Jednací číslo: 16 C 171/2011‑156

ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK**

**JMÉNEM REPUBLIKY**

Okresní soud v Novém Jičíně rozhodl samosoudcem Mgr. Vladimírem Polákem ve věci

žalobce: **███████████**, narozený ███████████, bytem ███████████████████████████████████████████, zastoupený advokátem Mgr. Lukášem Mrázkem
sídlem Preslova 9, 702 00 Moravská Ostrava

proti

žalované: **České dráhy, a.s.**, IČO: 70994226, sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 - Nové Město

za účasti: vedlejšího účastníka na straně žalované **Česká pojišťovna a.s.**, IČO: 45272956, sídlem Spálená 75/16, 110 00 Praha 1

**pro: náhrada škody**

**takto:**

**I. Zamítá se žaloba, kterou se žalobce domáhal po žalovaných Českých drahách a.s. zaplacení částky 6.501.600 Kč.**

**II. Žalobce a žalované České dráhy a.s. nemají navzájem právo na náhradu nákladů řízení.**

**III. Žalobce je povinen zaplatit vedlejšímu účastníkovi na straně žalovaných Českých drah a.s. náklady řízení ve výši 2 400 Kč, a to do tří dnů od právní moci rozsudku.**

**Odůvodnění:**

1. Žalobou došlou soudu dne 5.8.2011 se žalobce domáhal, aby mu žalovaní 1) České dráhy, a.s., 2) EUROVIA CS, a.s. a 3) BÖGL a KRÝSL, k.s. zaplatili společně a nerozdílně částku 6 501 600 Kč. Usnesením Okresního soudu v Novém Jičíně ze dne 14.1.2016 byla věc žalobce a žalovaných 2) a 3) vyloučena k samostatnému řízení. Ve vztahu k žalovaným Českým drahám žalobce uvedl, že dne 8.8.2008 cestoval z Ostravy do Prahy rychlíkem EC 108 COMENIUS. U obce Studénka došlo k nárazu soupravy vlaku do překážky vytvořené zřícením mostní konstrukce, k jejímuž pádu do železničního koridoru došlo bezprostředně před průjezdem rychlíku. Při havárii utrpěl četná poranění, a to úrazovou ambulantní amputaci obou dolních končetin pod koleny, zlomeninu jamky levého kyčelního kloubu, odlomení příčného výběžku bederního obratle vlevo, poranění a pohmožděniny na levé části těla, otřes mozku a úrazový šok, který vedl k hypoxickému postižení mozku. Hojení poraněných dolních končetin bylo komplikované rozvojem sepse a následného Crush syndromu a poruchou srážlivosti krve, což vedlo k přímému ohrožení jeho života. Po ukončení poslední hospitalizace provedl dne 17.3.2009 █████████ bodové ohodnocení bolestného na 3 020 bodů. Částku odpovídající tomuto bodovému ohodnocení dráhy uhradily. V době tohoto ohodnocení nebyl jeho zdravotní stav zcela ustálen, po ustálení zdravotního stavu provedl █████████ bodové ohodnocení ztížení společenského uplatnění na 3 000 bodů. Také v tomto případě dráhy náhradu za ztížení společenského uplatnění odpovídající ohodnocení vyplatily. Dle § 7 odst. 3 vyhlášky č. 440/2001 Sb. se domáhá u soudu přiměřeného zvýšení výše odškodnění. Jeho případ je případem mimořádným a hodným zvláštního zřetele, neboť úraz utrpěl v 18 letech a z něj vyplývající ztížení společenského uplatnění ho bude postihovat po podstatnou část života. Jde o omezení při každodenních činnostech vyžadujících chůzi, nemůže po delší dobu stát, je podstatně omezen i ve sportovních činnostech, kterým se před úrazem intenzivně věnoval. Musel zanechat studia na Fakultě jaderného a fyzikálního inženýrství, neboť v důsledku úrazu hlavy se může jen obtížně dlouhodobě soustředit, přešel tedy na lehčí studium ČVÚT v Praze. Za přiměřené považuje, aby mu bylo poskytnuto bolestné a náhrada za ztížení společenského uplatnění ve výši rovnající se desetinásobku částky odpovídající bodovému ohodnocení. České dráhy za škodu způsobenou úrazem ze dne 8.8.2008 odpovídají podle § 427 občanského zákoníku č. 40/1964 Sb. Poskytnutými platbami ostatně svou odpovědnost uznaly. Ve vztahu k odpovědnosti Českých drah žalobce ve svých pozdějších podáních dále uvedl, že železniční trať z Ostravy do Prahy se často kříží se silnicemi. Zvýšené nebezpečí vyplývající z těchto křížení má svůj původ v koncipování a realizaci provozu železniční dopravy. Pokud je prováděna oprava silnice vedoucí nad železniční tratí, hrozí nebezpečí pádu nástroje či části opravované silnice na železniční trať. Je proto oprávněné požadovat po Českých drahách, aby již v řízení o povolení opravy silnice v místě křížení s železniční tratí usilovaly o taková opatření, aby se strojvůdce vlaku dozvěděl o vzniku případné překážky na trati bezprostředně po tomto vzniku a nikoliv až v době, kdy ji spatří a včasné zastavení vlaku není možné. Dle komentáře dřívějšího občanského zákoníku od profesora ███████ okolností, která má svůj původ v provozu je též organizace dopravy. Žalované dráhy a vedlejší účastník na jejich straně mají snahu „posunout“ odpovědnost na Správu železniční dopravní cesty. Pouhým vyčleněním části Českých drah do samostatné právní entity (SŽDC) nemohlo dojít k žádné změně rozsahu občanskoprávní odpovědnosti drah jako dopravce. České dráhy jsou ty, které provozují na dráze železniční soupravy, kterým jsou z povahy věci dány vlastnosti jako hmotnost v řádech tun, rychlost, setrvačnost a s tím spojené důsledky. Žalované dráhy o rekonstrukci mostu věděly (např. dle dopisu ze dne 16.11.2007 sepsaného Správou silnic Moravskoslezského kraje). Pokud uvádějí, že se z přísné objektivní odpovědnosti exkulpovaly, což prokazují tím, že splnily všechny veřejnoprávní povinnosti, které jako dopravci měly, není možno dát rovnítko mezi dodržení veřejnoprávních předpisů a liberační důvod „vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat“. Z trestního spisu navíc vyplývá, že České dráhy musely mít již před pádem mostu takové informace, na základě kterých by alespoň při bazální opatrnosti aktivně zjišťovaly, v jakém stavu se skutečně mostní konstrukce nachází.
2. Žalované České dráhy navrhly zamítnutí žaloby. Uvedly, že skutečnost, že žalobce byl cestujícím ve vlaku, sama o sobě nutně neznamená, že jeho újma byla vyvolána provozem. Předpokladem pro použití § 427 občanského zákoníku č. 40/1964 je to, že škoda byla vyvolaná zvláštní povahou provozu. Skutečnost, že ke škodě došlo v dopravním prostředku během trvání přepravy, ještě nemusí znamenat, že jde o škodu vyvolanou zvláštní povahou dopravy. V projednávané věci byla újma na zdraví žalobce, byť byl cestujícím ve vlaku, způsobená vnější událostí, konktrétně pádem budovaného silničního mostu. Újma byla žalobci způsobena protiprávním, možná i trestním jednáním třetích osob. To vylučuje odpovědnost dopravce. Zřícení budovaného mostu nemohly zabránit, navíc zřícený most nebyl součástí jejich provozu. Jako provozovateli drážní dopravy jim žádný předpis neukládá povinnost mít odbornou znalost či prostředky ke zkoumání stavu mostních objektů. O tom, že pád mostu nemohly předvídat, svědčí výpovědi svědků █████████████ a █████████ a znalecký posudek vypracovaný v trestním řízení znalcem ██████. Celostátní dráhu provozuje Správa železniční dopravní cesty, která měla zajišťovat průjezdnost dráhy. Zákon o drahách účinný v době nehody rozlišoval mezi provozováním dráhy a provozováním drážní dopravy. Na rozdíl od dopravy silniční, kde povinnost zajištění bezpečnosti tíží takřka výhradně účastníky provozu – řidiče, kteří jsou povinni přizpůsobit svou jízdu předvídatelným vnějším okolnostem. V železniční dopravě jsou možnosti dopravce významně omezené. Bezpečnost přepravovaných osob zajišťuje péči o technický stav používaných vozidel, za jízdy pak průběžně prostřednictvím zejména strojvůdce, jehož povinností je sledovat stav drážního vozidla, pozorovat trať a návěstí a jednat dle zjištěných skutečností. Jako dopravce nemohly samy přistoupit k omezení dopravy či snížení rychlosti. K počátku poruchy na nosné konstrukci budovaného mostu došlo ve chvíli, kdy se vlak EC 108 nacházel ve vzdálenosti pouze 638 m před mostem. Strojvedoucí okamžitě použil rychločinnou brzdu a snížil rychlost vlaku ze 134 km/h na 90 km/h, čím zabránil ještě větším škodám. Větší úsilí k zabránění škodám nelze požadovat. Pokud žalobci dříve poskytly plnění, postupovaly analogicky podle tehdy již platného, ale neúčinného nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnost cestujících v železniční dopravě, jež čl. 13 upravuje poskytování zálohových plateb cestujícím, kteří v drážní dopravě došli újmy na zdraví bez ohledu na stanovení odpovědnosti za její vznik. Dle bodu 3. uvedeného článku zálohová platba nepředstavuje uznání odpovědnosti.
3. Na straně žalovaných Českých drah v řízení vystupovala jako vedlejší účastník Česká pojišťovna, a.s. Rovněž vedlejší účastník navrhnul zamítnutí žaloby. Mimo to, že se připojil ke stanovisku žalovaných drah, vznesl námitku promlčení nároku žalobce, odkázal při tom na rozhodnutí Nejvyššího soudu ve věci 25 Cdo 305/2027.
4. Účastníci učinili nesporným, že žalobce cestoval vlakem EC 108 v době, kdy dne 8.8.2008 narazil do zřícené mostní konstrukce v obci Studénka. Soud má za prokázané, žežalobce v důsledku železniční nehody utrpěl traumatickou amputaci obou bérců pod kolenem, vykloubení levé kyčle, zlomeninu acetabuly vlevo, nedislokovanou zlomeninu prvního bederního obratle, poúrazový hygrom subdurální vlevo, traumatický hemoragický šok, poúrazový crush syndrom, posttraumatické sekundární krvácení – poruchu koagulace traumatickou ischemii svalu, poúrazovou infekci rány, resuturu obou bérců v délce 2 x 15 cm, to █████████ ohodnotil v rámci hodnocení bolestného 3 020 body. Traumatickou operaci obou bérců v rámci hodnocení ztížení společenského uplatnění potom ohodnotil celkem 3 000 body (z hodnocení bolestného ze dne 17.3.2009 a hodnocení ztížení společenského uplatnění ze dne 26.8.2010). České dráhy uzavřely, jako prodávající, se Správou železniční dopravní cesty, jako kupujícím, smlouvu o prodeji části podniku, na jejímž základě byla s účinností od 1.7.2008 převedena část podniku provozování dráhy, na Správu železniční dopravní cesty, státní organizace. Tato skutečnost byla do obchodního rejstříku zapsána dne 5.8.2008 (z výpisu z obchodního rejstříku).
5. Ze spisu vedeného u Okresního soudu v Novém Jičíně pod sp. zn. 20 T 130/2010 má soud za prokázané, že dne 8.8.2008 došlo okolo 10:30 hodin v katastru obce Studénka ke zřícení mostu v rekonstrukci do prostoru železničního koridoru. Do zřícené konstrukce následně narazil rychlík EC Comenius 108, který vyjížděl ze stanice Krakov. Souprava vlaku byla tvořena jedním hnacím a deseti tažnými vozy. Při nárazu došlo k roztržení vlakové soupravy mezi 1. a 2. osobním vozem, přičemž lokomotiva se po nárazu zabořila přední částí do železničního svršku za zříceným mostem, který překonala nad konstrukcí spadlého mostu, následně zbývající část vlakové soupravy, t.j. druhý a dalších 8 osobních vagónů, pokračovaly v dopředném pohybu po tělese železniční trati, kde se zastavil za zříceným mostem, přičemž došlo k vykolejení druhého až pátého vagónu (z protokolu policie o ohledání místa činu a fotodokumentace). Před pádem se mostní konstrukce nacházela nad kolejemi č. 105d, 103, 101, 102 a 104 a probíhaly na ní stavební práce. Vlak EC 108 měřil 262 m, potřebná brzdná procenta byla 141, skutečná 144, ve vlaku cestovalo cca 400 osob. Strojvůdcem vlaku byl █████████████, zaměstnanec Českých drah. Uvedl, že zhroucení mostní konstrukce do kolejiště uviděl na vzdálenost 200 – 300 m, při rychlosti vlaku okolo 130 km/h. Ihned poté použil rychločinný způsob brždění. Hnací drážní vozidlo, jakož i dalších deset tažných osobních vozidel bylo ve vlastnictví Českých drah (ze zápisu o ohledání místa mimořádné události, kterého se účastnili zaměstnanci Drážní inspekce – ████████, ███████ a ████████ a Českých drah – ███████, Michlík). Strojvůdce █████████████ měl po nehodě negativní výsledek dechové zkoušky na alkohol, kterou provedla policie (ze záznamu o výsledku státního dozoru ve věcech drah sepsaného Drážní inspekcí č.j. 1-1348/2008/DI). Dne 8.8.2008 dosáhl vlak EC 108 v 10:28:34 hodin rychlosti 134 km/h, v 10:30:12 byla v této rychlosti registrována provozní brzda, po ujetí cca 37 m v rychlosti 133 km/h v 10:30:13 pak byl registrován tlak vzduchu v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy. V 10:30:27 při rychlosti 90 km/h byl záznam registrace dat ukončen. Vlak od počátku brždění urazil vzdálenost 452 m (z informativního rozboru záznamu elektronického rychloměru vlaku EC 108 dne 8.8.2008). Ze všeobecného rozkazu pro vlak 108 ze dne 8.8.2008 na trase Bohumín – Olomouc nevyplývá žádné omezení /pomalá jízda/ vztahující se k rekonstrukci mostu nad železničním koridorem ve Studénce (z rozkazu č. 0000328-982). Na dopravní cestě v železniční stanici Studénka začaly dne 8.8.2008 v 10:30:08 hodin problikávat indikace kolejových obvodů 102K, 104k a 105k (z rozboru archivu TPC1 11 Studénka provedeného Správou železniční dopravní cesty). Ke srážce vlaku EC 108 s překážkou na dopravní cestě, vytvořené zřícenou konstrukcí silničního mostu ev. č. 464-014 s následným vykolejením hnacího drážního vozidla vlaku a sedmi tažených drážních vozidel, došlo na dráze kategorií celostátní trati 3058 Bohumín – Přerov na silniční koleji č. 101 na 243,576 km katastrální území Studénka – Butovice. Přímo při srážce zemřelo 7 osob, 88 osob utrpělo újmu na zdraví, později zraněním podlehla další osoba. Bezprostřední příčinou nárazu bylo narušení průjezdu kolejí č. 101 – 105b v obvodu železniční stanice Studénka před přijíždějícím vlakem náhle vzniklou překážkou na dopravní cestě, a to zřícenou konstrukcí silničního mostu. Výchozí stanicí vlaku EC 108 byl Krakov v ██████ republice, cílovou stanicí byla Praha. V době, kdy se vlak nacházel ve vzdálenosti 638m od nárazu došlo v 10:30:08 hodin k prvnímu kontaktu bortící se nosné konstrukce silničního mostu s trakčním vedením, která se následně v 243,576 km zřítila napříč přes koleje 104, 102, 101, 103 a 105b. Kontakt kovových částí konstrukcí mostu s trakčním vedením způsobil zkrat a přetržení trakčního vedení. Na vzniklou situaci strojvůdce reagoval zavedením samočinného brždění. Srážce vlaku s překážkou již nemohl zabránit, dynamikou nehodového děje byla zřícená mostní konstrukce posunuta ve směru jízdy vlaku o 33,4 m, vykolejeno a silně poškozeno bylo 8 drážních vozidel. Vlastníkem hnacího i tažných vozidel byly České dráhy. Hmotnost vlaku byla 441 tun. Strojvůdce vlaku byl držitelem platného průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, byl odborně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Drážní vozidlo bylo vybaveno elektrickým rychloměrem, z kterého bylo zjištěno, že v 10:30:08 hodin při rychlosti 134 km/h ve vzdálenosti 638m před místem střetu, byl registrován výpadek napětí v trakčním vedení, způsobeným zřícením mostní konstrukce. Při stejné rychlosti v 10:30:12 hodin ve vzdálenosti 489 m před místem srážky bylo registrováno zavedení provozního brždění, při rychlosti 133 km/hod. v 10:30:13 hodin ve vzdálenosti 452 m před místem nárazu bylo zaznamenáno zavedení rychločinného brždění. V 10:30:27 hodin při rychlosti 90 km/hod. vlak narazil do překážky. Nejvyšší dovolená rychlost v místě vzniku a i v celém průběhu jízdy vlaku, nebyla překročena. Vlak EC 108 byl tažen hnacím drážním vozidlem, pro které byl vydán průkaz způsobilosti drážního vozidla, poslední pravidelná technická kontrola byla provedena dne 1.8.2008. Všechna tažná drážní vozidla z vlakové soupravy měla platnou technickou kontrolu. Ohledáním na místě mimořádné události byla na posledním tažném drážním vozidle zjištěna poloha rukojeti přestavovače režimu brždění P-R-Mg v aretované poloze R, na místo jednotnými technologickými postupy dopravce obsaženými ve vnitřním předpisu ČDV15/1 v aretované poloze R+Mg. Brzdící váha na přestavovači P-R-Mg byla pro polohu R vyznačena černě 71 tun, červeně 75 tun a pro polohu R+Mg vyznačena červeně 108 tun. Skutečná brzdící váha vlaku EC 108 byla 741 tun. Dle vyjádření Českých drah byl přestavovač režimu brždění P-R-Mg v železniční stanici v poloze R+Mg. Protože vlak nebyl před nárazem bržděn nejvyšším účinkem brzd, byl nezávislým odborným šetřením Vysokou školou Báňskou – Technickou univerzitou Ostrava, vyhotoven výpočet brzdných charakteristik při změně výkonnosti brzdy soupravy drážních vozidel, ze které vyplývá, že vypočtená nárazová rychlost do překážky při brždění vlaku nejvyšším možným brzdícím účinkem by byla 87,8 km/hod., tj. o 2,3 km menší než ve skutečnosti, kinetická energie by činila 159,9 MJ, tj. o 18,6 MJ menší než ve skutečnosti. Strojvedoucí i ostatní členové posádky měli před nastoupením do směny odpočinek v souladu se zákoníkem práce. Strojvůdce i ostatní členové posádky měli v době dopravy posudek o zdravotní způsobilosti. Nebyly zjištěny žádné zdravotní a osobní situace strojvůdce a dopravního personálu, které by mohly mít vliv na mimořádnou událost. Hnací drážní vozidlo jelo vpřed stanovištěm strojvedoucího, strojvedoucí za jízdy pozoroval trať a návěstí z pravé strany ve směru jízdy. Stanoviště jsou ergonomicky uspořádána tak, že strojvůdce má nerušený výhled nejen na ovládací, kontrolní a signalizační prvky a zařízení umístěné na ovládacím pultu a panel signalizace nad pravým čelním sklem, ale taky před a šikmo do stran drážního vozidla. Šetřením nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu překáželo ve výhledu před drážní vozidlo a přehledu o poloze a stavu ovládacích kontrolních a signalizačních prvků a zařízení umístěných na jeho stanovišti. Všechna drážní vozidla Českých drah byla v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti. Drážní inspekce vytkla Českým drahám, že nezajistily provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy tak, že vlak EC 108 nebyl před vznikem mimořádné události bržděn nevyšším účinkem brzd. Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku mimořádné události, nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem předmětné mimořádné události. Provozovatel drážní dopravy České dráhy, nezajistily provozování podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy tím, že v mezinárodní zprávě o brždění vlaku nebyla uvedena a započítána správná brzdící váha tažného drážního vozidla, zařazeného za skupinou devíti drážních vozidel bez potrubních zrychlovačů. Uvedené započítání nesprávné brzdící váhy, mělo za následek nesprávný výpočet brzdící váhy vlaku a nesprávný výpočet skutečného brzdícího procenta. Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku mimořádné události, nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem předmětné mimořádné události. Provozovatel drážní dopravy České dráhy nezajistily provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy tím, že brzdící účinek vlaku EC 108 nezajištoval bezpečné zastavení vlaku na zábrzdné vzdálenosti. Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku mimořádné události, nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem předmětné mimořádné události. Provozovatel dopravy České dráhy nezajistil provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy tím, že jeho soubor organizačních a technologických opatření pro bezpečné provozování drážní dopravy nestanovil postup činnosti při zkoušce průchodnosti napájecího potrubí při provádění jednoduché zkoušky brzdy vlaku, bržděného v režimu R+Mg, byť její provedení bylo vnitřním předpisem předepsáno. Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku mimořádné události, nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem předmětné mimořádné události. Provozovatel drážní dopravy České dráhy, nezajistily provozování podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy tím, že vozmistr před nebo v průběhu ověření činnosti brzdy, při jednoduché zkoušce brzdy vlaku EC 108, nebyl informován o režimu brždění vlaku. Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku mimořádné události, nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem předmětné mimořádné události. Závěrem bylo konstatováno, že bezprostřední příčinnou vzniku mimořádné události bylo narušení průjezdného průřezu silničních kolejí č. 101 – 105b, před projíždějícím vlakem EC 108, náhle vzniklou překážkou na dráze, a to zřícenou konstrukcí silničního mostu evidenční číslo 464-014. Nedostatky, které byly zjištěny na straně Českých drah, byly vyhodnoceny tak, že nejsou významné pro závěry o příčinách mimořádné události (ze zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události ze dne 31.5.2010, vypracované Drážní inspekcí). Dne 19.1.2006 při jednání o rekonstrukci mostu ev. č. 464-014 přes trať ČD ve Studénce, kterého se účastnili zástupci objednatele a investora, policie, Českého telecomu, Českých drah a kanalizací města Studénka, pracovníci Českých drah upozornili, že jakékoliv výluky a možná přerušení je nutno konzultovat dopředu s příslušným odborem drah (ze záznamu z jednání na stavební akci). Při jednání o rekonstrukci mostu ev. č. 464-014 přes trať ČD ve Studénce, konaném dne 2.2.2006 v sídle Českých drah v Ostravě, pan ███████████ za České dráhy připomněl, že by bylo lepší v PD uvažovat a projednat případné krátkodobé výluky na trati – maximálně 3 dny po sobě v délce trvání 4 hodiny denně – všech kolejí pro vysouvání a zasouvání mostu. Pro případné práce v blízkosti trakčního vedení, je možno také krátkodobě vypnout proud střídavě nad sudými a následně nad lichými kolejemi. Po vyhotovení záznamu z jednání, zaslal p. ███████████ připomínku, že dodává, že když mluvil o krátkodobých výlukách, jednalo se vždy o napěťové výluky, úplné zastavení provozu by bylo možné tak v rozsahu od 30 do 50 minut, dle denní doby a aktuálního grafikonu vlakové dopravy, pro to by bylo nutné vyvolat jednání s ███████████████ (ze záznamu z jednání na stavební práci ze dne 2.2.2006, který byl doplněn dne 10.2.2006). České dráhy, Správa dopravních cest Ostrava souhlasily se stavbou „Rekonstrukce mostu ev. č. 464-014 přes trať ČD ve Studénce“ situovanou v ochranném pásmu dráhy za předpokladů: 1) žádná voda nesmí být vyústěná na pozemky Českých drah, 2) MPP musí být dodržen u všech kolejí i v průběhu stavebních prací při rekonstrukci mostu, 3) v zájmovém území se nenachází pozemní vedení a zařízení správy budov a bytového hospodářství, 4) v zájmovém území se nachází pozemní vedení a zařízení Českých drah a Správy dopravní cesty ██████████) nutno dodržet podmínky vyjádření Správy železniční dopravní cesty – zaslána samostatně, 6) z důvodu vstupu dodavatele stavby na pozemek Českých drah musí být Správou dopravní cesty Ostrava vydán doklad hromadné povolení pro vstup cizích osob do vyhrazeného prostoru, 7) pozemky dotčené stavbou budou uvedeny do původního stavu, 8) ke kolaudaci stavby požadujeme dokumentaci skutečného provedení stavby ověřenou dodavatelem a investorem včetně geodetického zaměření, 9) na žádost stavebníka bude Drážním úřadem v Olomouci vydán souhlas ke zřízení stavby ve smyslu zákona 266/1994 Sb. ještě před vydáním stavebního povolení (ze souhrnného stanoviska pro územní řízení ze dne 20.4.2006). Moravskoslezský kraj, jako objednatel, se dohodl s ODS - Dopravní stavby Ostrava, a.s., že zhotovitel provede rekonstrukci mostu F.Č464-014 přes trať Českých drah ve Studénce s tím, že dílo bude provedeno v souladu s rozhodnutím o provedení neodkladných zabezpečovacích prací, stavebním povolením, technickými normami, předpisy upravujícími provádění stavebních děl, ustanoveními smlouvy a projektovou dokumentací. Zhotovitel v čl. III. 5. smlouvy prohlásil, že prozkoumal místní podmínky na stanovišti a že práce mohou být dokončeny způsobem a v termínu stanovenými smlouvou a v souladu s harmonogramem uvažovaných výluk na jednotlivých kolejích, který je součástí stavebního objektu 202 – Organizace výstavby. V případě nedodržení harmonogramu se zhotovitel zavázal uhradit Českým drahám veškeré náklady spojené s výlukami na trati (ze smlouvy o dílo ze dne 2.4.2008). Výsun a zásun nosné konstrukce mostu SO201 pro ODS - Dopravní stavby Ostrava, a.s., prováděl BÖGL a KRÝSL, k.s. (z oznámení ODS - Dopravní stavby Ostrava, a.s. ze dne 18.4.2008). Původní most evidenční číslo 464-014 přecházel trať Českých drah, jeho nosný systém byl tvořen spojitým nosníkem o třech polích celkové délky mezi osami uložení 82m. Nosnou konstrukci tvořilo 5 ocelových plnostěnných svařovaných nosníků, spřažených s železobetonovou mostovkou. ██████ nosníky byly spojeny příčnými ocelovými ztužidly v rošt. Nový most si z původního měl ponechat ocelovou nosnou konstrukci, podpěry a opěry s tím, že stávající mostovka bude nahrazena novou, spřaženou monolitickou železobetonovou deskou (z průvodní zprávy z června 2006, vypracovaného ████████████ Knoblochem). Městský úřad v Bílovci rozhodl, že povoluje žadateli Správě silnic Moravskoslezského kraje stavbu rekonstrukce mostu ev. č. 464-014 přes trať ČD ve Studénce. Pro provedení stavby byly stanoveny mimo jiné tyto podmínky – stavba bude provedena podle projektové dokumentace, ověřené ve stavebním řízení. Je nutno respektovat podmínky souhrnného stanoviska Českých drah SDC Ostrava ze dne 11.8.2006, že při stavbě montážních podpěr, podél kolejí č. 105 a 108 je nutno dodržet průjezdný průřez Z-GC, kolejiště bude chráněno před znečištěním štěrkovního lože, výluky je nutno projednat 10 dnů předem, pěší frekvenci je třeba usměrnit přes přejezd v km 245 nikoliv do podchodu, MPP musí být dodržen u všech kolejí i v průběhu stavebních prací při rekonstrukci mostu, musí být vydáno povolení pro vstup cizích osob do vyhrazeného obvodu Českých drah a pozemky budou uvedeny do původního stavu. Účastníky stavebního řízení byly mimo jiné České dráhy (z veřejné vyhlášky Městského úřadu Bílovec odboru dopravy a silničního hospodářství ze dne 21.4.2008, značka DSH/4835-08/167-2008/Vavre). Při provádění rekonstrukce mostu měla být trať Českých drah, až na výjimky v podobě výluk, v neomezeném provozu. Z tohoto důvodu mělo být nutno zajistit průjezdný profil tratě Českých drah před pádem předmětů do kolejiště. Během stavby je počítáno s výlukami na trati Českých drah, tyto výluky budou nutné pro provedení oprav v blízkosti trati Českých drah. Výluky nelze provést na všech kolejích zaráz, v jeden čas, ale postupně, nejdelší doba výluky na jedné koleji je uvažována na 2 hodiny. Během výluky může být prováděno i více úkonů najednou. Celková délka výluk je asi 50 hodin (z technické zprávy – SO-202, která je součástí projektové dokumentace zhotovené projektantem █████████████████, ke stavbě rekonstrukce mostu ev. č. 464-014 přes trať ČD ve Studénce). Drážní úřad vydal souhlas ke zřízení stavby rekonstrukce mostu ev. č. 464-014 přes trať ČD ve Studénce za podmínky, že stavba bude situována podle odsouhlasené projektové dokumentace a budoucí provoz stavby nesmí mít negativní vliv na provozování dráhy a její zařízení (ze stanoviska drážního úřadu sekce stavební, oblast Olomouc ze dne 20.9.2006). Správa silnic Moravskoslezského kraje oznámila Českým drahám, že stavba rekonstrukce mostu ev. č. 464-014 přes trať ČD ve Studénce bude probíhat v období od 1.5.2008 do 30.9.2008 a bude nutno zajistit krátkodobé výluky na trati (z oznámení o nutnosti výluky na trati ze dne 16.11.2007).Žalobce dne 8.8.2008 cestoval ve vlaku EC 108, který v obci Studénka narazil do zřícené mostní konstrukce (ze seznamu cestujících). Při nehodě došlo ke zranění, v důsledku čehož byl hospitalizovaný ve Fakultní nemocnici v Porubě na anesteziologickoresuscitační klinice (z hlášení úrazu ze dne 8.8.2008). V době nehody byl žalobce studentem gymnázia. Při podání vysvětlení si nevzpomněl, zda seděl v prvním nebo v druhém vagonu za lokomotivou. O náhradě škody nejdřív jednali s Českými drahami, později s Českou pojišťovnou. Pokud ví, tak to stále není dořešené, neboť je v léčení (z úředního záznamu o podaném vysvětlení ze dne 16.12.2008). Strojvůdce █████████████ je u Českých drah zaměstnán od roku 1971, od roku 1974 v pozici strojvůdce. Dne 8.8.2008 z Bohumína neodjel přesně, neboť neobdržel originál všeobecného rozkazu, který měl podepsat (z protokolu o výslechu svědka ze dne 2.2.2010, č.j. PSM-819-393/TČ-2008-91). Strojvůdce ████████████, zaměstnanec ČD Cargo a.s. dne 7.8.2008 v železniční stanici Studénka pozoroval vychýlenou konstrukci pod mostem. V té době nebyl průjezd pod mostní konstrukcí žádným způsobem omezen, nevšiml si, že by tam někdo vykonával drážní dozor (z protokolu o výslechu svědka ze dne 7.1.2010, č.j. PSM-819-393/TČ-2008-91). ███████████, zaměstnanec Správy železniční dopravní cesty ve dnech 10.5.2008 – 28.5.2008, vykonával drážní dohled při bouracích pracích při rekonstrukci mostního objektu ve Studénce. Při bouracích pracích docházelo k pádům drobných úlomků. Z důvodu zajištění bezpečnosti provozu dráhy vedoucímu práce zhotovitelské firmy oznamoval s dostatečným časovým předstihem jízdu vlaku. Při ohlášení jízdy vlaku mu potom vedoucí firmy ohlásil, že po dobu průjezdu vlaku zastavuje činnost na mostním objektu (ze zápisu se zaměstnancem ve věci šetření mimořádné události sepsaného ██████████ Michlíkem). ███████████, zaměstnanec Správy železniční dopravní cesty prováděl dohled nad některými pracemi při rekonstrukci mostu ve Studénce. Vzpomíná si, že v průběhu bouracích prací docházelo ke značným otřesům, případně pádům různých úlomků do kolejiště. Tyto úlomky neměly vliv na průjezdnost vlaku na koleji. Na železniční stanici Studénka pracoval do 28.5.2008, než byl přeložen do Ostravy (z úředního záznamu o podaném vysvětlení ze dne 12.11.2008, č.j. PSM-819-393/TČ-2008-91). Drážní úřad neobdržel žádnou žádost od stavebníka na omezení nebo zastavení veřejné drážní dopravy. Vzhledem k ustanovení § 7 odst. 3 zákona o drahách, se řídil předloženou projektovou dokumentací SO 202, dle které měla být trať až na výjimky v podobě výluk zachována v neomezeném provozu (ze sdělení drážního úřadu ze dne 28.1.2010). ████████████████ ví, že v rámci přípravy projektu rekonstrukce mostu ve Studénce, probíhala jednání s Českými drahami již někdy od roku 2005. Před zahájením stavby i v průběhu stavby bylo o výlukách jednáno. Jmenovaný má za to, že omezit či zastavit provoz byly oprávněné přímo České dráhy. ██████████████ z Českých drah snad měla uvést, že výluky nejsou možné (z výpovědi ██████████████████████ jako obžalovaného při hlavním líčení dne 20.6.2011). Strojvůdce █████████████ nebyl vozmistrem informován o tom, že brzdný režim nebyl nastaven na maximální brzdný účinek. Takovou informaci ani dostat nemohl, neboť výchozí vlak byl z Polska a v Bohumíně se na něj napojovala další souprava. Při té se dělá jednoduchá zkouška brzdy. Při řízení vlaku se setkává s podobnými typy staveb, nevzpomíná si, zda někde došlo k omezení rychlosti. O tom, zda je na stavbě činný drážní dozor, informován nebyl, tyto věci jdou mimo něj. V období od května do srpna Studénkou projížděl vícekrát, věděl, že se tam provádí stavební práce (z výpovědi ████████████████ jako svědka u hlavního líčení dne 20.6.2011). Při výsunech a posunech mostu bylo voláno někomu z Českých drah, který následně upozornil na to, že se blíží vlak a že by neměly být vykonávány žádné stavební práce. Bylo divné, že nedošlo k omezení rychlosti vlaku (z výpovědi obžalovaného ████████████████ u hlavního líčení dne 21.6.2011). Otázka výluk byla otevřena již při přípravě projektové dokumentace. České dráhy výluky nepožadovaly s tím, že pokud je investor požadovat bude, budou se muset zaplatit. Na zajištění výluk investor počítal s částkou 2 000 000 Kč – 5 000 000 Kč. Při vyhotovování projektu měl projektant za to, že by mělo docházet k výlukám či pomalejší jízdě a s tímto na jednání s investorem šel. Zástupci dráhy chtěli, aby byla zvolena taková technologie, aby výluky nebyly nutné. V projektu skutečnost, že bez výluk nebo pomalých jízd, není rekonstrukce mostů doporučována, uvedena není. Kromě výluk se jednalo i o eventualitě pomalých jízd, vždy to byla otázka peněz (z výpovědi svědka ████████████████ u hlavního líčení dne 22.6.2011). Aby vlak EC 108 bezpečně zastavil před náhle spadlou mostní konstrukcí, musel by jet maximální rychlostí 104 km/hod. V takovém případě by zastavil 9 m od překážky. Při rychlosti 133 km/hod. by potřeboval k zastavení před překážkou o 310 m delší brzdnou dráhu (ze znaleckého posudku ███████████████████ č. 34-Ma-Stu/13). Pokud vlak projíždí pod mostem, má na něj dvojí vliv. Jeden z nich je aerodynamický, kdy pohybující se vlak před sebou tlačí vzduchový sloupec. Vzduch je hmota, která se najednou opře o konstrukci, která je kolem mostu, který je v citlivém stavu, se v důsledku střídavého tlaku, může trochu pohnout (z výpovědi znalce Prof. ████ Milana Holického, Ph.D., DrSc u hlavního líčení dne 19.9.2013). S pravděpodobností v řádech procent, by se dalo říci, že kdyby pod mostem nebyl provoz vlaku, tak by se to dostavělo bez zřícení (z výpovědi znalce Prof. ████ Milana Holického, Ph.D., DrSc u hlavního líčení dne 24.9.2013). Znalkyně ████ Košvářová má za to, že měla být provedena opatření, která by zajistila bezpečný provoz pod mostem na trati, přestože by provedení výluk bylo vysoce nákladné, jsou i jiné způsoby zabezpečení provozu, jako například bezpečnostní hlídky, nebo pomalé jízdy (z výpovědi znalkyně ██████████████ Košvářové, Ph.D. u hlavního líčení dne 26.3.2014). Okresní státní zastupitelství v Novém Jičíně podalo obžalobu na 1. ██████████████████████, zaměstnance ODS – Dopravní stavby Ostrava, a.s., 2. ████████████████████, zaměstnance ODS – Dopravní stavby Ostrava, a.s., 3. ██████████████████, zaměstnance ODS – Dopravní stavby Ostrava, a.s., 4. ███████████████████████, zaměstnance BÖGL a KRÝSL, k.s., 5. ██████████████████, zaměstnance BÖGL a KRÝSL, k.s., 6. ██████████████████████, zaměstnance BÖGL a KRÝSL, k.s., 7. █████████████, zaměstnance BÖGL a KRÝSL, k.s., 8. ██████████████, jako osobu samostatně výdělečně činnou, 9. ████████████████, zaměstnance BÖGL a KRÝSL, k.s., a 10. ███████████████████, zaměstnance Správy silnic Moravskoslezského kraje s tím, že následkem nedbalostních jednání a opomenutí obžalovaných, došlo dne 8.8.2008 ke zřícení rekonstruovaného mostu do prostoru železničního koridoru a následnému nárazu vlaku EC 108 do zřícené konstrukce. Obžaloba se mimo jiné opírala o znalecký posudek z oboru geodézie a kartografie ███████████████████, znalecké posudky Ústavu stavební fakulty ČVÚT v Praze, včetně dodatků, ze kterých vyplývá, že iniciačním krokem k havárii mostu byl způsob nadzvednutí mostu se šikmo vybetonovanou betonovou deskou za střední nosník mostu. Podpěrná konstrukce byla navržená bez jakýchkoliv rezerv a dostala se do geometricky neodpovídajícího stavu, který nebyl zjištěn a napraven. Zablokování vozíku a následná manipulace s mostem přivedly podpůrné konstrukce těsně před stav zhroucení. Dne 8.8. v ranních hodinách byly obroušeny zbytky svárů, připojující kola vozíku k URR na straně Příbor, následně byla na bílovecké straně nesymetricky přizvedávána MJD a v tomto okamžiku již nevyhnutelný impulz uvedl most spočívající v šikmé rovině na nakloněných podporách ve víceméně labilní poloze do pohybu, který nebylo již možno zastavit. Dle znaleckého posudku Technického a zkušebního ústavu v Praze, byla dynamická stabilita podpěrné konstrukce mostu v místě pojezdu snížená vlivem nesouměrného uložení nosného příhradového nosníku na pojezdu (z obžaloby Okresního státního zastupitelství v Novém Jičíně). ████████████ se na inkriminované trati pohyboval dne 7.8.2008 asi okolo 16:00 hodin. Viděl, že konstrukce mostu byla vychýlená a má za to, že se ji snažili narovnat. Kdyby to záleželo na svědkovi, snížil by v předmětném místě traťovou rychlost. Svědek se necítil bezpečně, mostovka byla těžká a viděl ji nakloněnou (z výpovědi svědka ██████████████ u hlavního líčení). Pokud se při rekonstrukci mostu děl nějaký nebezpečný úkon, tak se to dozvěděl od stavebníků pan █████, který poté zavolal výpravčímu, aby mu zhruba 5 minut předem hlásil projezdy vlaků, stavebníci potom ukončili práci. V době, kdy takto zajišťoval stavbu, se stávalo, že do profilu kolejiště spadly nějaké součástky. Na to vždy upozornil stavebníky, největší kus mohl mít tak 25 cm (z výpovědi svědka ████████████ u hlavního líčení). █████████████, zaměstnanec ODS - Dopravní stavby, a.s. si vzpomněl, že bylo dohodnuto, že v případě jednotlivých postupů se budou domlouvat pracovníci Českých drah a pracovníci ODS přes vysílačku. Má za to, že po neštěstí ve Studénce se změnil přístup Českých drah k problematice výluk (z výpovědi svědka ███████████████ u hlavního líčení ze dne 4.2.2015). Svědek ███████████ neměl pocit, že by se zrovna u dané stavby měla snižovat rychlost, jediné co zavánělo snižováním rychlosti, ale nikoliv na odborné úrovni, byly dohady a obavy posunovačů, kteří ještě pár dní před neštěstím prohlašovali, že pod tím mostem odmítají jezdit, že z něj mají strach, když vidí, jak vypadá, byl to ale názor laiků. Stejně tak často hlásili strojvedoucí, že odmítají jezdit pod mostem, protože z něj teče voda při betonáži. (Z výpovědi svědka ███████████████████ u hlavního líčení).
6. Soud má dále za prokázané, že ████████████████ je zaměstnanec Českých drah, do konce roku 2007 u nich měl na starosti výluky. Pokud se týkalo stavby mostu ve Studénce, účastnil se pouze jednoho jednání v rámci přípravy projektu. Při tomto jednání upozorňoval na možnost požádat si o výluky. Svůj zápis nechal později doplnit. Má-li se vyjádřit ke své výpovědi v trestním řízení, že posunovači měli mít obavu jezdit pod mostem, tak tuto informaci má přímo od nich, v té době to byli zaměstnanci ČD Cargo. Pokud dále hovořil o strojvůdcích, kteří měli obavu jezdit pod mostem kvůli tekoucí vodě při betonáži, jednalo se o most ve Svinově, nikoliv o most ve Studénce. Tímto příkladem chtěl jen ilustrovat, že řešil různé stížnosti. Pokud si dobře vzpomíná, při jeho rekonstrukci se nebetonovalo nad dráhou, ale most byl vysouván (z výpovědi svědka ███████████████████).
7. Svědek █████████████ ve výpovědi uvedl, že byl Českými drahami před soudním jednáním, při kterém měl být vyslechnut, kontaktován. Bylo mu řečeno, že se jedná o spor s cestujícím z předmětného vlaku, bavili se o té mimořádné události a probrali ji. Takto podrobný rozhovor s žalovanými Českými drahami svědka natolik znevěrohodňuje, že z jeho výpovědi soud neučinil žádná skutková zjištění. Ve své podstatě však svědek pouze zopakoval skutečnosti uvedené v závěrečné zprávě drážní inspekce.
8. Byť soud provedl k důkazu též pracovní posudek žalobce, výpis o zkouškách na vysoké škole, dodatek k diplomu Českého vysokého učení technického, pro potřeby tohoto rozhodnutí z nich neučinil žádné skutkové závěry, neboť se z důvodů vyvinění Českých drah z odpovědnosti, škodou samotnou nezabýval. Ze stejných důvodů soud neprovedl důkaz výslechem žalobce, výslechem svědků █████████████████ a ██████████████, výpisem z účtu pojištěnců správy sociálního zabezpečení, znaleckým posudkem ve vztahu k hodnocení bolestného a výpisem z facebookových stránek žalobce. Pro nadbytečnost vzhledem k dostatečně zjištěnému skutkovému stavu soud rovněž neprovedl důkaz znaleckým posudkem – zpracováním srovnávací analýzy a znaleckým posudkem z oboru drážní dopravy.
9. Soud učinil tento závěr o skutkovém stavu: Žalobce cestoval dne 8.8.2008 ve vlaku dopravce Českých drah. V katastru obce Studénka se v okamžiku, kdy jel vlak povolenou rychlostí 134 km/h, před vlakem do kolejiště zřítila konstrukce mostu, který se nacházel nad železničním koridorem a byl právě v rekonstrukci. Strojvůdce vlaku, který splňoval všechny podmínky pro řízení, bezprostředně poté, co uviděl řítící se most, zareagoval a použil rychločinný způsob brždění. Vzhledem k rychlosti a hmotnosti vlaku nebylo možno zabránit srážce vlakové soupravy se spadlou mostní konstrukcí. Z důvodu srážky utrpěl žalobce mnohačetná vážná poranění. Na straně Českých drah nebyly zjištěny žádné nedostatky ve vztahu ke strojvedoucímu či jinému personálu vlaku. Rovněž technický stav použité vlakové soupravy byl bezproblémový, avšak s jednou výjimkou - vlak EC 108 nebyl před nárazem bržděn nejvyšším účinkem brzd. V případě nejvyššího účinku brzd by činila nárazová rychlost 87,7 km/h, tedy o 2,3 km/h méně než faktická nárazová rychlost 90 km/h. V místě rekonstrukce mostu nebyla v době nehody žádným rozhodnutím železniční doprava omezená, nebyla zde snížena rychlost vlaků. České dráhy se na zřícení mostu způsobem nepodílely, nikdo z jejich pracovníků nebyl v rámci trestního posuzování věci obviněn.
10. Dle § 3028 odst. 3 občanského zákoníků č. 89/2012 soud právní poměry účastníků posoudil dle ustanovení občanského zákoníku č. 40/1964 Sb., neboť ke škodě došlo před 1.1.2014.
11. § 427 odst. 1 občanského zákoníku č. 40/1964 Sb., fyzické a právnické osoby provozující dopravu odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu.
12. § 428 občanského zákoníku č. 40/1964 Sb., své odpovědnosti se nemůže provozovatel zprostit, jestliže škoda byla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se odpovědnosti zprostí, jen jestliže prokáže, že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.
13. Podle § 1 odst. 1 zákona č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů , ve znění účinném od 1.6.2008 do 30.6.2010 (dále jen zákon č. 77/2002 Sb. ), tento zákon upravuje
	1. způsob zřízení a činnost akciové společnosti České dráhy a
	2. zřízení a činnost státní organizace Správa železniční dopravní cesty, jako právních nástupců státní organizace České dráhy.
14. Podle § 2 zákona č. 77/2002 Sb. ve znění účinném od 1.6.2008 do 30.6.2010, pro účely tohoto zákona se rozumí
	1. železniční dopravní cestou železniční cesta celostátní dráhy a drah regionálních ve vlastnictví státu určená k provozování železniční dopravy železničními dopravci, k níž stát zaručuje dopravcům rovný a nediskriminační přístup, zejména při udělování licencí, přidělování kapacity a stanovení ceny za její užití,
	2. provozováním železniční dopravní cesty činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje železniční dopravní cesta a organizuje železniční doprava podle zvláštního právního předpisu, za účelem provozování železniční dopravy železničními dopravci, plnění závazků z mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána, a pro účely obrany státu a krizového řízení,
	3. provozováním železniční dopravy činnosti, kterými železniční dopravce podle zvláštního právního předpisu zabezpečuje poskytování přepravních služeb třetím osobám,
	4. provozuschopností železniční dopravní cesty zabezpečení technického stavu železniční dopravní cesty, který stavebně technickými parametry a dovoleným opotřebením zaručuje bezpečné provozování železniční dopravní cesty a železniční dopravy.
15. Podle § 8 odst. 1 zákona č. 77/2002 Sb. ve znění účinném od 1.6.2008 do 30.6.2010, předmětem podnikání akciové společnosti České dráhy je provozování železniční dopravy.
16. Podle § 21 odst. 1 zákona č. 77/2002 Sb. ve znění účinném od 1.6.2008 do 30.6.2010, státní organizace Správa železniční dopravní cesty provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu; to neplatí pro tu část železniční dopravní cesty, která byla přenechána do užívání jinému provozovateli železniční dopravní cesty nájemní smlouvou. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty může provozovat i jinou dráhu na smluvním základě.
17. Podle § 21 odst. 4 zákona č. 77/2002 Sb. ve znění účinném od 1.6.2008 do 30.6.2010, státní organizace Správa železniční dopravní cesty plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy podle zvláštního právního předpisu.
18. Podle § 2 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009, dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.
19. Podle § 2 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009, provozuschopností dráhy je technický stav dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování.
20. Podle § 2 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009, provozováním dráhy jsou činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava.
21. Podle § 2 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009, provozováním drážní dopravy je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dále jen "dopravce") a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.
22. Ke dni nehody byly České dráhy provozovatelem železniční (drážní) dopravy; vykonávaly tedy činnost, při níž mezi nimi jako dopravci a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů (§ 2 písm. c) a § 8 odst. 1 zákona č. 77/2002 Sb. ve znění účinném od 1.6.2008 do 30.6.2010, § 2 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009). České dráhy tak dle § 427 odst. 1 občanského zákoníku č. 40/1964 odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu – tj. přepravou.
23. Ke dni nehody České dráhy neprovozovaly železniční dopravní cesty (dráhy); neměly tak oprávnění vykonávat činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje železniční dopravní cesta a organizuje železniční doprava (§ 2 písm. b) zákona č. 77/2002 Sb. ve znění účinném od 1.6.2008 do 30.6.2010, § 2 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009). Zabezpečovat a obsluhovat železniční dopravní cestu, organizovat železniční dopravu a zajistit provozuschopnost dráhy byla od 1.7.2008 povinna státní organizace Správa železniční dopravní cesty (§ 21 odst. 1, 4 zákona č. 77/2002 Sb. ve znění účinném od 1.6.2008 do 30.6.2010). České dráhy tak dle § 427 odst. 1 občanského zákoníku č. 40/1964 nemohou odpovídat za škodu mající svůj původ v zabezpečování, obsluhování a zajištění provozuschopnosti dopravní cesty.
24. Soud proto při posuzování odpovědnosti žalovaných Českých drah za škodu, která vznikla žalobci, vycházel z toho, že České dráhy odpovídají jako dopravce dle § 427 odst. 1 občanského zákoníku č. 40/1964 pouze za škodu vzniklou v příčinné souvislosti s přepravou žalobce ve vlakové soupravě, nikoliv však za škodu vzniklou v příčinné souvislosti se zabezpečením a provozuschopností dopravní cesty. Žalobce argumentuje, že dle komentáře dřívějšího občanského zákoníku od profesora ███████ je okolností, která má svůj původ v provozu, též organizace dopravy. V projednávané věci není tato právní argumentace přiléhavá, neboť veřejnoprávní předpisy organizaci železniční dopravy svěřují jinému subjektu, jehož pokyny a jízdním řádem se dopravce musí řídit. Postavení Českých drah, které „pouze“ využívají koleje, železniční stanice, návěstí apod. pro dopravu osob a věcí, je podobné jako postavení provozovatele motorového vozidla při užívání silnic. Žalobce dále namítal, že pouhým vyčleněním části Českých drah do samostatné právní entity (SŽDC) nemohlo dojít k žádné změně rozsahu občanskoprávní odpovědnosti drah jako dopravce. V projednávané věci však nešlo „o pouhé“ vyčlenění části Českých drah. Šlo o zásadní, zákonem provedenou změnu v odpovědnosti za provoz železniční dopravy, která měla svůj odraz i v tom, že žalované České dráhy dle ustanovení § 476 odst. 1 obchodního zákoníku, převedli část svého podniku na Správu železniční dopravní cesty. Na Správu železniční dopravní cesty tak dle ustanovení § 477 odst. 1 obchodního zákoníku též přešly všechny závazky, na které se prodej vztahoval.
25. Dle rozsudku Nejvyššího soudu ve věci 25 Cdo 3925/2013 ze dne 18.3.2015: *Právní úprava odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravy či dopravního prostředku je odpovědností, jejímž předpokladem není porušení právní povinnosti, jestliže škoda je vyvolána zvláštní povahou provozu zařízení, jež jsou souhrnně označena jako dopravní prostředky. Jde o odpovědnost objektivní, kdy se odpovědná osoba (provozovatel) nemůže zprostit odpovědnosti tím, že prokáže nedostatek zavinění, její odpovědnost je vyloučena jen při splnění liberačních důvodů (§ 428 obč. zák.); zákon tím poskytuje zvýšenou ochranu poškozenému a reflektuje skutečnost, že dopravní prostředky představují více či méně složitá technická zařízení, s jejichž provozem jsou spojeny zvýšené nároky na jejich ovládání, pohybují se zpravidla vyšší rychlostí, mají značnou kinetickou energii, a vykazují proto zvýšené riziko vzniku škod pro přepravované osoby či pro okolí. Objektivní odpovědnost se spojuje právě s těmito projevy typickými pro provoz dopravních prostředků, zejména s jeho působením na okolí či dovnitř způsobem, který je výsledkem vlastností dopravního prostředku, schopného přemisťovat se z místa na místo a přepravovat přitom osoby či věci. Škoda je způsobena zvláštní povahou provozu motorového vozidla tehdy, je-li způsobena jeho typickými vlastnostmi, zejména zvýšenou rychlostí, omezenou ovladatelností, vysokou hmotností, technickou konstrukcí či charakterem (pevnost, tvrdost) použitých materiálů. Situace, kdy se jedná o provoz motorového vozidla, vykládá judikatura tradičně velmi široce.*
26. V projednávané věci byla škoda způsobená žalobci vyvolána zvláštní povahou provozu Českých drah. Vlaková souprava se pohybovala velmi vysokou rychlostí, měla vysokou hmotnost, směr jejího pohybu byl pevně určen kolejemi, po kterých se pohybovala, to vše představuje právě zvláštní povahu železničního provozu. Ačkoliv strojvůdce na relativně velkou vzdálenost zpozoroval překážku na dráze (zřícenou konstrukci mostu) vysoká rychlost vlakové soupravy mu neumožnila zabrzdit dříve, než došlo k nárazu, pevně určená trasa, po které se vlaková souprava musela pohybovat, mu znemožnila se překážce vyhnout změnou směru jízdy, váha vlakové soupravy a její rychlost měla za následek vysokou kinetickou energii při nárazu. Náraz vlakové soupravy do zřícené mostní konstrukce se potom stala příčinou zranění žalobce. Závěr, že škoda způsobená v souvislosti s pohybem vlakové soupravy je škodou vyvolanou zvláštní povahou provozu na železnici lze dovodit i z rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ve věci 2 Cz 19/77 ze dne 27.6.1977, dle kterého*: Škodou vyvolanou zvláštní povahou provozu na železnici není sice každá škoda vzniklá za přepravy, ale nelze ji na druhé straně omezovat jen na škodu vyvolanou v souvislosti s pohybem vlakové soupravy. Zvláštní povaha provozu ve smyslu ustanovení § 427 odst. 1 o. z. není totiž charakterizována (jak již bylo uvedeno v rozhodnutí uveřejněném pod č. 9/1972 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek) jen okolnostmi souvisejícími s pohybem vozidla (rychlost, výkyvy, vykolejení), ale i vybavením technického zařízení a konstrukcí, ať již dopravního prostředku či dopravního zařízení jako celku.* Škoda vzniklá v důsledku nárazu vlakové soupravy do překážky spadlé na koleje těsně před přijíždějícím vlakem je škodou vyvolanou zvláštní povahou železniční dopravy.
27. Zvláštní povahu provozu žalovaných Českých drah soud, na rozdíl od žalobce, nespatřuje v samotném koncipování drážní dopravy, která je charakteristická též křížením dráhy s nadzemními konstrukcemi, tj. mosty a silnicemi. V době škodné události České dráhy nebyly vlastníkem ani neprovozovaly dopravní cestu, jako dopravce (provozovatel dopravy) nemohou odpovídat za okolnosti mající původ v cestě samotné. Obdobně pokud by se most zřítil na silnici a narazil by do něj automobil, nikdo by zřejmě provozovatele automobilu nečinil odpovědným za okolnosti, které by souvisely s pádem mostu. Povinnost zajistit plynulou a bezpečnou drážní dopravu zákon ukládá provozovateli dráhy (§ 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009), tedy Správě železniční dopravní cesty.
28. Poté, co soud učinil závěr o tom, že škoda byla žalobci způsobena zvláštní povahou železniční dopravy, kterou provozovaly České dráhy, musel vyhodnotit, zda škoda byla či nebyla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Na posouzení této otázky závisí možnost či nemožnost Českých drah zprostit se odpovědnosti za způsobenou škodu. Dle rozhodnutí Nejvyššího soudu ve věci 25 Cdo 3434/2009 ze dne 26.10.2011: *Za okolnosti mající původ v provozu ve smyslu § 428 obč. zák. lze považovat např. selhání nebo nedostatek činnosti osob použitých v provozu (srov. stanovisko Nejvyššího soudu ČSSR, publikované pod č. 3/1984 ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek), nedostatky nebo vady materiálu, a to i skryté (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR, publikované tamtéž pod č. 9/1972), nebo technický stav dopravního prostředku (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR, tamtéž č. 80/1970) apod. Pouze nejde-li o některou z těchto okolností, může se odpovědná osoba odpovědnosti zprostit, prokáže-li, že škodě nemohla zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze po ní požadovat, tedy že okolnostem, jež vyvolaly škodlivý účinek, nemohla zabránit. Jde kupříkladu o situace, kdy nepříznivé působení dopravního prostředku na okolí či dovnitř bylo vyvoláno nahodilými, nepředvídatelnými okolnostmi, jimž nebylo možno objektivně čelit.*
29. V projednávané věci se pro posouzení, zda škoda byla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu, jeví jako zásadní zabývat se 1) osobou strojvůdce a jeho jednáním, 2) rychlostí vlaku v době, kdy strojvůdce zpozoroval zřícení mostní konstrukce a 3) technickým stavem vozidel a zejména nastavením brzdné soustavy vlakové soupravy. Jak vyplývá ze Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, strojvůdce vlaku EC 108 byl zaměstnancem Českých drah, byl držitelem platného průkazu k řízení drážního vozidla, byl odborně způsobilý k výkonu své funkce stejně jako zbývající zaměstnanci dopravce (bod 3.2.2.); měl před jízdou odpočinek dle § 90 zákona č. 262/2006 Sb. (bod 3.6.1.); měl platný posudek o zdravotní způsobilosti a nebyly zjištěny žádné zdravotní či osobní okolnosti, které by na mimořádnou událost mohly mít vliv (bod. 3.6.2.); za jízdy pozoroval trať a návěstí, jeho stanoviště umožňovalo nerušený výhled a přehled o ovládacích, kontrolních a signalizačních prvcích (bod 3.6.3.); strojvůdce řídil vlak v souladu s právními předpisy, pozoroval trať a jednal včas podle zjištěných skutečností (bod 4.2.1.). Z nezávislé vyšetřovací zprávy o mimořádné události žádná pochybení strojvůdce ani nedostatky v jeho osobě nevyplývají, žádná pochybení neshledaly ani orgány činné v trestním řízení, strojvůdce za své jednání při nehodě nebyl obviněn. Lze tedy učinit závěr, že škoda nebyla způsobena osobou strojvůdce ani jeho jednáním před a při nárazu vlaku do zřícené mostní konstrukce. Z trestního spisu vyplývá též skutečnost, že pro chování v souvislosti s předmětnou nehodou nebyl obviněn žádný ze zaměstnanců žalovaných Českých drah.
30. Traťová rychlost v úseku, ve kterém došlo ke zřícení mostní konstrukce, byla omezena na 140 km/h (150 km/h pro soupravy s naklápěcími skříněmi). Vlak EC 108 jel v době zřícení mostu rychlostí 134 km/h, strojvedoucí začal brzdit v rychlosti 133 km/h. Rychlostí vlaku se soud ještě v odůvodnění tohoto rozhodnutí bude později zabývat. Na tomto místě je však možno učinit závěr, že povolená traťová rychlost překročena nebyla.
31. Jak vyplývá ze Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, vlak EC 108 nebyl před nárazem bržděn nejvyšším účinkem brzd. Dle posudku Vysoké školy báňské -Technické univerzity Ostrava by v případě nejvyššího účinku brzd činila nárazová rychlost 87,7 km/h, tedy o 2,3 km/h méně než faktická nárazová rychlost 90 km/h. Kinetická energie při střetu by pak činila 159,9 MJ oproti skutečné kinetické energii 187,5 MJ. Byť je zřejmé pochybení Českých drah při nastavení brzd, nemá soud za to, že by tato okolnost, která má zjevně původ v provozu žalovaných drah, byla příčinou vzniku škody. Rozdíl v nárazové rychlosti a kinetické energii je i z laického pohledu tak nepatrný, že i bez dalšího zkoumání lze učinit závěr, že na následky střetu vlaku s mostní konstrukcí neměl fakticky žádný vliv. Pokud by zde existovala příčinná souvislost mezi nastavením brzd a rozsahem škod, je pravděpodobné, že by to neušlo pozornosti orgánů činných v příslušném trestním řízení. Policie i státní zástupce měli informace o (ne)nastavení nejvyššího brzdného účinku k dispozici, žádné závěry z nich neučinili. Použitá drážní vozidla měla aktuální technickou kontrolu, orgány činné v trestním řízení ani drážní inspekce neshledaly při prošetřování nehody žádné nedostatky v jejich technickém stavu.
32. V průběhu tohoto ani trestního řízení nebylo prokázáno, že by škoda byla způsobena okolnostmi, které mají svůj původ v provozu drážní dopravy, kterou jako dopravce provozovaly žalované České dráhy. Při konkrétní přepravě neselhali žádní zaměstnanci drah, škodu nevyvolal technický stav dopravního prostředku. Jedinou příčinou neštěstí byl pád mostní konstrukce. Pokud by ke zřícení mostu nedošlo, nedošlo by ani k žádné srážce a následným škodám na životech, zdraví a majetku. Škoda má tedy svůj původ mimo provoz žalovaných drah a dle § 428 občanského zákoníku č. 40/1964 se provozovatel může odpovědnosti zprostit, pokud prokáže, že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.
33. Při posuzování liberačních důvodů soud zohlednil zvláštní povahu veřejné osobní železniční přepravy. Zákon o drahách ve znění účinném ke dni vzniku škodné události v § 2 odst. 5 věta prvá definoval, že veřejným zájmem se v oblasti veřejné drážní osobní dopravy rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. V § 2 odst. 7 pak, že dopravní obslužností se rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Existuje veřejný zájem na tom, aby se občané drážní dopravou přepravili do zaměstnání a škol, za svými rodinami a přáteli, za sportovním a kulturním vyžitím apod. Aby byla drážní doprava úspěšná, musí být mimo jiná rychlá a bezpečná, musí pokrývat co nejvíce území a musí mít dostačující četnost spojů. To v kombinaci se specifikem, že se vlaky mohou pohybovat pouze po kolejích, vyvolává nutnost detailní veřejnoprávní úpravy železničního provozu. Veřejný zájem v oblasti veřejné drážní osobní dopravy se projevuje i tím, že je omezena libovůle dopravce při zajišťování přepravy. Provozovatel dráhy zveřejňuje jízdní řád (§ 22 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009); určuje, kde vlak může zastavit (§ 22 odst. 1 písm. e) zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009); je oprávněn udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy (§ 22 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009). Veřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu (§ 24 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009). Dopravce je povinen dodržovat jízdní řád (§ 36 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009) a stíhají ho další mnohé povinnosti (např. § 35 a 36 zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009) související se zajištěním bezpečné přepravy osob. Kromě zákona o drahách podrobně pravidla pro zabezpečení dráhy, její obsluhu a organizování drážní dopravy upravuje též vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah. Právní úprava provozování drážní osobní dopravy svěřuje její organizaci do rukou státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Detailní úprava povinností dopravce a organizace veřejné osobní drážní dopravy státní organizací sledují hlavní cíl – zajištění bezpečné přepravy. Soud je toho názoru, že pokud České dráhy splnily všechny povinnosti dopravce, které jím ukládají veřejnoprávní a interní předpisy, prokázaly v této věci, že vynaložily veškeré úsilí k zabránění škodě, které lze požadovat. Soud se neztotožňuje s námitkou žalobce, že samotné splnění veřejnoprávních povinností není pro vyvinění Českých drah dostačující. Vzhledem ke komplexnosti a detailnosti veřejnoprávní úpravy povinností železničního dopravce při přepravě osob a vzhledem ke specifičnosti projednávané věci soud neshledává reálnou možnost pro další aktivní jednání Českých drah, které by škodě mohlo zabránit.
34. Nyní je prostor vrátit se k otázce rychlosti vlaku v době pádu mostní konstrukce. Odborná i laická veřejnost se při projednávání neštěstí ve Studénce ptala, jak je možné, že v místě rekonstrukce mostu nad železniční tratí nebyla minimálně omezena rychlost vlaků. Dle znaleckého posudku ███████████████████ by nárazu vlaku do zřícené konstrukce šlo předejít, pokud by jel rychlostí 104 km/h. Jaká tedy byla reálná možnost Českých drah jako dopravce přechodně omezit či zastavit drážní dopravu nebo jet jinou rychlostí, než nařídí Správa železniční dopravní cesty? Dle § 14 odst. 1, věta prvá vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném ke dni škodné události (dále jen dopravní řád drah), řízení drážní dopravy se organizuje podle jízdního řádu. Dle § 22 odst. 1, věta prvá dopravního řádu drah při organizování drážní dopravy se postupuje podle jízdního řádu, který při pravidelnosti dopravy časové kolize podle § 51 vylučuje. Dle odst. 2 tohoto paragrafu, operativní řízení drážní dopravy uplatňuje provozovatel dráhy při mimořádnostech v drážní dopravě (zpoždění, výluky kolejí, odklony vlaků pro nesjízdnost traťových úseků, zavedení mimořádných vlaků). Dle § 35 odst. 1, písm. j) a o) dopravního řádu drah, pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo řídila jízdu vlaku podle jízdního řádu a sledovala celkový chod hnacího drážního vozidla; v případě ohrožení bezpečnosti toto drážní vozidlo zastavila, učinila nezbytná opatření, podle možnosti zjistila závadu a odstranila ji. Ze shora uvedených ustanovení vyplývá, že strojvůdce (zaměstnanec dopravce) je povinen dodržovat jízdní řád, pokud je nutné operativně omezit rychlost vlaků, je to primárně povinnost provozovatele dráhy. Strojvůdce je oprávněn drážní vozidlo zastavit nebo učinit jiná nezbytná opatření (tedy i snížit rychlost) jen v případě ohrožení bezpečnosti. Trať, na které se neštěstí stalo, je jednou z nejvýznamnějších železničních tratí v České republice. Soud si troufá učinit odhad, že v místě zřícení mostní konstrukce denně projíždí desítky vlaků. Za situace, kdy se 1) s rekonstrukcí mostu začalo již 15.4.2008, 2) strojvůdce ani žalované dráhy jako dopravce neměli k dispozici harmonogram stavebních prací, 3) provozovatel dráhy nepřistoupil k operativnímu řízení drážní dopravy a 4) v posledních dvaceti čtyřech hodinách před neštěstí osudným místem bezpečně projely desítky vlaků, není možno po strojvůdci (dopravci) požadovat, aby bez zjevné příčiny před místem rekonstrukce mostu sám o své vůli zpomalil rychlost vlaku. Strojvůdce jednal v dobré víře, že o bezpečnost železniční cesty se stará její provozovatel.
35. Obdobně je nutno argumentovat při odpovědi na otázku, proč žalované České dráhy samy o sobě neomezily nebo nezastavily drážní dopravu. Dopravce je dle § 38 odst. 7 zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009 oprávněn přechodně omezit nebo zastavit drážní dopravu z důvodů a) nesjízdnosti dráhy v důsledku živelní pohromy, nehody nebo rekonstrukce dráhy, b) nepředvídaného narušení provozuschopnosti dráhy, c) nahromadění přepravovaných věcí na vlečce, způsobené provozovatelem vlečky nebo jiným dopravcem. Jinak o omezeních rozhoduje drážní správní úřad (§ 38 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. ve znění účinném od 1.7.2008 do 2.12.2009). Dopravce tedy může reagovat jen na skutečnosti, které již nastaly, zejména na nesjízdnost dráhy nebo nepředvídané narušení provozuschopnosti dráhy. Za situace, kdy se 1) s rekonstrukcí mostu začalo již 15.4.2008 a rekonstrukce tak nemohla představovat nepředvídané narušení provozuschopnosti dráhy, 2) strojvůdce ani žalované dráhy jako dopravce neměli k dispozici harmonogram stavebních prací, 3) provozovatel dráhy nepřistoupil k operativnímu řízení drážní dopravy, 4) dráha byla až do pádu konstrukce mostu sjízdná a v posledních dvaceti čtyřech hodinách před neštěstí osudným místem bezpečně projely desítky vlaků a 5) mezi předmět podnikání Českých drah spadalo až do 31.5.2008 též provozování železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu, a proto byly jako účastník stavebního řízení o povolení rekonstrukce mostu seznámené se stavebním povolením a projektem, dle kterého při provádění rekonstrukce mostu měla být trať, až na výjimky v podobě výluk, v neomezeném provozu, není možno po dopravci požadovat, aby bez zjevné příčiny před místem rekonstrukce mostu sám o své vůli drážní dopravu omezil nebo zastavil. České dráhy jako dopravce provozovaly osobní železniční dopravu v dobré víře, že oprávněný státní orgán povolil rekonstrukci mostu za podmínky, že stavební práce si nevyžádají omezení či zastavení drážní dopravy, nebylo po nich tedy možno ani požadovat, aby iniciovali bez zjevného důvodu omezení dopravy u příslušného správního orgánu.
36. České dráhy v době projektování a schvalování rekonstrukce mostu odpovídaly též za železniční dopravní cestu. Nelze jim přičítat k tíži, pokud požadovaly po projektantovi takovou technologii rekonstrukce, která by neomezila či minimálně omezila železniční dopravu. Garantem bezpečné technologie je projektant, dodržení projektu bylo součástí stavebního povolení. Projekt i jeho příprava (např. jednání dne 2.2.2006, kterého se účastnil svědek Svojanský) na možnost výluk pamatovaly. Bylo na stavební společnosti, aby dle reálného harmonogramu prací příslušný správní úřad o výluku požádala. Českým drahám nelze přičítat k tíži ani to, že za výluky chtěly zaplatit, neboť na to měly zákonný nárok. Náklady na výluky tížily investora. Na bezpečnost provozu na železnici měl potom dohlížet provozovatel, kterým v době nehody byla Správa železniční dopravní cesty. Žalované České dráhy o tom, jaké konkrétní práce se zrovna provádějí, nevěděly, neměly ani reálné lidské zdroje, které je na případné nebezpečí mohly upozornit. V železniční stanici Studénka v době nehody neměly stálé zaměstnance. Pokud zaměstnanci ČD Cargo, a.s. (tady od žalovaných drah odlišného subjektu) vyjadřovali pochybnosti o stavu rekonstruovaného mostu a měli strach pod ním jezdit, byli to oni, kdo měl Správu železniční dopravní cesty na možná rizika upozornit. Žalobce zdůrazňoval rovněž skutečnosti, které ve svých výpovědích uvedl svědek █████. Ten však ve Studénce v době, kdy provozování železnice přešlo z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty, již nepracoval. Rovněž on, pokud měl indicie o možném ohrožení bezpečnosti dopravy, měl na možná rizika upozornit provozovatele dopravní cesty. Z trestního spisu je patrné, že důvodem pádu mostní konstrukce bylo provádění stavebních prací. Soud je toho názoru, že při provádění rekonstrukce mostu, který se nachází nad železnicí, mělo docházet ke každodenní kontrole technologických postupů, ke každodenní kontrole kvality provedených prací a každodennímu vyhodnocování bezpečnosti železniční dopravy. To vše v době nehody měli zajistit stavebníci, stavební dozor a Správa železniční dopravní cesty, nikoliv žalované dráhy.
37. Další okolnost, na kterou žalobce poukazuje, je zpoždění předmětného vlaku. To se v době před nárazem pohybovalo okolo 10:30 minut. Výchozí stanicí vlaku byl Krakov v Polsku, v pohraniční přechodové stanici činilo zpoždění vlaku 2:30 minut, při příjezdu do stanice Bohumín činilo zpoždění 4:30 minut. Ze stanice Bohumín vlak vyjížděl se zpožděním 10:30 minut, důvodem nárůstu doby zpoždění byla zkouška brzdového spojení (k té došlo, neboť vlaková souprava byla přestavěna) a reklamace všeobecného rozkazu (reklamoval strojvůdce u pracovníka provozovatele dráhy). Soud je toho názoru, že liberační důvod (že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí) je nutno posuzovat pouze v příčinné souvislosti se škodou, a to i ve vztahu k prevenční povinnosti žalovaných drah. Z pohledu práva nemá v projednávané věci skutečnost, že došlo ke zpoždění vlaku, žádný vliv na možnost či nemožnost vyvinění. Mezi zpožděním vlaku a škodou neexistuje příčinná souvislost. Není možno učinit závěr, že porušením povinnosti dodržovat jízdní řád České dráhy porušily prevenční povinnost předcházet škodám. Soud se nemůže a nehodlá pouštět do spekulací, zda by k nehodě došlo i v případě, že by vlak zpoždění neměl.
38. Žalobce dále uváděl, že České dráhy tím, že mu částečně plnily, když zaplatily bolestné a náhradu za ztížení společenského uplatnění, nárok uznaly. Tato argumentace není správná. Vztah mezi žalobcem a žalovanými drahami je vztahem občanskoprávním, který se řídí ustanoveními občanského zákoníku č. 40/1964 Sb. Úpravu, dle které plní-li dlužník částečně svůj závazek, má toto plnění účinky uznání zbytku dluhu, jestliže lze usuzovat, že plněním dlužník uznává i zbytek závazku, obsahovalo ustanovení § 407 odst. 3 obchodního zákoníku. To při posouzení právního vztahu účastníků nelze v projednávané věci aplikovat.
39. Po právní stránce lze tedy věc shrnout tak, že škoda, která žalobci vznikla, byla vyvolaná zvláštní povahou provozu Českých drah, tj. provozováním železniční dopravy osob. Škoda byla způsobena okolnostmi, které nemají původ v provozu. Ke škodě došlo v důsledku nárazu vlakové soupravy do mostní konstrukce, která se bez zavinění žalovaných drah zřítila na dráhu, kterou provozovala Správa železniční dopravní cesty. České dráhy prokázaly, že v době před nárazem jel vlak povolenou rychlostí, že vlaková souprava byla v řádném technickém stavu (vzhledem k drobné odchylce na tom nic nemění nenastavení nejvyššího brzdného účinku), a že drážní vozidlo řídila oprávněná osoba, která adekvátně reagovala na pád mostní konstrukce. Dopravce i strojvedoucí jednali v dobré víře, že rekonstrukci mostu je možno provádět bez výluk, resp. že je zajištěn bezpečný provoz dráhy, nebylo shledáno, že by porušili generální povinnost předcházet škodám. České dráhy se proto své odpovědnosti zprostily a soud vůči nim žalobu jako nedůvodnou zamítnul. Tímto rozhodnutím však soud rozhodně nechce říci, že při rekonstrukci mostu ve Studénce proběhlo vše správně. Není v pořádku, že stavební práce byly prováděny tak, že se konstrukce zřítila do železničního koridoru; není v pořádku, že v rámci prevence předcházení škodám stavební dozor a provozovatel dopravní cesty adekvátně nereagovali a nepřijali opatření, která by škodě zamezila nebo alespoň zmírnila její následky. Za nic z toho však České dráhy jako dopravce neodpovídají. Protože soud dopěl k závěru, že České dráhy neodpovídají za škodu, která žalobci vznikla, byla žaloba zamítnuta. Soud se již dále nezabýval samotnou výší škody či jejím promlčení.
40. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ust. § 142 odst. 1 občanského soudního řádu. Žalobce ve věci nebyl úspěšný, žalované České dráhy se práva na náhradu nákladů řízení vzdaly. Úspěšnému vedlejšímu účastníkovi na straně žalované je potom žalobce povinen zaplatit na nákladech řízení částku 2 400 Kč. Jedná se o paušální náhradu dle § 151 odst. 3 občanského soudního řádu za 8 úkonů (vstup do řízení, účast u jednání dne 15.3.2017, 27.9.2017, 15.11.2017 a 11.12. 2017, písemná podání na výzvu soudu - doplnění důkazních návrhů ze dne 4.8.2016, doplnění rozhodujících skutečností ze dne 25.10.2017 a 29.11.2017). Výše paušální náhrady (300 Kč za úkon) vyplývá z ust. § 2 odst. 3 vyhlášky č. 254/2015 Sb., resp. z nálezu Ústavního soudu ve věci Pl. ÚS 39/13 ve vztahu k paušální náhradě za vstup do řízení. Soud v projednávané věci neshledal důvody hodné zvláštního zřetele, proč úspěšnému (vedlejšímu) účastníkovi výjimečně náhradu nákladů řízení nepřiznat.

**Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí lze podat odvolání do 15 dnů ode dne jeho doručení, trojmo, u podepsaného soudu, ke Krajskému soudu v Ostravě.

Nesplní-li povinný dobrovolně povinnost stanovenou tímto rozhodnutím, lze navrhnout soudní výkon rozhodnutí.

Nový Jičín 11. prosince 2017

Mgr. Vladimír Polák v.r.

samosoudce