



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 Mgr. Věry Jachurové v právní věci

žalobce: **Lesy České republiky, s. p.**
sídlem Přemyslova 1106/19, 500 08 Hradec Králové
proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy**
sídlem nábreží Ludvíka Svobody č. 1222/12, 110 15 Praha

za účasti: **Správa železniční a dopravní cesty**
sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 11. 2016, č. j. 50/2016-130-SPR/3

takto:

- I. Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 11. 2016, č. j. 50/2016-130-SPR/3, a rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 8. 6. 2016, sp.zn. ML-STD0347/16-7/Ho, č.j. DUCR-34100/16/Ho se zrušují a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 3 000 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalobou podanou u Městského soudu v Praze se žalobce domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného označeného v záhlaví tohoto rozsudku (dále jen „napadené rozhodnutí“). Napadeným rozhodnutím bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Drážního

úřadu, sekce stavební, územní odbor Plzeň ze dne 8. 6. 2016, sp.zn. ML-STD0347/16-7/Ho, č.j. DUCR-34100/16/Ho (dále jen „rozhodnutí drážního úřadu“), jímž byla žalobci podle § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále také jen „zákon o dráhách“ nebo „drážní zákon“) uložena povinnost provést nezbytná opatření k odstranění vzniklého zdroje ohrožení dráhy, a to odstranit jednak stromy rostoucí na pozemku p. č. 444/3 v k.ú. 719315 Pernink, obec 555452 Pernink, okres Karlovy Vary, 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, přičemž odstranění stromů mělo být provedeno za součinnosti provozovatele dotčené železniční dráhy, tj. Správy železniční dopravní cesty (dále také jen „SŽDC“). Veškeré kroky při odstraňování ohrožení dráhy pak byl žalobce povinen projednat s výše uvedeným provozovatelem dráhy.

2. Žalobce v podané žalobě namítl, že argumentace použitá úřadem i žalovaným je nelogická a popírá jak úpravu odstranění zdroje ohrožení, která je uvedena v zákoně č. 289/1995 Sb., lesní zákon (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 v souvislosti 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. Správný orgán ve svém odůvodnění cituje pouze účelově zkrácené pasáže předmětného nálezu ÚS, nicméně pominul, že Ústavní soud judikoval, že *„[s]loučasná 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 vlastníka 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.“*
3. 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 ÚS, 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.
4. 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.“*

5. Žalobce též namítl, že žalovaný nesprávně interpretuje nález 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 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.
6. Žalovaný se taktéž opakovaně dovolává ustanovení § 2900 občanského zákoníku, avšak pro tento případ nepatříčně. V komentáři k občanskému zákoníku (Wolters Kluwer, 2014) se uvádí, že *„[u]stanovení § 2900 převzalo § 415 zák. č. 40/1964 Sb. s důležitými 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. Bezbrežnost 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 zájemmi hodnotový poměr.“* S odkazem na účel

§ 2900 občanského zákoníku žalobce uvedl, že vždy platí, 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.

7. Shora citovaný nálezn Ústavního soudu navíc zrušil s účinností od 31.12.2002 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.
8. Žalobce má za to, že žalovaný svým rozhodnutím zcela pominul otázku přiměřenosti, jakož i skutečnost, že sám drážní úřad v řízeních, resp. šetřeních a kontrolních prohlídkách vyvolaných podněty SŽDC a předcházejících vydání rozhodnutí drážního úřadu považoval provedený prořez stromů (lesního porostu) na pozemku podél dráhy za přiměřený, jak to vyplývá z protokolu o kontrole (kontrolní zjištění) ze dne 28.4.2016 i z odůvodnění zmíněného rozhodnutí drážního úřadu. Z toho je zřejmé, že sám drážní úřad nebyl a není zastáncem „plošného kácení“ všech stromů rostoucích na zájmovém pozemku. Z uvedeného je tak zřejmé, že stromy, jejichž pokácení jen pro jejich výšku drážní úřad 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.
9. Žalobce taktéž namítl, že výrok rozhodnutí drážního úřadu 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. Žalobce je toho názoru, že 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 zmíněných rozhodnutí drážních úřadů odstraněny.
10. Dle názoru žalobce rovněž nebyl důvod pro vyloučení odkladného účinku odvolání proti rozhodnutí drážního úřadu. Pouhé konstatování drážního úřadu, 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 podle žalobce zcela nedostatečné, a to zejména za situace, kdy stav lesního porostu v době vydání rozhodnutí drážního úřadu 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 drážního úřadu, o čemž svědčí již to, že k odstranění stromů stanovil drážní úřad poměrně dlouhou lhůtu.

11. Žalovaný 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 ve svém 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. Žalovaný dále upozornil na to, že 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 jejich života a zdraví. Nadto 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*.
12. Předmětné stromy představovaly ohrožení pro dráhu již tím, že vzhledem ke své výšce a vzdálenosti od trati by v případě svého pádu zasáhly do jejího průjezdného profilu, a pokud by se tak stalo bezprostředně před jedoucím vlakem, způsobily by újmu na životě i zdraví osob ve vlaku. Odpovědnost za skutečnost, že stromy na pozemku žalobce vyrostly tak, že představují nebezpečí pro dráhu, tíží žalobce. V tomto závěru se žalovaný opřel i o nález Ústavního soudu č. 144/2002 Sb. Skutečnost, že tam takto stromy vyrůst nechal, žalobce ve správním řízení předcházejícím vydání napadeného rozhodnutí nerozporoval. Není tedy pravdou tvrzení, že by odpovědnost žalobce za uvedený stav nebyla prokázána. Žalovaný podotkl, že není orgánem státní správy lesů, pročez mu nepřísluší správnost hospodaření dle lesního hospodářského plánu posuzovat. Proto jen z hlediska své působnosti v čl. VI. napadeného rozhodnutí uvedl, že „... skutečnost, že strom na pozemku sousedícím s dráhou vyrostl v souladu s lesním hospodářským plánem, nesnižuje jeho nebezpečnost pro dráhu oproti stromům ve stejné situaci, které v souladu s hospodářským plánem nevyrostly.“
13. Žalovaný se ohradil proti tvrzení, že by posuzoval odpovědnost žalobce za vznik nebezpečí pro dráhu bez ohledu na jeho zavinění a poukázal 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 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, pročez byl žalovaný dle § 10 odst. 1 zákona o drahách 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 soudí, nýbrž jeho odpovědnost dle § 10 odst. 1 zákona o drahách, tj. odpovědnost za vznik nebezpečí pro dráhu a za jeho odstranění.

14. Žalobce dospěl v žalobě rovněž k závěru, 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. K tomu 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.
15. Žalovaný ve vyjádření k žalobě rovněž poukázal na to, že se úprava hospodaření v lese (§ 22) podle lesního zákona dostává do konkurence s úpravou hospodaření v lese na pozemku v sousedství dráhy podle § 10 odst. 1 zákona o drahách. 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 poživajícím aplikační přednost a zákon o drahách 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 NS 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 drahách. 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.
16. Rozhodnutí úřadu 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 drahách předem brání vzniku nebezpečí pro dráhu, a to jen v ochranném pásmu dráhy definovaném vzdáleností od podélné (krajní) osy koleje v § 8 zákona o drahách. Naopak ust. § 10 odst. 1 zákona o drahách 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.

17. 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.
18. Žalovaný zároveň 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 dále uvedl, že se první výrok rozhodnutí úřadu 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 mimořádnou událost způsobit. 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 nevyplyvá.
19. Žalovaný navrhl žalobu odmítnout také v tom bodě, kde žalobce namítl 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 drážní úřad, ale je to objektivní protiprávní stav. Skutečnost, že o

tomto nebezpečí drážní úřad, 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.

20. Městský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí i řízení, které mu předcházelo, a to v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán [§ 75 odst. 1, 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“)]; vycházel přitom ze skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí.
21. Soud se nejprve zabýval námitkou neurčitosti a s tím spojené nevykonatelnosti rozhodnutí drážního úřadu (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 drážního úřadu splňuje, neboť z jeho výroku jednoznačně vyplývá, jaké stromy měly být odstraněny; bylo zde specifikováno, na jakém území musí být stromy odstraněny (stromy podél regionální železniční dráhy mezi železničními kilometry 34,750 – 35,950, jež vede pozemkem parc. č. 444/3, k.ú. 719315 Pernink, obec 555452 Pernink, okres Karlovy Vary), přičemž jednotlivé stromy, jež mají být pokáceny, byly správním orgánem prvního 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 drážního úřadu 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.
22. 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 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.
23. 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.
24. Podle § 10 odst. 1 zákona o drahách *vlastníci nemovité věci v sousedství dráhy jsou povinni strpět, aby na jejich pozemcích byla provedena nezbytná opatření k zabránění sesuvů půdy, padání kamenů, lavín 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.*

25. 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, v němž 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. Argumenty, jež byly užity v tomto rozsudku, z podstatné části dopadají i na nyní projednávanou věc.
26. 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 30.8.2018, č. j. 11 A 25/2017-65, „*[p]rimárním 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.*“
27. V projednávané věci byla prvotním impulsem pro vydání rozhodnutí nehoda spočívající v najetí vlaku na překážku na dopravní cestě dráhy, kterou byl vyvrácený smrk. Z toho důvodu podala SŽDC k drážnímu úřadu opakovaný podnět ve věci možného zdroje ohrožení dráhy a zdroje rušení drážního provozu na zájmovém úseku železniční trati. K podanému podnětu dne 28.4.2016 vykonal drážní úřad kontrolní prohlídku ve smyslu § 58 odst. 1 ve spojení § 54 odst. 1 zákona o dráhách se zaměřením na § 10 zákona o dráhách. Podle závěrů předchozí prohlídky konané drážním úřadem dne 19.3.2015 byl proveden prořez stromů a závěr kontrolní prohlídky byl splněn. To však dle názoru SŽDC bylo nedostatečné, a i nadále bylo požadováno plošné vykácení stromů dle výšky a dopadové vzdálenosti. SŽDC nesouhlasila s předchozím zamítnutím plošného kácení, které bylo odůvodněno tím, že stromy rostoucí na hraně svahu drží svah proti ujetí, chrání dráhu před sněhem, tvoří se sněhové závěje a v letních měsících při extrémních teplotách brání tepelnému vybočení kolejí.
28. Součástí spisového materiálu 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 smrku do dráhy vlaku. 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 však nebyly stromy nijak zkoumány; bylo pouze konstatováno, že jejich prostá existence představuje pro dráhu nebezpečí. Soud proto dospěl k názoru, že byla porušena zásada materiální pravdy vyjádřená v § 3 s. ř., jelikož nebyl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
29. 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 s. ř. 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 judikатурním závěrem, že nebezpečný může být i zdravý strom, pak je soud toho názoru, že nelze paušálně na základě tohoto závěru dovozovat bez dalšího, 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 v řízení zjištěny nebyly“* (shodně viz rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30.8.2018 č. j. 11 A 25/2017-65).

30. 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.
31. 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.
32. 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, *„[z]ákon o dráhách v § 10 blíže nespecifikuje, zda má být jednání vlastníků zavinené, případně zda se má jednat o zavinení ve formě úmyslu či nedbalosti. V kontextu § 2900 a násl. občanského zákoníku může být navíc povinnost odstranění nebezpečí na náklady žalobce založeno i pasivitou, tedy prostým opomenutím žalobce jednat dle prevenční povinnosti.“*

33. Z dokumentu „zápis ze společné pochůzky zástupců Lesy ČR a SŽDC“ vyplývá, že dne 4.11.2013 se uskutečnila společná obhlídka předmětné části dráhy, jejímž předmětem bylo stanovení postupu spolupráce obou subjektů při přípravě těžby porostů za účelem omezení rizik v důsledku pádu stromů do provozované dráhy. Žalobce se při této příležitosti zavázal provést v letech 2014-2020 kácení stromů, které by svým pádem mohly ohrozit drážní dopravu, avšak se zdůrazněním skutečnosti, že plošné vykácení není možné s ohledem na lesní zákon. Žalobce pak dle svého vyjádření postupoval v souladu se schváleným lesním hospodářským plánem. 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. Soud považuje zejména s ohledem na výše zmíněný zápis ze společné pochůzky žalobce a SŽDC ze dne 4.11.2013, ale též s ohledem na závěry obsažené v protokolu ze dne 19.3.2015 z kontrolní prohlídky zájmového úseku (provedené za přítomnosti žalobce, SŽDC, drážního úřadu), tj. že „se nebude provádět plošné kácení stromů...bude proveden pouze prořez několika stromů na hraně náspu“, takový závěr za nepřipadný.
34. Jak již bylo řečeno, v projednávané věci nebylo provedeno žádné zkoumání spadlého stromu 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. Naopak je zřejmé, že SŽDC o existenci stromů věděla a jejich plošné vykácení v roce 2013 ani v roce 2015 nepožadovala. S ohledem na takový stav soud shledal žalobní námitku týkající se subjektivní stránky žalobcova jednání důvodnou. I v tomto ohledu lze odkázat na závěry Městského soudu v Praze vyjádřené v rozsudku 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 bránicímú dopadu jakéhokoliv stromu do jejího prostoru, takové požadavky však zákon na vlastníky lesa neklade.“
35. Na uvedených závěrech nemůže nic změnit ani argumentace žalovaného, že ust. § 10 odst. 1 zákona o dráhách je nutno upřednostnit před ust. § 22 odst. 1 lesního zákona. V posuzované věci nebyl spor o to, zda aplikovat lesní zákon či zákon o dráhách. Ostatně v ust. § 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 přitom toho názoru, že uvedená ustanovení obstojí 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.

36. Co se týká námitky 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 rozhodnutí drážního úřadu, 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. (...)“*
37. 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 však 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“.
38. 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 drážního úřadu rozsudkem bez nařízení jednání zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. V něm správní orgán, nezvolil-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 dráhách. Právním názorem, který soud ve zrušujícím rozsudku vyslovil, je v dalším řízení správní orgán vázán (§ 78 odst. 5 s.ř.s.).

39. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ust. § 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.
40. Soud neuložil osobě zúčastněné na řízení žádnou povinnost a neshledal ani důvody hodné zvláštního zřetele, pro které by jí mohl přiznat právo na náhradu dalších nákladů řízení. Proto v souladu s § 60 odst. 5 s.ř.s. rozhodl, že osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok III.).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí 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 17. dubna 2019

Mgr. Martin Kříž v. r.
předseda senátu