



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Lubora Veselého a soudkyň JUDr. Markéty Čermínové a JUDr. Elišky Galiazzo v právní věci

žalobkyně: **České dráhy, a.s.**, IČO 70994226
sídlem Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

proti
žalované: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**, IČO 70994234
sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

o 1 114 410 Kč

k odvolání žalobkyně proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 1 ze dne 11. září 2018, č.j.
30 C 16/2017-67,

takto:

- I. Rozsudek soudu I. stupně se **potvrzuje**.
- II. Žalobkyně **je povinna** zaplatit žalované náklady odvolacího řízení ve výši 600 Kč do 3 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. Napadeným rozsudkem nalézací soud zamítl žalobu o zaplacení částky 1 114 410 Kč (výrok I.) a žalobkyni uložil povinnost zaplatit žalované na náhradu nákladů řízení 1 200 Kč (výrok II.). Takto rozhodl o žalobě, jíž se žalobkyně domáhala náhrady škody, jež jí měla vzniknout na vlaku Sp 1661, kdy dne 4. 2. 2014 v 06:28 hodin v traťovém úseku Jindřichov ve Slezsku st. hr. - Jindřichov ve Slezsku došlo ke vzniku mimořádné události (dále jen „MU“), při které výše uvedený vlak najel do překážky – spadlých stromů na dopravní cestě dráhy v traťové koleji. Žalovaná se bránila uplatněnému nároku s tím, že porušení povinností bylo způsobeno okolnostmi vylučujícími odpovědnost. Žalovaná před vznikem mimořádné události prováděla kontroly ve dnech 17. a 21. 5. 2013 komplexní prohlídka tratě se závěrem, že nebylo zjištěno ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy, dne 27. 1. 2014 pěší obchůzkou se závěrem, že nebyly zjištěny žádné viditelné zdroje ohrožení provozování dráhy a dne 29. 1. 2014 kontrolní jízdou na HDV se závěrem, že nebyly zjištěny žádné viditelné zdroje ohrožení provozování dráhy. Nalézací soud vyšel ze zjištěného skutkového stavu, že žalovaná ve dnech 3. 1., 29. 1. 2014 provedla fyzickou prohlídku trati v traťovém úseku Jindřichov ve Slezsku st. hr. - Jindřichov ve Slezsku bez zjištění jakýchkoli závad, přičemž ani předchozí den ve večerních hodinách nehlásil strojvedoucí vlaku žádné okolnosti svědčící o jakékoli závadě či ohrožení průjezdnosti trati, dne 4. 2. 2014 v 06:28 hodin v traťovém úseku Jindřichov ve Slezsku st. hr. - Jindřichov ve Slezsku došlo ke vzniku mimořádné události ve smyslu § 49 zák. č. 266/1994 Sb., o drahách, v tehdy platném znění, při které výše uvedený vlak najel do překážky na dopravní cestě dráhy v traťové koleji, vlak Sp 1661 se střetl s překážkou v podobě tří vzrostlých stromů na dopravní cestě dráhy, jež rostly ve vzdálenosti 7,5 m, 9,5 m a 13,5 m od osy v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje. Zdravé stromy bez známek poškození byly v důsledku silného až bouřlivého větru vyvráceny i s baly. Žalovaná sice v roce 2013 požádala Obecní úřad Jindřichov o povolení kácení zapojeného porostu dřevin o obvodu kmene do 80 cm, a to pouze v obvodu dráhy s odůvodněním, že vzrostlé dřeviny v případě pádu na trať mohou způsobit újmu na zdraví či na životě a škodu velkého rozsahu. Příslušný orgán ochrany přírody jejímu návrhu vyhověl. Následkem srážky vlaku s padlými stromy bylo vykolejení vlaku oběma předními nápravami, jelikož koruny spadlých stromů byly dynamikou nehodového děje sunuty a podvlečeny pod vlak. Z výsledků šetření příčin a okolností mimořádné události drážní inspekcí bylo zjištěno, že se v ochranném pásmu dráhy vyskytovaly nevhodně rostoucí dřeviny ve vzdálenosti menší, než je jejich dopadová vzdálenost od osy traťové koleje, jež je ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření pro žalovanou, zásadní příčinou mimořádné události bylo neodstranění tří dubů, s průměry kmenů 35 až 59 cm ve výšce 1,3 metru nad zemí, jež rostly ve vzdálenosti 7,5 m, 9,5 m a 13,5 m od osy traťové koleje v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od koleje. Žalobkyně vynaložila částku 1 114 410,00 Kč, která zahrnuje opravu drážního vozidla a mimořádné výkony strojvedoucích za vykonané přesčasy, vyzývala žalovanou k zaplacení dlužné částky 1 114 410,00 Kč nejdříve dne 18. 3. 2015 a poté následně dne 1. 8. 2016. Žalovaná do dne vyhlášení rozsudku neuhradila na výzvy žalobkyně ničeho. V době vzniku škodné události byla mezi dopravcem (žalobkyní) a provozovatelem dráhy (žalovanou) uzavřena smlouva o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky ze dne 21. 8. 2013, č. PDD 9001/13. Takto zjištěný skutkový stav nalézací soud posoudil podle zákona č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (dále jen zákon o ČD) v návaznosti na zákon č. 89/2012 Sb. – občanský zákoník (dále jen o. z.) a zákon č. 513/1991 Sb. – obchodní zákoník (dále jen obch. z.). Konstatoval, že žalovaná je provozovatelem železniční dopravní cesty, a je v souladu s § 20 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách povinna zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami, a dále dle § 22 písm. a) zákona o drahách je povinna (mimo jiné) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, tuto povinnost dle žalobkyně žalovaná porušila, když nezajistila dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné

dražní cesty. Vzhledem k výskytu stromů v blízkosti trati měla žalovaná přijmout taková opatření, která by vedla k předcházení vzniku předmětné škody. Z ustanovení § 3028 odst. 1 o. z. a jeho výkladu pak dovodil, že posuzovaný vztah účastníků se bude řídit příslušnými ustanoveními obchodního zákoníku, a půjde tedy o obchodně právní závazkový vztah. Zabýval se základními předpoklady vzniku odpovědnosti podle obch. z. ve smyslu jeho ust. § 373 a okolnostmi vylučujícími odpovědnost. Dovodil, že žalovaná naplnila liberační důvody vůči žalobkyni. Poukázal na zjištěnou skutečnost, že žalovaná ve dnech 3. 1. a 29. 1. 2014 provedla fyzickou prohlídku trati bez zjištění jakýchkoli závad, ani strojvůdce, který naposled projel trať předchozího večera, na žádné nebezpečí žalovanou neupozornil, stromy, které později spadly na trať, se nacházely mimo průřez trati, byly zdravé a bez známek poškození. Před vznikem a během vzniku mimořádné události byly v místě nárazy větru charakterizované jako bouřlivé. Konstatoval, že k vyvrácení zcela zdravých stromů došlo v důsledku mimořádné a nepředvídatelné okolnosti, kdy nebyl důvod očekávat, že by se vyvrátily a padly do kolejiště. Z uvedeného důvodu žalobu zamítl a o nákladech řízení rozhodl podle úspěchu účastníků ve sporu.

2. Proti tomuto rozsudku podala včasné a přípustné odvolání žalobkyně. Nalézacímu soudu vytkla nesprávné zjištění skutkového stavu. Odkázala na zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události Drážní inspekce č. j. 6-373/2014/DI, ze dne 1. 9. 2014. Tato zpráva shledává coby příčinu vzniku mimořádné události v drážní dopravě, střetu jí provozovaného vlaku Sp 1661 se stromy padlými do průjezdného průřezu dráhy, neodstranění zdroje ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy - tří stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje coby důsledek zjištěného nedostatku v dodržování systému zajišťování bezpečnosti na straně žalované. Pochybení žalované bylo shledáno především v její reakci na zjištění učiněná komplexní prohlídkou dotčeného úseku dráhy dne 22. 5. 2012, kdy byl úsek, v němž později spadly stromy rostly, vymezen kilometrickou polohou a označen za úsek nutný k provedení vyřezání porostu. Žalovaná v návaznosti na učiněná zjištění postupem dle zákona č. 114/1992 Sb. zažádala o povolení kácení dřevin v dotčeném úseku příslušný orgán ochrany přírody, Obecní úřad Jindřichov, ten žádosti vyhověl. Žalovaná však svou žádost cílila pouze na dřeviny o obvodu kmene do 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí, dřeviny většího vzrůstu (obvodu kmene), mezi něž patří i stromy, jež později zapříčinily vznik MU, zcela pominula a ani později ke kácení vzrostlých dřevin nepřistoupila či se pro ně alespoň nepokusila získat povolení. Samotnou žádost o kácení dřevin měla žalovaná odůvodnit snahou o „odstranění potenciálního ohrožení, jímž prokazatelně je vzrostlá dřevina, která svým pádem na železniční dráhu případně na projíždějící vlakovou soupravu může způsobit újmu na lidském zdraví nebo životě a škodu velkého rozsahu“. Nepochybně si tedy byla vědoma konkrétního nebezpečí, jež vzrostlé stromy v konkrétním dotčeném úseku dráhy představovaly pro drážní provoz, přesto nepodnikla žádné kroky k jeho eliminaci. Vedle zřejmé skutečnosti, že jsou-li reálným nebezpečím dřeviny do 80 cm obvodu kmene ve výšce 130 cm nad zemí, jsou jím tím spíše dřeviny vzrostlejší, je zprávou DI poukázáno na skutečnost, že takový postup žalované byl v rozporu s jejím vlastním interním předpisem S4 a metodickým pokynem č. j. S 34873/11-OP. Dále zpráva DI konstatuje dle žalobkyně zcela logický a správný závěr, že při řádném pravidelném ošetřování a udržování těchto dřevin by tyto dřeviny nedosáhly uvedených parametrů, a lze konstatovat, že by nebyly zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Žalobkyně dovozovala, že šetřením Drážní inspekce byl vyčerpávajícím způsobem zjištěn skutkový stav MU zahrnující bezprostřední okolnosti jejího vzniku, odborným vyhodnocením souvislostí drážního provozu a jeho organizace včetně organizace zajištění jeho bezpečnosti bylo coby příčina jejího vzniku shledáno nedodržení vlastního systému bezpečnosti žalovanou, resp. zanedbání kontinuálního pravidelného ošetřování dřevin ve správě žalované. Nalézacímu soudu vytkla, že vyhodnotil věc odlišně, když konstatoval, že k vyvrácení stromů došlo v důsledku bouřlivého větru coby mimořádné a nepředvídatelné okolnosti. Dále nalézacímu soudu vytkla závěr, že žalovaná měla splnit důvody pro zproštění se své povinnosti k náhradě újmy, když ve dnech 3. 1. a 29. 1. 2014 provedla fyzickou prohlídku

trati. Dovožovala, že v konfrontaci s veřejnou listinou, jíž zpráva DI je, tedy s listinou, jíž zákon propůjčuje presumpci správnosti, by se měl soud s těmito závěry věrohodně vypořádat a zdůvodnit, proč k nim nepřihlédl, resp. na základě jakých jiných důkazů v řízení provedených byla překonána presumpce správnosti zprávy DI. Nalézací soud závěry zprávy DI přejal včetně zjištění o neprovedení opatření vůči vzrostlejší dřešinám, výslovně konstatoval, že v ochranném pásmu dráhy (fakticky správně však přímo v jejím obvodu) se vyskytovaly nevhodné rostoucí dřeviny. Stejně tak bylo prokázáno, že žalovaná odůvodňovala kácení menších dřevin nebezpečím plynoucím z pádu vzrostlých dřevin v dotčeném úseku dráhy, toto konkrétní nebezpečí jí tedy bylo známo. Nalézací soud však při právním hodnocení věci tyto skutečnosti nijak nevzal v potaz. Nalézacímu soudu dále vytkla, že jako důvod pro zproštění žalované povinnosti k náhradě újmy vzal za postačující skutečnost, že tato prováděla pravidelné prohlídky dotčeného úseku dráhy, přitom žádný zdroj ohrožení dráhy mezi vzrostlými dřevinami neidentifikovala. Zdůraznila, že závěry těchto prohlídek jsou v logickém rozporu jak se závěry a skutkovými zjištěními plynoucími ze zprávy DI, tak i mezi sebou navzájem. Dále pokud žalovaná označila vytipované kilometrické úseky dráhy po komplexní prohlídce provedené v roce 2012 jako ohrožené vzrostlou vegetací a o kácení alespoň méně vzrostlé vegetace požádala až v říjnu roku 2013, panoval z hlediska stavu vzrostlé vegetace u dráhy při provádění komplexní prohlídky v květnu 2013 nezměněný stav od roku 2012. Přesto bylo komplexní prohlídkou provedenou v roce 2013 odlišné od té předchozí konstatováno, že zdroje ohrožení bezpečnosti a provozování drážní dopravy v daném úseku nebyly zjištěny. Obdobně pak obchůzka a kontrolní jízda z ledna 2014 neodhalily žádné riziko, přitom stav vzrostlé vegetace zůstal od roku 2012 nadále nezměněn. Žalobkyně argumentovala, že za takto rozporuplných skutkových okolností nelze nalézt oporu pro závěr nalézacího soudu, že žalovaná nemohla očekávat pád předmětných stromů. O jejich rizikovosti věděla nejméně od května 2012, nevyjasněnou otázkou zůstává, jak mohla za nezměněného stavu dřevin provádět další prohlídky bez zjištění zdrojů ohrožení dráhy. Dále žalobkyně zdůraznila, že upozorňovala nalézací soud, že v případě právního posouzení věci dle parametrů odpovědnosti za škodu dle příslušných ustanovení obchodního zákoníku bude nezbytné zkoumat reálný obsah prohlídek, jimiž se žalovaná zaštiťuje při naplňování příslušných liberačních důvodů. Samotné konstatování žalované, že prohlídkami žádné riziko nezjistila, neznamená, že takové riziko při profesionálnější zkoumání místních poměrů zjistit nemohla, především je však v rozporu se zjištěním zprávy DI, že od roku 2012 o takovém riziku věděla. Zdůraznila dále, že i při posouzení věci prismatem příslušných ustanovení obchodního zákoníku, tedy při právním posouzení ze všech v úvahu připadajících možností pro žalovanou nejpriznivějším, je na odpovědnost žalované vždy nutno hledět jako na odpovědnost objektivní. Tedy právě žalovanou tíží důkazní břemeno při prokazování existence liberačních důvodů na její straně. Stejně tak, jsou-li takovéto důkazy v rozporu s jinými v řízení provedenými důkazy, bylo opět na žalované, aby se pokusila tento rozpor věrohodně překlenout. Právě pro povahu objektivní odpovědnosti, tížící důkazním břemenem žalovanou, žalobkyně dovožovala, že absence překlenutí těchto rozporů tvrzeními podepřenými odpovídajícími důkazy jde k tíži žalované. Dále vytkla nalézacímu soudu, že za faktického rozporu důkazů měl při jejich hodnocení přihlédnout k jejich původu a formální povaze. Plyne-li ze zprávy DI, coby veřejné listiny shrnující výsledky prošetřování MU správním úřadem nezávislým na účastnících soudního řízení, skutečnost, že konkrétní riziko ze vzrostlých stromů bylo žalované dávno před vznikem MU známo, měla by mít takováto listina v rámci hodnocení důkazů nepochybně větší váhu, než osvědčení o nezjištění rizika prohlídkou dráhy, jež si žalovaná sama vypracovala, a osvědčuje tak svá tvrzení výhradně sama sobě. Dále zdůraznila, že pokud žalovaná znala předem (téměř dva roky) konkrétní riziko pádu stromů v dotčeném úseku dráhy, není pro právní posouzení povinnosti k náhradě škody relevantní hodnocení zdravotního stavu padlých stromů a počasí panující v době jejich pádu. Bylo-li totiž nebezpečí žalované známo, bylo jen otázkou času, kdy nastanou takové okolnosti, jež bezprostředně zapříčiní jejich pád, ten však, při dlouhodobé znalosti rizika žalovanou, nemohl mít povahu náhlé nečekané události. Poukázala dále i na statistiku mimořádných událostí v drážní dopravě způsobených pádem stromů

za roky 2014 - 2017, kterou navrhla k důkazu. Zdůraznila, že plnění veškeré péče, kterou lze rozumně požadovat, nelze stran žalované dostatečně prokázat doložením dokumentace o provedení kontrol, když tyto průkazně postrádají efektivitu. Postup žalované je nutné zvažovat nikoliv v souvislosti s naplněním jejího podzákoného vnitřního předpisu, ale s její zákonnou povinností zajistit bezpečnost a plynulost drážní dopravy, ve spojení s obecnou preventivní povinností počínat si tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě. Způsob prevence, který si žalovaná určila svým vnitřním předpisem, nemůže v kontextu zákonné povinnosti žalované obstát. Nalézacímu soudu vytkla, že tento důkaz neprovedl, aniž by své rozhodnutí odůvodnil, a že nesprávně přistoupil k hodnocení důkazu, výsledku svědka Ing. Petra M., kde konstatoval nezjištění žádných skutečností z jeho výsledku, když se svědek osobně neúčastnil šetření příčin mimořádné události. Tento závěr ovšem neodpovídá skutečnosti a nasvědčuje nesprávnému uchopení role DI při šetření MU, jakož i rozsahu šetření MU jí prováděného. Ing. Petr M. se šetření MU prokazatelně účastnil, když je pod zprávou DI přímo podepsán, z titulu své funkce ředitele Územního inspektorátu Ostrava toto šetření přímo řídil, a odpovídá za jeho správný průběh a závěry. S ohledem na rozsah vlastního šetření, kdy ohledání místa vzniku MU je jen jeho dílčí částí (jak je zřejmé z obsahu zprávy, většina šetření zahrnuje činnost vyhodnocování údajů o nehodovém ději, analýzu předchozích preventivních postupů dotčených subjektů, analýzu jejich předpisové základny atd.), není pro posouzení jeho výpovědi rozhodné, zda byl on sám přímo na místě vzniku MU. Tuto činnost zajišťovali v rámci šetření svědkovi přímí podřízení, sám svědek byl se zjištěními učiněnými DI přímo na místě nepochybně plně seznámen, jinak by další šetření MU nemohl řídit. Výslech svědka pak nesměřoval k okolnostem, jež se tento mohl nebo nemohl dozvědět přímo na místě MU, ale šířejí k okolnostem, jež tento zjistil v rámci výkonu své úřední činnosti při řízení šetření MU Drážní inspekcí. Brojila proti závěru nalézacího soudu, že soud nemohl zjistit žádné skutečnosti, přímo v protokolu o výsledku svědka tento coby úřední osoba verifikuje závěry šetření MU Drážní inspekcí, výslovně například uvádí, že s ohledem na opakování obdobných MU si žalovaná nepochybně byla vědoma, jaké stromy představují zdroj rizika ohrožení dráhy, a že se jedná o systémové pochybení žalované, pokud tato obdobné stromy v rámci své kontrolní činnosti jako nebezpečné nevyhodnocuje. Odvolacímu soudu navrhla, aby napadený rozsudek změnil tak, že žalované uloží povinnost nahradit žalobkyni škodu v požadované výši, nebo aby napadený rozsudek zrušil a věc vrátil nalézacímu soudu k dalšímu řízení.

3. K podanému odvolání se vyjádřila žalovaná. Zdůraznila, že základem je posouzení, zda byly žalovanou naplněny liberační důvody ve smyslu ustanovení § 374 odst. 1 obch. z. Pokud žalobkyně uvádí, že soud se dostatečně nevypořádal se závěry Drážní inspekce, pak konstatovala, že nalézací soud se s tímto důkazem žalobkyně náležitě vypořádal, a to právě tím, že uzavřel, že byly žalovanou naplněny liberační důvody, které zcela zjevně Drážní inspekce neřeší a ze své povahy ani řešit nemůže, neboť se jedná o posouzení soukromoprávní otázky dle ustanovení obchodního zákoníku, jejíž posouzení přísluší pouze soudu. Závěry Drážní inspekce, kterými není soud vůbec vázán, jsou tedy zcela irelevantní. Zdůraznila dále, že mimořádná událost byla velmi náhlá a nepředvídatelná, když ani strojvůdce v zaměstnaneckém poměru k žalobkyni, který naposledy trať jen několik hodin před vznikem mimořádné události projížděl, nenahlásil žádné nebezpečí či viditelně hrozící ohrožení drážní dopravy. Pokud žalobkyně uvádí, že ze zápisu z kontrolní prohlídky ze dne 22. 5. 2012 vyplývá závěr, že je nutné v daném úseku dráhy provést vyřezání porostu coby zdroje ohrožení dráhy, pak tímto ohrožením nebyly myšleny stromy, ale pouze keře a náletové dřeviny minimálního vzrůstu jakož i vysoká tráva v přímé blízkosti trati. Pokud by se jednalo o nebezpečí pádu vzrostlých stromů, bylo by toto osobou provádějící kontrolu výslovně v zápisu uvedeno. Popsané ohrožení však může teoreticky ohrožovat provoz na dráze pouze zhoršením rozhledových poměrů či případným zahořením v důsledku odletu jisker od drážního vozidla, nemůže však přímo způsobit vykolejení vlaku. Navíc k prořezání zmíněného porostu zcela jistě došlo, neboť je tak automaticky žalovanou prováděno po celém obvodu dráhy na území ČR. Následné kontroly prováděné v dalších letech tak nejsou v rozporu s kontrolou, na kterou

žalobkyně poukazuje, a naopak korespondují s tím, že k takovému prořezání porostu došlo. Dále pak zdůraznila, že o povolení kácení dřevin v dotčeném úseku požádala příslušný obecní úřad až v říjnu roku 2013, tedy téměř rok a půl po kontrolní prohlídce. Nejednalo se tak o reakci na kontrolní prohlídku, ale o standardní a periodický postup v předcházení byť i jen teoretickému vzniku mimořádných událostí ze strany žalované, která v konkrétním případě požádala o povolení ke kácení dřevin o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí, neboť právě dřeviny o menším obvodu kmene jsou náchylnější k lámavosti a teoretickému ohrožení drážní dopravy. Argumentace žalobkyně, že tím spíše jsou větším ohrožením dřeviny ve velikosti nad uváděný obvod kmene, je lichá, neboť zdravé a vzrostlé duby riziko lámavosti nepředstavují. Poukázala dále na skutečnost, že vyvrácené stromy se nacházely mimo průjezdný průřez dráhy, a to ve vzdálenosti 7,5 m, 9,5 m a 13,5 m od osy koleje. Dovožovala, že po ní nelze spravedlivě požadovat, aby plošně a bez dalšího kácela veškeré zdravé stromy, nevykazující žádným způsobem jakékoliv poškození. Takováto případná povinnost by měla za následek vážný a devastující zásah jednak do vzhledu krajiny a dále i do biotopu zvláště chráněných rostlin a živočichů. Poukázala na to, že otázka plošného kácení všech dřevin v obvodu dráhy byla řešena Českou inspekcí životního prostředí, a to v rámci zahájeného řízení z mocí úřední dne 13. 3. 2014 proti žalované. V rámci tohoto správního řízení bylo vydáno rozhodnutí o předběžném opatření, kterým byla žalované uložena povinnost zdržet se činností spočívajících v kácení a odstraňování dřevin, které rostou na stavbě a v obvodu dráhy - zejména pak kácet dřeviny bez povolení. V opačném případě by se žalovaná dopustila nedovolené změny či poškození části přírody. Na základě předběžného opatření pak bylo vydáno rozhodnutí o stanovení podmínek pro výkon činnosti ze dne 9. 6. 2014, kterým bylo žalované stanoveno, že při kácení a odstraňování dřevin rostoucích na stavbě dráhy musí postupovat v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. V tomto rozhodnutí bylo, mimo jiné, uvedeno stanovisko k otázce záměru žalované vykácet tzv. nežádoucí dřeviny, které představují i byť jen potenciální zdroj ohrožení dráhy, tedy vykácet veškeré dřeviny, jejichž výška by byla větší než jejich vzdálenost od krajní koleje, a navíc i veškeré listnaté stromy, neboť svým opadem mohou zhoršovat adhezni poměry na dráze a tím i možné riziko vzniku mimořádné události. Česká inspekce životního prostředí takovýto zamýšlený postup žalované zhodnotila jako nepřijatelný a zároveň naplňující znaky nedovolené změny či poškození části přírody chráněných právními předpisy. Z důvodu opatrnosti bylo proti tomuto rozhodnutí ze strany žalované podáno odvolání k Ministerstvu životního prostředí, které svým rozhodnutím napadené rozhodnutí České inspekce životního prostředí potvrdilo. Žalovaná dále proti předmětným rozhodnutím brojila i správní žalobou, která však byla zamítnuta, neboť příslušný soud se závěry napadených rozhodnutí zcela ztotožnil. Pokud se žalobkyně dovolává závěru Drážní inspekce, že *„při řádném pravidelném ošetřování a udržování těchto dřevin by tyto nedosáhly uvedených parametrů a lze konstatovat, že by nebyly zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy“*, pak zdůraznila, že před právním vznikem žalované (k 1. 1. 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb.) byla právě žalobkyně subjektem odpovídající za jí tvrzené ošetřování, udržování a případné mýcení dřevin v obvodu dráhy, když ta toho zjevně nečinila a nechala předmětné stromy bezprizorně růst s vědomím, že v budoucnu mohou tyto stromy představovat ohrožení provozu na dráze. Žalovaná tak fakticky v roce 2003 „převzala“ od žalobkyně stromy již ve vzrostlém stavu (vzhledem k jejich vzrůstu ke dni vzniku mimořádné události), aby pak o několik let později byla ze strany žalobkyně nařčena za zanedbání jejich prevenčních povinností, a to ještě za situace, kdy k vyvrácení stromů došlo v důsledku mimořádných a nepředvídatelných okolností způsobených nepříznivými povětrnostními podmínkami. Pokud žalobkyně odkazuje na statistiku mimořádných událostí za roky 2014 - 2017, pak tento důkaz je ve vztahu k řešenému sporu zcela irelevantní, a soud se s ním náležitě vypořádal opět tím, že na straně žalované shledal okolnosti vylučující odpovědnost za vzniklou škodu na majetku žalobkyně. Navíc tato statistika vznikla až ex post, tedy několik let po mimořádné události. Nebylo by ani v silách žalované objektivně jakkoliv na tuto statistiku, vzhledem k jejímu vydání až po vzniku mimořádné události, reagovat. Statistika tedy nemá ve vztahu k mimořádné události žádnou relevanci a navíc i takto vyznívající statistika nevylučuje

aplikaci liberačních důvodů. Co se týče argumentace žalobkyně týkající se výsledku svědka Ing. Petra M., tento důkaz byl soudem vyhodnocen zcela správně, neboť tento svědek se šetření vůbec neúčastnil, na místě mimořádné události nebyl přítomen a fakticky byl „pouze“ seznámen se závěry šetření a připojil na zprávu svůj podpis. Závěrem poukázala na rozhodovací praxi soudu vyšších instancí rozhodujících ve skutkově obdobných případech, např. v rozhodnutích Nejvyššího soudu sp. zn. 23 Cdo 4080/2016, sp. zn. 25 Cdo 1979/2012 a sp. zn. 25 Cdo 3268/2008. Odvolacímu soudu navrhla, aby napadený rozsudek potvrdil.

4. K podanému vyjádření se znovu vyjádřila žalobkyně. Odkázala na pravomocný rozsudek Okresního soudu v Novém Jičíně dne 11. 12. 2017, č. j. 16 C 171/2011-156, jež byl potvrzen rozsudkem Krajského soudu v Ostravě ze dne 21. 9. 2018, č. j. 57 Co 80/2018-201. Těmito byla řešena causa náhrady škody vůči cestujícímu těžce zraněnému při závažné nehodě, střetu expresního vlaku se zříceným mostem dne 8. 8. 2008 ve Studénce. Pro aktuálně řešenou casu je tato dvojice soudních rozhodnutí relevantní jednak svým širším pojednáním o striktním vymezení výlučných kompetencí provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy, dále rozvahou soudů k otázce aktivního vyhledávání rizik spojených s činnostmi takového provozovatele coby nutné podmínce zproštění se odpovědnosti za škodu, konečně jejich prostřednictvím žalobkyně poukázala na skutečnost, že v případě vzniku újmy cestujícího v důsledku srážky vlaku s předmětem padlým do průjezdného profilu dráhy není provozovatel drážní dopravy subjektem povinným k náhradě újmy cestujícímu. Nebude-li pak shledána odpovědnost za takové události ani na straně provozovatele dráhy, zůstanou cestující v obdobných případech právem zcela nechráněni. Žalobkyně tak touto cestou reaguje i na čl. 14 Nařízení EP a Rady (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, jímž je povinována v případě vlastní neodpovědnosti za vznik újmy cestujícího vynaložit náležitá úsilí, aby cestujícímu pomohla domáhat se náhrady škod/újem od třetích osob. Zdůraznila pak, že svým vyjádřením k odvolání žalovaná předestírá toliko vlastní právní kvalifikaci věci, a to takovou, již má za sobě nejprůzračnější, s nejširší možností liberace. Sama žalobkyně v žalobě uvažovala o zpřísněné objektivní odpovědnosti žalované dle ustanovení § 2925 o. z. a pouze z procesní opatrnosti soudu předložila i argumentaci pro případ posouzení věci dle alternativních právních norem. Takové vymezení předmětu sporu učiněné žalobkyní nalézací soud nijak nerefletoval, v odůvodnění napadeného rozsudku se s ním nijak nevypořádává a neodůvodnil, proč věc posoudil jinak, než jak se žalobkyně domáhala. I tím je založeno nesprávné právní posouzení věci. Posouzení řešené věci prismatem odpovědnosti za škodu z porušení obchodněprávního smluvního závazku je nepatřičné nejen pro důvody již vyložené, ale i pro nutnost posouzení předvídatelnosti vzniku škody a její výše v okamžiku uzavření smlouvy coby podmínky vzniku nároku na náhradu škody dle ustanovení § 379 obch. z. (tzv. teorie ochranného účelu smlouvy). Je přitom nemyslitelné, že by žalobkyně v době uzavření smlouvy o provozování drážní dopravy se žalovanou (srpen 2013) byla s to předvídat vznik škody z řešené, jakož i z jakékoliv jiné mimořádné události v drážní dopravě, při striktní aplikaci obchodněprávní deliktní odpovědnosti by tak, zcela absurdně, žalobkyně pozbývala nároku na náhradu škody z jakékoliv MU způsobené žalovanou. Tím spíše vyniká skutečnost, že řešená škoda se obchodně závazkovým vztahem mezi žalobkyní a žalovanou nesouvisí, a je na místě na věc nahlížet dle jiných norem platného práva o náhradě újmy. Konečně, ať už je otázka odpovědnosti žalované hodnocena úhlem kteréhokoliv typu odpovědnosti za vznik újmy z těch, jež byly dosud v řešeném případě uvažovány, vždy jde o odpovědnost objektivní, konstruovanou bez zřetele na případnou existenci zavinění na straně žalované s tím, že je výhradně na ní, aby dostatečně relevantními důkazy prokázala naplnění odpovídajících liberačních důvodů. Žalovaná v rovině důkazní předložila doposud pouze jí samotnou pořázené doklady o provádění prohlídek dotčeného úseku dráhy a výkazy o meteorologické výstraze ČHMÚ, ostatní její argumenty, zejména ty o dostatečnosti a bezchybnosti jejího vlastního počínání, zůstávají pouze v rovině tvrzení. Zároveň žalobkyně s ohledem na ustanovení § 34c odst. 2 písm. g) zákona o dráhách poukázala na skutečnost, že železniční dopravní cesta je žalovanou poskytována žalobkyni

úplatně. Stran stále opakovaných tvrzení žalované o naplnění liberačních důvodů poukázala na skutečnost, že Drážní inspekce provádění těchto prohlídek žalovanou v rámci vlastního šetření MU vzala v potaz, přesto shledala na straně žalované pochybení, jež vedla ve svém důsledku ke vzniku MU a nakonec i škody na straně žalobkyně. Zdůraznila, že zpráva Drážní inspekce rozlišuje a pojmenovává bezprostřední příčiny, zásadní příčiny související s kvalitací, postupy a údržbou a konečně příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a používáním systému zajišťování bezpečnosti. Příčiny vzniku MU jsou širší, než jak je redukuje žalovaná, a postihují právě ten systém předcházení vzniku MU, na nějž se žalovaná odvolává coby na důvod, pro nějž by měla být odpovědnosti za vznik škody zproštěna (činila prohlídky, ničeho neodhalila). Ze zprávy Drážní inspekce přitom plyne, že minimálně v řešeném případě právě tento systém, resp. jeho praktická realizace žalovanou, vykazovala vady, jež ke vzniku MU vedly. Zužování výčtu příčin vzniku škody pouze na ty, jež nemají původ v jednání žalované, je tak pouze její účelovou konstrukcí, jež nemá oporu v dosud provedených důkazech a skutkových zjištěních. Pouhá tvrzení žalované o příčinách vzniku MU by bez dalšího procesního úsilí korunovaného předložením důkazu o opaku neměla obstát vedle odborných závěrů zprávy Drážní inspekce, podložených komplexním vyšetřováním MU prováděným na základě zákona o drahách a zdokumentovaným ve vyšetřovacím spisu. Žalovaná vyhodnocuje vlastní komplexní prohlídky dráhy (porostem se rozumí tráva), s vlastními postupy na tyto prohlídky navazujícími, a prezentuje své úvahy stran potenciální nebezpečnosti různě vzrostlých dřevin a jejich lámavosti. Poukázala na to, že v žádosti o povolení kácení adresované Obecnímu úřadu Jindřichov sama uváděla, že zdrojem ohrožení je prokazatelně vzrostlá dřevina (bod 4. 2. 1 na str. 36 Zprávy DI), především však se však souhrnně jedná o nová tvrzení, jež by s ohledem na koncentraci řízení a nynější procesní stádium projednávané věci neměla být brána v potaz coby nepřípustné novoty. V této souvislosti je, nalézacím soudem nehodnocený, výslech svědka Ing. Petra M. promeškanou příležitostí vnést světlo do podstatných skutkových nuancí causy. Součástí vyšetřovacího spisu, na jehož základě Drážní inspekce vypracovala svou závěrečnou zprávu, a jehož obsah mohl svědek předestřít, je i zevrubná dokumentace jednání žalované předcházejícího vzniku MU. Žalobkyni je známo, že obsahem spisu DI je i žádost žalované o povolení kácení ze dne 15. 10. 2013, jíž se žalovaná úspěšně domáhala povolení kácení menších dřevin. Z odůvodnění této žádosti je patrné, že žalovaná zamýšlí kácet souvislé plochy dřevin na pozemku zahrnujícím právě komplexní prohlídkou ze dne 22. 5. 2012 vytipované kilometrické úseky dráhy, v nichž dřeviny představují zdroj ohrožení dráhy, dále že druhy dřevin vytipovanými ke kácení jsou např. duby (byť nyní žalovaná tvrdí, že duby nejsou lámavé a nepředstavují riziko), že jedním z důvodů, proč žalovaná žádala o povolení kácení stromů, je jejich vysoko položené těžiště (čím vyšší strom, tím vyšší těžiště a tedy i větší riziko pádu, naprostý opak argumentace, jíž žalovaná předestírá aktuálně). Pokud se pak žalovaná brání odkazem na činnost strojvedoucího projíždějícího vlaku žalobkyně, jenž měl zřejmě sám namísto žalované odhalit hrozící nebezpečí pádu stromů, pak pouze odvádí pozornost od skutečné podstaty problému. Zdůraznila, že strojvedoucí dotčeného vlaku žádné hrozící nebezpečí odhalit ani nemohl, když ke vzniku MU došlo v 06:28 hod., naposledy předtím dotčeným místem projížděl předešlého dne v cca 19:40 hod., s ohledem na roční období tedy v obou případech vedl vlak za naprosté tmy. Rovněž argumentaci plošným kácením a devastací krajiny v okolí dráhy označila žalobkyně jako účelovou ad hoc spekulaci, pro niž nemá žalovaná relevantní faktickou oporu. Žalovaná ani nevysvětlila, jak k takovému závěru dospěla, zároveň popírá svou vlastní předpisovou praxi. Jak vyplývá ze zprávy DI citovaných ustanovení metodického pokynu žalované pro údržbu vyšší zeleně (bod 3.3.2 na str. 28 zprávy DI), sama žalovaná plošně označuje stromy rostoucí podél železniční dopravní cesty za potenciální zdroj ohrožení dráhy a ukládá si povinnost takové stromy coby vlastník dráhy odstraňovat. Zdůraznila, že sama žalovaná vytypovala plošně kilometrické úseky, v nichž porost ohrožuje bezpečnost provozování drážní dopravy (bod 3.2.3. na str. 25 zprávy DI) ve vztahu ke kácení nižší vegetace. Žalovaná následně i realizovala plošné kácení ve vytipovaných kilometrických úsecích dráhy. Pochybením žalované ve zde souzené věci je nezajištění kácení vzrostlých stromů v návaznosti na

vlastní zjištění z předchozí kontrolní činnosti. Reagovala-li by žalovaná v souladu s vlastními interními předpisy, nutně by musela zajistit plošné kácení. Plošné kácení vzrostlé zeleně je v dosavadní praxi žalované běžné, k devastaci krajiny přitom zjevně nedochází. Souvislost mezi řešenou MU a žalovanou zmiňovaným správním řízením a následným rozhodnutím stran kácení stromů vydaným Českou inspekcí životního prostředí (dále jen „ČIŽP“) není zřejmá. Jednak bylo odkazované řízení proti žalované zahájeno až po vzniku MU, sotva tedy může jakkoliv omlouvat nebo zdůvodňovat její nečinnost v řešené věci. Zároveň meritorním obsahem zmíněného rozhodnutí bylo pouhé konstatování podmínky pro výkon činnosti, která spočívá v kácení a odstraňování dřevin rostoucích na stavbě dráhy a v obvodu správy dráhy ve správě žalované, stanovení povinnosti postupovat při této činnosti v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny s výčtem ustanovení uvedeného zákona, podle kterých je žalovaná povinna postupovat. Městský soud v Praze dále výslovně konstatoval, že „je povinností žalované zajistit bezpečnost provozu drah, přitom však musí respektovat právní předpisy, které se k (její) činnosti vztahují.“ Pro žalovanou to znamená především povinnost obstarat si příslušné povolení orgánů ochrany životního prostředí, nemůže však rezignovat na zajištění bezpečnosti provozování dráhy. Při dodržení zákonného postupu jí rozhodnutím ČIŽP ani následným rozsudkem Městského soudu v Praze v kácení a priori není bráněno a není jí zakazováno. Ve zde souzené věci se žalovaná ani nepokusila získat příslušné povolení orgánu ochrany životního prostředí, přitom v souvislosti s kácením nižších dřevin v téže lokalitě jí bylo tímtéž správním orgánem vyhověno. Odmítla dále i tvrzení žalované, že péče o dřeviny byla před rokem 2003 v gesci žalobkyně. Znovu poukázala na význam navrhovaného důkazu – statistiky mimořádných událostí v drážní dopravě způsobených pádem stromů za roky 2014 – 2017. Pokud se pak žalovaná zaštituje soudním sporem mezi ní a žalobkyní, jenž vyvrcholil usnesením Nejvyššího soudu č. j. 23 Cdo 4080/2016-272, pak mezi oběma případy existuje podstatný rozdíl. V předchozím případě šetření incidentu nebylo vedeno Drážní inspekcí coby odbornou a nezávislou šetřící autoritou, k případu neexistovala zpráva Drážní inspekce. Soudy se ztotožnily s důkazy předestřenými samotnou žalovanou, jimiž, podobně jako v nyní řešeném případě, sama sobě osvědčovala bezvadnost prováděných kontrol a preventivních opatření. Pokud však obdobnou MU šetří DI, zjišťuje tato na straně žalované opakující se nedostatky ve formě porušování povinností při naplňování systému prevence MU tohoto typu. Konečně uvedla, že rozsudek napadla v celém jeho rozsahu a pokud nesprávně vymezila žalovanou částku, došlo pouze k písařskému pochybení.

5. Při jednání odvolacího soudu obě procesní strany setrvaly na svých stanoviscích.
6. Odvolací soud přezkoumal napadené rozhodnutí včetně řízení, které jeho vydání předcházelo, a to podle ust. § 212 a § 212a odst. 1, 2, 3 a 5 o. s. ř. Poté dospěl k závěru, že odvolání není důvodné.
7. Nalézací soud řádně provedl dokazování, provedené důkazy zhodnotil v souladu se zásadou volného hodnocení důkazů (§ 132 o. s. ř.) a učinil na jejich základě odpovídající skutkové závěry, od nichž nemá odvolací soud důvod se odchýlovat, přičemž výtky odvolatelky týkající se hodnocení důkazů a právních závěrů nalézacího soudu neshledal odvolací soud opodstatněnými.
8. V projednávaném případě záviselo rozhodnutí na zásadním skutkovém závěru o tom, zda stromy, které v důsledku vichřice spadly na trať, byly zdravé či poškozené a na právním posouzení, zda žalovaná, které mimo jiné svědčí povinnost o průjezdnost trati pečovat, se důvodně odvolává na liberační důvody ze své objektivní odpovědnosti. Lze konstatovat, že nalézací soud k těmto skutečnostem provedl účastníky nabízené důkazy regulérním způsobem a přezkoumatelně je vyjádřil v odůvodnění svého rozsudku. Jeho závěr o tom, že ve zde souzené věci byly naplněny liberační důvody, jejichž prokázáním je možno v případech zákonem výslovně stanovených zprostit se objektivní odpovědnosti, odpovídá zásadě volného hodnocení důkazů prováděného dle

zásad logického myšlení, kdy soud hodnotí každý důkaz jednotlivě a všechny důkazy v jejich vzájemné souvislosti, dle svého vnitřního přesvědčení, jakož i správnému právnímu posouzení věci.

9. Není důvodná námitka žalobkyně o tom, že nalézací soud se dostatečně nevypořádal se závěrem Drážní inspekce, jakožto nezávislého orgánu, která ve své zprávě označila za viníka žalovanou. Z citované zprávy vyplývá zcela jednoznačně skutkový závěr, že bezprostřední příčinou mimořádné události bylo narušení průjezdného průřezu trat'ové koleje mezi místem Jindřichov ve Slezsku st. hr. a železniční stanicí Jindřichov ve Slezsku překážkou na dopravní cestě dráhy, vzniklou pádem tří stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy trat'ové koleje. Přispívajícím faktorem byly povětrnostní podmínky – silný až bouřlivý vítr. Tato skutková zjištění Drážní inspekce vzal nalézací soud za svá a při posuzování skutkového stavu z nich vycházel. Pokud však následně Drážní inspekce posoudila jako viníka žalovanou, nelze z jejích závěrů vycházet, neboť se jedná o čistě právní posouzení věci, k němuž je oprávněn toliko soud. Jinak řečeno – koho označila Drážní inspekce jako viníka mimořádné události je pro právní posouzení věci soudem obsolentní. Stejně tak nalézací soud nechyboval, pokud pro nadbytečnost odmítl provést důkaz statistikou mimořádných událostí v drážní dopravě způsobených pádem stromů za roky 2014 – 2017, neboť vůbec není zjevné, jak by mohla uvedená statistika napomoci zjištění konkrétních skutkových okolností ohledně předmětné mimořádné události.

10. Není důvodná ani další námitka, že pokud žalovaná odůvodňovala kácení menších dřevin nebezpečím plynoucím z pádu vzrostlých dřevin v dotčeném úseku dráhy, toto konkrétní nebezpečí jí tedy bylo známo. Z uvedeného naopak plyne, že žalovaná prováděla kontrolu průjezdnosti dráhy kvalitně a poukazovala na možná nebezpečí. Žalované by bylo možno klást za vinu, že kupř. neoznačila a nežádala o pokácení stromů nikoli zdravých (uschlých, narušených hnilobou, poškozených etc.), avšak to není případ zde souzené věci, kde bylo bezpečně prokázáno, že stromy spadlé na trat' byly zcela zdravé, vyvrácené v důsledku poryvu větru i s kořenovými baly. Navíc bylo prokázáno, že ještě několik hodin před předmětnou mimořádnou událostí ani strojvedoucí projíždějícího vlaku nezaznamenal jakékoli hrozící nebezpečí (kupř. nebezpečné naklonění stromů nad trat'). Se žalovanou lze souhlasit v její argumentaci, že pokud by měla preventivně odstranit (tedy pokácet) všechny stromy v jejich dopadové vzdálenosti od trati, znamenalo by to mimořádně negativní dopad do krajiny a životního prostředí. Nic jiného však od ní žalobkyně touto žalobou nepožaduje, pokud jí v rámci objektivní odpovědnosti dává vinu a shledává její objektivní odpovědnost za pád tří naprosto zdravých stromů i s kořenovými baly na trat' v důsledku mimořádného poryvu větru. Nutno si uvědomit, že krajinný ráz je souhrnem příznačných znaků, vlastností, jevů a hodnot určité krajiny vytvářejících její celkový charakter. Ochrana krajinného rázu spočívá v ochraně pozitivních znaků určité charakteristiky a v eliminaci negativního projevu znaků, které jsou obecně vnímány jako nepřijatelné a rušivé. Takovýto požadavek žalobkyně tedy akceptovat nelze. Nemůže pak uspět ani argument žalobkyně v tom směru, že při profesionálnější a detailnější prohlídce musela žalovaná možnost nebezpečí pádu stromů zjistit. Tato námitka je vyvrácena právě nezpochybněným skutkovým zjištěním, že stromy na trat' spadlé byly zcela zdravé, vyvrácené i s balem, takže možnost jejich pádu na trat' nebylo možno předpokládat ani při sebedetailnější prohlídce. Na uvedeném závěru ničeho nemohl změnit ani podrobnější výslech svědka Ing. Petra M..

11. Nalézací soud tedy nepochybil, pokud dospěl k závěru, že odpovědnost žalované ze smlouvy uzavřené mezi účastnicemi dne 21. 8. 2013 dána není, resp. že byly naplněny liberační důvody osvobozující žalovanou z její jinak objektivní odpovědnosti (§ 373, § 374 zák. č. 513/91 Sb. ve znění účinném do 31. 12. 2013, který je třeba aplikovat s ohledem na uzavření smlouvy mezi účastníky v době před nabytím účinnosti zákona č. 89/2012 Sb.).

12. Nicméně nalézací soud se blíže nezabýval též posouzením zákonné odpovědnosti žalované za škodu, která nastává bez ohledu na odpovědnost smluvní. S ohledem na to, že mimořádná událost se stala dne 4. 2. 2014, tedy již za účinnosti občanského zákoníku č. 89/2012 Sb., je třeba ji posoudit podle příslušných ustanovení tohoto předpisu připadajících v úvahu.
13. Podle ust. § 2900 o. z. vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života, je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného. Jedná se o obecnou prevenční povinnost kodifikovanou již dříve v občanském zákoníku v jeho ust. § 415. Mezi porušením prevenční povinnosti a vznikem újmy musí existovat příčinná souvislost. Ve zde souzené věci bylo prokázáno, že žalovaná svoji prevenční povinnost nikterak nezanedbala, prováděla pravidelné kontroly trati a dbala o její bezpečnost, nelze po ní požadovat odstranění všech stromů v dopadové vzdálenosti od trati (viz výše). Její odpovědnost za vzniklou škodu z titulu porušení prevence tedy dána není.
14. Podle ust. § 2910 o. z. škůdce, který vlastním zaviněním poruší povinnost stanovenou zákonem a zasáhne tak do absolutního práva poškozeného, nahradí poškozenému, co tím způsobil. Povinnost k náhradě vznikne i škůdci, který zasáhne do jiného práva poškozeného zaviněným porušením zákonné povinnosti stanovené na ochranu takového práva. Ve zde souzené věci bylo prokázáno, že žalovaná neporušila žádnou povinnost stanovenou jí zákonem, proto ani odpovědnost z titulu zaviněného protiprávního jednání nepřipadá do úvahy.
15. Podle ust. § 2924 o. z. kdo provozuje závod nebo jiné zařízení sloužící k výdělečné činnosti, nahradí škodu vzniklou z provozu, ať již byla způsobena vlastní provozní činností, věcí při ní použitou nebo vlivem činnosti na okolí. Povinnosti se zprostí, prokáže-li, že vynaložil veškerou péči, kterou lze rozumně požadovat, aby ke škodě nedošlo. Nutno konstatovat (a upozorňuje na to i komentářová literatura k citovanému ustanovení), že oproti úpravě provedené zákonem č. 40/1964 Sb. – občanský zákoník se změnil text pravidla, nyní ke zproštění provozovatele může dojít, pokud prokáže, že vynaložil veškerou péči, kterou lze rozumně požadovat, aby k újmě nedošlo. To je evidentní příklon k povinnosti ukládané na základě zavinění. Zavinění je vadou vůle, k jeho určení se zpravidla užívá měřítko standardní péče (srov. § 2912). Zde je pouze stanoveno přísnější měřítko (veškerá péče, kterou lze rozumně požadovat), přičemž zavinění je presumováno. Výrazem „rozumně požadovat“ je vyjádřeno, že se nemají na mysli jen povinnosti ujednané ve smlouvě nebo stanovené právními předpisy, ale vše, co se v daném ohledu jeví s ohledem na povahu provozu jako racionální. Je tím také vyjádřeno, že na provozovatele nemohou být kladeny nepřijatelné požadavky – byť jsou objektivizovány, neboť musejí odpovídat tomu, co se od jednatelů v daném oboru očekává jako opatrné jednání podle dosažené úrovně poznání a obecné zkušenosti. Ve zde souzené věci bylo prokázáno, že žalovaná vynaložila veškerou péči, kterou od ní bylo možno rozumně požadovat, když trat' pravidelně prohlížela. Bylo prokázáno, že kontrolu prováděla důsledně, nepřehlédla strom poškozený či již uschlý, tudíž ani odpovědnost podle citovaného zákonného ustanovení jí nespáchala. Navíc v daném případě škoda nevznikla z provozu žalované, ale v důsledku povětrnostních vlivů na stromy (viz výše), které nejsou součástí provozu žalované.
16. Odvolací soud tedy uzavírá, že se zcela ztotožňuje s nalézacím soudem v jeho skutkových zjištěních, jakož i v právním posouzení smluvní odpovědnosti žalované, doplnil pouze v rámci právního posouzení věci případnou možnost odpovědnosti zákonné, kterou rovněž nehledal z důvodů spočívajících v tom, že ke škodě došlo v důsledku neodvratitelné události, které žalovaná nemohla preventivně zabránit, nezpůsobila ji vlastním zaviněním a tato neměla původ v provozu. Žaloba tedy nebyla podána po právu, a odvolací soud proto potvrdil napadený rozsudek jako věcně správný za použití ust. § 219 o. s. ř. včetně správného akcesoricky navazujícího výroku o nákladech řízení.

17. Výrok o nákladech odvolacího řízení je odůvodněn plným úspěchem žalované v odvolacím řízení. Bylo rozhodnuto podle ust. § 224 odst. 1 v návaznosti na ust. § 142 odst. 1 a § 151 odst. 3 o. s. ř., když výše hotových výdajů žalované byla určena paušální částkou náhrad hotových výdajů za žalovanou uplatněné dva úkony právní služby (vyjádření k odvolání, účast při odvolacím jednání) po 300 Kč.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **lze** podat dovolání, pouze pokud toto rozhodnutí závisí na vyřešení otázky hmotného nebo procesního práva, při jejímž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe dovolacího soudu nebo která v rozhodování dovolacího soudu dosud nebyla vyřešena nebo je dovolacím soudem rozhodována rozdílně anebo má-li být dovolacím soudem vyřešená právní otázka posouzena jinak. Dovolání lze podat do dvou měsíců od doručení rozhodnutí odvolacího soudu k Nejvyššímu soudu ČR prostřednictvím soudu, který rozhodoval v prvním stupni.

Praha 13. listopadu 2019

Mgr. Lubor Veselý, v.r.
předseda senátu