spadnout, musí být podloženo konkrétními skutkovými zjištěními, z nichž hrozící nebezpečí pádu stromů do trasy dráhy vyplývá. Tyto závěry vyslovené soudem ve zmíněných rozsudcích lze plně vztáhnout i na nyní projednávanou věc.
28. Vlastníci nemovitostí sousedících s železnicí jsou při výkonu svých vlastnických práv omezeni zejména existencí ochranného pásma dráhy, jehož hranice jsou vymezeny v § 8 odst. 1 zákona o dráhách. Způsoby omezení vlastnického práva jsou následně blíže určeny v § 9 a § 10 zákona o dráhách. Jak uvedl Městský soud v Praze v rozsudku ze dne

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.

30.8.2018, č. j. 11 A 25/2017-65, „*primárním předpokladem pro možnost postupu dle § 10 zákona o dráhách je existence nebezpečí pro dráhu, v daném případě spočívající v tom, že na pozemku rostou stromy, které mohou do dráhy spadnout a jejichž odstranění, které jednoznačně představuje zásah do výkonu vlastnických práv žalobce, je opatřením, které splňuje požadavek nezbytného rozsahu dle § 2 odst. 3 správního řádu.*“

29. V nyní projednávané věci byly prvotním impulsem pro vydání napadeného rozhodnutí dva pády vzrostlých stromů na železniční trať, k nimž došlo ve dnech 11. 6. 2014 a 22. 7. 2014, přičemž v prvním případě došlo k najetí vlaku dopravce Cargo a.s., do padlého stromu a v důsledku toho k váženému zranění strojvedoucího a poškození majetku uvedené společnosti a SŽDC. Z toho důvodu podala SŽDC k správnímu orgánu I. stupně podnět ve věci možného zdroje ohrožení dráhy a zdroje rušení drážního provozu na zájmovém úseku železniční trati. Na základě tohoto podnětu vykonal správní orgán I. stupně dne 29. 9. 2015 kontrolní prohlídku ve smyslu § 58 odst. 1 ve spojení § 54 odst. 1 zákona o dráhách se zaměřením na § 10 zákona o dráhách. Z protokolu z této kontrolní prohlídky vyplývá, že se přítomní účastníci shodli, že dráhu ohrožují dřeviny lesního porostu 509 G 10, a to jak rostoucí, tak již odumřelé a uschlé, v pásmu 35 m od osy koleje ve výše vymezeném úseku. Na základě zjištění z kontrolní prohlídky následně došlo ze strany správního orgánu I. stupně k zahájení předmětného správního řízení, o čemž byl žalobce informován oznámením ze dne 27. 11. 2015 č.j. DUCR-70702/15/Vc. Na toto oznámení žalobce reagoval vyjádřením ze dne 10. 12. 2015 č.j. CR930/002664/2015, v němž uvedl, že dne 23.9.2015 proběhlo ústní jednání spojené s venkovní pochůzkou za účasti pracovníků SŽDC a žalobce, při níž bylo po oboustranné shodě vyznačeno 21 stromů (souše, zlomy a nakloněné stromy) představujících zvýšené riziko možného ohrožení železniční tratě a byl dohodnut postup kácení, zabezpečení proti pohybu a následné vyklizení části dřevní hmoty. Veškeré tyto práce s výjimkou odklizení dřevní hmoty již byly provedeny. Tato tvrzení žalobce následně potvrdila také SŽDC ve stanovisku ze dne 23. 12. 2015 č.j. 22432/2015-OŘ PLZ/ST. SŽDC však i nadále požadovala plošné vykácení stromů dle výšky a dopadové vzdálenosti, když konstatovala, že se jedná o „*zajištění bezpečného provozování drážní dopravy a systému trakční soustavy, která bude zajištěna pouze v případě, že bude garantováno vlastníky sousedních pozemků, že do zmíněného prostoru nezasáhne svým pádem žádný strom nebo součást porostu lesa.*“
30. Součástí spisového materiálu vztahujícího se k dané věci je dále mapa a fotodokumentace předmětného úseku, avšak ze spisu nikterak nevyplývá, že by lesní porost byl podroben dalšímu zkoumání, zda jsou stromy ve špatném stavu či co bylo příčinou pádu stromů na železniční trať. Pro zjištění těchto skutečností se nabízí provést, jak uvedl Městský soud v Praze již v rozhodnutí ze dne 30.8.2018 č.j. 11 A 25/2017-65, například místní šetření dendrologa či zadání vypracování znaleckého posudku znalci odpovídající odbornosti. V projednávaném případě nicméně nebyly stromy nijak zkoumány; bylo pouze konstatováno, že jejich prostá existence představuje pro dráhu nebezpečí. Tím byla porušena zásada materiální pravdy vyjádřená v § 3 správního řádu, jelikož nebyl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
31. V dalším postupu správního orgánu, který nařídil odstranění všech stromů, jež by vzhledem ke své výšce a vzdálenosti od trati mohly do dráhy železnice spadnout, Městský soud v Praze spatřuje rovněž porušení § 2 odst. 3 správního řádu. Správní orgán totiž nikterak nezkoumal stav stromů, a nemohl tedy ani předložit přesvědčivou argumentaci směřující k závěru, že musí dojít k vykácení všech těchto stromů. Opačný závěr by nutně vedl k absurdnímu důsledku, že musí být vykáceny všechny stromy v okolí všech železnic

v České republice, kde někdy došlo k pádu stromu do kolejí. V tomto ohledu tedy shledal soud žalobu jako důvodnou, neboť správní orgán pochybil ve shromáždění důkazů a jejich následném vyhodnocení v takové míře, že zjištěný skutkový stav nemůže být podkladem pro rozhodnutí. Argumentoval-li žalovaný v rozhodnutí judikaturním závěrem, že nebezpečný může být i zdravý strom, pak je soud toho názoru, že nelze paušálně na základě tohoto závěru bez dalšího dovozovat, že všechny zdravé stromy jsou nebezpečné. K takovému zjištění je nutné zjistit další okolnosti, z nichž se nebezpečí podává (morfologie terénu, stav podloží apod.); takové skutečnosti však v řízení zjištěny nebyly (shodně viz rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30.8.2018 č. j. 11 A 25/2017-65).

32. Nutno doplnit, že výklad § 10 zákona o dráhách, jak jej zastává žalovaný, resp. jím přijaté závěry, odporují principu proporcionality, který je nutno obecně zohledňovat při řešení střetu základních práv, resp. veřejných zájmů (zde veřejného zájmu na ochraně zdraví a bezpečnosti cestujících na straně jedné a vlastnického práva, jakož i práva na ochraně lesa na straně druhé). Zohlednění tohoto principu zákonodárce implicitně promítl do aplikovaného ustanovení prostřednictvím slova „nezbytná“ (opatření). Je-li tímto ustanovením stanovena priorita veřejného zájmu na ochraně dráhy (a v důsledku toho na ochraně života a zdraví cestujících) před jinými zájmy (zde na ochraně lesa), úvaha správního orgánu o stanovení povinnosti (k přijetí opatření a stanovení jejich rozsahu) musí zohlednit požadavek na pokud možno minimální zásah do takto omezených práv a zájmů. Jinými slovy, nepůjde o opatření nezbytná, pokud by nebezpečí (zde spojené s hrozícím pádem stromů) bylo možné odvrátit šetrnějším způsobem. Předpokladem takové úvahy je však samozřejmě dostatečné zjištění skutkového stavu, což však v posuzované věci splněno nebylo.
33. I s přihlédnutím k rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 2.4.2016, sp.zn. 25 Cdo 2358/2013, z něhož žalovaný odvozoval svůj závěr, že nelze předvídat ani pád zcela zdravého stromu, je tak nutno při aplikaci § 10 zákona o dráhách považovat za nezbytná opatření (zde v podobě vykácení stromů na pozemcích sousedících s dráhou) jen taková opatření, jež zabrání hrozícím škodám, jejichž vznik (zde v důsledku pádu stromu) je objektivně možné předvídat. Nejedná se tedy o opatření, k němuž by bylo možné přistoupit bez ohledu na dostatečné zjištění skutkového stavu, jak již bylo zmíněno.
34. Soud se dále zabýval povinností vlastníka lesa (žalobce) provést nezbytná opatření „na svůj náklad“ za situace, kdy by s přihlédnutím k místním poměrům či jiným okolnostem bylo možné považovat za „nezbytné opatření“ pokácení (i jinak zdravých) stromů na pozemcích sousedících s dráhou. Odpovědnost za náklady na provedení nezbytných opatření je v § 10 odst. 1 zákona o dráhách odvozována od „vzniku nebezpečí z jednání vlastníka“. Jak již uvedl Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 30.8.2018, č. j. 11 A 25/2017-65, *„zákon o dráhách v § 10 blíže nespécifikuje, zda má být jednání vlastníků zaviněné, případně zda se má jednat o zavinění ve formě úmyslu či nedbalosti. V kontextu § 2900 a násl. občanského zákoníku může být navíc povinnost odstranění nebezpečí na náklady žalobce založena i pasivitou, tedy prostým opomenutím žalobce jednat dle prevenční povinnosti.“*
35. Z dokumentu „Záznam z jednání – Terénní šetření konané ve čtvrtek 18. 9. 2014“, které proběhlo za účasti zástupů žalobce a SŽDC, vyplývá, že uvedeného dne se uskutečnila společná obhlídka předmětné části dráhy, jejím účelem bylo v největší míře eliminovat možné další pády stromů do provozované železniční dopravní cesty a tím zajistit bezpečnost drážní dopravy. Žalobce se při této příležitosti zavázal k pokácení 17 v záznamu specifikovaných stromů, které by svým pádem mohly ohrozit drážní dopravu,

avšak se zdůrazněním skutečnosti, že plošné vykácení není možné s ohledem na lesní zákon. Pokud žalovaný nyní spatřuje jednání žalobce, v důsledku něhož vzniklo nebezpečí pro dráhu, v tom, že na pozemku obhospodařovaném žalobcem vyrostly stromy, které by mohly spadnout do prostoru dráhy, pak lze opět konstatovat, že bez zjištění konkrétních okolností, z nichž plyne existence hrozícího nebezpečí pro dráhu, nelze po žalobci vykácení lesa na jeho náklady požadovat.

36. Jak již bylo řečeno, v projednávané věci nebylo provedeno žádné zkoumání stromů spadlých na železniční trať ani dalších stromů vyrostlých na předmětném pozemku, a nelze tak uzavřít, že žalobce se o vzrostlé stromy nestaral, nemonitoroval jejich stav, a porušil tak svou prevenční povinnost. Zároveň nelze bez dalšího konstatovat hrozící nebezpečí pro provoz dráhy. S ohledem na takový stav soud shledal žalobní námitku týkající se subjektivní stránky žalobcova jednání důvodnou. I v tomto směru lze zopakovat závěry vyjádřené v rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 30.8.2018, č.j. 11 A 25/2017-65: *„Opomenutí žalobce nebylo v řízení prokázáno, a i pokud soud připustí eventualitu, že všechny stromy vymezené v prvostupňovém rozhodnutí musejí být vykáceny, pak za současné úrovně skutkových zjištění nelze dle § 10 zákona o dráhách požadovat provedení stanoveného opatření na náklady žalobce. Takový výklad by znamenal, jak správně žalobce namítá, že každý vlastník lesa sousedícího s dráhou bez dalšího odpovídá za prostou existenci lesa a v případě, že drážní úřad dospěje k závěru, že je třeba jej vykácet, pak bez dalšího zkoumání musí kácení či další opatření provést na své náklady. Takový výklad § 10 zákona o dráhách soud považuje za excesivní. Pokud by soud závěry žalovaného dovedl do důsledku, měly by být lesy v okolí dráhy permanentně udržovány ve stavu bránicím dopadu jakéhokoliv stromu do jejího prostoru, takové požadavky však zákon na vlastníky lesa neklade.“*
37. Na výše uvedených závěrech nemůže nic změnit ani argumentace žalovaného, že § 10 odst. 1 zákona o dráhách je nutno upřednostnit před § 22 odst. 1 lesního zákona. V posuzované věci nebyl spor o to, zda aplikovat lesní zákon či zákon o dráhách. Ostatně v § 22 odst. 1 lesního zákona je odkazováno na „zvláštní předpisy“, mezi něž lze zařadit též zákon o dráhách (cit. *Vlastníci nemovitostí nebo investoři staveb a zařízení jsou povinni provést na svůj náklad nezbytně nutná opatření, kterými jsou nebo budou jejich pozemky, stavby a zařízení zabezpečeny před škodami způsobenými zejména sesuvem půdy, padáním kamenů, pádem stromů nebo jejich částí, přesahem větví a kořenů, zastíněním a lavinami z pozemků určených k plnění funkcí lesa; tato opatření jsou oprávněni provést i na pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Rozsah a způsob zabezpečovacích opatření stanoví orgán státní správy lesů, pokud není podle zvláštních předpisů příslušný jiný orgán státní správy. Vlastník pozemků určených k plnění funkcí lesa je povinen provedení opatření strpět*). Soud je toho názoru, že uvedená ustanovení ob stojí vedle sebe – podle § 10 odst. 1 zákona o dráhách jsou vlastníci nemovitostí v sousedství dráhy (zde vlastníci lesních pozemků) povinni strpět provedení nezbytných opatření na svých pozemcích, stejně je tomu v případě § 22 odst. 1 lesního zákona. Jedná-li se však o uložení povinnosti provést nezbytná opatření vlastníkovu lesa na jeho náklady, může k tomu dojít na základě § 10 odst. 1 zákona o dráhách jen tehdy, pokud lze existenci nebezpečí dovodit z jednání či nedůvodné nečinnosti vlastníka lesa. Jak již bylo uzavřeno výše, z právní úpravy ani z judikatury nelze bez dalšího dovozovat, že by takovým nebezpečím byla prostá existence stromu v dopadové vzdálenosti od tělesa dráhy.
38. Co se týká námítky směřující do výroku rozhodnutí úřadu o vyloučení odkladného účinku odvolání, soud předně považuje za nutné uvést, že proti takovému rozhodnutí zákon neumožňuje podat řádný opravný prostředek (§ 85 odst. 4 správního řádu). Na druhou stranu z poučení, které je součástí prvostupňového rozhodnutí, mohl žalobce nabýt dojmu,

že proti tomuto výroku lze odvolání podat, neboť o takové možnosti byl (k výroku jako celku) poučen. Pokud tak žalobce namítal nezákonnost tohoto výroku až v žalobě, nelze takovou námitku sice považovat za nepřipustnou, nicméně soudní přezkum tohoto výroku je nutno považovat s ohledem na shora uvedené závěry za nadbytečný. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7.9.2010, č.j. 7 As 26/2009-58, „z povahy výroku o vyloučení odkladného účinku odvolání je zřejmé, že jakkoli má samostatný normativní obsah (časově posouvá vykonatelnost či jiné právní účinky rozhodnutí, jehož se týká, přičemž v případě, že prvostupňové rozhodnutí v odvolacím řízení neobstojí, oproti standardní situaci, kdy by odkladný účinek vyloučen nebyl, způsobuje, že prvostupňové rozhodnutí se, byť jen dočasně, do jeho zrušení či změny druhostupňovým správním orgánem stane vykonatelným či nabude jiných právních účinků), zasahuje do práv či povinností účastníků řízení pouze ve spojení se samotným „věcným“ výrokem prvostupňového rozhodnutí. V tomto smyslu lze výrok o vyloučení odkladného účinku odvolání považovat za akcesorický a dočasný výrok. Jeho právní účinky stojí a padají s existencí „věcného“ výroku prvostupňového rozhodnutí (jeho zrušením odvolacím orgánem zaniká i vyloučení odkladného účinku odvolání), resp. v případě, že „věcný“ výrok prvostupňového rozhodnutí v odvolacím řízení beze změny obstojí, stojí a padají s právní mocí prvostupňového rozhodnutí nastávající oznámením rozhodnutí o odvolání účastníkům (...).“

39. Výrok o vyloučení odkladného účinku tedy za situace, kdy je zrušeno rozhodnutí správního orgánu, jímž byl uložen, sdílí osud tohoto zrušeného rozhodnutí. Nad rámec nutného odůvodnění soud považuje za vhodné stručně uvést, že podmínky pro aplikaci § 85 odst. 2 písm. a) správního řádu (cit. *správní orgán může odkladný účinek odvolání vyloučit, jestliže to naléhavě vyžaduje veřejný zájem*) v projednávané věci splněny nebyly, neboť i při vymezení veřejného zájmu na ochraně života a zdraví třetích osob (cestujících na dráze) jeho přijetí bránil nedostatek skutkových zjištění, na jejichž základě by bylo možné dospět k závěru o naplnění podmínky „naléhavosti“.
40. Ze všech shora uvedených důvodů Městský soud v Praze dospěl k závěru, že skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí, vyžaduje zásadní doplnění, a proto podle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. napadené rozhodnutí, jakož i jemu předcházející rozhodnutí správního orgánu I. stupně rozsudkem bez nařízení jednání zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. V něm správní orgán, nezvolí-li jiné procesní řešení, doplní skutkový stav, jak je uvedeno výše, přičemž až poté bude možné posoudit, zda je ve vztahu k žalobci možné postupovat podle § 10 zákona o drahách. Právním názorem, který soud ve zrušujícím rozsudku vyslovil, je v dalším řízení správní orgán vázán (§ 78 odst. 5 s.ř.s.).
41. Druhý výrok rozsudku je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce měl ve věci plný úspěch, proto má proti žalovanému právo na náhradu důvodně vynaložených nákladů řízení o žalobě, jež v daném případě sestávají ze zaplaceného soudního poplatku ve výši 3 000 Kč. K požadavku žalobce, aby mu byla nadto přiznána náhrada hotových výdajů ve výši 600 Kč, soud s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25.8.2015, č.j. 6 As 135/2015 - 79 uvádí, že použití § 151 odst. 3 o.s.ř. je v řízení podle soudního řádu správního vyloučeno.
42. Soud osobě zúčastněné na řízení neuložil žádnou povinnost a neshledal ani důvody hodné zvláštního zřetele, pro které by jí mohl přiznat právo na náhradu dalších nákladů řízení. Proto ve třetím výroku v souladu s § 60 odst. 5 s.ř.s. rozhodl, že osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud. Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie. Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách www.nssoud.cz.

Praha 29. srpna 2019

Mgr. Martin Kříž, v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje L. H.