



ČESKÁ REPUBLIKA  
**ROZSUDEK**  
**JMÉNEM REPUBLIKY**

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Milana Taubera, soudkyně Pavly Klusáčkové a soudce Vadima Hlavatého ve věci

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

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 10. 1. 2018, č. j. 25/2017-130-SPR/3,

**takto:**

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 10. 1. 2018, č. j. 25/2017-130-SPR/3, a rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 26. 9. 2016, zn. ML-STD0625/16-7/Ho DUCR-58522/16/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 do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku.

**Odůvodnění:**

**I. Základ sporu**

1. Rozhodnutím žalovaného ze dne 10. 1. 2018, č. j. 25/2017-130-SPR/3, (dále jen „napadené rozhodnutí“) bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Drážního úřadu ze

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. H.

dne 26. 9. 2016, zn. ML-STD0625/16-7/Ho DUCR-58522/16/Ho. Uvedeným rozhodnutím bylo žalobci podle § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, (dále jen „zákon o drahách“) nařízeno provést nezbytná opatření k odstranění vzniklého zdroje ohrožení dráhy do 15. 12. 2016. Za zdroje ohrožení dráhy byly považovány stromy rostoucí na pozemku p. p. č. 322/2, k. ú. Suchá u Nejdku, a to podél regionální železniční dráhy Karlovy Vary – Potůčky st. hr., v mezistaničním úseku Nová Role – Nejdek, od železničního přejezdu č. P 166 situovaného v žel. km 16,695 až po žel. km 16,500. Drážní úřad nařídil žalobci odstranění všech stromů, 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. Odstranění stromů mělo být provedeno za součinnosti Správy železnic, státní organizace (dříve Správa železniční dopravní cesty, s.o.) (dále jen „SŽDC“), se kterou byl žalobce povinen předem projednat veškeré kroky při odstraňování zdroje ohrožení dráhy.

2. Podanou žalobou se žalobce domáhal přezkoumání a zrušení napadeného rozhodnutí, včetně jemu předcházejícího prvostupňového rozhodnutí.

## II. Obsah žaloby

3. V podané žalobě žalobce 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, (dále jen „lesní zákon“), tak obdobnou úpravu zákona o drahách. 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 nesouhlasil, jelikož tento právní závěr nenachází oporu nejen v předmětném nálezu Ústavního soudu, ale ani v judikatuře obecných soudů či právní teorii. Správní orgán ve svém odůvodnění cituje pouze účelově zkrácené pasáže předmětného nálezu, nicméně pominul, že Ústavní soud judikoval, že „*současná úprava § 10 zákona o drahách 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 drahách. Jestliže tuto svou povinnost vlastník ke dráze přilehlé nemovitosti opomenul, připadá podle § 10 zákona o drahách drážnímu správnímu úřadu, aby majiteli nebo provozovateli zdroje ohrožení jeho odstranění nařídil a - jestliže tak neučiní - rozhodl o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady.*“ 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, respektive 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 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 § 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 rovněž namítl, že žalovaný nesprávně interpretuje nálezy Ústavního soudu č. 144/2002 Sb., když pominul, že § 415-420 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku (dále jen „zákon č. 40/1964 Sb.“) již nejsou účinná a byla nahrazena § 2900 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, (dále jen „občanský zákoník“), přičemž judikaturou i právní teorií je přijímán závěr, že aplikační rozsah § 2900 občanského zákoníku je užší než v případě § 415 zákona č. 40/1964 Sb., neboť prevenční povinnost se ukládá pouze při konání, tedy aktivním chování subjektu, a stíhá 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 žalobce nepřipustně zaměňuje odpovědnost dle § 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. Žalobce měl za to, že žalovaný se nepatřičně dovolává § 2900 občanského zákoníku. V komentáři k občanskému zákoníku (Wolters Kluwer, 2014) se uvádí, že *„ustanovení § 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. 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.

7. Shora citovaný nálezn Ústavního soudu navíc dle žalobce s účinností od 31. 12. 2002 zrušil druhou, třetí a čtvrtou větu tehdejšího znění § 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 byl toho názoru, že žalovaný svým rozhodnutím zcela pominul otázku přiměřenosti. 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 uvedl.
9. 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.
10. Dle žalobce nebyl rovněž 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.

11. Dále namítal, že v projednávaném případě nebylo doloženo, že všechny zdravé stromy jsou nebezpečím pro dráhu ve smyslu § 10 zákona o drahách. Obecná paušalizace tohoto tvrzení, bez doložení prokazatelných důkazů, že se v daném případě jedná o reálné nebezpečí, by mohla vést ke vzniku paradoxní situace, kdy budou drážním úřadem postupně vydávána rozhodnutí o kácení stromů v okolí drah, což zákonodárce nezamýšlel.
12. Závěrem namítal, že mu nebyla daná možnost vyjádřit se ke všem podkladům napadeného rozhodnutí před jeho vydáním. Způsob, jakým se žalovaný vypořádal s touto námitkou v napadeném rozhodnutí, žalovaný považoval za zcela nedostatečný a účelový.

### III. Vyjádření žalovaného k podané žalobě

13. Žalovaný navrhl, aby soud žalobu zčásti odmítl jako nepřipustnou a ve zbývajících částech jako nedůvodnou zamítl.
14. 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 drahách jinému režimu než ostatní pozemky. Zdůraznil, že § 22 lesního zákona v rozhodnutí neignoroval, avšak aplikační přednost má v daném případě § 10 zákona o drahách, neboť opačný postup by znamenal rozpor s § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, (dále jen „správní řád“), 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 drahách byl přijat později než § 22 lesního zákona, a proto je třeba postupovat v souladu se zásadou *lex posterior derogat legi priori*.
15. 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 drahách 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 drahách. 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 správní orgán I. stupně 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., 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.

16. 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.
17. 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 poživajícím 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.
18. 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 nenabývalo 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.
19. 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 29. 6. 2016, č. j. 13094/2016-SŽDC-OŘ ÚNL-STKV/14736, a ze stanoviska SŽDC k vyjádření žalobce ze dne 20. 4. 2016, č. j. 8117/2016-SŽDC-OŘ ÚNL-STKV/14736, 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.

20. 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.
21. 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.
22. Žalovaný navrhl žalobu odmítnout v tom bodě, kde žalobce uvádí, že oba výroky rozhodnutí správních orgánů 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 správního orgánu I. stupně 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.

23. Žalovaný navrhl žalobu odmítnout také v tom bodě, kde žalobce brojí proti vyloučení odkladného účinku, jelikož ani tento argument žalobce v odvolání 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.
24. K tvrzení o nedoložení nebezpečnosti zdravých stromů uvedl, že z rozsudku Nejvyššího soudu plyne, že vlastník zdravého stromu není schopen jeho pád předpokládat, a tudíž ani ovlivnit, respektive mu zabránit jinak než jeho odstraněním. Za takových okolností představuje každý ze stromů splňující podmínky kritické výšky a dopadové vzdálenosti od dráhy pro ni nebezpečí ve smyslu § 10 odst. 1 zákona o drahách.
25. K námitce týkající se porušení procesních práv žalobce uvedl, že tato vada nemohla mít vliv na zákonnost rozhodnutí, neboť prvostupňový orgán sice formálně nevyzval žalobce, aby se vyjádřil k podkladům rozhodnutí, avšak žalobce by se vyjádřil již jen k protokolu, ke kterému se již vyjádřil a dále k podkladu, který sám vytvořil. Takový postup by byl v rozporu s procesní ekonomikou a představoval by pouhý formalismus. Navíc žalobce nespecifikuje, jaká práva by měla být správním orgánem negativně ovlivněna.

#### **IV. Posouzení žaloby Městským soudem v Praze**

26. Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí v rozsahu uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán [§ 75 odst. 2 věta první zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“)], a vycházel přitom ze skutkového i právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.).
27. Soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez jednání, protože žádná ze stran s takovým postupem nevyjádřila nesouhlas. Navíc soud shledal, že v daném případě byly splněny podmínky pro zrušení napadeného rozhodnutí pro vady řízení bez jednání ve smyslu § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s.
28. Soud při posouzení věci vyšel z následující 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 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.

- Podle § 22 odst. 1 lesního zákona 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.
- Podle § 36 odst. 3 správního řádu nestanoví-li zákon jinak, musí být účastníkům před vydáním rozhodnutí ve věci dána možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí; to se netýká žadatele, pokud se jeho žádosti v plném rozsahu vyhovuje, a účastníka, který se práva vyjádřit se k podkladům rozhodnutí vzdal. V případě, že podkladem rozhodnutí jsou písemnosti a záznamy, které jsou za podmínek v § 17 odst. 3 uchovávány odděleně mimo spis, může se účastník, o jehož právním nároku se v řízení rozhoduje, s těmito podklady seznámit pouze v podobě, která nezmaří účel jejich utajení; není-li to možné, sdělí se takovému účastníkovi alespoň v obecné rovině, jaké skutečnosti z těchto podkladů vyplývají. Správní orgán si předtím, než účastníkovi umožní seznámit se s podklady podle předchozí věty, vyžádá vyjádření orgánu, který tyto podklady poskytl. Nerozhoduje-li se v řízení o právním nároku účastníka, není takový účastník oprávněn seznámit se s podklady rozhodnutí, které jsou za podmínek v § 17 odst. 3 uchovávány odděleně mimo spis.

29. Soud o podané žalobě uvážil následovně:

30. Soud se předně zabýval námitkou neurčitosti výroku prvostupňového rozhodnutí, kdy dle tvrzení žalobce tento výrok nevymezuje přesně rozsah nařízené těžby. Soud tuto námitku neshledal oprávněnou. Z výroku prvostupňového rozhodnutí jednoznačně vyplývá, jaké stromy měly být odstraněny, a to jednak odkazem na území, na kterém se stromy nacházejí (stromy rostoucí na pozemku parc. č. 322/2, k. ú. Suchá u Nejdku, a to podél železniční tratě Karlovy Vary – Potůčky st. hr., v mezistaničním úseku Nová Role – Nejdek, od železničního přejezdu č. P 166 situovaného v žel. km 16,6952 až po žel. km 16,5000), a dále individualizací jednotlivých stromů prostřednictvím výšky a dopadové vzdálenosti. Konkrétně se jednalo o stromy, které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události na dráze s možným důsledkem ohrožení života, zdraví nebo škody značného rozsahu. S ohledem na uvedené neshledal soud námitku žalobce důvodnou.
31. K návrhu žalovaného, aby žaloba byla odmítnuta v té části, ve které žalobce uplatnil žalobní body, které neuvedl v podaném odvolání, soud odkazuje na rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 8. 2008, č. j. 7 Afs 54/2007-62. V uvedeném rozhodnutí Nejvyšší správní soud konstatoval, že „žalobce je oprávněn uvést v žalobě všechny důvody, pro které považuje napadené rozhodnutí za nezákonné. Tomu nebrání skutečnost, že některé z nich neuplatnil již v odvolacím řízení, ač tak učinit mohl“. Vzhledem k uvedenému žalobci nic nebránilo, aby v žalobě uvedl námitky, které v předchozím řízení před správními orgány nevznely.
32. K podstatě sporu mezi účastníky řízení, tj. zda v daném případě byla žalobci v souladu se zákonem uložena povinnost pokácet všechny stromy představující potenciální nebezpečí

pro dráhu v důsledku možného dopadu těchto stromů do průjezdního profilu dráhy, soud uvádí, že obdobnou situací se již zdejší soud zabýval, a to např. v rozsudku ze dne 30. 8. 2018, č. j. 11 A 25/2017-65, ze dne 17. 4. 2019, č. j. 10 A 28/2017-61, či ze dne 29. 9. 2019, č. j. 9 A 51/2017-58. V uvedených rozsudcích dospěl zdejší soud shodně 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 dopadnout, 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. Závěr vyjádřený v rozsudku zdejšího soudu ze dne 30. 8. 2018, č. j. 11 A 25/2017-65, byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1 As 299/2019-42. Za uvedeného stavu věci soud nemá v projednávaném případě žádný důvod se od výše uvedených rozhodnutí jakkoliv odchylovat.

33. 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, *„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“*.
34. V projednávaném případě byl prvotním impulzem pro vydání napadeného rozhodnutí pád stromů na železniční trať, k němuž došlo dne 21. 2. 2016. Na spadlé stromy následně najel osobní vlak dopravce České dráhy, a.s. Z tohoto důvodu podala SŽDC k správnímu orgánu I. stupně podnět ve věci odstranění zdroje ohrožení dráhy stromů v ochranném pásmu dráhy na lesním pozemku. Na základě tohoto podnětu vykonal správní orgán I. stupně dne 21. 7. 2016 kontrolní prohlídku ve smyslu § 58 odst. 1 ve spojení s § 54 odst. 1 zákona o dráhách se zaměřením na § 10 zákona o dráhách. Z protokolu z této kontroly vyplývá, že se přítomní účastníci shodli, že dráhu ohrožují dřeviny, a to od železničního přejezdu č. P. 166 až do žel. km 16,5. Na základě zjištění z kontrolní prohlídky následně došlo prvostupňovým orgánem k zahájení správního řízení, o čemž byl žalobce informován jednak v předmětném protokolu a jednak oznámením o zahájení řízení ze dne 1. 9. 2016, č. j. ML-STD0625/16-5/Ho DUCR-53991/16/Ho. Na toto oznámení žalobce reagoval podáním označeným jako *„Stanovisko Lesů České republiky, s.p. ve věci řízení vedeném pod zn. ML-STD0625/16-6/Ho DUCR-54141/16/Ho“* ze dne 18. 9. 2016.
35. Součástí správního spisu předloženého žalovaným je dále mapa a fotodokumentace předmětného úseku. Z předloženého spisu však 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 tak nebyly stromy nijak zkoumány, když bylo pouze konstatováno, že jejich prostá existence představuje pro dráhu nebezpečí. S ohledem na shora uvedené má soud za to, že v projednávaném případě byla porušena zásada

materiální pravdy vyjádřená v § 3 správního řádu, neboť nebyl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.

36. 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 orgány totiž nikterak nezkoumaly stav stromů, a nemohly 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 důvodnou, neboť správní orgány pochybily 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 má soud za to, že nelze paušálně na základě tohoto závěru bez dalšího dovozovat, že všechny zdravé stromy jsou nebezpečné. K takovému zjištění je nutné objasnit další okolnosti, z nichž se nebezpečí dovozuje (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).
37. 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 dostatečné zjištění skutkového stavu, což se však v projednávaném případě nestalo.
38. 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 nespecifikuje, 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“.
39. Jak shora soud uvedl, v projednávaném případě 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“.

40. 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. Soud pak má za to, že uvedená ustanovení obstoje 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.
41. Pokud jde o výrok vylučující odkladný účinek, soud dospěl k závěru, že v projednávaném případě nebyly splněny podmínky § 85 odst. 2 písm. a) správního řádu. Správní orgány sice vymezily veřejný zájem, a to ochranou života a zdraví třetích osob – cestujících na dráze, avšak současně vyloučení odkladného účinku bránil nedostatek skutkových zjištění, na jejichž základě by bylo možno dospět k závěru o naplnění podmínky „naléhavosti“.
42. K tvrzení žalobce, že mu nebyla dána možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí, soud uvádí, že obsahem správního spisu předloženého žalovaným skutečně není poučení žalobce podle § 36 odst. 3 správního řádu o možnosti vyjádřit se k podkladům rozhodnutí před vydáním rozhodnutí. Toto pochybení správních orgánů však v projednávaném případě nemělo vliv na zákonnost napadených rozhodnutí. V projednávaném případě byl podkladem pro vydání prvostupňového rozhodnutí Protokol o kontrole (výkon státního dozoru ve věcech drah) ze dne 10. 8. 2016, č. j. DUCR-45080/16/Ho. K uvedenému protokolu měl žalobce možnost se vyjádřit, což ostatně učinil, když do tohoto protokolu uvedl, že nesouhlasí s plošným kácením a že v případě jednotlivých stromů ohrožujících bezpečnost dráhy je ochoten povolit jejich vykácení. Žalobce tak byl s uvedeným protokolem obeznámen. Dále ze správního spisu předloženého žalovaným vyplynulo, že žalobci bylo dne 14. 9. 2019 doručeno usnesení prvostupňového orgánu ze dne 1. 9. 2016, zn. ML-STD0625/16-6/Ho DUCR-54141/16/Ho. Uvedeným usnesením byl žalobce poučen podle § 36 odst. 1 správního řádu o právu do 10 dnů ode dne doručení tohoto usnesení vyjádřit své stanovisko a navrhnout důkazy a činit jiné návrh. Na uvedené oznámení žalobce reagoval podáním s označením „Stanovisko Lesů České republiky, s.p. ve

*věci řízení vedeném pod zn. ML-STD0625/16-6/Ho DUCR-54141/16/Ho*“. Toto stanovisko tak musí být žalobci taktéž známo. Za situace, kdy žalobci byly známy všechny podklady napadených správních rozhodnutí a dále protože žalobce měl možnost se ve stanovené lhůtě vyjádřit a případně navrhnout důkazy, dospěl soud k závěru, že pochybení správních orgánů spočívající v nepoučení žalobce podle § 36 odst. 3 správního řádu, nemělo vliv na práva žalobce, respektive zákonnost napadeného rozhodnutí. Z uvedených důvodů neshledal soud námitku žalobce důvodnou.

#### V. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

43. Protože soud shledal, že skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí, vyžaduje zásadní doplnění, zrušil podle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. napadené rozhodnutí, jakož i jemu předcházející rozhodnutí správního orgánu I. stupně rozsudkem a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Pro úplnost soud uvádí, že v souladu s § 78 odst. 3 s. ř. s. zrušil i prvostupňové rozhodnutí, a to s ohledem na skutečnost, že skutkový stav vyžaduje zcela zásadní doplnění.
44. Nezvolí-li správní orgány jiné řešení, bude v dalším řízení na nich, aby doplnily skutkový stav a poté posoudily, 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.).
45. Nad shora uvedené soud rovněž poukazuje na skutečnost, že zatímco v úvodu žaloby žalobce poukazuje na odvolání, které bylo podáno „*proti rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 8. 6. 2016, č. j. DUCR-34100/16/Ho*“, ve výroku rozhodnutí potvrzuje „*rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 26. 9. 2016, č. j. DUCR-58522/16/Ho*“. Výše uvedené soud považoval za zjevnou nesprávnost, neboť z odůvodnění napadeného rozhodnutí je zcela zřejmé, že prvostupňovým rozhodnutím bylo rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 26. 9. 2016, č. j. DUCR-58522/16/Ho.
46. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Ve věci měl plný úspěch žalobce a soud proto uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci ve stanovené lhůtě náhradu nákladů řízení. Náklady žalobce představuje zaplacený soudní poplatek ve výši 3 000 Kč.

#### Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

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](http://www.nssoud.cz).

Praha dne 11. května 2021

Mgr. Milan Tauber v. r.

předseda senátu