



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl v senátě složeném z předsedkyně senátu JUDr. Lenky Severové a soudkyně JUDr. Ilony Lövyové a Mgr. Daniely Teterové ve věci

žalobce: **Jan B.**, narozený dne xxx
bytem xxx
zastoupený advokátem Mgr. Lukášem Mrázkem
sídlem Preslova 9, 702 00 Ostrava-Moravská Ostrava

proti
žalované: **České dráhy, a.s.**, IČO 70994226
sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1

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

o náhradu škody

k odvolání žalobce proti rozsudku Okresního soudu v Novém Jičíně ze dne 11. 12. 2017,
č. j. 16 C 171/2011-156

takto:

- I. Rozsudek okresního soudu se v odstavcích I. a II. výroku **potvrzuje**.
- II. V odstavci III. výroku se rozsudek okresního soudu **mění** takto:
Vedlejšímu účastníkovi **se nepřiznává** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalobce a žalovaná vůči sobě **nemají právo** na náhradu nákladů odvolacího řízení.

IV. Vedlejšímu účastníkovi **se nepřiznává** právo na náhradu nákladů odvolacího řízení.

Odůvodnění:

1. Napadeným rozsudkem okresní soud zamítl žalobu, kterou se žalobce po žalovaných Českých drahách, a.s. domáhal zaplacení částky 6.501.600 Kč (odstavec I. výroku) a dále rozhodl, že žalobce a žalované České dráhy, a.s. nemají navzájem právo na náhradu nákladů řízení (odstavec II. výroku) a že 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 (odstavec III. výroku).
2. Žalobce napadl rozsudek v celém rozsahu odvoláním, kterým se domáhal jeho zrušení a vrácení věci okresnímu soudu k dalšímu řízení. Namítal, že okresní soud dospěl na základě provedených důkazů k nesprávným skutkovým zjištěním, dosud zjištěný skutkový stav neobstojí, neboť tu jsou další skutečnosti nebo jiné důkazy, které nebyly dosud uplatněny, a rozhodnutí okresního soudu spočívá na nesprávném právním posouzení věci. Okresní soud posoudil jako nesprávnou jeho argumentaci o tom, že za škodu, která byla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu, lze podřadit i škodu vzniklou v souvislosti s organizací dopravy. Žalobce je přesvědčen, že pád mostní konstrukce do prostoru dráhy není sice obvykle se vyskytujícím jevem, nicméně obdobně závažný následek může být způsoben i mnohem banálnějším způsobem. Lze proto uzavřít, že okresní soud nesprávně posoudil možnost žalované vyvinut se, a to tím, že havárii posoudil jako okolnost stojící mimo provoz žalované. Okresní soud posoudil nesprávně rovněž otázku přítomnosti liberačních důvodů na straně žalované, když břemeno tvrzení včetně důkazního břemene přešlo na žalovanou. Závěr okresního soudu, že organizace drážní dopravy je v České republice prostřednictvím veřejnoprávních předpisů natolik rozpracovaná, že samo dodržení veřejnoprávních předpisů včetně interních předpisů žalované znamená, že bylo vynaloženo veškeré úsilí k zabránění škodě, není podle žalobce správný. Okresní soud v této souvislosti neúplně zjistil skutkový stav, resp. žalovaná netvrdila veškeré rozhodné skutečnosti, na základě kterých by bylo možné dospět k závěru o vynaložení veškerého úsilí k tomu, aby se škodě předešlo. V projednávaném případě okresní soud také nesprávně stanovil rozsah množiny požadovaného jednání žalovanou, když vložil rovnítko mezi neurčitou množinou všech jednání, kterými by v konkrétním případě žalovaná prokázala vynaložení veškerého úsilí, a neporušení žádných veřejnoprávních předpisů resp. interních předpisů. Okresní soud neprovedl žádné důkazy interními předpisy žalované, které v době havárie platily a které by souvisely se zajištěním bezpečnosti a řízením rizik činnosti žalované. Podle komentářové literatury žalovaná musela vynaložit všechny myslitelné možnosti včetně splnění prevenční povinnosti podle § 415 obč. zák., k čemuž žalobce řadí i aktivní vyhledávání a vyhodnocování rizik apod. I když došlo k vyčlenění části žalované do samostatné právní entity SŽDC s. o., tak žalovaná měla povinnost učinit v souvislosti s takovou transformací, jejímž předmětem byl i převod práv a povinností na úseku provozování dráhy na jinou osobu, veškeré úsilí k tomu, aby došlo k okamžitému navázání na její dosavadní činnost provozovatele dráhy, a dodržování veškerých preventivních opatření, které jsou pro bezpečnost provozování dráhy nutné. Ke dni 1. 7. 2008 nabyl účinnosti převod části podniku žalované, přičemž za provozování dráhy odpovídala SŽDC, s. o. Je proto odůvodněné domnívat se, že pokud došlo k havárii dne 8. 8. 2008, tak musely být ze strany žalované jakožto převodce porušeny zákonem uložené povinnosti. Žalovaná si měla pro toto transformační období upravit vzájemná práva a povinnosti se SŽDC, s. o., v rámci kterých by byla podrobně rozvedena i stávající rizika související s provozováním dráhy. I ve Statutu státní organizace Správa železniční dopravní cesty je v čl. 2 odst. 6 výslovně uvedeno, že organizace uzavírá s žalovanou smlouvu, v níž upraví mj. způsob zajištění obsluhy dráhy a organizování dopravy, podmínky zajišťování plynulého a bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy ve vztahu k užívání železniční dopravní cesty. Tato smlouva měla být podle žalobce tou smlouvou, kterou došlo k úpravě vzájemných práv a povinností, přičemž zjištění, že na SŽDC, s. o. přešly od 1. 7. 2008

povinnosti provozovatele, ale žalovaná s ním měla uzavřít smlouvu, ve které byly mj. upraveny i povinnosti k bezpečnému a plynulému provozování drážní dopravy, posiluje pochybnost o tom, který subjekt ve skutečnosti tyto povinnosti plnil a případně v jakém rozsahu. Domněnka o tom, že konkrétní činnosti související s obsluhou dráhy zůstaly nadále závazkem žalované, podporuje i sdělení SŽDC, s. o., že činnosti představující obsluhu dráhy včetně dispečerského řízení byly prozatím ponechány u žalované. Okresní soud podle žalobce nezohlednil při posuzování liberačních důvodů aplikaci některých právních předpisů na úseku bezpečnostně-prevenčních opatření. Žalobce poukázal zejména na směrnici 2004/49/ES o bezpečnosti železnic. Podle čl. 4 odst. 3 směrnice mají členské státy zajistit, aby odpovědnost za bezpečné provozování železničního systému a usměrňování rizik s tím spojených nesli provozovatelé infrastruktury a železniční podniky tím, že jim uloží, aby zavedli nezbytná opatření pro kontrolu rizik a podle potřeby na nich spolupracovali, když každý provozovatel infrastruktury a každý železniční podnik nese vůči uživatelům odpovědnost za svou část systému. I podle čl. 9 odst. 1 a 2 směrnice provozovatelé infrastruktury a železniční podniky stanoví vlastní systémy zajišťování bezpečnosti. Z toho žalobce dovodil, že záměrem směrnice bylo, aby předpisy členských států uložily železničnímu podniku povinnost nastavit systém zvládání rizik činností i s přihlédnutím k rizikům vyplývajícím z činností jiných osob. Dále žalobce podrobně rozebral právní předpisy, do nichž byla tato směrnice implementována s tím, že podle § 35 odst. 2 písm. f) zákona o drahách je dopravce povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování. Prováděcím právním předpisem k zákonu o drahách je vyhláška č. 376/2006 Sb., která v § 2 upravuje náležitosti systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy. Při implementaci směrnice do zákona o drahách a vyhlášky nebylo zohledněno bližší vymezení obsahu bezpečnostního systému, tj. záměr, aby bezpečnostní systém přiměřeně zohlednil rizika vyplývající z činnosti třetích osob a záměr zavedení nezbytných opatření pro kontrolu rizik a vzájemné spolupráce na nich. V tomto ohledu se pak žalobce dovolával nepřímého účinku směrnice, neboť národní soudy jsou povinny vykládat vnitrostátní právo s nejvyšší mírou ohledu na akty orgánů Společenství. Účelem směrnice přitom bylo posílení bezpečnosti při železniční přepravě, a to mj. prostřednictvím - nastavení bezpečnostního systému odpovídajícího konkrétním rizikům, v rámci monitorování rizik přihlédnutí k rizikům vyplývajícím z činnosti jiných osob, spolupráce mezi dopravcem a provozovatelem infrastruktury v případě kontroly. Žalovaná v rámci své procesní obrany zcela pominula prokázání splnění povinností, které pro ni vyplývaly v době havárie z výše uvedených předpisů.

3. Žalovaná navrhovala potvrzení napadeného rozsudku jako správného a námitky žalobce označila za nedůvodné. Uvedla, že žalobce zaměňuje provozovatele drážní dopravy za provozovatele dráhy, přičemž toto své pochybení napravuje nepřípustně extenzivní interpretací pojmu „okolnost, která má původ v provozu dopravního prostředku“ a „vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat“ podle § 428 obč. zák. Byla-li mimořádná událost v drážní dopravě způsobena pádem silničního mostu, tak nelze hovořit o tom, že by se jednalo o součást provozu dopravních prostředků na dráze. Okolností mající původ v provozu je tzv. vnitřní událost, jestliže byla vyvolána při organizaci, řízení a uskutečňování provozu dopravního prostředku. Naopak za tzv. vnější okolnost je pak považováno působení živelních přírodních sil nebo jednání třetích osob. Pád mostu do kolejíště proto nemůže být vnitřní událostí ve vztahu k provozu žalované. Úvaha predestřená žalobcem by dokázala obsáhnout jakoukoliv potenciálně nebezpečnou eventualitu, jež může při jízdě dopravního prostředku nastat. Za situace, kdy by každá taková vnější a potenciálně nebezpečná okolnost byla přičitatelná provozovateli dopravního prostředku, tak by provozovatel nemohl nikdy naplnit podmínky vlastní liberace a nesl by absolutní odpovědnost za škodu. Pokud jde o požadavek na vynaložení veškerého úsilí provozovatelem dopravního prostředku, tak se provozovatel liberuje odpovědnosti, půjde-li o okolnost neodvratitelnou vyvinutím objektivně možné péče. Požadavek na objektivně možnou péči je vykládán tak, že by ji za daných poměrů nemohl odvrátit nejen dotyčný provozovatel, nýbrž ani žádný jiný provozovatel, který by se nacházel na jeho místě a v jeho postavení. Jedná se

o komplexní zhodnocení možných postupů k odvrácení vzniku škody, kdy jediným právně relevantním kritériem takového hodnocení je otázka, zda takovýto postup v reálném světě ještě lze po provozovateli dopravního prostředku objektivně požadovat či nikoliv. Žalovaná pak prokázala, že v době pádu mostu a vzniku škody neměla žádný relevantní vztah k mostu resp. jeho probíhající rekonstrukci a přípravě. Žalovaná nebyla v době havárie v postavení osoby správce, investora stavby mostu, nebyla účastna přípravy stavby a rozhodování o technologii stavby, a proto neměla relevantní informace o rizicích, jež mohou z postupu stavby plynout pro jí provozované dopravní prostředky. Nemohla ani vyhodnotit, zda samotná rekonstrukce mostu probíhala *lege artis*. Žalovaná mapovala rizika, která následně vyhodnocovala podle díkce zákona o drahách, avšak vždy v rozsahu vyhledávání a eliminace rizik z vnitřních událostí majících původ v jejím provozu. Žalobce opět rozšiřuje tento požadavek na předcházení neohrazené množině všech hypotetických a potenciálně nebezpečných situací, jež mohou v reálném světě za určitých souher okolností nastat. Takový požadavek žalobce je však nesplnitelný a daleko za hranicí objektivně možné péče. Ani prevenční povinnost podle § 415 obč. zák. není bezbřehá a nepředvídá každý v budoucnu možný vznik škody, a dle nichž je povinnost předběžné prevence podmíněna objektivní předvídatelností hrozící škody. Po žalované nelze spravedlivě požadovat, aby jakožto provozovatel drážní dopravy vykonávala preventivní kontrolu na stavbě silničního nadjezdu, aby se ujistila, že nehrozí jeho pád. Po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání. Žalovaná se dovolávala teorie adekvátní příčinnosti a z ní plynoucího závěru, že škoda je způsobena protiprávním úkonem nebo zákonem kvalifikovanou zvláštní událostí jen tehdy, je-li škoda podle obecné povahy, obvyklého chodu věcí a zkušenosti adekvátním důsledkem protiprávního úkonu či škodné události. Z toho dovodila, že okresní soud posoudil správně i otázku vynaložení veškerého požadovatelného úsilí k zabránění vzniku újmy. Poukazuje-li žalobce na nesprávnost skutkových zjištění ohledně postavení žalované jakožto uživatelky drážní dopravní cesty, když se dovolává provedení dalších důkazů, tak podle žalované brání jejich provedení princip neúplné apelace. Dále žalovaná uvedla, že existence dvou samostatných právních entit (žalované společnosti coby provozovatele drážní dopravy a SŽDC, s. o. coby provozovatele dráhy) je důsledkem politicky řízeného procesu liberalizace drážní železniční dopravy v České republice. Dne 1. 6. 2008 nabyl účinnosti zákon č. 179/2008 Sb., přičemž od této doby počala plnit úlohu provozovatele dráhy SŽDC, s. o., která také nesla za výkon této činnosti odpovědnost. Převodem části podniku podle § 476 a násl. obč. zák. z žalované společnosti na SŽDC, s. o. došlo k převodu všech hmotných, osobních a nehmotných složek podniku, mimo jiné i kvalifikovaných řadových i vedoucích zaměstnanců a veškeré relevantní dokumentace. Provoz dráhy byl i po těchto krocích zajišťován fakticky stejnými osobami a stejnými prostředky jako před změnou provozovatele dráhy. K aplikaci směrnice 2004/49/ES žalovaná uvedla, že provozovatel infrastruktury a železniční podnik sice nesou plnou odpovědnost za bezpečnost systému, avšak každý z nich za svou oblast systému. Navíc se směrnice na havárii mostu vůbec nevztahuje, stavba mostu ve Studénce nepředstavuje součást železničního systému, a to už vůbec ne v oblasti, za níž by nesl odpovědnost železniční podnik. Žalobce není ani oprávněn dovolávat se přímého účinku směrnice ve vztahu k rizikům vyplývajícím z činnosti třetích osob.

4. Vedlejší účastník navrhoval potvrzení napadeného rozsudku jako věcně správného, neboť zde není dána odpovědnost žalované za újmu žalobce. Pro případ jiného právního posouzení zopakoval námitku promlčení.
5. Po zjištění, že odvolání bylo podáno oprávněnou osobou, je včasné a přípustné, přezkoumal odvolací soud napadený rozsudek v celém rozsahu, přezkoumal také řízení, které předcházelo jeho vydání, v intencích ustanovení § 212a odst. 1, 3 a 5 o. s. ř. zák. č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád (dále jen o. s. ř.), se závěrem, že odvolání není důvodné.

6. Okresní soud z důkazů provedených v řízení učinil správná a úplná skutková zjištění, tato skutková zjištění odvolací soud přejímá a plně na ně odkazuje.
7. Takto zjištěný skutkový stav okresní soud po právní stránce zcela správně vyhodnotil, když podle přechodného ustanovení § 3079 odst. 1 o. z. je věc třeba posoudit podle zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění účinném do 31. 12. 2013 (dále jen obč. zák.), konkrétně podle ustanovení §§ 427 a 428 obč. zák.
8. Základním znakem vlastním všem dopravním prostředkům je jejich pohyb, z čehož lze odvodit i základní znaky zvláštní povahy provozu, kterými jsou rychlost, hybnost, setrvačnost apod. S tím souvisí i skutečnost, že vlakovou soupravu není možno okamžitě zastavit a v případě střetu s překážkou dochází k rozsáhlým a závažným škodám na majetku a zdraví osob. Je nepochybné, že ke vzniku škody na zdraví žalobce došlo v příčinné souvislosti se škodnou událostí vyvolanou zvláštní povahou provozu žalované společnosti ve smyslu ustanovení § 427 odst. 1 obč. zák. Okresní soud tento prvotní předpoklad odpovědnosti žalované za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků vyhodnotil zcela správně a úplně, když poukázal na velmi vysokou rychlost vlakové soupravy a směr jejího pohybu, který byl navíc pevně limitován kolejemi. Škoda, která žalobci vznikla, byla vyvolána zvláštní povahou provozu žalované společnosti, tedy provozováním železniční dopravy osob.
9. Ustanovení § 428 obč. zák. zakotvuje úzkou možnost zprostit se odpovědnosti za škodu, která byla vyvolána zvláštní povahou provozu, a to v případě, jestliže jejímu vzniku nebylo možno zabránit. K tomuto zproštění odpovědnosti však může dojít jen za situace, že konkrétní okolnosti, jimiž byla škoda způsobena, nemají v tomto provozu svůj původ. *Neodvratitelnou událostí nemající původ v provozu je okolnost, která objektivně nemá svůj původ uvnitř provozu a která nesouvisí s organizací, řízením a realizací provozu. Může jít o události způsobené zejména vnějšími přírodními silami, např. o živelní událost, které nemohlo být provozovatelem zabráněno ani nemohla být objektivně odvrácena, a to ani při vynaložení takového úsilí, jež by bylo možné vynaložit. V takových případech jde o zásah zvenčí, nikoliv o okolnost mající původ ve vlastním provozu. Jde v podstatě o tzv. kvalifikovanou (nikoliv prostou) náhodu, neboli vyšší moc (vis maior). Byla-li příčinou vzniku škody tzv. vnitřní škodní událost, nepřichází v úvahu zproštění odpovědnosti provozovatele z důvodu neodvratitelné události bez ohledu na to, zda škodě mohlo či nemohlo být zabráněno (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 7. 2012, sp. zn. 23 Cdo 454/2012).* Okresní soud zcela správně uvádí, že k případům škodné události, která má svůj původ v provozu, patří tzv. vnitřní náhoda, již se rozumí např. provozně-technický stav dopravního prostředku odchylný od stavu normálního nebo selhání osob užitých v dopravě. Vždy se však jedná o okolnosti uvnitř vlastního provozu, které souvisí s organizací, řízením a realizací provozu. Již v této části odvolací soud zdůrazňuje, že ke dni havárie byla žalovaná společnost provozovatelem železniční (dražní) dopravy a vykonávala činnosti spojené s přepravou osob. Naproti tomu činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje dražní doprava (provozování dráhy) zajišťovala Správa železniční dopravní cesty, s. o. V podrobnostech lze zcela odkázat na odůvodnění napadeného rozhodnutí, v němž se okresní soud podrobně zabýval činnostmi a odpovědností provozovatele dražní dopravy (žalované společnosti) a provozovatele dráhy jako takové (Správou železniční dopravní cesty, s. o.). V návaznosti na tyto závěry okresní soud zcela správně stanovil množinu okolností, které mají původ v provozu žalované. Je zřejmé, že při konkrétní přepravě neselhali zaměstnanci žalované a škoda nebyla vyvolána technickým stavem vlakové soupravy. Střet vlakové soupravy se zřícenou mostní konstrukcí, která vytvořila náhlou překážku před příjíždějícím vlakem, není okolností mající původ uvnitř vlastního provozu žalované (škoda tedy byla způsobena okolnostmi, které nemají původ v provozu žalované společnosti).
10. Provozovatel se může odpovědnosti zprostit, pokud podle § 428 obč. zák. prokáže, že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Pro naplnění liberačního důvodu podle § 428 obč. zák. musí provozovatel vyvinout takovou péči, kterou je možné za podmínek konkrétního případu spravedlivě žádat, aby se zabránilo vzniku újmy. Pokud

se i přes vynaložení takového úsilí nepodařilo újmě zabránit, jedná se o újmu neodvratitelnou. Tato neodvratitelnost se posuzuje objektivně, tedy že újmu by nemohl za daných poměrů odvrátit nejen konkrétní provozovatel, ale každý řádný provozovatel na jeho místě. Lze souhlasit s žalobcem, že povinnost vynaložit veškeré úsilí, které lze požadovat k tomu, aby bylo škodě zabráněno, je neurčitou právní hypotézou a rozsah tohoto úsilí zjišťuje soud v každém jednotlivém případě zvlášť. K odvolacím námitkám žalobce pak lze uvést, že v kontextu právního postavení žalované coby provozovatele drážní dopravy lze považovat její tvrzení o tom, že vynaložila veškeré úsilí k tomu, aby škodě zabránila, když se ve svých vyjádřeních zabývala zejména bezpečností provozovaných drážních vozidel, odbornou a zdravotní způsobilostí osob zajišťujících vlastní provozování drážní dopravy, za dostatečnou a úplnou. Okresní soud vycházel ze správné premisy, že v době vzniku havárie byla žalovaná provozovatelem drážní dopravy (její činnost směřovala k uspokojování přepravních potřeb třetích osob), a proto rozsah povinností žalované správně posoudil podle §§ 35-36 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném do 2. 12. 2009 (dále jen zákon o dráhách). Odvolací soud souhlasí s žalobcem, že žalovaná byla povinna při provozování drážní dopravy plnit tzv. obecnou prevenční povinnost podle § 415 obč. zák., avšak požadavek, aby žalovaná aktivně vyhledávala rizika stojící mimo její kompetenční rámec, k němuž patří i kontrola stavby silničního mostu, považuje odvolací soud za nepřiměřený. Žalované by bylo možno přičíst k tíži, pokud by některý z jejích zaměstnanců měl vážné pochybnosti o stavu rekonstruovaného mostu a zároveň by tyto okolnosti neoznámil osobě odpovědné za provoz dráhy. V řízení však vyšla najevo obava z celkového stavu mostu pouze u zaměstnanců ČD Cargo, a.s., která je osobou odlišnou od žalované. Žalobce správně uvádí, že břemeno tvrzení a důkazní ohledně naplnění liberačního důvodu podle § 428 obč. zák. tíží žalovanou, avšak to nebrání žalobci, aby svou procesní aktivitou zpochybnil, že žalovaná vynaložila všechnu objektivní možnou péči, kterou bylo možno k odvrácení škody z její strany vyvinout. Okresní soud se v odůvodnění napadeného rozhodnutí komplexně vypořádal se všemi námitkami, které žalobce vznesl v řízení před soudem prvního stupně, a proto je nadbytečné tuto správnou právní argumentaci okresního soudu opakovat, přičemž odvolací soud pro stručnost odkazuje na odůvodnění napadeného rozhodnutí. Tvrzení žalobce, že žalovaná měla v souvislosti s transformací železnice, v rámci níž se od 1. 7. 2008 stala provozovatelem dráhy osoba odlišná od žalované, učinit veškeré úsilí k tomu, aby došlo k navázání na její dosavadní činnost, považuje odvolací soud za nepřípustnou novotu podle § 205a o. s. ř., neboť je žalobce mohl uvést již v řízení před okresním soudem. Obdobně i odkaz žalobce na Statut státní organizace Správa železniční dopravní cesty, z něhož dovozuje existenci smlouvy mezi žalovanou a touto státní organizací, je nepřípustnou novotou podle § 205a o. s. ř., když tento dokument byl založen do sbírky listin veřejně přístupného obchodního rejstříku již v roce 2008.

11. Žalobce se dále dovolával nepřímého účinku směrnice 2004/49/ES ze dne 29. 4. 2004 o bezpečnosti železnic Společenství (dále jen směrnice) ve vztahu k ustanovení § 35 odst. 2 písm. f) zákona o dráhách, když prvky systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajištění jeho dodržování pak stanovuje vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále jen vyhláška). Odvolací soud uvádí, že vnitrostátní právo přesně, určitě a srozumitelně rozděluje a určuje kompetence a povinnosti dopravce (žalované) a provozovatele dráhy (Správy železniční dopravní cesty s. o.), a proto by nepřímý účinek směrnice spočívající v eurokonformním výkladu zákona o dráhách a vyhlášky naznačený žalobcem nemohl obstát. Odvolací soud navíc považuje za přiléhavou argumentaci žalované, že je ve smyslu směrnice tzv. železničním podnikem, přičemž podle bodu 5) preambule má nést odpovědnost jen za svou oblast bezpečnosti systému. I podle čl. 4 odst. 3 směrnice nese každý provozovatel infrastruktury a každý železniční podnik vůči uživatelům, zákazníkům a dotčeným zaměstnancům a třetím osobám odpovědnost za svou část systému a za jeho bezpečný provoz. Lze proto shrnout, že žalovaná neodpovídá za škodu, která vznikla žalobci, neboť se této odpovědnosti zprostila.

12. Vzhledem ke skutečnosti, že okresní soud správně rozhodl i o náhradě nákladů řízení mezi žalobcem a žalovanou, byl napadený rozsudek v odstavcích I. a II. výroku potvrzen jako správný podle § 219 o. s. ř.
13. V souladu s ustanovením § 220 odst. 1 písm. a) o. s. ř. odvolací soud změnil rozsudek okresního soudu v odstavci III. výroku o náhradě nákladů řízení mezi žalobcem a vedlejším účastníkem tak, že se podle ustanovení § 142 odst. 1 o. s. ř. ve spojení s § 150 o. s. ř. vedlejšímu účastníkovi náhrada nákladů řízení nepřiznává. Při zkoumání, zda tu jsou důvody hodné zvláštního zřetele podle ustanovení § 150 o. s. ř., odvolací soud přihlédl v první řadě k majetkovým, sociálním, osobním a dalším poměrům žalobce, který byl do roku 2017 vysokoškolským studentem a jemuž byla způsobena závažná újma na zdraví. Odvolací soud také zvážil, jak by se rozhodnutí dotklo majetkových poměrů oprávněného účastníka, který je jednou z největších pojišťoven v zemi se ziskem v řádu několika miliard korun českých. Po zvážení všech těchto okolností odvolací soud dospěl k závěru, že na straně žalobce jsou dány důvody hodné zvláštního zřetele, pro které soud výjimečně procesně úspěšnému vedlejšímu účastníkovi náklady řízení nepřiznal.
14. Výrok o náhradě nákladů odvolacího řízení mezi žalobcem a žalovanou je odůvodněn ustanovením § 142 odst. 1 o. s. ř. ve spojení s § 224 odst. 1 o. s. ř., podle kterých sice vzniklo procesně úspěšné žalované právo na náhradu nákladů odvolacího řízení, avšak tohoto práva se výslovně vzdala.
15. Výrok o náhradě nákladů odvolacího řízení mezi žalobcem a vedlejším účastníkem na straně žalované je odůvodněn ustanovením § 142 odst. 1 o. s. ř. a § 150 o. s. ř. ve spojení s § 224 odst. 1 o. s. ř. s tím, že odvolací soud zcela odkazuje na odůvodnění výroku o náhradě nákladů řízení mezi žalobcem a vedlejším účastníkem v řízení před soudem prvního stupně.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat dovolání k Nejvyššímu soudu v Brně ve lhůtě dvou měsíců ode dne doručení jeho písemného vyhotovení, prostřednictvím soudu, který ve věci rozhodoval v prvním stupni, jestliže napadené 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 vyřešena právní otázka posouzena jinak.

Nesplní-li povinný dobrovolně, co mu ukládá toto vykonatelné rozhodnutí, může se oprávněný domáhat jeho soudního výkonu.

Ostrava 21. září 2018

JUDr. Lenka Severová v. r.
předsedkyně senátu