

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta lesnická a dřevařská

Katedra lesnické a dřevařské ekonomiky



**Právní úprava kácení dřevin u železničních drah v právním
řádu České republiky**

Bakalářská práce

Autor: Tom Bína

Vedoucí práce: Mgr. Ing. Michal Hrib, Ph.D.

2023

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta lesnická a dřevařská

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Tom Bína

Lesnictví

Ekonomika a řízení lesního hospodářství

Název práce

Právní úprava kácení dřevin u železničních drah v právním řádu České republiky

Název anglicky

Legal Regulation of Tree Felling at Railways in the Legal Order of the Czech Republic

Cíle práce

Cílem práce je analýza problematiky právní úpravy kácení dřevin u železničních drah a to jak dřevin rostoucích na pozemcích určených k plnění funkcí lesů (PUPFLu), tak i dřevin rostoucích mimo les na kazuistických příkladech střetů aplikace práva podle speciálních právních předpisů např. lesního zákona, zákona o drahách, zákona o ochraně přírody a krajiny. Autor se zaměří na historický vývoj této problematiky a na aktuální spory ve výkladu práva v období let 2015-2020.

Dalším cílem práce je komparace právních přístupů k řešené problematice v právních předpisech některých vybraných zemích (např. v Rakousku, ve Švýcarsku, na Slovensku).

Metodika

Základním metodickým přístupem bude komparační analýza právních předpisů platných na našem území a v případě mezinárodní komparace platných také na území vybraných zemí.

Pro příklady kazuistických řešení autor osloví zástupce lesnický relevantních subjektů (např. LČR, s.p., VLS, s.p., SVOL), pro získání informací o dané problematice.

V diskusi bude autor konfrontovat zjištěné zkušenosti z českého prostředí se stavem problematiky v zahraničí.

Práce může obsahovat také návrhy de lege ferenda změn v právních předpisech zaměřených na tuto problematiku.

Harmonogram:

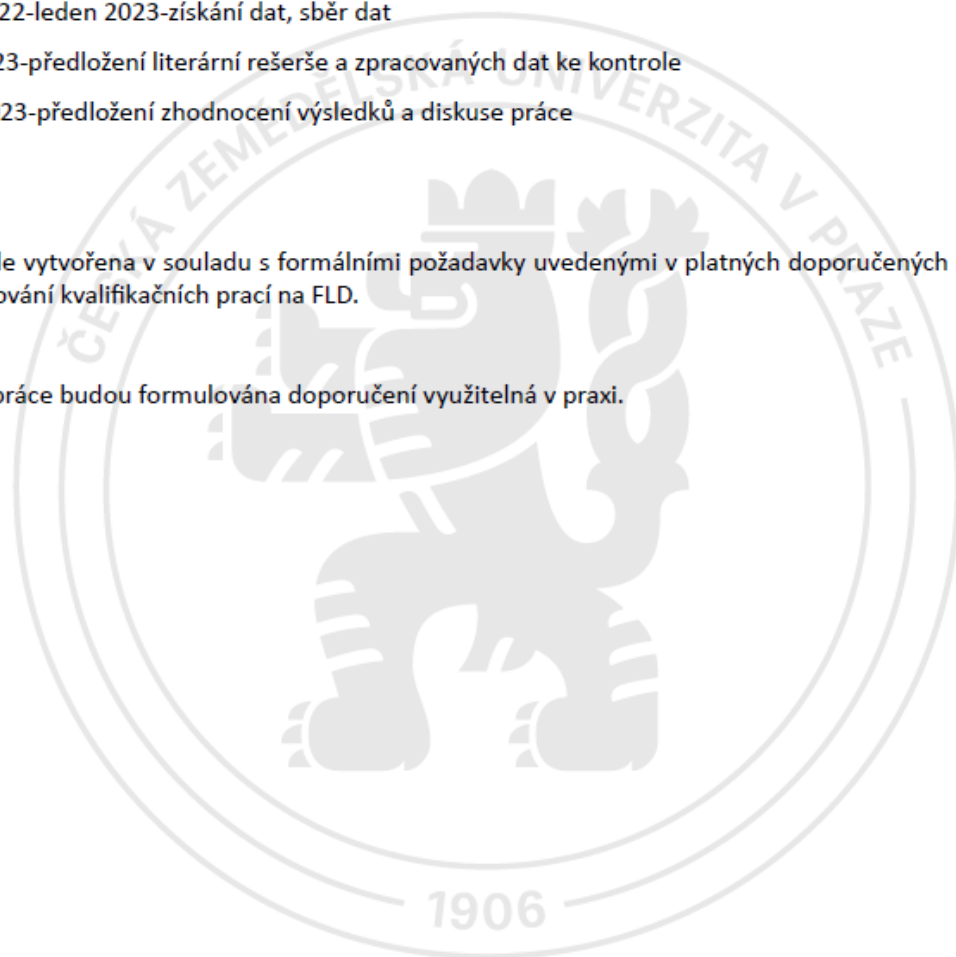
Duben 2022-leden 2023-získání dat, sběr dat

Leden 2023-předložení literární rešerše a zpracovaných dat ke kontrole

Březen 2023-předložení zhodnocení výsledků a diskuse práce

Práce bude vytvořena v souladu s formálními požadavky uvedenými v platných doporučených pravidlech pro zpracování kvalifikačních prací na FLD.

V závěru práce budou formulována doporučení využitelná v praxi.



Doporučený rozsah práce

40-60 vlastního textu bez příloh

Klíčová slova

dřeviny rostoucí mimo les; ochranné pásmo železnice; povolení kácení

Doporučené zdroje informací

- DROBNÍK, J. – DVOŘÁK, P. – ČESKO. LESNÍ ZÁKON (1995, NOVELA 2009). *Lesní zákon : komentář*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-425-3.
- JELÍNKOVÁ, J. – ČESKO. ZÁKON O OCHRANĚ PŘÍRODY A KRAJINY (1992, NOVELA 2020). *Zákon o ochraně přírody a krajiny : praktický komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2021. ISBN 978-80-7676-021-9.
- JELÍNKOVÁ, J. – TUHÁČEK, M. *Právní vztahy k dřevinám : praktický průvodce*. Praha: Grada, 2018. ISBN 978-80-271-2029-1.
- Sarvašová, Z; Živojinović, I; Weiss, G; Dobšinská, Z; Dragoi, M; Gal, J; Jarský, V; Mizaraite, D; Pollumae, P; Šálka, J; Schiberna, E; Šisák, L; Wolfslehner, B; Zalite, Z; Zalis, T. (2015): Forest Owners Associations in the Central and Eastern European Region. *Small-Scale Forestry*. 2015; 14(2), p. 217-232
- TUHÁČEK, M. – JELÍNKOVÁ, J. *Právo životního prostředí : praktický průvodce*. Praha: Grada, 2015. ISBN 978-80-247-5464-2.
- VOMÁČKA, V. – KNOTEK, J. – KONEČNÁ, M. – HANÁK, J. – DIENSTBIER, F. – PRŮCHOVÁ, I. – ČESKO. ZÁKON O OCHRANĚ PŘÍRODY A KRAJINY (1992, NOVELA 2017). *Zákon o ochraně přírody a krajiny : komentář*. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-675-3.
- Živojinović, I; Weiss, G; Lidestav, G; Feliciano, D; Hujala, T; Dobšinská, Z; Lawrence, A; Nybakk, E; Quiroga, S; Schraml, U. (2015): Forest Land Ownership Change in Europe. COST Action FP1201 FACESMAP Country Reports, Joint Volume. EFICEEC-EFISEE Research Report. University of Natural Resources and Life Sciences, Vienna (BOKU), Vienna, AUSTRIA, 720 pp. ISBN: 978-3-900932-26-8 [on-line] Dostupné z: https://facesmap.boku.ac.at/library/FP1201_Country%20Reports_Joint%20Volume.pdf [cit. 30.3.2022]
-

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – FLD

Vedoucí práce

Mgr. Ing. Michal Hrib, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra lesnické a dřevařské ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 30. 4. 2022

doc. Ing. Roman Dudík, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 31. 8. 2022

prof. Ing. Róbert Marušák, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 17. 03. 2023

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Právní úprava kácení dřevin u železničních drah v právním řádu České republiky“ vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Ing. Michala Hriba, Ph. D. a použil jen prameny, které uvádím v seznamu použitých zdrojů.

Jsem si vědom, že zveřejněním diplomové práce souhlasím s jejím zveřejněním dle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách v platném znění, a to bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Ve Velimi 31. března 2023

.....
Tom Bína

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Mgr. Ing. Michalu Hřibovi, Ph.D. za jeho ochotu a vstřícnost při vedení mé bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkoval panu Ing. Martinovi Chytrému, Ph.D. a Mgr. Antonínovi Zaoralovi za poskytnutí cenných informací a materiálů. Především bych rad poděkoval své rodině za celkovou podporu v průběhu mého studia.

Abstrakt

Základem závěrečné práce je analýza problematiky právní úpravy kácení dřevin u železničních drah, a to jak rostoucích na „pozemcích určených k plnění funkcí lesa“, tak i dřevin rostoucích mimo les, za pomoci kazuistických příkladů střetů aplikace práva podle speciálních právních předpisů. Hlavním cílem práce je analýza současného stavu předmětné problematiky a její historický vývoj mezi lety 2015-2020 v českém prostředí. Druhým okruhem zkoumání je komparace právních předpisů upravující problematiku v České republice, Slovenské republice a Rakouské republice. Metodickým přístupem je komparační analýza využita v obou částech práce.

V posledních letech problematika kácení dřevin u železničních drah v právním řádu České republiky prošla řadu razantních změn, včetně nového znění zákona o drahách umožňujícího provozovatelům dráhy odstranit dřeviny v případě, kdy jejich vlastníků víceméně odmítá spolupracovat v odstranění nebezpečí pro dráhu. Principy materiální pravdy a proporcionality se stále odrážejí v rozsudcích soudů. Česká právní úprava jako jediná považuje veškeré stromy v dopadové vzdálenosti za ohrožující bezpečnost pravidelného drážního provozu. Obecně platí, že v Rakousku nejsou dřeviny vyskytující se mimo les tak důkladně chráněny jako v Čechách, popřípadě na Slovensku. Není překvapivé, že se v některých aspektech slovenská právní úprava naprosto shoduje.

Celková struktura práce nabízí komplexní pohled na problematiku „kácení dřevin u železničních drah“ nejen v právním řádu České republiky, ale i ve vybraných okolních zemích. Přínosem práce je celková koncepce práce a následné tabulky v dílčích závěrech přinášejí praktické informace pro vlastníky dřevin.

Klíčová slova:

dřeviny rostoucí mimo les; ochranné pásmo železnice; povolení kácení

Abstract

The basis of this thesis is the analysis of the legal regulations concerning the felling of trees along railway tracks, including those growing in areas designated for forest functions as well as those growing outside of forests, using case studies to illustrate conflicts in the application of laws according to special legal regulations. The main goal of this work is to analyze the current state of the subject matter and its historical development between the years 2015-2020 in the Czech Republic. The second area of research is the comparison of legal regulations governing the issue in the Czech Republic, Slovakia, and Austria. The comparative analysis is used as the methodological approach in both parts of the work.

In recent years, the legal regulations concerning the felling of trees along railway tracks in the Czech Republic have undergone significant changes, including a new version of the Railway Act allowing railway operators to remove trees if their owners refuse to cooperate in removing the danger to the railway. The principles of material truth and proportionality are still reflected in court judgments. The Czech legal regulations are the only ones to consider all trees in the impact distance as a threat to the safety of regular railway operations. Generally, trees growing outside of forests are not as well-protected in Austria as they are in the Czech Republic or Slovakia. It is not surprising that Slovak legal regulations coincide with some aspects of the Czech regulations.

The overall structure of the work offers a comprehensive view of the issue of "felling trees along railway tracks" not only in the legal regulations of the Czech Republic but also in selected neighboring countries. The benefit of the work is the overall concept of the work, and the subsequent tables in the partial conclusions provide practical information for tree owners.

Keywords:

trees growing outside of forests; railway protection zone; felling permit

Obsah

1. Úvod	1
2. Cíl práce	2
3. Literární rešerše.....	3
4. Metodika	7
5. Výsledky práce.....	8
5.1. Charakteristika právní úpravy	8
5.1.1. Charakteristika lesního zákona	8
5.1.2. Charakteristika zákona o ochraně přírody a krajiny.....	9
5.1.3. Charakteristika zákona o drahách.....	10
5.2. Právní úpravy kácení dřevin u železničních drah v právním řádu České republiky	12
5.2.1. Definice	12
5.2.2. Dřeviny rostoucích na pozemcích určených k plnění funkcí lesů.....	13
5.2.3. Aktuálně probíhající spor mezi VLS (Hořovice) a Správou železnic	26
5.2.4. Dřeviny rostoucí mimo les.....	29
5.2.5. Dílčí závěr.....	37
5.2.5.1. Práva vlastníků dřevin	38
5.2.5.2. Práva provozovatelů dráhy	40
5.3. Mezinárodní komparace právních přístupů.....	42
5.3.1. Rakouský přístup k řešené problematice (Štýrsko)	42
5.3.2. Slovenský přístup k řešené problematice.....	46
5.3.3. Dílčí závěr.....	50
6. Diskuse.....	54
6.1. Zkušenosti ze západních Čech.....	54
6.2. Rozhodovací praxe	55
6.3. Stav problematiky v Čechách a zahraničí	56
7. Závěr.....	59
8. Seznam použitých zdrojů.....	61

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Práva vlastníků dřevin

Tabulka č. 2 – Práva provozovatelů dráhy kácení dřevin mimo PUPFL

Tabulka č. 3 – Práva provozovatele dráhy kácení lesních dřevin

Tabulka č. 4 – Mezinárodní komparace právních přístupů

Tabulka č. 5 – Mezinárodní komparace právních přístupů

Tabulka č. 6 – Mezinárodní komparace právních přístupů

Tabulka č. 7 – Mezinárodní komparace právních přístupů

Seznam použitých zkratk

§ – paragraf

ABGB – Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch für die gesammten deutschen Erbländer der Oesterreichischen Monarchie

BGBI. – Spolková sbírka zákonů

č. ev. – číslo evidenční

č. j. – číslo jednací

čl. – článek

ČR – Česká republika

DÚ – Drážní úřad

EU – Evropská unie

JGS. – Sbírka soudních zákonů

LČR – Lesy ČR

LGBI. – Zemská sbírka zákonů (Štýrsko)

LHP – lesní hospodářský plán

MŽP – Ministerstvo životního prostředí

např. – například

NOZ – zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Odst. – odstavec

OOP – orgán ochrany přírody

písm. – písmeno

PUPFL – pozemek určený k plnění funkcí lesa

resp. – respektive

Sb. – Sbírka zákonů

sp. zn. – spisová značka

tzv. – takzvaný

VKP – významný krajinný prvek

VLS – Vojenské lesy a statky

Z. z. – Zbierka zákonov

Zb – Zbierka

ZOPK – zákon č. 114/ 1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

ŽDC – železniční dopravní cesta

1. Úvod

Téma závěrečné práce Právní úprava kácení dřevin u železničních drah v právním řádu České republiky jsem si zvolil na základně mého zájmu o danou problematiku. Při zpracování tématu bylo mým cílem porozumět této komplikované problematice a případně nalézt možné nedostatky.

V práci se zaměřuji na ochranu dřevin jak rostoucích mimo les chráněné zákonem č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, tak rostoucí na „pozemcích určených k plnění funkcí lesa“ chráněné zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích. V průběhu let došlo v předmětné problematice k řadě razantních změn, které změnily pravomoci správních orgánů zajišťující jak ochranu dřevin, tak bezpečný a plynulý drážní provoz. Jelínková (2020) uvádí, že řadu let probíhal velký tlak na zákonodárce, aby došlo k zjednodušení režimu kácení dřevin rostoucích mimo les u železničních drah, který se nakonec před lety promítl v novele zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Došlo k nahrazení povolení kácení dřevin orgánem ochrany přírody režimem pouhého oznámení tomuto orgánu minimálně 15 dní před zahájením zamýšleného kácení. K otázce vztahu zákona o drahách a zákona o ochraně přírody a krajiny nebo zákona o lesích se správní soudy i Ústavní soud již nespočetněkrát vyjádřily, stejně tak k nařizovanému kácení dřevin označených za ohrožení dráhy a jejího provozu podle § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách.

Dosavadní judikatura se přiklání k individuálnímu řešení každého případu a k pečlivému posouzení s přihlédnutím ke všem skutkovým okolnostem. Velký ohlas vyvolala nedávná novela zákona o drahách resp. § 10 tohoto zákona provedená zákonem č. 367/2019 Sb. s účinností od 15. 1. 2020, která veškeré stromové a jiné porosty vyskytující se v dopadové vzdálenosti od dráhy prohlásila za ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy (Jelínková 2020). Ochrana dřevin a práv jejich vlastníků, je poměrně aktuálním tématem a dle mého názoru je třeba se jím podrobněji zabývat.

Tato práce vychází ze stavu platných právních předpisů ke dni 31. 1. 2023.

2. Cíl práce

Hlavním cílem práce je analýza problematiky právní úpravy kácení dřevin u železničních drah, a to jak rostoucích na „pozemcích určených k plnění funkcí lesa“, tak i dřevin rostoucích mimo les, za pomoci kazuistických příkladů střetů aplikace práva podle speciálních právních předpisů. Pozornost bude také věnována aktuálně platné právní úpravě předmětné problematiky ve vybraných okolních státech, čímž bude získán materiál pro srovnání situace v ČR a okolních státech. Základním metodickým přístupem zvolené práce je komparační analýza (komparace), vzhledem k povaze samotné bakalářské práce je komparační analýza využita jak v hlavní části práce při analýze právních předpisů platných na našem území týkající se předmětné problematiky, tak při porovnávání právní úpravy (mezinárodní komparaci), jmenovitě České republiky, Slovenské republiky a Rakouské republiky (spolkové země Štýrska).

Výsledky práce budou jednak obsahovat historický vývoj problematiky mezi lety 2015-2020 v českém prostředí podložené aktuální judikaturou, tak komparaci právních přístupů řešené problematiky v právních řadech vybraných zemí.

3. Literární rešerše

Podkladem literární rešerše této bakalářské práce, jsou publikace zabývající se právní úpravou kácení dřevin u železničních drah nebo případně ochranou samotných dřevin. S problematikou ochrany dřevin před bezhlavým odstraňováním se setkáváme poměrně často. Toto ale neplatí v případech, kdy se samotná dřevina nachází na pozemcích dráhy nebo na pozemcích s ní sousedící. Z těchto důvodů v současné době nelze dohledat mnoho publikací, které by se touto problematikou zabývaly z dostatečně odborného hlediska a pouze neopakovaly doslovné znění zákonů s minimální přidanou hodnotou.

Mezi základní pilíře analýzy problematiky se řadí jednotlivé právní předpisy, uveřejněné ve Sbírce zákonů. Především týkající se lesní úpravy, obecné ochrany dřevin, ale také řada jiných souvisejících právních předpisů v právním řádu České republiky a okolních zemích.

V českém prostředí nenajdeme autory zabývající se zmíněnou problematikou více než JUDr. RNDr. Jitka Jelínková, Ph.D. a JUDr. Miloš Tuháček, kteří jsou spoluautoři druhého aktualizovaného vydání praktického průvodce s názvem Právní vztahy k dřevinám. Tento praktický průvodce podrobně rozebírá právní vztahy k dřevinám za využití zvláště významných rozhodnutí správních i civilních soudů. Mimo jiné podává výklad nedávných novel, zejména novely povolování kácení dřevin rostoucích mimo les pro účely stavebních záměrů a novely kácení dřevin u železničních drah. Díky této novele se právní úprava kácení dřevin u železničních drah opět navrátila do oznamovacího režimu s účinností od 1. 4. 2017. Tomuto novému režimu předcházela právní úprava, která kácení dřevin u železničních drah dostala do striktně povolovacího režimu (Jelínková et Tuháček 2018).

Povolování kácení a ochranou dřevin rostoucích mimo les se zabývá komentář zákonu o ochraně přírody a krajiny z roku 2018, který již samozřejmě obsahuje znovelizované znění § 8 zákona č. 114/1992 Sb. upravující kácení dřevin pro zajištění provozuschopnosti železniční dráhy a plynulé a bezpečné drážní dopravy v oznamovacím režimu. Celková struktura publikace je velice přehledná a jednotliví autoři kapitol detailně rozebírají předmětnou problematiku za pomoci judikatury a metodických instrukcí Ministerstva životního prostředí. Autor kapitoly JUDr. Ing. Filip Dienstbier, Ph.D., týkající se § 8 zákona č. 114/1992 Sb., výstižně komentuje nový

oznamovací režim kácení dřevin z „drážního důvodu“, který sice orgány ochrany přírody mohou pozastavit, omezit nebo zakázat, ale pouze na základě závazného stanoviska drážního správního orgánu. Tato nová úprava má zabezpečit, aby orgán ochrany nebránil odstranění dřevin, které je z pohledu dráhy natolik nezbytné (Vomáčka et al. 2018).

Nejnovější publikací týkající se ochrany a povolování kácení nelesních dřevin je praktický komentář zákona o ochraně přírody a krajiny, do kterého autorka Jitka Jelínková nezapomněla zahrnout i odkazy na konstantní a nejnovější soudní judikaturu. Zároveň zde odpovídá na sporné otázky aplikační praxe. Autorka vychází z předchozího komentáře k zákonu o ochraně přírody a krajiny z roku 2018, tak i z metodik Ministerstva životního prostředí a mnoholeté právní praxe. Na rozdíl od předchozího komentáře, zde autorka problematiku rozebírá o něco srozumitelněji např. prostřednictvím tabulek „Pro praxi“, ve kterých poskytuje jednoduše pochopitelné shrnutí (Jelínková 2021).

Dřevinami rostoucích na pozemcích určených plnění funkcí lesa se zabývá komentář lesního zákona z roku 2010. Komentář, kromě vymezení jednotlivých stěžejních pojmů jako jsou např. pozemky určené k plnění funkcí lesa nebo lesní porost, se zabývá především aplikací lesního zákona a s ním souvisejících vyhlášek. Nevýhoda tohoto komentáře je v jeho neaktuálnosti např. vztah lesního zákona a občanského zákoníku, jehož účinnost skončila v roce 2014 i přes tuto skutečnost patří tato literatura ke stěžejním oporám v problematice lesních dřevin (Drobník et Dvořák 2010).

Druhé aktualizované vydání komentáře lesního zákona z roku 2022 obsahuje nejen důležité novely samotného předpisu, ale především reaguje na důležité novely významných předpisů jako je např. nový občanský zákoník nebo zákon o drahách, který za poslední roky prošel řadou změn týkající se kácení dřevin. Komentář již obsahuje související judikaturu a stanoviska státní správy lesů (Dvořák 2022).

Další významnou literaturou zabývající se právní úpravou lesních dřevin tak především dřevin rostoucích mimo les je praktický průvodce s názvem Právo životního prostředí z roku 2015. Kolektiv autorů uvádí, že některé právní normy týkající se dřevin nesledují pouze jejich ochranu, ale chápou je i jako zdroj ohrožení např. ohrožení bezpečného provozu na dráze nebo silničních komunikacích. Tento

praktický průvodce měl za cíl poskytnout všeobecný přehled v právu životního prostředí, přestože byl vydán už v roce 2015, tak obsahuje kvalitní přehled vztahů nového občanského zákoníku k zákonu o ochraně přírody a krajiny nebo zákonu o lesích. Nejčastějším případem poškození dřeviny v praxi jsou „nevhodné“ ořezy, nicméně zákon o ochraně přírody krajiny s tímto termínem nijak nepracuje, nezná povolení, souhlas či stanovisko. Je tedy na vykonavateli, aby tento zásah provedl natolik odborně, aby nedošlo k poškození nebo zničení dřeviny (Tuháček et al. 2015).

Druhé aktualizované vydání komentáře zákona o drahách od Jiřího Lojdy důkladně rozebírá souvislosti, které přenesla novela zákona o drahách (zákon č. 367/2019 Sb. s účinností od 15. 1. 2020) především § 10. Lojda zde skvěle popisuje důvody, proč zákonodárce nezakázal existenci veškerých dřevin v ochranném pásmu dráhy. Zakázání existence jakýkoliv stromů by bylo podle autora zcela zbytečné, jelikož výskyt dřevin v blízkosti dráhy, které ani teoreticky neohroží pádem do kolejí, zde logicky růst mohou. Příkladem jsou ovocné stromy vyskytující se v 30 m vzdálenosti od tělesa dráhy, kdy tato vzdálenost může být až 60 m. Mimo jiné Lojda poukazuje na fakt, že zákonodárce chápe souvislosti a důvody proč je zapotřebí také odstraňovat zdravé stromy, ovšem stejné pochopení neshledal Nejvyšší soud se svými nedávnými rozsudky. Nejvyšší soud nepřesvědčila ani statistika, podle níž zcela zdravé stromy mohly za mimořádnou situaci ve 45 % případů (Lojda 2022).

Zachování nebo i dodatečná výsadba stromů se někdy i podporuje vzhledem k jejich schopnosti zpevňovat zářezy a svahy vybudované při výstavbě železnic. Mezi další pozitivní zeleně patří ekosystémové služby a biodiverzita (Sargent 1984). Oproti tomu Messenzer (2019) uvádí, že padající stromy na železniční infrastrukturu patří k nejčastějším příčinám mimořádné situace na železničních tratích. Obecně platí, že stromy vytváří riziko pádu větrem, pokud jejich výška přesahuje vzdálenost od železniční infrastruktury. Dopady těchto rizik lze nicméně minimalizovat cílenými opatřeními.

Odlisný pohled na problematiku právní úpravy kácení dřevin u železničních drah se věnuje článek od Jitky Jelínkové, která v tomto článku podrobně rozebírá vztahy novely § 10 zákona o drahách k zákonu o ochraně přírody a krajiny. Kdy nedávná novela zmíněného § 10 označila veškeré stromy a porosty v tzv. dopadové vzdálenosti od dráhy za ohrožující bezpečnost a plynulost provozu, aniž by muselo dojít ke zkoumání míry ohrožení podle konkrétních skutkových okolností. Tento přijatý

pozměňovací návrh je ovšem poněkud nepříznivý pro ochranu přírody. Dle autorky jediné správný výklad je, že tento pozměňovací návrh nezbavuje orgány veřejné moci ani provozovatele dráhy práva a povinnosti pečlivě zkoumat a posuzovat konkrétní skutkové okolnosti a míry ohrožení. Jen tak lze zajistit vhodné proporcionální opatření (Jelínková 2020).

Česká železniční síť je poměrně atypická nejen díky svému historickému vývoji nebo hustotě samotné sítě, ale především tím, že často prochází morfologicky komplikovanými oblastmi. Tyto oblasti znemožňují zajištění adekvátní bezpečnosti dle zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách. Bohužel v některých oblastech ochranné pásmo dráhy vyžadované zmíněným zákonem, není dostatečně udržováno, a to už jak z důvodů přírodních nebo ryze vlastnických (Kučera et Dobesova 2021).

Samotným kácením dřevin u železničních drah se zabývá dokument s názvem Metodický pokyn pro údržbu stromů. Tato metodika vydaná Správou železnic představuje přehled všech aktuálních pokynů a doporučení pro výkon údržby stromů a zeleně u železničních drah. Mimo jiné i dlouhodobé plány péče, mezi které se řadí i výsadba stromů, které ovšem svým vzrůstem nepřekročí dopadovou vzdálenost vůči stavbě železnice (Správa železnic 2021).

Pro účely této bakalářské práce bylo čerpáno z mnoha jiných zdrojů, které jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

4. Metodika

Předpokladem pro zpracování mnou vybraného tématu bakalářské práce je shromáždění dostatečného množství zdrojů v podobě

- účinných i neplatných právních předpisů souvisejících s kácením dřevin
- relevantní odborné literatury
- legislativy a legislativní literatury, zabývající se danou oblastí
- judikatury k právním předpisům
- metodických pokynů správců železnic
- zahraničních zdrojů právních předpisů

Právní předpisy ať už účinné či neplatné, judikatura, legislativa a legislativní literatura České republiky, byly shromažďovány především prostřednictvím systému právních informací Fulsoft, elektronické knihovny legislativních procesů (VeKLEP), digitálního deponitáře Poslanecké sněmovny České republiky a sbírky rozhodnutí Nejvyššího soudu.

Výběr odborné literatury se řídil tematickou relevancí s danou problematikou. Vybrané právní předpisy jako je např. zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a zákon č. 289/1995 Sb. o lesích byly zpracovávány k účinnému znění 31. ledna 2023. Pro aktuální spory týkající se výkladu práva mezi lety 2015 a 2020 byla použita judikatura, pomocí níž bylo možné tuto problematiku „rozebrat“. Platné a účinné zahraniční právní předpisy byly získány prostřednictvím oficiálního webu Evropské unie N-lexu.

Podklady z ostatních zdrojů byly získány od zástupců relevantních lesnických organizací a vedoucího práce.

5. Výsledky práce

5.1. Charakteristika právní úpravy

5.1.1. Charakteristika lesního zákona

Historie právní úpravy ochrany lesa na našem území sahá až do středověku, nicméně za první moderní lesní zákon považujeme Císařský patent z roku 1852, na který dále stavěli následující zákony. Na Císařský patent částečně navazovaly i zákony minulého režimu 1960 a 1977, které se hlavně zaměřovaly na hospodaření se státními lesy (Tuháček et al. 2015). Lesnická veřejnost tvrdí, že účelem lesních zákonů byla ochrana a zavedení vhodného hospodaření. Zatímco někteří historici jsou přesně opačného názoru a to, že zákony měly především sloužit zájmům šlechty (Radkau 1986; Allmann 1989).

Pod pojmem „les“ máme na mysli lesní porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa, kdy toto specifické prostředí je zásadní pro zachování a obnovu lesa (Drobník et Dvořák 2010; Jarský et al. 2015). V současné době existuje řada teorií a názoru na vztah mezi lesním hospodářstvím a ochranou přírody. Z čehož vyplývá problematika konfliktu a spolupráce mezi lesním hospodářstvím a ochranou přírody, která je jedním ze základních témat lesnické politiky a ekonomiky (Šulek et Šálka 2006).

Současný lesní zákon č. 289/1995 Sb., o lesích je založen na bohaté tradici lesního hospodářství probíhající na našem území po generace, kdy principy trvalé udržitelnosti jsou v něm zakotveny již více jak 200 let (Vančura 2006). V současné době ovšem převažují malí drobní vlastníci, kteří vzhledem k velikosti svých lesních majetků nejsou schopni správně hospodařit, natož zajistit trvale udržitelné hospodaření (Sarvašová et al. 2015; Jarský et al. 2015).

Základním právním předpisem týkající se právního režimu ochrany lesních dřevin je již zmíněný zákon č. 289/1995 Sb. o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesní zákon“). Lesní zákon se skládá ze šesti částí, kdy tou nejdůležitější je Část první, která obsahuje samotný Zákon o lesích. Ve zbývajících částech, to je od druhé až do páté Části, jsou upravovány a

doplňovány předchozí zákony, zatímco v poslední šesté Části jsou obsažena zrušovací ustanovení. Základní ustanovení týkající se ochrany a správy půdy určené k lesnictví, a tedy i ochrany dřevin, jsou uvedena v první Části, která se dále dělí na deset hlav. Hlava první obsahuje úvodní ustanovení, vymezuje účel zákona, a především definuje stěžejní termíny objevující se ve zbytku lesního zákona. Hlava druhá stanovuje základní povinnosti, týkající se ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa. Hlava třetí pojednává o obecném užívání lesů, např. stanovuje činnosti, které jsou v lese zakázány provozovat, ale především tato Hlava obsahuje stěžejní ustanovení pro celou předmětnou problematiku a to ustanovení § 22 lesního zákona, týkající se bezpečnosti osob a majetku. Jak Hlava čtvrtá, tak Hlava pátá se obě zabývají hospodařením v lesích. Následující Hlava šestá obsahuje problematiku licencí v lesním hospodářství a Hlava sedmá pojednává o podpoře hospodaření v lesích. Hlava osmá stanovuje orgány státní správy lesů, vymezuje jejich pravomoci a působnost. Hlava devátá se týká přestupků a následných sankcí fyzických a právnických osob. Poslední Hlava desátá obsahuje pouze společná a přechodná ustanovení.

5.1.2. Charakteristika zákona o ochraně přírody a krajiny

Dřeviny rostoucí mimo les jsou chráněny zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“ nebo „ZOPK“). Tato ochrana se vztahuje na jednotlivé dřeviny, které se nacházejí na jiných pozemcích než lesních, kde dřeviny nejsou obvykle chráněny jako jedinci, ale jako lesní prostory (Jelínková et Tuháček 2018)

Schmied et Pillmannet (2003) uvádějí, že ve většině případů ochrana stromu závisí na jeho obvodě nebo také průměru kmene, občas se objevuje i celková výška stromu a ta potom je dalším rozhodujícím faktorem v jeho ochraně. Zákon, který se zabývá ochranou stromu, se jeví jako smysluplný jen tehdy, kdy se ho podaří prosadit nebyrokratickou cestou. Měl by být strukturován jednoduše a spravedlivě, aby jeho administrace a prosazení byly jednoduché a efektivní.

Ochrana přírody a krajiny je důležitou součástí životního prostředí, ke které má člověk blízko, přestože v dnešní době tráví většinu času v uměle vytvořeném prostoru. Přestože právní předpis výslovně nedefinuje přírodu, tak ji tvoří zejména veškeré živé organismy a jejich přirozené prostředí (Borovičková et Havelková 2005). Ochrana

přírody a krajiny v České republice je důležitým úkolem státu. Na samotné ochraně se podílí stát prostřednictvím samospráv, ale i vlastníci a správci pozemků a v neposlední řadě samotní občané, ať už svůj zájem vyjadřují jako jednotlivci nebo pomocí nejrůznějších spolků. Ochrana přírody a krajiny má dlouholetou historii již od dvacátých let minulého století, kdy ochrana byla zajišťována pomocí nejrůznějších právních regulací (Tuháček et al. 2015).

Prvním samostatným zákonem o ochraně přírody na našem území byl zákon č. 40/1956 Sb., o státní ochraně přírody, který oproti současné právní úpravě byl z hlediska počtu nástrojů podstatně chudší a místy až deklaratorní. Obsahoval pouze ochranu zvláštní, a to ochranu zvláště chráněných území, a zvláště chráněných živočichů a rostlin. Obecnou ochranu zajišťovali podzákonné právní předpisy, tedy i ochranu dřevin rostoucí mimo les. Naproti tomu současně platný (byť vícekrát novelizovaný) zákon o ochraně přírody a krajiny, který tento zákon z roku 1956 plně nahradil, obsahuje kromě ochrany zvláštní i ochranu obecnou, která se zaměřuje na volnou krajinu, kam patří zejména ochrana významných krajinných prvků, ochrana krajinného rázu, vytváření územních systémů ekologické stability, ochrana všech volně žijících živočichů a rostlin (Borovičková et Havelková 2005).

5.1.3. Charakteristika zákona o drahách

Vidět stromy na pozemcích sousedících s dráhou nebo dokonce na železničních náspech či zářezích není v dnešní době nic neobvyklého. Nicméně tato skutečnost je poměrně novým jevem (Bíl et al. 2017). V dřívějších dobách, kdy se po dráze proháněly parní lokomotivy, představovaly odletující jiskry riziko požáru, a proto docházelo k pravidelnému odstraňování vegetace z násypů a zářezů (Briggs et al. 2013). S nástupem elektrických a dieselových lokomotiv v 60. a 70. letech 20. století se zvedlo nebezpečí pádu stromů do kolejiště, způsobené snížením údržby okolní vegetace (Gellatley et al. 1995). Přestože hlavní zdroje požárů (parní lokomotivy) z železnic již vymizely, to stejné se ovšem nedá říct o samotných požárech. Požáry vegetace podél dráhy se v současnosti vyskytují, zejména v období teplého a suchého počasí (Nezval et al. 2022).

První komplexní zákon od drahách byl zákon č. 86/1937 Sb., s alternativním titulem železniční zákon, který po materiální stránce byl poměrně obsáhlý oproti dnešnímu ekvivalentu. Nahradil ho socialistický zákon o drahách č. 97/1950 Sb., který oproti předchozí úpravě již nerozděloval z důvodu společenských změn dráhy na státní a nestátní. Podle Důvodové zprávy k zákonu č. 97/1950 Sb., o drahách nastala razantní změna v samotné železniční správě, kdy došlo k její decentralizaci. Nově působnost dopravního správního úřadu nevykonávalo jen Ministerstvo dopravy, ale také národní výbory. Další socialistický zákon o drahách byl zákon č. 51/1964 Sb., který se dočkal řady novelizací až do svého zrušení svým nástupcem, zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách. Důvodová zpráva k zákonu č. 51/1964 Sb., o drahách hovoří o budování protipožárních opatření takzvaných úhorů, tedy pásů bez vegetace a v případě potřeby zřizování holin. Veškeré protipožární opatření před zahájením provozu je povinen zřídit drážní podnik. Po zahájení provozu na dráze udržuje nebo zřizuje protipožární opatření uživatel lesa.

Zásadní změnou, kterou přinesl zákon o drahách č. 266/1994 Sb., je možnost podnikání v drážní dopravě, kdy tato výsada byla vyhrazena socialistickými zákony pouze státní organizaci Českým drahám. Nově došlo v zákoně k vymezení vlastníka dráhy, na kterého zákon ukládá vyšší povinnost než jakou vyžaduje od běžného vlastníka nemovitosti. Vlastník dráhy není jenom povinen o své vlastnictví pečovat, ale především udržovat dráhu v provozuschopném stavu. Účelem ustanovení § 8 až § 10 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách je chránit provozování dráhy a drážní dopravy, před vlivy bezprostředního okolí a zajistit, aby železniční služby a drážní doprava mohly být provozovány bezpečně a nerušeně. Ustanovení v neposlední řadě upravuje pravomoci drážního správního úřadu při zjištění zdroje ohrožení dráhy. (Důvodová zpráva k zákonu č. 266/1994 Sb., o drahách)

Povinnost pečovat o vlastnictví, a s tím spojená odpovědnost za škodu, nevyplývá pouze z již výše zmiňovaného zákona o drahách, ale také z § 2900 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako „nový občanský zákoník“ nebo „NOZ“) Lojda (2022) uvádí, že porušení této povinnosti může vést k odpovědnosti občanskoprávní až trestně právní za škodu z toho vzniklou. V případě nebezpečí v rovině soukromého práva např. spadlý strom v blízkosti dráhy, tak náklady na jeho odstranění by byly kompenzovatelné za podmínek stanovených § 2908 NOZ.

5.2. Právní úpravy kácení dřevin u železničních drah v právním řádu České republiky

5.2.1. Definice

Dřevina rostoucí mimo les

Vymezení pojmu dřeviny rostoucí mimo les je stěžejní pro zbytek práce, neboť samotné rozlišení mezi lesními dřevinami a dřevinami rostoucími mimo les určuje jejich stupeň ochrany a vazby na příslušné správní orgány. Definice dřeviny rostoucí mimo les je obsažena v ustanovení § 3 odst. 1 písm. i) ZOPK „*strom či keř rostoucí jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině i v sídelních útvarech na pozemcích mimo lesní půdní fond.*“

Zásadním smyslem této definice je vymezit ochranu dle ZOPK, která se vztahuje na jednotlivé dřeviny rostoucí na jiných pozemcích než lesních, kde se ochrana obvykle neváže na jednotlivé dřeviny, ale na lesní celek. Ochrana dle ZOPK se vztahuje i na suché dřeviny a náletové, které sice ZOPK nedefinuje, ale chrání všechny dřeviny bez ohledu na to, zda byly vysazeny či nikoli (Tuháček et al. 2015).

Lesní dřeviny (porosty)

Ze zákona je každý les významným krajinným prvkem podle § 3 odst. 1 písm. b) ZOPK a vztahuje se na něj ochrana před poškozováním a ničením podle § 4 odst. 2 tohoto zákona. Samotná definice lesa se nachází v lesním zákoně Podle definice obsažené v § 2 písm. a) lesního zákona je les tvořen lesními porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa. Dále § 2 písm. c) lesního zákona definuje výše zmíněné lesní porosty, což jsou „stromy a keře lesních dřevin, které v daných podmínkách plní funkce lesa.“ Termín pozemky určené k plnění funkcí lesa poté rozebírá § 3 lesního zákona, který zde používá jak pozitivní, tak negativní způsob vymezení pojmu.

5.2.2. Dřeviny rostoucích na pozemcích určených k plnění funkcí lesů

Z pohledu provozovatele dráhy nebo Drážního úřadu (dále také „správní orgán“) následovně i Ministerstva dopravy jsou zdrojem nebezpečí všechny dřeviny, které svojí výškou a umístěním mohou při pádu zasáhnout do drážního tělesa. Z ustanovení § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o drahách“) vyplývá, že vlastníci nemovitosti v sousedství dráhy jsou povinni strpět zásahy na jejich pozemcích, které zabrání vzniku ohrožení dráhy (padající stromy), v případě, kdy toto nebezpečí vznikne z jednání vlastníků, jsou povinni učinit opatření na své náklady (účinnost do 14. 1. 2020). O rozsahu a provedení nezbytných opatření a zároveň o tom, kdo je provede, rozhodne drážní správní úřad. Vlastník pozemku podle správního orgánu zanedbává svoji prevenční povinnost plynoucí jak ze samotného § 10 zákona o drahách tak z § 2900 NOZ, pokud svojí nečinností nechá stromy dorůst do takové výšky, kdy pád takového stromu by ohrozil drážní provoz.

Ministerstvo dopravy jako věcně příslušný drážní správní úřad podle ustanovení § 54 odst. 1 a § 56 písm. c) zákona o drahách, rozhodlo dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3 o zamítnutí odvolání účastníka řízení Lesů České republiky (dále také „vlastník lesa“ nebo „LČR“) proti rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 19. 2. 2016, č. j. DUCR-10583/16/Vc, kterým bylo nařízeno provést nezbytné opatření ve smyslu § 10 odst. 1 zákona o drahách, a to odstranění vzniklého zdroje nebezpečí za které označil stromy rostoucí ve vzdálenosti 35 m od osy koleje. Konkrétně uložil vlastníkovi lesa povinnost odstranit všechny stromy, které by mohly svojí výškou vzhledem ke své dopadové vzdálenosti způsobit ohrožení dráhy. Drážní úřad při svém rozhodnutí také využil § 85 odst. 2 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), kdy podané odvolání nemá odkladný účinek (Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3).

Vlastník lesa se domnívá, že jen z prosté existence lesa nikomu neodpovídá za případné škody. Zároveň se odkazuje na ustanovení § 22 odst. 1 lesního zákona, jehož obsah je obdobný § 10 odst. 1 zákona o drahách. Obě tato ustanovení představují ochranu ohrožených zájmů chráněných zákonem v případě nesplnění generální prevence ukotvené v současně platném § 2900 NOZ a v jeho předchůdci § 415 zákona č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

(dále jen „občanský zákoník“). S rozdílem že plnění generální prevence podle § 22 odst. 1 lesního zákona spadá na vlastníka škodou ohroženého pozemku, resp. pokud ji nesplní, dochází ke snížení či přímé eliminaci odpovědnosti za škodu způsobenou z lesního pozemku. Nová konstrukce § 2900 NOZ se od svého předchůdce liší tím, že adresátovi zakazuje určitý typ aktivní činnosti (konání) namísto toho, aby mu přikazovala jednat určitým způsobem (Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3).

Argument ze strany Ministerstva dopravy proti nemožnosti aplikaci ustanovení § 22 lesního zákona při odstraňování ohrožení, je založená na skutečnosti, proč by část dráhy sousedící s lesním pozemkem měla požívat jiný typ ochrany než část dráhy sousedící s jiným pozemkem než lesním. Z hlediska zájmu chráněného zákonem o dráhách, bezpečné a plynulé dopravy na ní, není mezi těmito úseky skutkový rozdíl. Nebezpečí v podobě spadlých stromů a škoda, kterou svým pádem způsobí, je stále stejná bez ohledu na typ pozemku, z kterého spadlý strom pochází. Rozdílný přístup k vlastníkům pozemků sousedících s dráhou by byl v rozporu s čl. 11 odst. 1 věty druhé Ústavní zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod (dále jen „Listina základních práv a svobod“) a tedy i § 2 odst. 4 správního řádu, neoprávněně by zakládal na nerovnosti mezi vlastníky lesních a nelesních pozemků (Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3).

Potřeba postupovat podle § 10 zákona o drahách dále vyplývá ze zvýšené povinnosti generální prevence, která nemá za účel prospět jen vlastníkovi dotčené dráhy, ale zejména osobám a věcem po ní se pohybujícím nebo dopravovaným. Například ve většině případů padlý strom nepředstavuje nebezpečí pro samotné těleso dráhy, zpravidla ho ani nepoškodí nebo jen v relativně malém rozsahu. Představuje ovšem fatální ohrožení vlaku, který se po dané dráze pohybuje. Nutnost zvýšené prevence je zvláště posílena vzhledem k téměř absolutní objektivní odpovědnosti podle § 2924 a § 2927 NOZ. Zejména ochrana života, zdraví a majetku třetích osob vyžaduje daleko účinnější ochranu než § 22 lesního zákona. Oproti pozemkům sousedícím s lesy podle § 22 lesního zákona je pravděpodobnost vzniku újmy nejen vlastníkovi dráhy, ale zejména třetím osobám v důsledku pádu stromu na samotnou dráhu mnohem vyšší. Možnost vyhnout se hrozícímu nebezpečí je u řidičů drážních vozidel výrazně nižší než v případě vlastníka pozemku, který má na mysli § 22 lesního zákona. Narozdíl od silničních vozidel nemůže kolejové vozidlo vázané na pojíždějící kolej

případnou překážku v podobě spadlého stromu jednoduše objet (Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3).

I kdyby nebylo výše právě vysvětleného poměru speciality ustanovení § 10 zákona o drahách k § 22 lesního zákona, přesto by se § 22 lesního zákona nepoužil, a to v důsledku aplikační zásady *lex posterior derogat priori* (později účinný právní předpis má přednost před starším). Ustanovení § 22 lesního zákona od okamžiku své publikace ve Sbírce zákonů v roce 1995 neprošlo novelizací, zatímco původní znění § 10 zákona o drahách bylo zrušeno nálezem Ústavního soudu ze dne 6. 3. 2002, č. 144/2002 Sb., a následně nahrazeno novelou zákona o drahách. Zákonodárce v době tvorby novely zákona o drahách znal text § 22 lesního zákona, a přesto jej v dodnes účinném znění ustanovení (do 14. 1. 2020) § 10 zákona o drahách nikterak nezohlednil. Tímto krokem dal zákonodárce najevo, že se § 22 lesního zákona ve věcech drah neuplatňuje. Což vede ke klasifikaci pozemků na ty sousedících s dráhou a na ty ostatní. Ministerstvo dopravy proto při svém postupu nemůže aplikovat § 22 lesního zákona před § 10 zákona o drahách (Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3).

V posuzované věci u Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019 č. j. 9 A 51/2017-59 nebyl přímo spor zda aplikovat lesní zákon nebo zákon o drahách, přesto soud podotknul, že § 22 odst. 1 lesního zákona obsahuje odkaz na „zvláštní předpisy“, mezi ně lze rovněž zařadit i zákon o drahách. Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 21. 8. 2019, č. j. 11 A 138/2017-36 se nicméně tímto sporem (speciality zákona o drahách) zabýval. Žalovaný (drážní správní úřad) v napadeném rozhodnutí Ministerstva dopravy chybně dovozuje vztah speciality zákona o drahách a dále k odůvodnění nemožnosti aplikace lesního zákona používá kolizní pravidlo *lex posterior derogat appori*. Závěr žalovaného není sice z hlediska právní teorie správný, ale podle městského soudu žalovaný v odůvodnění správně uvádí podstatu rozdílu jednotlivých ustanovení. Městský soud tedy souhlasil s odůvodněním žalovaného, proč neaplikoval § 22 lesního zákona a dal přednost § 10 zákona o drahách. Ustanovení § 10 zákonu o drahách je právem veřejným a má tak prospět nejenom vlastníkovu dotčené dráhy, ale především osobám a věcem na ní se pohybujícím.

Je nutné doplnit, že ustanovení § 10 odst. 1 zákona o drahách a § 22 odst. 1 lesního zákona ob stojí vedle sebe, v obou případech jsou vlastníci lesa povinni strpět provedení nezbytných opatření. Pokud se, ale jedná o uložení povinnosti provést nezbytné opatření na náklady vlastníka, může k tomu dojít jen na základě § 10 odst. 1 zákona o drahách, jen tehdy pokud nebezpečí pro dráhu vznikne z jednání nebo nedůvodné nečinnosti vlastníka dřeviny (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 6 A 120/2016-93). V případě, kdy rozhodují jiné správní orgány o podobě a rozsahu ochranných opatření i podle jiných právních předpisů, je nutné, aby výsledné rozhodnutí zohlednilo § 22 odst. 1 lesního zákona (Flora et al. 2022).

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2008, č. j. 2 As 7/2008-50: *„cílem úpravy v § 22 odst. 1 lesního zákona (stejně jako dalších zákonů, na něž stěžovatel v kasační stížnosti odkazuje) je ochrana vlastnických či jiných obdobných práv, na základě nichž k užívání nemovitostí dochází (tedy práv soukromých), nikoli ochrana práva každého subjektu na bezpečný a ničím nerušený provoz na pozemní komunikaci (obecného užívání – práva veřejného), k jehož ochraně je mj. povolán § 35 silničního zákona.“* Nejvyšší soud dále podotýká, že aplikaci § 22 odst. 1 lesního zákona nelze připustit ani z ryze kompetenčních důvodů. Odkazuje zde na nedostatek věcné působnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, které podle § 48 odst. 1 písm. h) lesního zákona rozhodují o uložení opatření k zajištění bezpečnosti osob a majetku před škodami, které by mohly být způsobeny zejména sesuvem půdy, padáním kamenů, pádem stromů nebo jejich částí z lesních pozemků, přitom vystupují jako orgány státní správy lesů. Zároveň rozhodují o tom, kdo ponese náklady s tím spojené podle § 22 odst. 1 a 2 zákona o lesích. Nejvyšší správní soud je toho názoru, že obecním úřadům obcí s rozšířenou působností, pokud vystupují jako orgán státní správy lesů, nepřísluší rozhodovat ani o uložení opatření vedoucí k zajištění bezpečnosti osob a majetku před škodami způsobenými přesahem větví. Proto by měl mít pro taková rozhodnutí pravomoc jiný správní orgán.

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 21. 8. 2019 č. j. 11 A 138/2017-36 potvrdil, že mezi lesním zákonem a zákonem o drahách není vztah generality a speciality, jelikož oba právní předpisy mají jinou materii a proto si navzájem nekonkurují (s rovnání s rozsudkem, shodně viz rozsudek NSS ze dne 30. 1. 2020, č. j. 4 As 370/2019-39).

Vlastník lesa namítá, že ze strany Drážního úřadu nebyl předložen jediný důkaz, který by prokázal ohrožení dráhy způsobené přímým zaviněním v takovém rozsahu jak je v předmětném rozhodnutí označeno. Na rozhodnutím dotčených lesních pozemcích hospodaří v souladu se schváleným lesním hospodářským plánem (dále také „LHP“), který nikterak nerozlišuje umístění stromů v návaznosti na možné ohrožení dráhy. Povinnost odstraňovat zcela zdravé stromy nevyplývá z žádného zákona a je v přímém rozporu se stanoveným LHP. Vlastník lesa je toho názoru, že Ministerstvo dopravy svým rozhodnutím pominulo otázku proporcionality. Byl-li dohodnutý zásah s provozovatelem dráhy vyhodnocen jako nedostatečný a to odstranění 21 stromů představující zvýšené riziko možného ohrožení přiléhající dráhy. Měla být povinnost odstranění ohrožení dráhy ve smyslu § 10 odst. 1 zákona o drahách nařízena provozovateli dráhy nikoliv vlastníku lesa (Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3).

Argumentace Ministerstva dopravy se opírá o nález Ústavního soudu ze dne 6. 3. 2002, č. 144/2002 Sb., podle kterého je daná objektivní zodpovědnost vlastníků pozemků v sousedství dráhy nést náklady za případný vznik nebezpečí, pokud toto nebezpečí vznikne v důsledku jejich jednání, ať již ve formě konání (např. vysazení stromu na nevhodném místě), nebo opomenutí. V případě, kdy v důsledku konání nebo opomenutí vyrostle strom na pozemku sousedící s drahou, který pro ni představuje nebezpečí, jde o stav protiprávní. Lesní hospodářský plán ani žádné jiné obecně závazné právní ustanovení nemůže bránit odstranění tohoto protiprávního stavu, způsobeného jednáním vlastníka pozemku (Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3).

S tímto výkladem vlastník lesa nesouhlasí, neboť tento právní závěr nenachází oporu ani v předmětném nálezu Ústavního soudu, tak judikatuře obecných soudů či právní teorii. Správní orgán při svém zdůvodňování využívá účelně zkrácené pasáže předmětného Ústavního nálezu (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59). V projednávaném případě nelze hovořit o zavinění nebezpečí formou konání, a to vysazení stromů na nevhodném místě, když lesní pozemky jsou primárně určeny k jejich vysazování. Opomenutí prevenční povinnosti také není namístě díky pochůzkám s provozovatelem dráhy za účelem vytipování a odstranění stromů, které bezprostředně ohrožují drážní provoz (Rozsudek NSS ze dne 30. 1. 2020, č. j. 4 As 370/2019-39).

Ministerstvo dopravy se vyjádřilo k námitce nesprávné interpretaci nálezu Ústavního soudu ze dne 6. 3. 2002, č. 144/2002 Sb., a to že musel řádně obhájit § 10 zákona o drahách a podat interpretaci odpovídající Ústavnímu nálezu, aby nebylo znovu napadeno před Ústavním soudem. Ohledně přiměřenosti nařízeného zásahu Ministerstvo dopravy připomíná, že z ustanovení § 10 odst. 1 zákona o drahách plyne povinnost odstranit veškeré ohrožení pro dráhu nacházející se na sousedních pozemcích. Veřejný zájem na ochraně života a zdraví osob pohybující se po dráze a bezpečném drážním provozu ukládají drážnímu správnímu orgánu řídit se zásadou předběžné opatrnosti, a tedy nařízené odstranění ohrožení je přiměřené. V opačném případě by bylo namístě tvrdit, že majetkové zájmy vlastníka lesa mají přednost před ochranou života a zdraví, což by bylo v rozporu s čl. 6 a 11 Listiny základních práv a svobod (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59).

Nález Ústavního soudu ze dne 6. 3. 2002, č. 144/2002 Sb., s účinností od 31. 12. 2002 zrušil druhou, třetí a čtvrtou větu dosavadní úpravy § 10 zákona o drahách, z důvodu, že dosavadní úprava českého zákona o drahách byla příliš strohá, jednoznačná a nediferencovaná. Přiměřeně nepostihovala případy, kdy nešlo po majiteli pozemku úhradu uvedených nákladů spravedlivě požadovat. Nález Ústavního soudu ze dne 6. 3. 2002, č. 144/2002 Sb.: *„Vždy je nutno každý případ pečlivě posuzovat s přihlédnutím ke všem jeho okolnostem.“*

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59 uvádí, že Drážní úřad v tomto případě pochybil a neprovedl žádné zkoumání stromů vzrostlých na předmětném pozemku nebo stromů spadlých na železniční trať, díky kterým došlo k zahájení řízení o odstranění nebezpečí ve smyslu § 10 odst. 1 zákona o drahách. Nelze tak vyvozovat závěr o porušení prevenční povinnosti vyplývající z § 2900 NOZ. Soud se v tomto směru shoduje se závěry vyjádřenými v rozsudku

Městského soudu v Praze ze dne 30. 8. 2018, č. j. 11 A 25/2017-65:

„Opomenutí žalobce nebylo v řízení prokázáno, a i pokud soud připustí eventualitu, že všechny vymezené v prvostupňovém rozhodnutí musejí být vykáceny, pak za současné úrovně skutkových zjištění nelze dle § 10 zákona o drahách požadovat provedení stanoveného opatření na náklady žalobce. Takový výklad by znamenal, jak správně žalobce namítá, že každý vlastník lesa sousedícího s dráhou bez dalšího

odpovídá za prostou existenci lesa a v případě, že drážní úřad dospěje k závěru, že je třeba jej vykácet, pak bez dalšího zkoumání musí kácení či další opatření provést na své náklady. Takový výklad § 10 zákona o drahách soud považuje za excesivní. Pokud by soud závěry žalovaného dovedl do důsledku, měly by být lesy v okolí dráhy permanentně udržovány ve stavu bránícím dopadu jakéhokoliv stromu do jejího prostoru, takové požadavky však zákon na vlastníky lesa neklade.“

V rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3 drážní správní úřad uvádí, že nebezpečí pro dráhu ve smyslu § 10 zákona o drahách může představovat i zcela zdravý strom. Přitom se odkazuje na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 2. 4. 2014, sp. zn. 25 Cdo 2358/2013, kde soud judikoval, že vlastník zcela zdravého stromu, který měl adekvátní kořenový systém neodpovídá za škodu způsobenou pádem tohoto stromu. Jelikož pád takového stromu byl nepředvídatelnou událostí způsobenou náhodným souběhem extrémních klimatických podmínek a samotný fakt, že strom rostl v náklonu nepředstavoval důvod jeho pádu. Soud se v rozsudku dále odkazoval na prevenční povinnost vlastníka stromu podle § 415 občanského zákoníku, resp. dle platné úpravy podle § 2900 NOZ. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 2. 4. 2014, sp. zn. 25 Cdo 2358/2013: *„každý povinen zachovávat vždy takový stupeň bedlivosti, který lze po něm vzhledem ke konkrétní časové a místní situaci rozumně požadovat a který – objektivně posuzováno – je způsobilý zabránit či alespoň co nejvíce omezit riziko vzniku škod na životě, zdraví či majetku; není však uložena povinnost předvídat každý v budoucnu možný vznik škody“*

Ministerstvo dopravy z výše zmíněného rozsudku analogicky odvodilo, že by ani vlastník zdravého stromu rostoucího v sousedství dráhy neodpovídal dopravcům coby uživatelům této dráhy, resp. osobám po dráze se pohybující za škodu způsobenou pádem stromu. Z tohoto důvodu nelze ustanovení Nejvyššího soudu interpretovat a je tedy nutné z důvodu ochrany života a zdraví osob na dráze takovýto zdravý strom preventivně odstranit. Jinak by za škodu způsobenou pádem stromu nikdo neodpovídal, což zákonodárce jistě nezamýšlel v případě § 10 zákona o drahách (Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3).

Podle rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59, je výklad § 10 zákona o drahách, jak jej zastává Ministerstvo dopravy zcela v rozporu s principem proporcionality, který je vždy nutno zohlednit při řešení střetu veřejných

zájmů (na jedné straně veřejný zájem na ochraně zdraví a bezpečí cestujících a na druhé straně vlastnické právo jakož to i právo na ochranu lesa). Zákonodárce princip proporcionality promítnul do aplikovaného ustanovení slovem „nezbytné“ opatření. Pokud by tímto ustanovením byla stanovena priorita veřejného zájmu ochrany zdraví a života cestujících před zájmem na ochranu lesa, tak by úvaha správního orgánu o přijetí opatření a stanovení jeho rozsahu musela zohlednit požadavek na co možno minimální zásah do omezených práv a zájmů. Nelze hovořit tedy o nezbytném opatření, pokud hrozící nebezpečí (v podobě pádu stromu) lze odvrátit šetrnějším způsobem. Zásadním předpokladem pro zmíněnou úvahu je dostatečné zjištění skutkového stavu, což v tomto případě nebylo.

Ohledně rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 2. 4. 2014, sp. zn. 25 Cdo 2358/2013, z něhož Ministerstvo dopravy dovozuje svůj závěr, o nezbytnosti preventivního odstranění zcela zdravého stromu, jelikož pád takového stromu nelze předvídat. Je nutné podotknout, že při aplikaci § 10 zákona o drahách nelze považovat takovýto závěr, a to kácení stromů na pozemcích sousedících s drahou za nezbytné opatření. Nezbytné opatření je jen takové opatření, které zabrání hrozícím škodám, jejichž vznik lze objektivně předvídat, a tedy v tomto konkrétním případě se nejedná o opatření ke kterému by bylo možné přistoupit bez dostatečného zjištění skutkového stavu (Rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59). V rozsahu, v jakém Ministerstvo dopravy dovozuje povinnosti vlastníka pozemku přiléhajícího k dráze, a to vykácet veškeré dřeviny bez rozdílu, zda jsou zdravé nebo nezdravé, pokud se nacházejí v dopadové vzdálenosti od dráhy. Tak tato povinnost z odkazovaného rozsudku podle kasačního soudu neplyne (Rozsudek NSS ze dne 30. 1. 2020, č. j. 4 As 370/2019-39).

Městský soud v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59 se dále zabýval povinností vlastníka lesa provést nezbytné opatření „na svůj náklad“ a dospěl k závěru, že nelze po vlastníkově lesa požadovat vykácení lesa na jeho náklady, aniž by správní orgán zjistil konkrétní okolnosti z nichž plyne existence hrozícího nebezpečí pro dráhy z vyrostlých stromů v jejím blízkosti.

V této souvislosti se Nejvyšší správní soud ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1 As 299/2019-42 odkazuje na Listinu základních práv a svobod, kdy podle jejího čl. 11 odst. 4, nucené omezení vlastnického práva je jen možné ve veřejném zájmu a to pouze za úplatu. Oproti tomu podle čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod lze omezit

vlastnické právo bez náhrady a to tehdy, pokud by vlastník zneužíval svého vlastnického práva na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy, nebo pokud by jeho výkon poškozoval lidské zdraví přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem. Při výkladu § 10 zákona o drahách je třeba respektovat zmíněné závěry plynoucí z Listiny základních práv a svobod. Omezení vlastnického práva vlastníka sousedícího s drahou, tedy pokácení stromu bez náhrady, může být ústavně konformní jen tehdy, pokud se týká stromů, které prokazatelně představují ohrožení lidského zdraví a života nebo jiné předvídatelné poškození dráhy, protože pouze v takovém případě dochází k omezení vlastnického práva v souladu s čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod. Jen v takovém případě lze soudit, že vlastník stromu zneužil svého vlastnického práva na úkor práv druhých nebo jednal v rozporu s chráněným zájmem, pokud bylo možné vznik škody předvídat, a nebyla přijata žádná opatření k zabránění vzniku škody.

Výchozím předpokladem pro aplikaci § 10 zákona o drahách je reálná existence nebezpečí pro dráhu. Odstranění nebezpečí musí nicméně splňovat požadavek nezbytného rozsahu a nemůže být pouhou konstrukcí založenou na prosté existenci dřevin v dopadové vzdálenosti, aniž by ze strany správního orgánu došlo k jakémukoliv zkoumání jejich zdravotního stavu. Nepřezkoumání zdravotního stavu nebo nezjištění důvodu pádu stromu do dráhy vlaku, díky kterému dojde k zahájení řízení o vykácení stromů, je porušení zásady materiální pravdy podle § 3 správního řádu. Nařízení odstranění stromů jen na základě jejich výšky a vzdálenosti od kolejiště, kvůli které by mohly spadnout do dráhy železnice je přímým porušením zásady přiměřenosti podle § 2 odst. 3 správního řádu (Rozsudek NSS ze dne 30. 7. 2020 č. j. 3 As 159/2018-81).

Naplnění zásad materiální pravdy si vyžaduje dostatečné zjištění skutkové stránky věci, bez které jinak nelze řádně posoudit ani uplatnit zákonnosti, přiměřenosti a předvídatelnosti rozhodnutí správních orgánů. Pouze v takovém to případě lze skutkový stav považovat za dostatečně zjištěný (Skulová et al. 2008). Za řádné a dostatečné zjištění skutkového stavu je odpovědný správní orgán vedoucí řízení, zároveň je také povinen si tyto podklady na své náklady opatřit pro vydání rozhodnutí (Rozsudek NSS ze dne 30. 1. 2020, č. j. 4 As 370/2019-39).

Ustanovení § 10 odst. 1 zákona o drahách se vztahuje na výjimečné situace, kdy je zjištěn určitý nežádoucí stav, který nepředstavuje pouze hypotetické, ale přinejmenším předvídatelné ohrožení dráhy. Správní orgány jsou tedy povinny zjišťovat konkrétní okolnosti, z nichž údajné hrozící nebezpečí vyplývá např. vypracování odborného posudku ohledně stáří či zdraví stromu, morfologii terénu nebo stavu podloží a kořenového systému. Touto okolností ovšem nemůže být možný budoucí extrémní klimatický jev, který by mohl v budoucnu stromu potenciálně zasáhnout a způsobit nežádoucí stav. Pokud by bylo v úmyslu zákonodárce zamezit výskyt jakýchkoli stromů (tj. i zdravých či řádně zakořeněných), které by v důsledku nepředvídatelných příčin mohly kdykoliv dopadnout na dráhu a způsobit mimořádnou událost ve smyslu § 49 zákona o drahách, vymezil by takovéto omezení vlastníků sousedních pozemků výslovně. Porušení proporcionality a extenzivní výklad § 10 zákona o drahách by vedlo k absurdnímu důsledku, a to že by bylo nutné vykácat všechny stromy v okolí železnic v České republice (Rozsudek NSS ze dne 30. 7. 2020, č. j. 3 As 159/2018-81).

Dle názoru vlastníka lesa vyloučení odkladného účinku proti rozhodnutí správního orgánu podle § 85 odst. 2 písm. a) správního řádu nebylo důvodné obzvlášť, kdy stav lesního porostu v době vydání rozhodnutí správního orgánu trval již několik let, přičemž žádné akutní nebezpečí pro provoz dráhy nepředstavoval po celá léta, tak ani v době vydání rozhodnutí. Navíc samotná argumentace správního orgánu se zakládala na faktu, že jde primárně o ochranu života, zdraví a majetku osob, přičemž veřejný zájem na ochraně má i ústavní přednost před ochranou jednotlivých dřevin. Ministerstvo dopravy se ohradilo proti tomuto bodu žaloby, jelikož vlastník lesa tento argument neuvedl v odvolání proti rozhodnutí správního orgánu, a tak tedy nevyužil všechny opravné prostředky jemu poskytnuté zákonem. Samotný fakt, že protiprávní stav v podobě stromů trvá již nějakou dobu a jen pouhou šťastnou shodou náhod nezpůsobil mimořádnou událost, neznamená, že se tak nemůže stát v jakýkoliv následující okamžik. (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59).

Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59 se k námitce, týkající se rozhodnutí správního orgánu o vyloučení odkladného účinku, vyjádřil následovně. Proti takovému rozhodnutí zákon neumožňuje podat řádný opravný prostředek § 85 odst. 4 správního řádu. Pokud vlastník lesa (žalobce) namítal

nezákonnost tohoto výroku teprve až v žalobě, nelze námitku považovat za přípustnou. Soudní přezkum výroku by byl zcela nadbytečný, soud se zde odkazuje na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 7.9.2010, č. j. 7 As 26/2009-58, podle kterého právní účinky odkladného účinku rozhodnutí stojí nebo padají s existencí věcného výroku prvostupňového rozhodnutí (Drážního úřadu), kdy zrušením tohoto rozhodnutí zaniká i vyloučení odkladného účinku odvolání.

Podmínky pro zrušení odkladného účinku rozhodnutí Drážního úřadu podle § 85 odst. 2 písm. a) správního řádu v projednávané věci splněny nebyly. Jeho přijetí bránil stav nedostatečně zjištěných skutečností, na jejichž základě by bylo možné dospět k závěru naléhavosti. Ze všech výše uvedených důvodů soud dospěl k závěru, že skutková podstata na základě, které Ministerstvo dopravy vydalo rozhodnutí, vyžaduje zásadní doplnění a proto podle § 76 odst. 1 písm. b) zákona č. 150/2002 Sb. soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako „soudní řád“) napadené rozhodnutí tak i jemu předcházející rozhodnutí správního orgánu rozsudkem zrušil a věc vrátil drážnímu správnímu úřadu k doplnění. Ne zvolí-li Ministerstvo dopravy jiné procesní řešení, doplní skutkový stav věci, teprve až potom bude moci Ministerstvo dopravy posuzovat, zda lze postupovat podle § 10 zákona o drahách (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59).

Proti rozhodnutí Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59 se Ministerstvo dopravy „odvolalo“ podáním kasační stížnosti u Nejvyššího správního soudu. Ministerstvo dopravy napadá shora specifikované rozhodnutí městského soudu z důvodu podle § 103 odst. 1 písm. a) a d) soudního řádu. Nejvyšší správní soud ze dne 13. 2. 2020, č. j. 4 As 383/2019-32 se ve svém rozsudku ztotožnil se závěry městského soudu a kasační stížnost zamítnul.

Na rozdíl od rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 2. 2020, č. j. 4 As 383/2019-32 se např. rozsudek NSS ze dne 30. 7. 2020, č. j. 3 As 159/2018-81 nebo rozsudek NSS ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1 As 299/2019-42 se hlouběji zabývaly otázkou skutkového stavu věci a odkladného účinku rozhodnutí. Je nutné upravit závěr městského soudu o tom, že je na drážním správním orgánu, aby doplnil nedostatky skutkového stavu. Jak vlastník lesa podotýká, proti rozhodnutí Drážního úřadu nebyl přiznán odkladný účinek a předmětné stromy byli již v mezidobí odstraněny na náklady vlastníka, neexistuje tedy již „hmotný předmět“, o němž se správní řízení vede. Tato skutečnost nic nemění na faktu, že zrušené rozhodnutí

Ministerstva dopravy je nezákonné. Rozhodnutím drážního správního orgánu nesmí být zmařeno právo vlastníka lesa se domáhat případné vzniklé škody bez ohledu na to, jak se Ministerstvo dopravy hodlá vypořádat se vzniklou skutkovou situací. Tato skutečnost ostatně vyplývá z judikatury Nejvyššího soudu ze dne 11. 9. 2019, č. j. 31 Cdo 1954/2019-249: *„Podmínka existence nezákonného rozhodnutí ve smyslu § 8 odst. 1 a 2 zákona č. 82/1998 Sb. je splněna tehdy, bylo-li pravomocné nebo předběžně vykonatelné rozhodnutí zrušeno nebo změněno pro nezákonnost, a to bez ohledu na další průběh řízení, v němž bylo dané rozhodnutí vydáno. Byl-li proti rozhodnutí podán opravný prostředek odkládající právní moc i vykonatelnost rozhodnutí, posuzuje se nezákonnost ve smyslu § 8 odst. 1 zákona č. 82/1998 Sb. ve vztahu k pravomocnému rozhodnutí o tomto opravném prostředku.“*

Dalším možným argumentem ze strany vlastníků dřevin vyskytujících se na pozemcích určených k plnění funkcí lesa proti extenzivnímu výkladu § 2900 NOZ, pod kterým si Drážní úřad např. představuje povinnost vlastníka vykácet kolem dráhy pruh o šířce odpovídající výšce okolního lesního porostu a udržovat holiny, aby zabránil vzniku mimořádné situace (pádu stromu na dráhu). Takovýto požadavek je však v rozporu s § 13 odst. 1 a § 11 odst. 2 lesního zákona. Mimo jiné les jako významný krajinný prvek je chráněn také podle § 4 ZOPK. Uložení povinnosti vykácet stromy spoluvytvářející tento významný krajinný prvek, může způsobit dotčení zájmů na ochraně přírody chráněné zákonem na ochranu přírody a krajiny. Žádný z platných právních předpisů nesvěřuje pravomoc Drážnímu úřadu nebo Ministerstvu dopravy hodnotit zásah do významného krajinného prvku podle § 10 zákona o drahách, tyto pravomoci výlučně náleží orgánu ochraně přírody podle § 65 ZOPK (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 19. 12. 2019, č. j. 6 A 80/2016-65).

Ministerstvo dopravy se na druhou stranu hájí argumentem, že úprava podle § 65 ZOPK se nevztahuje na jeho rozhodování z důvodu absence zákona o drahách v poznámce pod čarou. Navíc toto ustanovení lze aplikovat pouze pokud jiný postup není předepsán, což v daném případě nelze říct, neboť jiný postup obsahuje ustanovení § 10 zákona o drahách. Nicméně podle městského soudu se § 65 ZOPK vztahuje i na Drážní úřad (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 19. 12. 2019, č. j. 6 A 80/2016-65).

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 6 A 120/2016-93 uvádí, že pokud chce Drážní úřad přijmout opatření vedoucí k odstranění nežádoucího stavu resp. zdroje ohrožení dráhy ve smyslu § 10 odst. 1 zákona o drahách, musí tak učinit po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody jak vyplývá z § 65 ZOPK, jelikož zákon o drahách ani jiný předpis nestanovuje jiný postup. V tomto případě se však nejedná o závazné stanovisko ve smyslu § 149 správního řádu, kdy by se Drážní úřad musel řídit stanoviskem příslušného orgánu ochrany přírody, ale jde zde o dotčený správní orgán podle § 136 správního řádu.

V důsledku novely drážního zákona provedenou zákonem č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, s účinností 15.1. 2020, došlo k zásadnímu pozměnění dosavadního znění § 10 zákona o drahách, došlo k vytvoření samostatných odstavců 3 až 5 (Lojda 2022). Ustanovení třetího odstavce § 10 zákona o drahách dává nově provozovateli dráhy (nikoliv však jejímu vlastníkov) výslovně právo odstraňovat a oklešťovat stromové a jiné porosty, ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy, a to v případě, kdy po předchozím upozornění vlastník pozemku sám neučinil v přiměřené lhůtě a rozsahu, které provozovatel stanovil. Výkon tohoto oprávnění má jasně stanovené limity a to v odst. 4 a 5, kdy během výkonu je provozovatel povinen co nejvíce šetřit práva vlastníků tak uživatelů nemovitostí a vstup na jejich nemovitost předem ohlásit. Provozovatelé dráhy jsou povinni vrátit nemovitost do původního stavu, pokud to vzhledem k prováděným pracím není možné, vrací nemovitost do stavu odpovídajícímu jejímu předchozímu účelu nebo způsobu užívání. Na žádost vlastníka je také provozovatel povinen odstranit na vlastní náklady případný klest nebo zbytky těžby. Nově má také vlastník nebo uživatel nemovitosti právo na přiměřenou jednorázovou náhradu, pokud mu vznikne škoda nebo byl omezen v obvyklém užívání nemovitosti v důsledku výkonu práva provozovatele dráhy. Právo na kompenzaci lze uplatnit u provozovatele do dvou let ode dne vzniku omezení nebo škody, jinak právo zaniká.

Vzhledem k relativně krátké době od novelizace nejsou doposud známy jakékoliv judikatury, které by se staly příkladem řešení budoucích sporů. Následující kapitola „Dřeviny rostoucí mimo les“ obsahuje více detailů týkající se novely drážního zákona.

5.2.3. Aktuálně probíhající spor mezi VLS (Hořovice) a Správou železnic

Aktuálně probíhající spor mezi státním podnikem Vojenské lesy a statky ČR, s.p. (dále jen „VLS“) a Správou železnic, týkající se finančního vypořádání vzniklé újmy v podobě předčasného smýcení a nákladově náročnějších operací, způsobený na základě výzvy k odstranění stromů (ořezu) v ochranném pásmu dráhy ze dne 11. 2. 2020 (Výzva Správy železnic ze dne 11. 2. 2020, č. j. 4743/2020-SŽDC-OŘ PLZ-ST PLZ). Tato kauza je dobrým příkladem, na který se mělo aplikovat doporučení obsažené v komentáři lesního zákona z roku 2022. *„Pokud tedy ohrožený vlastník, např. SŽDC, požaduje, aby opatření provedl vlastník lesa na svůj náklad, měl by na to vlastník lesa reagovat podáním žádosti na drážní úřad, s návrhem na stanovení rozsahu opatření, které má SŽDC provést na svůj náklad. Podáním návrhu na drážní úřad by se vlastník lesa mohl alespoň částečně zbavit případné odpovědnosti či spoluodpovědnosti za vzniklou škodu.“* (Dvořák 2022)

VLS nejspíše udělaly zásadní chybu v tomto probíhajícím řízení tím, že vyhověly výzvě Správy železnic, státní organizaci, a provedly na dvou z celkových tří pozemků odstranění ohrožení dráhy ve smyslu § 10 odst. 3 zákona o drahách. Podle vyjádření Správy železnic ze dne 28. 4. 2021 zn. 35454/2021-SŽ-GŘ-O25 tímto realizovaným smýcením dřevin došlo k nápravě faktického protiprávního stavu na VLS obhospodařovaných pozemcích a tím, že porost představující ohrožení dráhy odstranily, pouze splnily své zákonné povinnosti. Zvýšené náklady na těžbu ani újma z předčasného smýcení porostu nelze považovat za škodu z pohledu nového občanského zákoníku v případě, kdy náklady na smýcení vznikly na základě rozhodnutí VLS a jsou tedy dobrovolně vynaložené a současně nelze hovořit o vzniku škody z předčasného smýcení na straně VLS plněním zákonné povinnosti.

VLS se v žalobě ze dne 8. 4. 2021 odkazuje na logický výklad ustanovení § 10 odst. 5 zákona o drahách, podle kterého jsou oprávněny požadovat jednorázovou kompenzaci v případě, kdy na základě výzvy Správy železnic samy, urychleně a dobrovolně provedly odstranění předmětného lesního porostu (dřeviny, které svojí výškou a umístěním mohou při pádu zasáhnout do drážního tělesa). Zároveň se odkazuje na ustanovení § 2908 nového občanského zákoníku *„Kdo odvracel hrozící újmu, má právo na náhradu účelně vynaložených nákladů a na náhradu újmy, kterou*

přítom utrpěl, i proti tomu, v jehož zájmu jednal, nanejvýš však v rozsahu přiměřeném tomu, co odvrátil.“

V tomto případě nelze aplikovat § 2908 nového občanského zákoníku, jelikož by se primárně aplikovalo pravidlo, že osoba odvracející újmu má právo na účelně vynaložené náklady vůči tomu, kdo újmu způsobil, což v tomto případě byly samy VLS, které nechaly svým jednáním, resp. opominutím vyrůst stromy do takové výšky, kdy představují ohrožení dráhy ve smyslu § 10 odst. 3 zákona o drahách. Správce železnice dále nepovažuje za adekvátní aplikovat § 10 odst. 5 zákona o drahách, jehož výklad na rozdíl od Správy železnic VLS zastávají. Podle § 10 odst. 3 zákona o drahách je provozovatel oprávněn oklešťovat a odstraňovat stromové a jiné porosty v případě, kdy tak neprovedl jejich majitel. Ustanovení § 10 odst. 5 zákona o drahách sice hovoří o nárocích na náhrady v případech, kdy vlastníkům vznikne škoda, ale jen v důsledku výkonu práva provozovatele dráhy podle § 10 odst. 3 tohoto zákona. S přihlédnutím k těmto skutečnostem nelze aplikovat § 10 odst. 5 zákona o drahách, jelikož nebylo aplikováno právo provozovatele dráhy ve smyslu § 10 odst. 3 tohoto zákona (Správy železnic ze dne 28. 4. 2021, zn. 35454/2021-SŽ-GŘ-O25).

Další z důležitých momentů tohoto sporu je, kdy VLS sdělily Správě železnic, že souhlasí provedením zbývajícího zásahu ve vyznačeném rozsahu, ale pouze v případě, kdy tak provede sama Správa železnic na svoje náklady. VLS podotýkají, že půjde o mimořádnou těžbu (porostů mladších 80 let) ve smyslu § 2 písm. o) zákona o lesích, která je podmíněna ze strany státní správy lesů, resp. v tomto případě Vojenského lesního úřadu podle § 47 odst. 2 lesního zákona (VLS ze dne 18. 9. 2020, č. j. VLS-007136/2020/1/0100).

Vojenský lesní úřad rozhodnutím ze dne 15. 10. 2020 č. j. SpMO 47767/2020-4707/2 mimořádnou těžbu v porostech mladších 80 let povoluje podle ustanovení § 33 odst. 5 lesního zákona, na základě venkovního šetření konaného 18. 8. 2020. Vojenská lesní správa v rozhodnutí také stanovuje podmínky, za kterých uděluje souhlas k realizaci. Tou nejdůležitější podmínkou je, že samotnou těžbu na své náklady provede Správa železnic.

Prvostupňový soud v případě na základě zjištěných skutečností uzavírá, že pokud VLS jakožto oprávněný subjekt hospodařit s pozemkem a příslušejícím stromovým a jiných porostů splnil povinnosti stanovené výzvou Správy železnic, která koresponduje s obsahem zákona účinného od 15. 1. 2020, tak právo na náhradu za splnění této zákonné povinnosti uložené v § 10 zákona o drahách vůči Správě železnic nepřísluší, jelikož zákonný podklad pro takové právo neexistuje. Městský soud dospěl k tomuto závěru i přes znalost judikatury, týkající se této problematiky, která zcela odlišně přistupuje k určení rozsahu stromové a jiných porostů, které mohou ohrožovat bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, a to i v souvislosti s účinky novely zákona o drahách, např. rozsudek NSS ze dne 14. 9. 2021, č. j. 2 As 227/2020-39 nebo rozsudek NSS ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1 As 299/2019-42. S ohledem na uvedenou judikaturu jsou vlastníci pozemků potažmo lesů povinni na své náklady odstranit pouze přímo hrozící nebezpečí. Pokud je tedy požadován rozsah zásahu do stromové či jiných porostů nad rámec stanovený judikaturou správních soudů, jedná se o omezení vlastnického práva. V tomto konkrétním případě však soud odmítl poskytnout VLS náhradu i přes výše uvedené, protože zákonodárcem nebyla adekvátně vyřešena situace, kdy jsou zákonné požadavky ustanovení § 10 zákona o drahách v rozporu s judikaturou správních soudů týkající se této problematiky, když ze zákona je zřejmé, že se žádná náhrada nepředpokládá (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30. 1. 2023, č. j. 21 C 100/2021-203).

Důležité je také zmínit, že v celém tomto sporu jde pouze o finanční vypořádání. VLS jakožto státní podnik má povinnost vymáhat veškeré škody jemu způsobené podle ustanovení § 17b odst. 3 zákona č. 77/1997 Sb. o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Tento spor ovšem nekončí pravomocným prvostupňovým rozsudkem, VLS proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 30. 1. 2023, č. j. 21 C 100/2021-203 podaly rozsáhlé odvolání.

5.2.4. Dřeviny rostoucí mimo les

Odstraňování dřevin pro zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti drážní dopravy prošlo v posledních letech mnoha změnami. Do novely zákona o ochraně přírody a krajiny provedené zákonem č. 349/2009 Sb., tedy do 30. 11. 2009, platil oznamovací režim kácení dřevin u železničních drah podle § 8 odst. 2 ZOPK, příslušný orgán ochrany přírody mohl oznámené kácení pozastavit, zrušit nebo zakázat, pokud nespadlo do výkonu zvláštního opatření, nebo odporovalo požadavkům na ochranu dřevin (Jelínková 2020).

Od 1.12. 2009 do 31. 3. 2017 platilo, že když provozovatel dráhy ve většině případů Správa železniční dopravní cesty (dále také „Správa železnic“) vyzval vlastníka dřeviny, která se vyskytuje v blízkosti dráhy a představuje zdroj nebezpečí ve smyslu § 10 odst. 1 zákona o drahách, aby vlastník předmětné dřeviny učinil opatření vedoucí k zabránění ohrožení dráhy, nejčastěji její odstranění. Ke kácení dřevin u železničních drah pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy bylo potřeba povolení příslušného orgánu ochrany přírody. Povolení vydával orgán jen po dohodě s drážním správním úřadem podle § 8 odst. 1 ZOPK.

Obdobně jako v případě dřevin rostoucích na pozemcích určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“), se Drážní úřady v případě dřevin rostoucích mimo PUPFL odkazují na porušení prevenční povinnosti plynoucí z § 2900 NOZ a rovněž na nález Ústavního soudu ze dne 6. 3. 2002, č. 144/2002 Sb. Dalším častým pochybením jak ze strany Drážního úřadu tak i Ministerstva dopravy je chybná interpretace vztahu zákona o drahách a zákona o ochraně přírody a krajiny, kdy úřady mezi nimi dovozují vztah speciality a generality.

Stejně tak tomu je i v rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 5 A 136/2017-52, kde se Povodí Labe (dále jen „vlastník dřevin“) domáhá zrušení rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 5. 6. 2017, č. j. 59/2017-130-SPR/3, kterým bylo zamítnuto odvolání vlastníka dřevin a potvrzeno rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 20. 12. 2016, č. j. DUCR-80179/16/Sj. Drážní úřad v prvostupňovém rozhodnutí nařídil provést nezbytné opatření ve smyslu § 10 odst. 1 zákona o drahách, resp. odstranění 107 ks stromů výšky 15 – 20 m, rostoucí ve vzdálenosti 10 – 15 m od osy kolejí. Při výkonu státního dozoru bylo zjištěno, že některé z předmětných stromů jsou přestárlé, poškozené nebo některé mají nalomené větve.

Správnímu orgánu z jeho úřední činnosti jsou známy případy pádů i zcela zdravých stromů do průjezdného profilu dráhy a s přihlédnutím k nálezu Ústavního soudu ze dne 6. 3. 2002, č. 144/2002 Sb., nepovažoval za nutné pořizovat dendrologické posudky, neboť za zdroj nebezpečí je nutné považovat v tomto případě každou dřevinu podle uvedených kritérií. Vlastník pozemku porušil prevenční povinnost dle § 2900 NOZ tím, že zavčas neodstranil předmětné stromy. K možnému kolizi mezi zákonem o drahách a zákonem o ochraně přírody správní orgán dodal, že zákon o ochraně přírody a krajiny podléhá derogaci, a i kdyby tomu tak nebylo, byl by zákon o drahách aplikován přednostně s ohledem na pořadí chráněných práv Listinou základních práv a svobod. Správnímu orgánu zákon nedovoluje jiný postup, než by byla právě dohoda s orgánem ochrany přírody, navíc postup podle § 65 ZOPK by byl ryze formalistický, jelikož by ani nemohla nastat situace, že by orgán ochrany přírody souhlas neudělil (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 5 A 136/2017-52).

Podle Ministerstva dopravy odpovědnost vlastníka dřevin spočívá v tom, že stromy nechal dorůst do kritické výšky, a tak porušil prevenční povinnost plynoucí z § 2900 NOZ, jelikož výšku stromů lze ovlivnit např. zkrácením nebo pokácením. Jak ustanovení § 10 odst. 1 zákona o drahách tak § 8 odst. 1 ZOPK upravují kácení dřevin v sousedství dráhy, ale § 8 ZOPK se vztahuje na situace, kdy kácením může dojít ke vzniku nebezpečí pro dráhu. Zatímco § 10 zákona o drahách se aplikuje, kdy samotné stromy představují nebezpečí jako v tomto případě. Správní orgán rozhoduje podle § 10 odst. 1 zákona o drahách sám bez dohody nebo integrace orgánu ochrany přírody, jelikož by orgán ochrany přírody stejně nemohl žádat správní orgán o dohodu (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 5 A 136/2017-52).

Vlastník dřevin se v bodech žaloby odkazuje na nezákonné rozhodnutí Ministerstva dopravy a správního orgánu, jelikož v prvostupňovém řízení byly dotčeny zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny. Správní orgán tedy nemohl vydat rozhodnutí bez dohody s orgánem ochrany přírody, rozhodnutí bylo vydáno v rozporu s právními předpisy. Následně dodal, že takováto nezákonná aplikace příslušných ustanovení jej vystavuje sankci ze strany orgánů ochrany přírody (Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 5 A 136/2017-52).

Nejen Městský soud v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 5 A 136/2017-52, ale i Nejvyšší správní soud se již v minulosti opakovaně zabýval případy nařízení kácení dřevin podle § 10 odst. 1 zákona o drahách Drážním úřadem. Vzhledem k podobné argumentaci a skutkovým okolnostem vycházel Městský soud v Praze z dřívějšího rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 2. 2020, čj. 4 As 383/2019-32.

Prostá existence stromu určité výšky vzhledem ke své dopadové vzdálenosti, nemůže představovat nebezpečí pro dráhu, aniž by došlo k dostatečnému zkoumání ze strany správních orgánů, zda nebezpečí takového stromu je vůbec reálné, nebo založené jen na hypotetické domněnce. Má-li nebezpečí pro dráhu spočívat v tom, že na pozemku v blízkosti dráhy rostou stromy, které by svým vzrůstem a vzhledem ke své dopadové vzdálenosti mohly spadnout do dráhy, pak takovéto nařízení o jejich odstranění musí být podloženo konkrétními skutkovými zjištěními, z nichž hrozí předmětné nebezpečí. Zjišťováním skutkových okolností jsou povinny správní orgány. Stanovení okruhu stromů k odstranění jen na základě výšky a dopadové vzdálenosti od dráhy bez ověření, zda stromy představují skutečné nebezpečí odporuje zásadám materiální pravdy podle § 3 správního řádu. Zároveň při výkladu § 10 odst. 1 zákona o drahách je nutné zohlednit princip proporcionality. Jelikož v posuzované věci nebylo provedeno žádné zkoumání dotčených stromů, nelze bezpečně říct, že by vlastník dřevin porušil prevenční povinnost, tím že se o stromy nestaral (Rozsudek NSS ze dne 13. 2. 2020, čj. 4 As 383/2019-32).

Podle rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 5 A 136/2017-52, soud nemůže souhlasit s výkladem speciality zákona o drahách vůči zákonu o ochraně přírody a krajiny, ve svém rozsudku se odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 11. 2015, č. j. 7 As 162/2015-59:

„mezi zákonem o drahách a zákonem č. 114/1992 Sb. není žádný poměr obecného a zvláštního, jedná se o dva zákony stojící vedle sebe, které musí být vykládány ve shodě tak, aby byly proporcionalně ochráněny zájmy v obou zákonech vymíněné. V případě, kdy dřeviny představují skutečně zřejmé a bezprostřední ohrožení života či zdraví nebo nebezpečí škody značného rozsahu, lze je kácet i bez povolení orgánu ochrany přírody.“

Správní soudy jednoznačně odmítly specialitu zákona o drahách vůči zákonu o ochraně přírody a krajiny s tím se ztotožnil i Ústavní soud, usnesení ze dne 22. 11. 2016, sp. zn. II. ÚS 3669/16.

Dalším možným argumentem, proč právní úprava v zákoně o drahách má přednost před právní úpravou podle ZOPK je prioritou ochrany života a zdraví lidí využívající dráhu. Zanechání dřevin na stavbě dráhy a v jejích obvodech znemožňuje dostatečné zabezpečení ochrany života a zdraví nebo vlastnictví osob pohybující se po dráze. Provozovatel dráhy nebo Drážní úřad dovozuje specialitu zákona o drahách ku ZOPK na faktu, že orgány ochrany přírody nemají kompetenci k ochraně dřevin v obvodu dráhy, v ochranném pásmu dráhy, na stavbách dráhy a u staveb dráhy, jelikož § 8 odst. 1 ZOPK se vztahuje na všechny dřeviny, kromě specifické skupiny dřevin, které jsou závadami staveb dráhy podle § 5 odst. 3, § 22 odst. 1 písm. a) zákonu o drahách a § 11 a § 14 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“). K odstraňování dřevin v oblasti dráhy má výlučnou kompetenci Ministerstvo dopravy jako speciální stavební úřad nebo speciální úřad ve věcech drah. Dřeviny existující v obvodu dráhy jsou buď závadou nebo její integrální součástí. Pak tedy existence těchto dřevin spadá do kompetence drážního správního úřadu (Rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2016, č. j. 8 As 10/2016-33).

Zákon o drahách ani žádný jiný neuděluje kompetence drážnímu správnímu úřadu ve věcech povolování kácení dřevin, a to ani jako speciálnímu stavebnímu úřadu. Jde tedy o pouhou domněnku, která nemá oporu v platné právní úpravě. Specialitu zákona o drahách vůči ZOPK nelze dovozovat jen na základě přednosti ochrany bezpečného provozu dráhy nad ochranou přírody a krajiny, jelikož zákonodárce pamatoval na případy, kdy dřeviny představují skutečně zřejmé a bezprostřední ohrožení života nebo majetku. Podle § 8 odst. 4 ZOPK lze tyto dřeviny odstranit bez předchozího povolení orgánu ochrany přírody na dodatečné oznámení do 15 dnů. Jde tedy o výjimku, kdy situace musí být řešena co nejrychleji vzhledem k havarijnímu stavu dřevin (Rozsudek NSS ze dne 5. 11. 2015, č. j. 7 As 162/2015-59).

Kácení v krajní nouzi je zvláštní případ, kdy zájem na ochraně dřeviny ustupuje před veřejným zájmem z důvodu bezprostředně hrozícího nebezpečí. Dřevina jeví akutní známky selhání, které nelze napravit běžně dostupnými prostředky. K tomuto stavu většinou dochází vnějším nepředvídatelným zásahem třeba větrem, bleskem,

sesuvem půdy. Jde o situaci, kdy hrozí nebezpečí z prodlení, a proto se nečeká na vydání povolení orgánu ochrany přírody (MŽP 2017).

Kácení dřevin upravuje § 8 zákona o ochraně přírody a krajiny. Pravomoci k ochraně dřeviny mají orgány ochrany přírody, které jsou k tomu účelu zřízeny. Pouze orgány ochrany přírody jsou oprávněny rozhodovat o kácení dřevin, ať už se jedná o kácení dřevin na stavbě, v obvodě dráhy, v ochranném pásmu dráhy nebo na pozemcích v sousedství dráhy. Pravomoci orgánu ochrany přírody nijak nezasahují do povinností provozovatele dráhy provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona o drahách, tyto povinnosti musí provozovatel vykonávat v souladu s právní úpravou týkající se ochrany přírody a krajiny. V případě, kdy by mělo dojít ke kácení dřevin z důvodu bezpečnosti a plynulosti drážního provozu, je nutné se obrátit na příslušný orgán ochrany přírody, který po splnění zákonem stanovených povinností vydá povolení ke kácení dřevin podle § 8 odst. 1 ZOPK (Rozsudek NSS ze dne 5. 11. 2015, č. j. 7 As 162/2015-59).

Nejzásadnější změnu přinesl zákon č. 319/2016 Sb., s účinností od 1. 4. 2017, který nejenže novelizoval zákon o drahách, ale také i zákon o ochraně přírody a krajiny. Touto novelou došlo k opětovnému navrácení k oznamovacímu režimu kácení dřevin u železničních drah, který platil před 1. 12. 2009. Došlo k zrušení povolování kácení dřevin u železničních drah v § 8 odst. 1 ZOPK a vložení nového oznamovacího důvodu do § 8 odst. 2 *„odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze a z důvodů zdravotních“*. Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem příslušnému orgánu ochrany přírody (Jelínková 2020).

Od předchozího důvodu kácení na oznámení účinného k 1. 12. 2009 se zásadně změnilo postavení drážního správního úřadu, přestože orgán ochrany přírody a krajiny může kácení z „drážního důvodu“ pozastavit, omezit nebo zakázat, nicméně jen na základě (souhlasného) závazného stanoviska drážního správního úřadu. Zároveň došlo k vložení nového odst. 2 § 56a zákona o drahách, podle kterého vydává drážní správní úřad závazná stanoviska v řízení, týkajících se odstraňování dřevin z „drážního důvodu“ za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze, vydá drážní správní úřad nesouhlasné závazné stanovisko (Tuháček et al. 2015).

Podle důvodové zprávy k zákonu č. 319/2016 Sb., tento nový speciální postup pro odstraňování dřevin, které ohrožují bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, zajistí omezení sporných situací mezi provozovateli drah a orgány ochrany přírody, jelikož dosavadní úprava nedávala dostatečně zřejmá pravidla pro postup. Novým oznamovacím režimem podle § 8 odst. 2 ZOPK a nového postavení drážního správního úřadu, který bude ve věci vydávat závazné stanovisko ohledně nezbytnosti kácení dřevin pro zajištění bezpečné a plynulé drážní dopravy, se docílí bezpečnější provoz.

Nový oznamovací režim podle § 8 odst. 2 ZOPK je náročný na příslušné orgány ochrany přírody, jelikož po uplynutí patnácti denní lhůty vzniká zákonné právo kácet (Jelínková 2021). Pokud má dojít ke kácení dřevin podle § 10 odst. 1 zákona o drahách, pak v řízení vedeném drážním správním úřadem je příslušný orgán ochrany přírody v postavení dotčeného orgánu podle § 65 a § 90 odst. 15 ZOPK. Drážní úřad je povinen informovat orgán ochrany přírody o zahájení správního řízení. Drážní úřad a orgán ochrany přírody by v řízení o kácení dřevin měly spolupracovat s odkazem na § 65 ZOPK a dohodnout se na rozsahu a způsobu kácení. V případě, kdy rozhodnutí Drážního úřadu je v rozporu s požadavky na ochranu dřevin podle ZOPK, je orgán ochrany přírody oprávněn zahájit řízení o pozastavení, omezení nebo zakázání kácení podle § 66 ZOPK (MŽP 2017). Vyloučit možnost dotčení zájmů chráněných ZOPK při kácení dřevin rostoucích mimo les nebo v lese (les jako významný krajinný prvek) logicky nelze, jelikož při kácení dřevin rostoucích mimo les vždy dojde k dotčení obecné ochrany vyplývající z § 7 a § 8 ZOPK (Jelínková et Tuháček 2018).

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 9. 2020, č. j. 2 As 227/2020-39, nadále platí i přes změnu povolovacího režimu na oznamovací režim kácení, že při vyhodnocení nezbytnosti kácení dřevin rostoucích v blízkosti dráhy musí správní orgán zohlednit jak účel bezpečnosti drážního provozu, tak účel ochrany přírody a s nimi související veřejné zájmy. Proto zůstává úkolem orgánu ochrany přírody zjišťovat skutkový stav a následně v souladu s požadavky na ochranu dřevin rozhodnout, zda oznámené kácení je třeba pozastavit, omezit nebo zakázat. Ani zmíněná novela ZOPK nezbavuje povinnosti orgánu ochrany přírody řádně zjišťovat skutkový stav, přestože konečné rozhodnutí závisí na závazném stanovisku Drážního úřadu. Této

povinnosti se orgán ochrany přírody nemůže zprostit ani pokud nejsou důvodné pochybnosti o stavu, a to ani s odkázáním na zásadu procesní ekonomie.

Drážní úřad je v postavení dotčeného orgánu, který sice vydává závazné stanovisko, ale nepřísluší mu hodnotit zdravotní stav dřevin. Náleží mu pouze posuzovat odborné otázky z oblasti zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Požadavky na ochranu dřevin se výhradně zabývá orgán ochrany přírody. Drážní úřad nemůže odborné otázky posoudit v rozsahu své působnosti, aniž by byl seznámen se skutečným stavem dřevin a jejich pravděpodobnosti jejich pádu. Před vydáním závazného stanoviska Drážního úřadu musí orgán ochrany přírody poskytnout odborné informace o konkrétním stavu stromů např. zpracováním znaleckého posudku z oblasti dendrologie nebo geologie. Pouze tak může Drážní úřad na základě předaných informací učinit kvalifikovaný závěr o tom, zda předmětné dřeviny představují skutečné nebezpečí a předvídatelný zdroj ohrožení dráhy ve smyslu zákona o drahách a jestli je nezbytné jejich odstranění. To vše platí, pokud se orgán ochrany přírody rozhodne zahájit řízení o pozastavení, omezení nebo zákazu kácení dřevin rostoucí mimo les podle § 8 odst. 2 ZOPK (Rozsudek NSS ze dne 14. 9. 2020 č. j. 2 As 227/2020-39).

V opačném případě jako ve výše zmíněném rozsudku Nejvyššího správního soudu, kdy orgán ochrany přírody zahájí řízení o pozastavení, omezení či zákazu kácení a Drážní úřad vydá závazné stanovisko před uplynutím patnácti denní lhůty. Je toto jednání zatížené vadou nezákonnosti. Drážní úřad není oprávněn si sám posoudit otázku stavu dřevin a své odůvodnění nesouhlasného závazného stanoviska nemůže stavět na skutečnosti, že dřeviny svým hypotetickým pádem ohrožují drážní provoz (Rozsudek NSS ze dne 14. 9. 2020 č. j. 2 As 227/2020-39).

Další změnu přinesla nedávná novela § 10 zákona o drahách s účinností od 15. 1. 2020 provedená zákonem č. 367/2019 Sb., v novém znění jsou dřeviny brány jako zdroj ohrožení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Podle aktualizované metodiky Ministerstva životního prostředí (2022) nadále platí, že pouhá existence dřevin v dopadové vzdálenosti od kolejíště nemůže být důvodem pro jejich pokácení, nebo že ani nová právní úprava výslovně nestanovuje provozovateli povinnost takové dřeviny odstranit. Stále tedy platí, že při odstraňování dřevin musí v každém jednotlivém případě být posuzována míra případného ohrožení podle konkrétního stavu stromů a konkrétního poměru lokality, zda jde o hypotetické nebo předvídatelné

nebezpečí. Tomuto výkladu nasvědčuje nejen ústavní princip proporcionality (viz rozsudek NSS č. j. 1 As 299/2019-42 ze dne 18. 12. 2019), ale také i nové znění § 10 zákona o drahách, které výslovně nezakazuje výskyt stromů v tzv. dopadové vzdálenosti od dráhy, respektive nenařizuje provozovateli nebo vlastníkovi pozemku paušální odstranění. Dále připouští ořez nevhodných větví nebo také možnost, že provozovatel dráhy přímo vlastníkovi určí rozsah zásahu, jako je redukce výšky dřevin nebo technické opatření zabraňující její pád.

Podle názoru Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 9. 2020 č. j. 2 As 227/2020-39, se dosavadní judikaturní východiska se nestala zcela bezpředmětná i s příchodem stávající právní úpravy. Nejvyšší správní soud se přitom odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1 As 299/2019-42: „*Stromy rostoucí v tzv. dopadové vzdálenosti od dráhy samy o sobě nepředstavují nebezpečí pro dráhu ve smyslu § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách. Správní orgány jsou podle tohoto ustanovení oprávněny přijmout opatření k zabránění pádu stromů jejich pokácením pouze po zjištění konkrétních okolností (např. stáří či zdraví stromu, stav kořenového systému, morfologie terénu, stav podloží), ze kterých vyplývá reálné nebezpečí jejich pádu.*“

Lojda (2022) uvádí, že nové novelizované znění zákona o drahách je zcela jasné a není zde prostor, aby se soudy pouštěly za hranu své kompetence a místo výkladu práva si jej dotvářely, jako podle autora dělal již zmíněný Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 14. 9. 2020, č. j. 2 As 227/2020-39. Druhá věta nového znění § 10 odst. 3 zákona o drahách není konstruovaná jako vyvratitelná domněnka, pokud tedy dřevina může při svém pádu zasáhnout železniční dráhu, ohrožuje bezpečnost, plynulost nebo provozuschopnost dráhy. Nemá Drážní správní úřad jinou možnost než vydat negativní závazné stanovisko podle § 56a odst. 2 zákonu o drahách. Žádný jiný požadavek jako znalecký posudek nebo dendrologický průzkum by přitom Drážní úřad neměl brát při rozhodování v potaz, jelikož to zákon ani jiné podmínky přímo nevyžadují. Navíc, kdy strom představuje nebezpečí pro dráhu a ohrožuje plynulost a provozuschopnost dráhy ze zákona jasně vyplývá. Jelínková (2020) naopak považuje právě zmíněné znění druhé věty § 10 odst. 3 zákona o drahách za velice problematické, jelikož paušálně prohlašuje, že stromy a jiné porosty, které mohou při svém pádu zasáhnout do průjezdného profilu dráhy, za ohrožující bezpečnost nebo

plynulost anebo provozuschopnost drážní dopravy. Z tohoto důvodu navrhoval Senát tuto větu vypustit, byl však poslaneckou sněmovnou přehlasován.

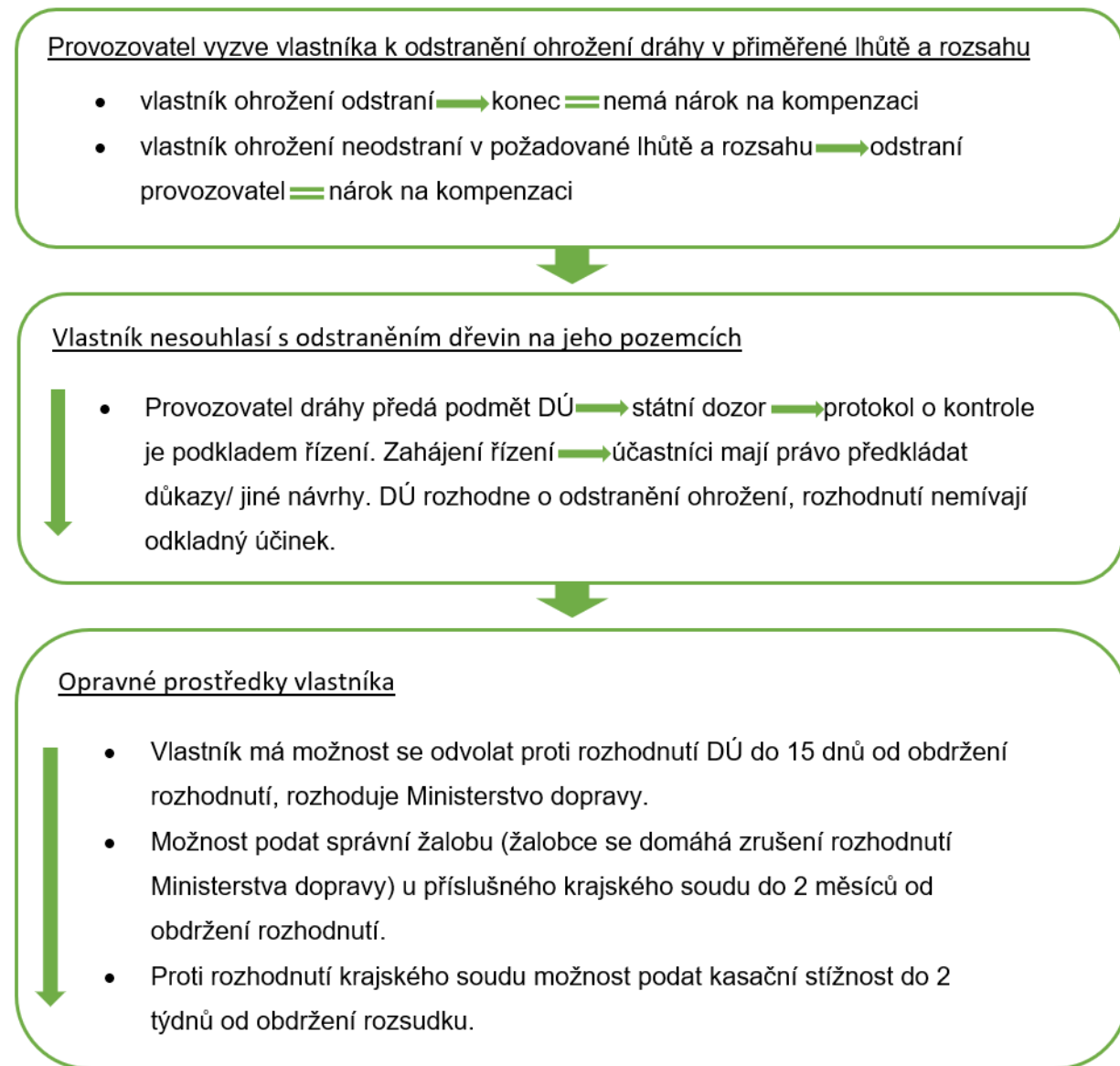
Důvodem změny ustanovení § 10 zákona o drahách bylo podle pozměňovacího návrhu zákona č. 367/2019 Sb., hlavně množství mimořádných událostí způsobených pádem stromů do kolejiště, které významně ohrožují provozuschopnost, bezpečnost a plynulost drážní dopravy. Dále také zmiňuje nedostatek práv provozovatele, díky kterým nedochází k předejití událostí včasným zásahem, což značně znevýhodňuje drážní dopravu zejména oproti silniční. Z těchto důvodů nově provozovatel dráhy bude moci odstraňovat a oklešťovat dřeviny ohrožující bezpečnost, provozuschopnost a plynulost drážní dopravy, stejně tak jako k tomu měli pravomoci provozovatelé přenosové soustavy podle § 24 odst. 3 písm. g) anebo provozovatelé distribuční soustavy podle § 25 odst. 3 písm. g) zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů. Nově doplněné pravomoci provozovatele dráhy nic nemění na podmínkách kácení dřevin stanovených v zákoně o ochraně přírody a krajiny. Aplikace tohoto zákona není změnou v ustanovení § 10 zákona o drahách nijak vyloučena. Obdobně jako v energetickém zákoně nová úprava poskytuje ochranu vlastníkům a uživatelům dotčených nemovitostí a zároveň případnou jednorázovou kompenzaci v případě, kdyby v důsledku práva provozovatele dráhy došlo ke škodě nebo omezení v obvyklém užívání nemovitosti (Pozměňovací návrh zákona č. 367/2019 Sb.).

5.2.5. Dílčí závěr

Na základě svých zjištění z předešlých kapitol jsem dílčí výsledky analytické práce vyjádřil v následujících tabulkách, které jsou navrženy tak, aby poskytovaly snadno srozumitelný přehled klíčových informací, které jsem získal během první části analýzy problematiky. Informace v tabulkách jsou přehledné a srozumitelné pro jakéhokoliv čtenáře, a poskytují ucelený náhled na problematiku v českém prostředí.

5.2.5.1. Práva vlastníků dřevin

Tabulka č. 1 – Práva vlastníků dřevin



Použité zkratky:

DÚ – Drážní úřad

V případě, kdy vlastník zdroje ohrožení dráhy s nařízeným odstraněním nesouhlasí, předává provozovatel podnět možného zdroje ohrožení a rušení drážního provozu Drážnímu úřadu. Následuje státní dozor ve smyslu § 58 odst. 1 ve spojení s § 54 odst. 1 zákona o drahách se zaměřením na § 10 zákona o drahách za účasti provozovatele dráhy a vlastníka. Výsledkem je protokol o kontrole, proti kterému mohou oba účastníci podávat námitky do 15 dnů ode dne doručení protokolu. Protokol o kontrole je podkladem pro zahájení řízení podle § 47 odst. 1 správního řádu. Účastníci řízení mají právo navrhnout důkazy a činit jiné návrhy až do doby stanovené Drážním úřadem před vydáním rozhodnutí. Drážní úřad rozhodne podle § 10 odst. 2 zákona o drahách, zda se jedná o zdroj ohrožení dráhy ve smyslu § 10 odst. 3 tohoto zákona. Proti vydanému rozhodnutí Drážního úřadu se může vlastník odvolat ve smyslu § 81 odst.1 správního řádu v zákonné patnáctidenní lhůtě. O odvolání rozhoduje Ministerstvo dopravy jakožto věcně příslušný drážní správní úřad podle ustanovení § 54 odst. 1 a § 56 písm. c) zákona o drahách, jehož závěr je ve většině případů ryze formalistický, kdy podněty předané provozovatelem dráhy a rozhodnutí Drážního úřadu shledává jako důvodné a dochází k zamítnutí odvolání vůči rozhodnutí Drážního úřadu. Běžná praxe při vydávání rozhodnutí Drážního úřadu je vyloučení odkladného účinku odvolání podle § 85 odst. 2 písm. a) správního řádu, z důvodu veřejného zájmu vzhledem k hrozícímu nebezpečí z prodlení.

Po vyčerpání všech dostupných opravných prostředků, může vlastník dřeviny podat správní žalobu, kdy se bude domáhat zrušení rozhodnutí správního orgánu Ministerstva dopravy. Správní žalobu lze podat do 2 měsíců od obdržení rozhodnutí správního orgánu. Žaloba se podává na příslušném krajském soudu. Dalším opravným prostředkem je kasační stížnost podaná u Nejvyššího správního soudu do 2 týdnů od obdržení rozhodnutí krajského soudu.

5.2.5.2. Práva provozovatelů dráhy

Tabulka č. 2 – Práva provozovatelů dráhy kácení dřevin mimo PUPFL

<p>Možnost okamžitého zákroku → odstranění nebezpečí pro dráhu, hrozí-li strom pádem na ŽDC.</p> <p>aplikace § 8 odst. 4 ZOPK</p>	<p>dodatečná oznamovací povinnost OOP do 15 dní od provedení zásahu</p>	<p>V případě, kdy jsou stromy zlomené, vyvrácené nebo jinak vážně poškozené → provozovatel dráhy neprodleně odstraní → dodatečné oznámení OOP a vlastníkovi</p> <p>fotodokumentace jako důkaz</p> <ul style="list-style-type: none"> • mimo památných stromů
<p>Odstranění dřevin, které nejsou součástí VKP nebo součástí náhradní výsadby nebo stromořadí</p> <p>Pouze pro dřeviny s obvodem kmene do 80 cm měřeného ve 130 cm nad zemí</p> <p>aplikace § 8 odst. 3 ZOPK</p>	<p>bez potřeby dodatečného oznámení OOP</p>	<p>Běžná údržba: provozovatel dráhy vyzve vlastníka pozemku k odstranění stromu, v případě, kdy nereaguje provede opatření provozovatel</p> <ul style="list-style-type: none"> • aplikace § 10 odst. 3 zákona o drahách <p>Kácení v krajní nouzi: aplikace § 8 odst. 4 ZOPK odstranění provede provozovatel dráhy, dodatečně oznámí vlastníkovi pozemku</p>
<p>Běžná údržba ŽDC → odstranění dřevin pro zajištění bezpečnosti, plynulosti anebo provozuschopnosti dráhy</p> <p>aplikace § 8 odst. 2 ZOPK</p> <p>Použití v případě, kdy bezprostředně nehrozí ohrožení drážního provozu, a obzvláště v době vegetačního klidu</p>	<p>vždy je nutné oznámit OOP 15 dní před plánovaným zásahem (vlastník pozemku/ provozovatel dráhy)</p>	<p>Dřeviny, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy → rizikové stromy</p> <p>Provozovatel dráhy vyzve vlastníka pozemku k odstranění stromu, v případě, kdy nereaguje provede opatření provozovatel</p> <ul style="list-style-type: none"> • aplikace § 10 odst. 3 zákona o drahách

(Zdroj: Správa železnic, Metodický pokyn pro údržbu stromů; vlastní zpracování)

Tabulka č. 3 – Práva provozovatele dráhy kácení lesních dřevin

Provozovatel dráhy vyzve vlastníka lesa, aby odstranil ohrožení dráhy v podobě stromů, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy aplikace § 10 odst. 3 zákona o drahách	Vlastník lesa vyhoví výzvě provozovatele a odstraní v přiměřené lhůtě a rozsahu předmětné nebezpečí	Vlastník lesa <u>nemá</u> nárok na jednorázovou náhradu
	V případě, kdy vlastník lesa neodstraní nebezpečí v přiměřené lhůtě a rozsahu → odstraní provozovatel	Vlastník lesa <u>má</u> nárok na jednorázovou náhradu vznikla-li mu zásahem škoda

Použité zkratky:

VKP– významný krajinný prvek

OOP– orgán ochrany přírody

ŽDC– železniční dopravní cesta

5.3. Mezinárodní komparace právních přístupů

5.3.1. Rakouský přístup k řešení problematice (Štýrsko)

Na rozdíl od České republiky nebo Slovenské republiky je struktura rakouské právní úpravy značně odlišná, a to už jen, že se Rakouská republika skládá z 9 spolkových zemí (Länder), kdy zákonodárné pravomoci jsou rozděleny mezi spolkové země a spolkovou vládu, přičemž rozdělení moci je značně nakloněné ve prospěch spolkového parlamentu. Podle rakouské ústavy je lesní hospodářství stejně tak doprava (zákon o drahách) záležitostí spolkové legislativy. Současně rakouská ústava vložila odpovědnost do rukou jednotlivých spolkových zemí týkající se oblasti, která přímo či nepřímo souvisí s lesy nebo lesním hospodářstvím (Pregernig et Weiss 1998). Mezi ty nejdůležitější patří ochrana přírody, neexistuje tedy žádná komplexní legislativa pro přírodu, krajinu nebo biologickou rozmanitost, která by jí upravovala na spolkové úrovni. Národní plán životního prostředí přijatý v roce 1995 upevnil obecný přístup Rakouska k ochraně přírody. Vzápětí od vydání tohoto plánu si většina spolkových zemí (např. Štýrsko) vypracovaly své vlastní environmentální programy, které dávají prioritu rozšiřování a správu chráněných území, projekty na ochranu druhů a přizpůsobení zemské legislativy tak, aby odrážela závazky Rakouska v rámci mezinárodních dohod nebo legislativy EU. Nejstarší zemská legislativa na ochranu přírody pochází ze 70. let minulého století, ale většina však pochází z 90. let minulého století (OECD 2003).

Ochranou lesních dřevin se zabývá spolkový lesní zákon 1975 BGBl. 440/1975 (Bundesgesetz, mit dem das Forstwesen geregelt wird - Forstgesetz 1975). Spolkový lesní zákon na rozdíl od českého i slovenského nedělá rozdíl mezi pojmy „les“ a „pozemkem určeným k plnění funkcí lesa“. Pojem les definuje zákon jednak pozitivně, jako plochy osázené dřevinami druhů uvedených v příloze tohoto zákona za podmínky, že zabírají minimálně 1000 m² o průměrné šířce 10 m, tak negativně výčtem pozemků, které za lesy není možné považovat (Flora 1999).

Ustanovení týkající se problematiky kácení dřevin u železničních drah je zjevně v § 16 spolkového lesního zákona, které zakazuje komukoliv devastovat les. Navazující ustanovení § 17 spolkového lesního zákona zakazuje využívání lesních pozemků k jiným účelům než k pěstování lesa (mýcení), aniž by orgán státní správy lesů udělil

povolení. Orgán státní správy lesů může udělit takovéto povolení, pokud neexistuje zvláštní veřejný zájem na zachování předmětného území jako lesa nebo pokud veřejný zájem na jiném využití území (např. obrana státu, železniční nebo veřejná silniční doprava) převažuje nad veřejným zájmem na zachování tohoto území jako lesa. Ustanovení § 17a spolkového lesního zákona stanovuje případy, kdy povolení k odlesňování není potřeba, a to v případě, kdy plocha plánovaného odlesnění nepřesáhne 1000 m² a osoba oprávněná k podání žádosti oznámí úřadu plán odlesnění s dodáním potřebných dokladů a zároveň orgán státní správy lesů neinformuje žadatele do šesti týdnů od obdržení žádosti o tom, že kácení nelze provést bez udělení povolení ke kácení podle § 17 spolkového lesního zákona z důvodu veřejného zájmu na ochraně lesa. Podle § 19 spolkového lesního zákona může o povolení k odlesnění požádat i držitelé koncesí (provozovatel dráhy) v případě vyklizení pro železniční účely, odkaz na ustanovení § 14 odst. 1 spolkového zákona o drahách 1957 BGBl. 60/1957 (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen - Eisenbahngesetz 1957 - EisbG).

Podle ustanovení § 14 spolkového lesního zákona vlastník pozemku sousedícího s lesem strpí jak přesah větví, tak prorůstání kořenů do jeho pozemku, pokud by odstranění podle § 422 obecného občanského zákoníku 1811 JGS. 946/1811 (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch für die gesamten deutschen Erbländer der Oesterreichischen Monarchie – ABGB) došlo k zjevnému ohrožení sousedního lesa, a to větrem nebo úpalem. Pokud tedy přesah větví anebo prorůstání kořenů podstatně zhoršuje obvyklé užívání sousedního pozemku, má vlastník nárok na přiměřenou kompenzaci od vlastníka lesa, o kompenzaci rozhoduje orgán státní správy lesů oznámením. Rozhodnutí orgánu padá v případě, kdy jeden z účastníků podá návrh na vyměření kompenzace okresním soudem.

Ustanovení § 422 ABGB opravňuje vlastníka pozemku odstraňovat kořeny cizího stromu nebo jiné rostliny zasahující na jeho pozemek a ořezávat větve visící nad jeho vzdušným prostorem. Při těchto zákrocích musí vlastník pozemku postupovat odborně a rostlinu co nejvíce šetřit. Spolkové a zemské předpisy chránící tyto stromy nebo rostliny zůstávají nedotčené. Náklady na odstranění nese vlastník pozemku. Vznikla-li však vlastníku pozemku škoda nebo takováto zřejmá škoda hrozí v

důsledku působení kořenů nebo větví, uhradí vlastník stromu nebo rostliny polovinu nezbytných nákladů.

Ustanovení § 41 spolkového lesního zákona obsahuje preventivní opatření týkající se lesních požárů, tedy jeho zabránění v místech, která jsou vystavená nebezpečí v podobě odletujících jisker nebo jiných účinků způsobující požár v důsledku provozu železniční dopravy. Orgán státní správy lesů po dohodě s orgánem příslušným pro záležitosti železnic nařídí železničnímu podniku, aby provedl vhodná ochranná opatření v dotčeném lese a v jeho ohroženém prostoru. Vlastník lesa musí tato opatření strpět stejně jako přístup na svůj pozemek. Za majetkové újmy, které z opatření vyplývají mu náleží přiměřená náhrada.

Provozovatel dráhy podle § 18c spolkového zákona o drahách je oprávněn požadovat po vlastnících nemovitostí, aby strpěli zřízení nebo instalaci trakčního vedení, návěstidel a jiných nezbytných zařízení pro provozování dráhy a pohybujících se drážních vozidel, aniž by došlo k vyvlastnění nebo finanční kompenzaci vlastníka nemovitosti, pokud se tím podstatně nezhorší účel užívání nemovitosti. Podle § 11 písm. e) spolkového zákona o drahách je nutné si předem vyžádat rozhodnutí spolkového ministra dopravy, inovací a technologií, zda by došlo k podstatnému narušení zamýšleného využití nemovitosti ve smyslu § 18c tohoto zákona.

Z ustanovení § 19 a 19b spolkového zákonu o drahách vyplývá povinnost provozovatele dráhy zajišťovat bezpečnost provozování dráhy a bezpečnost provozu drážních vozidel. V případě, kdy tato bezpečnost není zajištěna, může správní orgán nařídít částečné nebo úplné zastavení provozu na dráze anebo v druhém případě částečné nebo úplné zastavení provozu drážních vozidel, pokud nelze zajistit bezpečnost nařízením jiných opatření. Pozastavený provoz je možné obnovit až se souhlasem správního orgánu. Podle § 43 odst. 1 spolkového zákonu o drahách je v blízkosti drážních zařízení tzv. nebezpečné zóny zakázáno jakékoliv zřizování zařízení nebo provádění jiných úkonů, které ohrožují samotnou existenci dráhy nebo jejího příslušenství nebo pravidelný a bezpečný provoz na dráze, zejména volný výhled na návěstidla nebo železniční přejezdy v úrovni kolejí.

Podle ustanovení § 45 spolkového zákona o drahách je provozovatel dráhy povinen odstranit ohrožení dráhy s odkazem na § 43 odst. 1 tohoto zákona, způsobené přírodními jevy (např. přirozenou vegetací) v nebezpečné zóně dráhy. V případě, kdy

osoba oprávněná k nakládání s drahou odmítne dát svůj souhlas k odstranění takového nebezpečí, nařídí ji okresní správní úřad na žádost provozovatele zamýšlené odstranění strpět.

Prevenční povinnost (ukotvená v českém právním řádu v § 2900 nového občanského zákoníku), nelze tak snadno nalézt v rakouském právním řádu, ale lze si ji dovodit z ustanovení § 1294 a § 1295 ABGB, podle kterých škoda vzniká v důsledku protiprávního jednání nebo opomenutí jiné osoby anebo v důsledku nehody. Tato škoda může být způsobena buď dobrovolně nebo nedobrovolně. Úmyslná škoda se zakládá z části na zlém úmyslu. Nezáleží na tom, zda škoda byla způsobena s vědomím a vůlí anebo zaviněnou nevědomostí nebo nedostatkem náležité pozornosti. V obou případech se jedná o zavinění. Kdokoliv způsobí škodu záměrně takovým způsobem, který je v rozporu s dobrými mravy, nese za vzniklou škodu odpovědnost. Za vzniklou škodu je odpovědný i ten, kdo očividně při výkonu svých práv zamýšlel poškodit jinou osobu.

Z pohledu problematiky kácení dřevin u železničních drah se štýrský zákon o ochraně přírody 2017 LGBl. 71/2017 (Gesetz über den Schutz und die Pflege der Natur - Steiermärkisches Naturschutzgesetz 2017 - StNSchG 2017) se nezabývá ochranou dřevin rostoucích na jiných pozemcích než lesních. Jen v případě, kdyby strom byl vyhlášen za přírodní památku, tak tehdy by se na něj vztahovala ochrana podle tohoto zákona. Pro ochranu stromů byl zřízen samostatný zákon, a to štýrský zákon o ochraně stromů 1989 LGBl. 18/1990 (Gesetz vom 7. November 1989 zum Schutze des Baumbestandes in der Steiermark - Steiermärkisches Baumschutzgesetz 1989), jehož působnost se vztahuje na vymezené území podle § 2 odst. 1 tohoto zákona, ale bez ohledu na to, zda se populace stromů nacházejí na soukromých nebo veřejných pozemcích. Štýrský zákon o ochraně stromů se nevztahuje na lesy ve smyslu lesního zákona anebo stromy, které musí být odstraněny z důvodu veřejnoprávních předpisů nebo nařízení. Zákon se dále nevztahuje na stromy, které jsou chráněny štýrským zákonem o ochraně přírody a v neposlední řadě na stromy, které mají být odstraněny kvůli schváleným stavebním projektům federální a státní silniční dopravy.

Podle § 2 štýrského zákona o ochraně stromů mají obce pravomoci vydávat nařízení týkající se ochrany stromů v jejich katastrálním území, v případě potřeby je možné stanovovat výjimky z ochrany. Kromě vymezení ochranného pásma stromů jak v celé obci nebo jejích částech, je součástí vyhlášky i obvod kmene, od kterého se ochrana

tohoto zákona na stromy vztahuje. Obvod kmene se měří ve výšce 1 m nad zemí anebo u stromů jejichž hlavní větev je níž než 1 m nad zemí, se měří obvod kmene u první hlavní větve. Ke kácení stromů, které nesplňují parametry stanovené v místní vyhlášce je potřeba souhlas úřadů, kdy zamýšlené kácení funguje na principu písemného oznámení. Oznámené opatření se považuje za schválené, pokud se do 8 týdnů od obdržení úplného a bezchybného oznámení úřad nevyjádří jinak.

Kdokoliv, ať už vlastník, nájemce nebo jiná osoba oprávněná nakládat s majetkem, je povinen udržovat stromy rostoucí na území vymezené § 2 odst. 1 štyrského zákona o ochraně stromů, pokud neexistuje výjimka podle jiného ustanovení tohoto zákona. Ustanovení § 3 štyrského zákona o ochraně stromů zakazuje, jakkoliv poškozovat stromy mimo např. vhodný ořez, bez předchozího „souhlasu“ úřadu. Ochrana stromů jde stranou v případě opatření, které svojí povahou nelze odložit, a to jsou opatření nezbytná k odvrácení bezprostředního ohrožení života nebo zdraví osob anebo nezbytná pro ochranu nebo zachování objektů nebo chráněných stromů. Taková opatření musí být písemně oznámena úřadu nejpozději do 24 hodin od jejich provedení.

5.3.2. Slovenský přístup k řešení problematice

Slovenská právní úprava je velmi podobná té české díky stejným základům, ze kterých zákonodárci obou zemí vycházeli. Dobrým příkladem je občanský zákoník, kdy po dlouho dobu byl pro obě země společný. Na rozdíl od České republiky Slovenská republika pouze novelizovala původní znění, a proto i dnes stále platí občiansky zákonník č. 40/1964 Zb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „slovenský občanský zákoník“). Přes veškeré novely si slovenský občanský zákoník zachoval původní znění prevenční povinnosti ukotvené v § 415 tohoto zákoníku, podle kterého: *„Každý je povinen počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví a na majetku ani k neoprávněnému majetkovému prospěchu na úkor společnosti nebo jednotlivce.“* Slovenský lesní zákon také vychází ze společného socialistického lesního zákonu z 80. let minulého století, který ve Slovenské republice platil až do 22. 2. 2005, kdy byl nahrazen zákonem o lesoch č. 326/2005 Z. z., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „slovenský lesní zákon“). Slovenský lesní zákon přešel z termínu „lesní půdní fond“ přímo na „lesní pozemky“ jejichž definice až na pár zanedbatelných detailů se neliší od lesního zákona (zákon č. 289/1995 Sb.). Ustanovení § 31 odst. 2 slovenského

lesního zákona, zakazuje komukoliv neoprávněně užívat nebo poškozovat lesní porosty nebo lesní pozemky.

Podle § 5 slovenského lesního zákona, je zakázáno užívat lesní pozemky k jiným účelům než plnění funkcí lesa, aniž by došlo k vyjádření ze strany orgánu státní správy lesů, pokud tento zákon nestanovuje jinak. K vyloučení nebo omezení využívání lesních pozemků pro jejich produkční funkci může dojít jen v nezbytně odůvodněných případech, kdy sociální a hospodářský význam převyšuje nad zájmem na zachování funkcí lesa. Ustanovení § 33 slovenského lesního zákona stanovuje povinnost vlastníkům nemovitostí nebo investorům staveb a zařízení sousedících s lesními pozemky, aby provedli opatření vedoucí k zabránění možných škod, které by mohly být způsobeny sesuvem půdy, pádem kamení a stromů ze sousedních lesních pozemků. Rozsah a způsob těchto opatření stanoví příslušný orgán podle zvláštních předpisů po dohodě s orgánem státní správy lesů, nebo za podmínek stanovených v § 6 tohoto zákona, který se týká územně plánovací činnosti. Vlastník, správce nebo obhospodařovatel lesa je povinen umožnit provedení těchto ochranných opatření.

Ustanovení § 3 zákona o drahách č. 513/2009 Z. z., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „slovenský zákon o drahách“) vymezuje pojem obvod dráhy, který je tvořen pozemky určené pro umístění dráhy a jejích součástí, zajišťující provoz dráhy a pro dopravu po dráze. Obvod dráhy stanovuje speciální stavební úřad, ale běžně činí 3 m.

Podle § 4 odst. 1 slovenského zákona o drahách, je zakázáno vysazovat stromy a keře v obvodě dráhy, dále podle ustanovení § 4 odst. 2 tohoto zákona je nemožné v obvodě dráhy provádět činnosti, které by mohly ohrozit dráhu nebo její plynulý provoz. Činnosti, které nesouvisí s dopravou na dráze, lze provádět až se souhlasem provozovatele dráhy. Vlastník nebo uživatel nemovitosti v obvodu dráhy je povinen užívat nemovitost takovým způsobem, který neohrožuje dopravu a plynulý provoz a je povinen umožnit provozovateli přístup k dráze. Ustanovení § 4 odst. 3 slovenského zákona o drahách ukládá provozovateli dráhy povinnost trvale zajišťovat obvod dráhy a průjezdný průřez v takovém stavu, kdy nedochází k ohrožení bezpečného a plynulého provozu na dráze. Provozovatel je za tímto účelem oprávněn vyzvat vlastníka nebo uživatele nemovitosti v obvodu dráhy, aby provedl nezbytná opatření a to ořezání nebo odstranění překážejících stromů a keřů anebo odstranění spadlých stromů, kamenů a předmětů ohrožujících provoz dráhy. Pokud vlastník nebo uživatel nemovitosti neuposlechne výzvy provozovatele dráhy a hrozí bezprostřední ohrožení

bezpečného a plynulého provozu na dráze, je provozovatel dráhy oprávněn po upozornění vlastníka nebo uživatele nemovitosti tyto činnosti v nezbytném rozsahu provést sám. Podle ustanovení § 4 odst. 4 slovenského zákona o drahách je vlastník nebo uživatel nemovitosti v obvodu dráhy povinen strpět umístění prvků dráhy a provádění činností podle § 4 odstavců 2 a 3 tohoto zákona. Práva provozovatele dráhy podle § 4 odstavců 2 a 3 slovenského zákona o drahách jsou věcnými břemeny, jejichž zapsání navrhuje sám provozovatel. Je-li vlastník nebo uživatel nemovitosti v obvodu dráhy v důsledku umístění součástí dráhy omezen v obvyklém užívání nemovitosti, má nárok na jednorázovou přiměřenou kompenzaci.

Zákaz poškozování a ničení dřevin rostoucích mimo les upravuje zákon o ochraně přírody a krajiny č. 543/2002 Z. z., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „slovenský zákon o ochraně přírody a krajiny“). Ustanovení § 47 odst. 2 slovenského zákona o ochraně přírody a krajiny, ukládá vlastníkům, nájemcům a uživatelům pozemku povinnost pečovat o stromy nacházející se na těchto pozemcích. V případě poškození nebo napadení dřevin chorobou může orgán ochrany přírody zakročit a nařídít provedení nezbytných opatření k jeho zachránění nebo rozhodnout o jeho odstranění. Podle § 47 odst. 3 tohoto zákona, je ke kácení dřevin nutný souhlas orgánu ochrany přírody, nestanoví-li tento zákon jinak. Souhlas ke kácení dřevin lze v odůvodněných případech vydat pouze po řádném posouzení ekologických, estetických funkcí dřevin a vlivů na lidské zdraví po vyznačení kácení. V případě, kdy o povolení ke kácení žádá jiná osoba než vlastník, správce nebo popřípadě nájemce (pokud toto oprávnění vyplývá z nájemní smlouvy pozemku, na kterém dřevina roste) je nutný souhlas vlastníka, správce nebo nájemce.

Ustanovení § 47 odst. 4 slovenského zákona o ochraně přírody a krajiny, uvádí případy, kdy souhlas k odstranění dřevin se nevyžaduje. V případě, kdy obvod stromu je do 40 cm měřeno 130 cm nad zemí nebo při odstraňování souvislých keřových porostů o ploše do 10 m² na území zastavěné části obce a o ploše do 20 m² mimo hranice zastavěného území obce. Dále není potřeba povolení, hrozí-li bezprostřední ohrožení zdraví nebo života lidí nebo bezprostřední hrozba vzniku značné škody na majetku. Kácení dřevin z těchto důvodů je nutné písemně oznámit orgánu ochrany přírody a současně doložit splnění stanovených podmínek pro kácení dřevin bez povolení, a to nejpozději do 5 dnů od samotného provedení. Poslední možný případ vztahující se k předmětné problematice (kácení dřevin u železničních drah), kdy není

nutné povolení k odstranění dřevin, je nařízené kácení orgánem státní správy podle zvláštních předpisů.

Podle § 47 odst. 7 slovenského zákona o ochraně přírody a krajiny se ustanovení § 47 odst. 3 tohoto zákona nevztahuje na kácení dřevin, které je nezbytné provést z důvodu podle zvláštních předpisů (např. zákon č. 513/2009 Z. z. o drahách). Před provedením takového kácení je nutné tuto skutečnost orgánu ochrany přírody písemně oznámit a to minimálně 15 dní před provedením zamýšleného kácení. Orgán ochrany přírody toto oznámení zveřejní na svých internetových stránkách nejpozději do 3 pracovních dnů po obdržení oznámení. Ustanovení § 47 odst. 8 slovenského zákona o ochraně přírody a krajiny, ukládá povinnost příslušnému orgánu ochrany přírody do 15 dní od obdržení oznámení podle § 47 odst. 7 tohoto zákona, vydat souhlasné závazné stanovisko anebo kácení omezit, zakázat nebo uložit podmínku, pokud si to vyžadují zájmy ochrany přírody. Poslední možností je, že orgány ochrany přírody oznámí oznamovateli kácení, že se na něj oznamovací povinnost nevztahuje, pokud zjistí, že kácení dřevin není kácením podle § 47 odst. 7 tohoto zákona.

Kácení na oznámení lze provést jen na základě souhlasného stanoviska příslušného orgánu ochrany přírody anebo v omezeném rozsahu nebo za splnění podmínek stanovených orgánem ochrany přírody.

5.3.3. Dílčí závěr

Tabulka č. 4 – Mezinárodní komparace právních přístupů

	Česká republika	Slovenská republika	Rakouská republika (Štýrsko)
Generální prevenční povinnost (povinnost starat se o své vlastnictví)	§ 2900 NOZ: Každý má povinnost jednat tak, aby nedocházelo k nepřiměřené újmě na svobodě, životě, zdraví nebo majetku jiných osob.	§ 415 slovenský občanský zákoník: Každý má povinnost jednat tak, aby nedošlo k poškození zdraví nebo majetku nebo k nepřijatelnému finančnímu zisku na úkor společnosti nebo jednotlivce.	§ 1294 a § 1295 ABGB: Osoba, která úmyslně způsobí škodu v rozporu s veřejným pořádkem a dobrými mravy, odpovídá za způsobenou škodu. Za škodu odpovídá i osoba, která při výkonu svých práv zjevně zamýšlela poškodit jiné osoby.
Obecná ochrana lesa	§ 11 lesní zákon: Každý si musí počínat tak, aby nedocházelo k poškození nebo ohrožování lesů.	§ 31 odst. 2 slovenský lesní zákon: Je zakázáno neoprávněně užívat nebo poškozovat lesní pozemky, lesní porosty, stromy a keře.	§ 16 spolkový lesní zákon: Jakékoli ničení lesů je zakázáno. Tento zákaz platí pro všechny.
Využití lesních pozemků k jiným účelům	§ 13 lesní zákon: Bez udělení výjimky orgánem státní správy lesů je zakázáno využívat lesní pozemky k jiným účelům než k obhospodařování.	§ 5 slovenský lesní zákon: Je zakázáno užívat lesní pozemky k jiným účelům než plnění funkcí lesa, aniž by došlo k vyjádření ze strany orgánu státní správy lesů.	§ 17 spolkový lesní zákon: Zakazuje využívání lesních pozemků k jiným účelům než k pěstování lesa (mýcení), aniž by orgán státní správy lesů udělil povolení.
Bezpečnost osob a majetku	§ 22 lesní zákon: Vlastníci pozemků nebo investoři jsou povinni provést opatření vedoucí k zabezpečení jejich vlastnictví před škodami způsobenými zejména sesuvem půdy, pádem kamenů a stromů nebo jejich částí z lesních pozemků na vlastní náklady. Vlastníci lesních pozemků jsou povinni strpět opatření. Rozsah a způsob opatření stanoví orgán státní správy lesů, pokud k tomu není příslušný jiný státní orgán podle zvláštních předpisů.	§ 33 slovenský lesní zákon: Vlastník nemovitosti nebo investor je povinen učinit opatření k zabezpečení nemovitosti, stavby nebo zařízení proti škodám, které by mohly být způsobeny zejména sesuvy půdy, pádem kamenů, stromů a lavin z lesních pozemků. Rozsah a způsob těchto ochranných opatření stanoví podle zvláštního předpisu příslušný orgán státní správy po dohodě s orgánem státní správy lesů. Vlastník, správce nebo obhospodařovatel lesa je povinen umožnit provedení těchto ochranných opatření.	§ 14 spolkový lesní zákon: Vlastník pozemku sousedícího s lesem má povinnost strpět přesah větví a kořenů na jeho pozemek, pokud by odstranění podle § 422 ABGB ohrozilo les větrem nebo úpalem. V případě, kdy prorůstání kořenů a přesah větví nadměrně omezuje vlastníka sousedního pozemku, má nárok na přiměřenou kompenzaci od vlastníka lesa.

Tabulka č. 5 – Mezinárodní komparace právních přístup

	Česká republika	Slovenská republika	Rakouská republika (Štýrsko)
Omezení vlastnického práva, umístění součástí dráhy	§ 8 zákon o drahách: Vlastník nemovitosti přilehlé k dráze je povinen za jednorázovou úhradu strpět umístění a provozování trakčních, signalizačních a zabezpečovacích zařízení.	§ 4 slovenský zákon o drahách: Vlastník nebo uživatel nemovitosti v obvodě dráhy je povinen strpět umístování součástí dráhy na jeho pozemek, v případě, kdy umístění součástí omezí využívání nemovitosti má vlastník nebo uživatel nemovitosti nárok na jednorázovou kompenzaci.	§ 18c spolkový zákon o drahách: Provozovatel dráhy je oprávněn požadovat po vlastnících nemovitostí, aby strpěli zřízení nebo instalaci nezbytných zařízení pro provozování dráhy a pohybujících se drážních vozidel, aniž by došlo k vyvlastnění nebo finanční kompenzaci vlastníka nemovitostí, pokud se tím podstatně nezhorší účel užívání nemovitosti odkaz na § 11 písm. e) tohoto zákona.
Omezení vlastnického práva, provozování činností	§ 22 zákon o drahách: Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy a především jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.	§ 4 odst. 1 a 2 slovenský zákon o drahách: Je zakázáno vysazovat stromy a keře v obvodě dráhy. Dále je nemožné v obvodě dráhy provádět činnosti, které by mohly ohrozit dráhu nebo její plynulý provoz. Činnosti, které nesouvisí s dopravou na dráze, lze provádět až se souhlasem provozovatele dráhy.	§ 43 odst. 1 spolkový zákon o drahách: Je zakázáno v blízkosti drážních zařízení tzv. nebezpečné zóny jakékoliv zřizování zařízení nebo provádění jiných úkonů, které ohrožují samotnou existenci dráhy nebo jejího příslušenství nebo pravidelný a bezpečný provoz na dráze, zejména volný výhled na návěstidla nebo železniční přejezdy v úrovni kolejí.
Bezpečný provoz na dráze	§ 22 zákon o drahách: Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.	§ 4 odst. 3 slovenský zákon o drahách: Provozovatel dráhy je povinen trvale zajišťovat obvod dráhy a průjezdný průřez dráhy ve stavu, který neohrožuje dráhu a její součástí, ani provoz na dráze, a předcházet ohrožení provozu na dráze.	§ 19 a § 19b spolkový zákon o drahách: Provozovatel dráhy je povinen zajišťovat bezpečnost provozování dráhy a bezpečnost provozu drážních vozidel.

Tabulka č. 6 – Mezinárodní komparace právních přístupů

	Česká republika	Slovenská republika	Rakouská republika (Štýrsko)
Ochrana dráhy (kácení stromů)	§ 10 zákon o drahách: Provozovatel dráhy má oprávnění odstraňovat, oklešřovat stromoví a jiné porosty ohrožující plynulý a bezpečný drážní provoz v případě, kdy tak po předchozím upozornění neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a rozsahu. Stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovím ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.	§ 4 odst. 3 slovenský zákon o drahách: Provozovatel je oprávněn vyzvat vlastníka nebo uživatele nemovitosti v obvodu dráhy, aby provedl nezbytná opatření a to ořezání nebo odstranění překážejících stromů a keřů anebo odstranění spadlých stromů, kamenů a předmětů ohrožujících provoz dráhy. Pokud vlastník nebo uživatel nemovitosti neuposlechne výzvy provozovatele dráhy a hrozí bezprostřední ohrožení bezpečného a plynulého provozu na dráze, je provozovatel dráhy oprávněn po upozornění vlastníka nebo uživatele nemovitosti tyto činnosti v nezbytném rozsahu provést sám.	§ 45 spolkový zákon o drahách: Provozovatel dráhy je povinen odstranit ohrožení dráhy s odkazem na § 43 odst. 1 tohoto zákona, způsobené přírodními jevy (např. přirozenou vegetací) v nebezpečné zóně dráhy. V případě, kdy osoba oprávněná k nakládání s drahou odmítne dát svůj souhlas k odstranění takového nebezpečí, nařídí ji okresní správní úřad na žádost provozovatele zamýšlené odstranění strpět.
Ochrana dřevin rostoucích na jiných pozemcích než lesních	§ 7 ZOPK: Dřeviny jsou chráněny podle tohoto ustanovení před poškozováním a ničením.	§ 47 odst. 1 slovenský zákon o ochraně přírody a krajiny: Je zakázáno poškozovat a ničit dřeviny.	§ 2 štýrský zákon na ochranu stromů: Obce vydávají nařízení týkající se ochrany stromů v jejich katastrálním území, vyhláškou stanovují ochranné pásmo stromů ať už v celé obci nebo v její části. Vlastník, nájemce nebo jiná osoba oprávněná nakládat s majetkem je povinna udržovat stromy rostoucí na území místní vyhláškou, pokud neexistuje výjimka podle jiného ustanovení tohoto zákona.
Kdy povolení ke kácení není třeba	§ 3 Vyhláška č. 189/2013 Sb.: Pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí, které nejsou součástí VKP nebo součástí náhradní výsadby nebo stromořadím.	§ 47 odst. 4 slovenský zákon o ochraně přírody a krajiny: Pro stromy s obvodem kmene do 40 cm měřeným ve výšce 130 cm nad zemí a souvislé keřové porosty v zastavěném území obce o ploše do 10 m ² a za hranicí zastavěného území obce o ploše do 20 m ² .	§ 2 štýrský zákon na ochranu stromů: Pro stromy do vyhlášeného obvodu kmene měřeného 1 m nad zemí anebo u stromů jejichž hlavní větev je níž než 1 m nad zemí, se měří obvod kmene u první hlavní větve. (např. ve městě Graz obvod stromů 50 cm, zatímco v městské části tzv. „Baumschutzzone“ 25 cm)

Tabulka č. 7 – Mezinárodní komparace právních přístupů

	Česká republika	Slovenská republika	Rakouská republika (Štýrsko)
Režim kácení dřevin „drážní důvod“	§ 8 odst. 2 ZOPK: Za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze není třeba povolení OOP, ale je nutné písemné oznámení nejméně 15 dnů před provedením kácení, kdy OOP může takovéto kácení pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin. Může tak učinit jen na základě stanoviska drážního správního úřadu.	§ 47 odst. 7 a 8 slovenský zákon o ochraně přírody a krajiny: Povolení ke kácení dřevin se nevztahuje na případy, kdy je kácení nutné provést z důvodů podle zvláštních předpisů. Nutnost písemně oznámit nejméně 15 dnů před provedením kácení orgánu ochrany přírody, který je povinen do 15 dnů vydat souhlasné závazné stanovisko anebo kácení omezit, zakázat nebo uložit podmínku, pokud si to vyžadují zájmy ochrany přírody.	§ 2 a § 3 štýrský zákon na ochranu stromů: Je zakázáno, jakkoliv poškozovat stromy mimo např. vhodný ořez, bez předchozího souhlasu úřadu, který rozhoduje o kácení stromů nesplňující parametry vyhlášky. Zamýšlené kácení stromů funguje na principu písemného oznámení. Oznámené opatření se považuje za schválené, pokud se úřad do 8 týdnů od obdržení úplného a bezchybného oznámení úřad nevyjádří jinak.
Kácení dřevin v krajní nouzi	§ 8 odst. 4 ZOPK: Povolení ke kácení dřevin není třeba, hrozí-li zřejmé a bezprostřední ohrožení života či zdraví nebo škoda značného rozsahu stavem dřeviny. Dodatečná oznamovací povinnost OOP do 15 dnů od provedení kácení.	§ 47 odst. 4 a 6 slovenský zákon o ochraně přírody a krajiny: Povolení ke kácení není třeba při bezprostředním ohrožení zdraví nebo života osob nebo při hrozbě vzniku značné škody na majetku. Dodatečná oznamovací povinnost OOP do 5 dní od provedení kácení s nutností prokázat splnění podmínek.	§ 3 štýrský zákon na ochranu stromů: Ochrana stromů jde stranou v případě opatření, které svojí povahou nelze odložit, a to jsou opatření nezbytná k odvrácení bezprostředního ohrožení života nebo zdraví osob anebo nezbytná pro ochranu nebo zachování objektů nebo chráněných stromů. Dodatečná oznamovací povinnost do 24 hodin od provedení kácení.

Použité zkratky:

VKP– významný krajinný prvek

OOP– orgán ochrany přírody

6. Diskuse

Vzhledem k poměrně rozsáhlé výsledkové (analytické) části práce (46 stran), tak z důvodu zachování přehlednosti textu jsou zjištěné skutečnosti již z velké části konfrontovány s výsledky, resp. názory jiných autorů. Zbytek skutečností obsahuje tato kapitola.

6.1. Zkušenosti ze západních Čech

V letech 2016 až 2017 byly LČR účastníkem řady „vykonstruovaných“ případů, které eskalovaly až ke kasačním stížnostem u Nejvyššího soudu. V těchto letech Správa železnic společně s Drážním úřadem požadovaly odstranění rozsáhlých ploch porostů jen na základě výšky vzhledem ke své vzdálenosti od tělesa dráhy, kdy pád takovýchto dřevin by mohl způsobit mimořádnou situaci. LČR takovéto nejasně specifikované rozsáhlé zásahy odmítly provést, což vedlo k soudním řízením, jejichž většinu LČR vyhrály. Soudy v těchto případech daly za pravdu LČR a to, pokud má být stanovena nějaká povinnost, musí být jasně popsána. V případě, kdy dojde na dráze k mimořádné události, tak výsledkem kontroly musí být nějaká náprava a to např. preventivní vykácení celého svahu, ovšem už se neřeší podstata opatření. Obecně není snaha odstranit veškeré stromy z pozemků přiléhající dráze, ale spíše vybrané jedince. Souhlas státní správy lesů je nutný vždy při mimořádných událostech, které vedou k odstranění větších ploch porostu, resp. mimořádné těžby s kterou orgány obecně nemají problém, obzvláště při viditelném poškození porostu. Poškozené stromy se odstraňují v rámci prevenční činnosti tedy jako nahodilá těžba. V současné době správní řízení mezi LČR a Správou železnic nejsou vůbec častá, většina případů se řeší už jen domluvou s příslušným traťmistrem bez iniciace správního řízení. Zároveň došlo i k umírnění zásahů, jedná se už vyloženě o poškozené jedince v řádu jednotek (Antonín Zaoral, 6. 3. 2023, in verb.).

6.2. Rozhodovací praxe

Rozhodovací praxe správních soudů zůstává stejná i přes novelizaci zákona o ochraně přírody a krajiny provedené zákonem č. 319/2016 Sb., tak relativně nedávné novelizace zákona o drahách provedené zákonem č. 367/2019 Sb. anebo samotného vývoje argumentů provozovatele dráhy nebo Drážního úřadu, popřípadě Ministerstva dopravy. Správní soudy stále zastávají princip proporcionality a pravdy (resp. zjištění skutkové podstaty, a to v podobě dendrologického posudku nebo bližšího zkoumání zdravotního stavu a stability dřevin), které musí být naplněny, aby rozhodnutí správních orgánů nebyly zatíženy nezákonností. Na druhou stranu žalobci často označují rozhodnutí Drážního úřadu nebo Ministerstva dopravy za nezákonné z důvodu nepřezkoumatelnosti ovšem podle rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 5 A 136/2017-52, za nepřezkoumatelné rozhodnutí může být označeno jen takové, u kterého nelze zjistit jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno. Je tedy nezbytné, aby se správní orgán v souladu s § 68 odst. 3 správního řádu dostatečně vypořádal s předloženými námitkami účastníků řízení, aby bylo možné z jeho rozhodnutí dovést z jakých důvodů považuje námitky účastníků řízení za liché, mylné anebo vyvratitelné. V opačném případě soud může své rozhodnutí zatížit nepřezkoumatelností z důvodu nedostatku důvodů. Nepřezkoumatelnost je vyhrazena jen těm nejzávažnějším vadám správních rozhodnutí, kvůli kterým skutečně nelze správní rozhodnutí věcně přezkoumat.

Princip předvídatelnosti soudního rozhodování a legitimního očekávání účastníků soudního řízení na jednotné rozhodování ve skutkově obdobných věcech, je jistě velkým faktorem, který způsobuje, že rozhodovací praxe soudů zůstává víceméně stejná i přestože český právní řád není založen na soudních precedencích, nelze pominout velký význam rozhodovací praxe při konkretizaci některých právních předpisů. Účastníci řízení, ale i samotné soudy se za účelem podpory své argumentace odkazují na předchozí judikaturu, zejména Nejvyššího nebo Ústavního soudu. Předvídatelnost soudního rozhodování a legitimního očekávání již vyplývá ze samotného ustanovení § 13 NOZ.

6.3. Stav problematiky v Čechách a zahraničí

Podle metodiky MŽP 2022 nebo i názoru Jelínkové (2020) nejsou navzdory nedávné novele zákona o drahách (zákon č. 367/2019 Sb.) orgány ochrany přírody a drážní správní úřad zbaveni povinnosti posuzování ohrožení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy nebo provozuschopnosti dráhy kvůli stromům v tzv. dopadové vzdálenosti od dráhy (dřeviny mimo PUPFL). Jejich úkolem je stále porovnávat míru ohrožení vzhledem k zájmu ochrany stromů, krajiny, chráněných území atd. Základním nástrojem regulace nedůvodného plošného kácení na oznámení dřevin rostoucích mimo les v blízkosti dráhy je omezení, zastavení nebo zákazu kácení oznámeného podle § 8 odst. 2 ZOPK na základě závazného stanoviska drážního úřadu, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin. Zároveň provozovatel dráhy musí vykonávat své povinnosti plynoucí z § 22 zákona o drahách v souladu s právní úpravou ochrany přírody a krajiny.

Kácení dřevin, vyskytujících se mimo PUPFL, tak na něm, se dotýká řady chráněných zájmů (krajinného rázu, VKP, zvláště chráněné území a mnoho dalších) v případě plošného kácení dřevin zdůvodněného jen kritériem výšky a vzdálenosti od drážního tělesa je pravděpodobnost kolize s chráněnými zájmy zákona o ochraně přírody a krajiny značná. Takovéto neopodstatněné kácení z „drážního důvodu“ bez předchozího řádného zjištění skutkových okolností, z nichž by plynula existence skutečného ohrožení dráhy, mají právo příslušné orgány ochrany přírody omezit, zastavit nebo i zakázat podle § 66 ZOPK, aby Drážní úřad s provozovatelem dráhy svým jednáním nezpůsobili nedovolené ohrožení jak obecné, tak zvláště chráněné přírody.

Přes novelizaci ustanovení § 10 zákona o drahách, které sice rozšířilo pravomoci provozovatelů dráhy, stále platí, že podle lesního zákona (§ 22 odst. 2) jsou investoři nebo vlastníci nemovitostí povinni provést na svůj náklad nezbytně nutná opatření, která zajistí ochranu jejich pozemků, staveb a zařízení před riziky (jako jsou sesuvy půdy, pády stromů nebo jejich částí atd.) z lesů, a to i pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Rozsah a způsob těchto opatření stanoví drážní správní úřad. Majitel pozemků určených k plnění funkcí lesa musí provádění těchto opatření strpět.

Jak již bylo řečeno, slovenská právní úprava předmětné problematiky je velmi podobná té české, existují zde, ale patrné rozdíly např. slovenská právní úprava nemá speciální postavení drážního správního úřadu. Pokud tedy oznámené kácení dřevin rostoucích mimo les z „drážního důvodu“ odporuje požadavkům na ochranu dřevin, může příslušný orgán ochrany přírody kácení omezit, zakázat nebo určit podmínky bez toho, aniž by byl orgán ochrany přírody omezen závazným stanoviskem. Ustanovení § 33 slovenského lesního zákona (ekvivalent § 22 odst. 1 lesního zákona) na rozdíl od českého lesního zákona počítá s domluvou příslušného orgánu státní správy a státní správy lesů podle zvláštních předpisů na určení rozsahu a způsobu zabezpečujících opatření. Další odlišností je, že slovenský zákon o drahách zakazuje vysazování jakýkoliv dřevin v obvodě dráhy. Zároveň také neoznačuje veškeré stromoví a jiné porosty v dopadové vzdálenosti za ohrožující bezpečnost stejně jako spolkový lesní zákon. Na rozdíl od rakouské právní úpravy, tak ta česká společně se slovenskou počítají s nějakou formou náhrady za případné omezení využívání nemovitosti vlivem zásahů ze strany provozovatele dráhy.

Podle výsledků zkoumání uvedeného tématu se zdá, že problematika kácení dřevin u železničních drah je poměrně velké téma jak v Čechách, tak na Slovensku. Nasvědčuje tomu i množství medializovaných kauz a řešených případů. Jedním z možných důvodů, proč v Rakousku tato problematika není až zas tak dominantním tématem, o kterém by se dalo běžně dočíst, je nejspíše samotná struktura právní úpravy. Jednotlivé spolkové země si sami upravují obecnou ochranu přírody, kam patří i ochrana dřevin rostoucích na jiných pozemcích než lesích. Většina spolkových zemí nemá tak pevně nastavená pravidla, týkající se ochrany dřevin rostoucích na jiných pozemcích než lesních jako má např. Vídeň nebo porovnávané Štýrsko. Slabá ochrana či přímo absence může v důsledku znamenat relativně omezenou možnost se bránit podáním odvolání nebo správní žaloby proti zamýšlenému provedení zásahu (kácení dřevin) provozovatelem dráhy. Oproti tomu spolkový lesní zákon je o něco striktnější z pohledu ochrany dřevin, a to v případě úmyslné těžby porostu nad 0,5 ha je obecně potřeba úřední povolení státní správy, a to i v případě nařízeného strpění zásahu správním okresním úřadem podle § 45 spolkového zákona o drahách. Na druhou stranu spolkový lesní zákon v případě bezpečnosti osob a majetku neumožňuje z gramatického výkladu ustanovení § 14 spolkového lesního zákona, tak vztahujícího se ustanovení § 422 ABGB, vlastníkoví dotčeného pozemku odstraňovat stromy představující pro něj nebezpečí, umožňuje pouze odstraňování přesahujících

větvích a kořenů, pokud ovšem neohrozí stabilitu porostu. Lze tedy jen spekulovat, kdo vše mimo provozovatele dráhy, odkaz na § 45 spolkového zákona o drahách a vlastníka lesa, má o oprávnění k odstranění nebezpečí. Pro zjištění pravých důvodů proč předmětná problematika není obecně tak rozšířeným tématem v Rakousku, je zapotřebí do budoucna podrobnější analýzy problematiky zahraniční úpravy, zahrnující více spolkových zemí, popřípadě zahrnutí nové země jako je Německo nebo Švýcarsko.

7. Závěr

Na základě hlavních cílů byla v závěrečné práci provedena analýza problematiky právní úpravy kácení dřevin u železničních drah, a to jak rostoucích na „pozemcích určených k plnění funkcí lesa“, tak i dřevin rostoucích mimo les, za pomoci kazuistických příkladů střetů aplikace práva podle speciálních právních předpisů v právním řádu České republiky. Pro druhou část práce mezinárodní komparace stavu problematiky byly zvoleny země: Slovenská republika a Rakouská republika (Štýrsko). Z výsledkové části práce je zřejmé, že předmětná problematika prošla za poslední roky řadu razantních změn, s čímž souvisí i vývoj ve zmiňovaných kauzách např. aktuální znění ustanovení § 10 zákona o drahách, které sice považují za problematické, ale pouze v případě, kdy dojde k zneužití nově nastavených pravomocí. Na druhou stranu umožňuje provozovatelům dráhy zakročit, pokud vlastník dřeviny víceméně odmítá jakkoliv spolupracovat v odstranění skutečného nebezpečí pro dráhu. Přes veškerý vývoj problematiky soudy stále zastávají principy materiální pravdy a proporcionality, které se odrážejí v závěrech rozsudků. Navazujícím výsledkem analýzy problematiky v českém prostředí je, že razantně poklesl počet případů plošného kácení dřevin u železničních drah od dob jejich častého výskytu mezi roky 2016-2017. Novelizace zákona o ochraně přírody a krajiny sice změnila postavení orgánů ochrany přírody, kdy kácení z „dražního důvodu“ mohou zastavit, omezit nebo zakázat pouze na základě závazného stanoviska dražního správního úřadu, ale stále zůstává možnost využití § 66 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Co se týče zahraniční úpravy problematiky, tak výsledky komparace ukázaly, jak hodně se rakouská právní úprava liší v podstatných aspektech. Nejzásadnějším rozdílem je samotná struktura, kdy zákonodárna moc je rozdělena jak mezi spolkovou vládu, tak mezi jednotlivé spolkové země. Obecně platí, že v Rakousku nejsou dřeviny vyskytující se mimo les tak důkladně chráněny jako v Čechách, popřípadě na Slovensku. Další významná odchylka se vyskytuje ve spolkovém zákonu o drahách, podle kterého se musí provozovatel dráhy obrátit na okresní správní úřad v případě, kdy vlastník dřevin odmítá poskytnout souhlas k provedení opatření vedoucí k zajištění bezpečnosti na dráze. Jedině česká právní úprava problematiky prohlašuje

veškeré stromoví, popřípadě jiné porosty v dopadové vzdálenosti za ohrožující bezpečnost drážního provozu.

Jak již bylo v práci řečeno, v případě, kdy provozovatel dráhy po vlastníku lesa požaduje, aby provedl opatření na vlastní náklady, je žádoucí reagovat a obratem podat žádost na Drážní úřad, aby stanovil rozsah opatření, které má provozovatel dráhy provést na vlastní náklad. Pokud situace vyvrcholí rozhodnutím Drážního úřadu iniciovaného podmětem provozovatele dráhy, který po vlastníku lesa požaduje odstranění dřevin, s kterým nesouhlasí, je třeba vždy podávat opravné prostředky (např. odvolání) proti takovému rozhodnutí a argumentovat neurčitostí výroku (nevymezení přesného rozsahu požadovaného zásahu), obzvlášť pokud rozhodnutí stanovuje jen odstranit stromy, které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události na dráze a samozřejmě se nezapomenout také odkázat na lesní zákon. K tomu, aby se omezil vznik takovýchto nežádoucích situací, je ze strany vlastníka lesa nutné provádět pravidelné pochůzky a plnit tak jeho prevenční povinnost odstraňováním viditelně poškozených dřevin, čímž se vyhne případného nařčení z opomíjení prevenční povinnosti.

Celková struktura práce nabízí komplexní pohled na problematiku "kácení dřevin u železničních drah" nejen v právním řádu České republiky, ale i ve vybraných okolních zemích. Koncepce práce a následné tabulky v dílčích závěrech přinášejí praktické informace pro vlastníky dřevin.

8. Seznam použitých zdrojů

Odborné

ALLMANN, J. *Der Wald in der frühen Neuzeit. Eine mentalitäts- und sozialgeschichtliche Untersuchung am Beispiel des Pfälzer Raumes 1500–1800*. Berlin: Duncker und Humblot. 1989, vol. 36, no. 1, 416 pp.

BOROVÍČKOVÁ, H., HAVELKOVÁ, S. *Nástroje ochrany přírody a krajiny. PLANETA*. Praha: Ministerstvo životního prostředí [online]. 2005, roč. 12, č. 8, 40 s. ISSN 1213-3393. [cit. 2023-2-11]. Dostupné z:

[https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/9BE7ACE92CCC839FC125708B001BB0F6/\\$file/planeta8_web.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/9BE7ACE92CCC839FC125708B001BB0F6/$file/planeta8_web.pdf).

BRIGGS, K.M., SMETHURST, J.A., POWRIE, W., O'BRIEN, A.S., BUTCHER, D. *Managing the extent of tree removal from railway earthwork slopes. Ecological Engineering* [online]. 2013, vol. 61, (Part C), pp. 690-696 [cit. 2023-2-11]. Dostupné z: <https://doi:10.1016/j.ecoleng.2012.12.076>.

DVOŘÁK, P. *Lesní zákon: komentář*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022. 228 s. ISBN 978-80-7676-526-9.

DROBNÍK, J., DVOŘÁK, P. *Lesní zákon: komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2010. 304 s. ISBN 978-80-7357-425-3.

FLORA, M. *ZÁKLADNÍ PRINCIPY LESNÍHO PRÁVA V SOUSEDNÍCH ZEMÍCH - I*. Lesnická práce: časopis pro lesnickou vědu a praxi. Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce, 1999, roč. 78, č. 1, s. 19-21. ISSN 0322-9254.

FLORA, M., STANĚK, J., PRŮCHOVÁ, I. *Lesní zákon: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022. 626 s. ISBN 978-80-7400-905-1.

GELLATLEY, M. J., MCGINNITY, B. T., BARKER, D. H., RANKIN, W. J. *Interaction of vegetation with the LUL surface railway system*. In: *Vegetation and slopes: Stabilisation, protection and ecology*. London: Thomas Telford Publishing [online]. 1995, pp. 60-71 [cit. 2023-2-1]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1680/vasspae.20313.0007>.

JARSKÝ, V., HRIB M., RIEDL M., DUDÍK R., VENTRUBOVÁ K., ŠIŠÁK L. *CZECH REPUBLIC*. In: ŽIVOJINOVIĆ, I., WEISS, G., LIDESTAV, G. et al. *Forest Land Ownership Change in Europe*. Austria: European Forest Institute Central-East and South-East European Regional Office (EFICEEC-EFISEE) [online]. 2015, pp. 127-157, ISBN: 978-3-900932-26-8 [cit. 2023-2-11]. Dostupné z: https://facesmap.boku.ac.at/library/FP1201_Country%20Reports_Joint%20Volume.pdf.

JELÍNKOVÁ, J. *Zákon o ochraně přírody a krajiny: praktický komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2021. 548 s. ISBN 978-80-7676-021-9.

JELÍNKOVÁ, J., *Stromoví v tzv. dopadové vzdálenosti od dráhy – vztah novely § 10 zákona o drahách k zákonu o ochraně přírody a krajiny*. In: SPRÁVNÍ PRÁVO. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2020, roč. 53, č. 4, s. 247-256. ISSN 0139-6005.

JELÍNKOVÁ, J., TUHÁČEK, M. *Právní vztahy k dřevinám: praktický průvodce. 2. aktualizované vydání*. Praha: Grada, 2018. 208 s. ISBN 978-80-271-2029-1.

KUČERA, M., DOBESOVA, Z. *Analysis of the Degree of Threat to Railway Infrastructure by Falling Tree Vegetation*. ISPRS International Journal of Geo-Information. B.m.: ISPRS International Journal of Geo-Information [online]. 2021, roč. 10, č. 5, 292 s. ISSN 2220-9964 [cit. 2023-2-1]. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/ijgi10050292>.

LOJDA, J. *Zákon o drahách: komentář. 2. vydání*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022. 424 s. ISBN 978-80-7676-451-4.

MESSENZEHL, K. 2019. *Das Naturgefahrenmanagement der DB Netz AG. Auf den Klimawandel vorbereiten*. In: *Deine Bahn 10/2019* [online]. 2019, pp 16-22 [cit. 2023-2-11]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/336613590_Das_Naturgefahrenmanagement_der_DB_Netz_AG_Auf_den_Klimawandel_vorbereiten_In_Deine_Bahn_102019

NEZVAL, V., ANDRÁŠÍK, R., BÍL, M. *Vegetation fires along the Czech rail network*. *Fire Ecology* [online]. 2022, vol. 18, no. 1 [cit. 2023-2-1]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1186/s42408-022-00141-8>.

OECD, *OECD Environmental Performance Reviews: Austria 2003*, OECD Environmental Performance Reviews, OECD Publishing, Paris [online]. 2003, 200 pp. [cit. 2023-2-1]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1787/9789264018891-en>.

PREGERNIG, M., WEISS, G. *Forest Policy in Austria: Policy-Making by the Sector for the Sector*. Report for the Programme "The Underlying Causes of Deforestation and Forest Degradation in Europe", IFF (Intergovernmental Forum on Forests) [online]. 1998, 36 pp. [cit. 2023-2-1]. Dostupné z: <http://www.tecnologiaslimpias.cl/austria/docs/uc-aut.pdf>.

RADKAU, J. *Zur angeblichen Energiekrise des 18. Jahrhunderts: Revisionistische Betrachtungen über die "Holznot"*. Vierteljahresschrift für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte [online]. 1986, vol. 73, no. 1, pp. 1–37 [cit. 2023-2-1]. Dostupné z: <https://www.istor.org/stable/20732534>.

SARGENT, C. *Britain's Railway Vegetation*. Cambridge: Institute of Terrestrial Ecology [online]. 1985, 34 pp. ISBN 0904282767 [cit. 2023-2-1]. Dostupné z: https://nora.nerc.ac.uk/id/eprint/5041/1/Britains_railway_vegetation.pdf.

SARVAŠOVÁ, Z., ZIVOJINOVIC, I., WEISS, G., DOBŠINSKÁ, Z., DRĄGOI, M., GÁL, J., JARSKÝ, V., MIZARAITE, D., PÖLLUMÄE, P., ŠÁLKA, J., SCHIBERNA, E., ŠIŠÁK, L., WOLFSLEHNER, B., ZALITE, Z., ZALITIS, T. *Forest Owners Associations in the Central and Eastern European Region*. Small-Scale Forestry [online]. 2015, vol. 14, no. 2, pp. 217–232 [cit. 2023-2-1]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1007/s11842-014-9283-5>.

SCHMIED, A., PILLMANN, W. *Tree protection legislation in European cities*. Urban Forestry and Urban Greening [online]. 2003, vol. 2, no. 2, pp.115–124 [cit. 2023-2-11]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1078/1618-8667-00028>.

SKULOVÁ, S., *Správní právo procesní*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. 428 s. ISBN 978-807-3801-106.

ŠULEK, R., ŠÁLKA, J. *Conflicts and partnership between forestry and nature protection: Case study of the Slovak Republic* In: SCHMITHÜSEN, F., HERBST, P., NONIC, D., JOVIC, D., STANISIC, M. Legal aspects of european forest sustainable development. Proceedings of the 7th International Symposium in Zlatibor Mountain [online]. 2006, vol. 35, pp. 292-301, ISBN: 978-3-907648-09-4 [cit. 2023-2-11]. Dostupné z: <https://doi.org/10.3929/ethz-a-005698947>.

TUHÁČEK, M., JELÍNKOVÁ, J. *Právo životního prostředí: praktický průvodce*. Praha: Grada, 2015. 288 s. ISBN 978-80-247-5464-2.

VANČURA, K. *Forest and Nature Protection legislation and related issues in the Czech Republic*. In: SCHMITHÜSEN, F., HERBST, P., NONIC, D., JOVIC, D., STANISIC, M. Legal aspects of european forest sustainable development. Proceedings of the 7th International Symposium in Zlatibor Mountain [online]. 2006, vol. 35, pp. 167-172, ISBN: 978-3-907648-09-4 [cit. 2023-2-11]. Dostupné z: <https://doi.org/10.3929/ethz-a-005698947>.

VOMÁČKA, V., KNOTEK, J., KONEČNÁ, M., HANÁK, J., DIENSTBIER, F., PRŮCHOVÁ, I. *Zákon o ochraně přírody a krajiny. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017. 704 s. ISBN 978-80-7400-675-3.

Použitá česká legislativa

Česko. Usnesení předsednictva České národní rady č. 2 ze dne 16. prosince 1992 o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1, s. 17-24. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177 ze dne 30. června 1995 kterou se vydává stavební a technický řád drah. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1995, částka 48, s. 2210-2272. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Československo. Zákon č. 86 ze dne 20. května 1937 o drahách (železniční zákon). In: *Sbírka zákonů Československé republiky*. 1937, částka 27, s. 601-650. Dostupné také z: <https://ftp.aspi.cz/opispdf/1937/027-1937.pdf>.

Československo. Zákon č. 97 ze dne 12. července 1950 o drahách. In: *Sbírka zákonů Československé republiky*. 1950, částka 43, s. 373-381. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Československo. Zákon č. 40 ze dne 24. srpna 1956 o státní ochraně přírody. In: *Sbírka zákonů Československé republiky*. 1956, částka 21, s. 75-78. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Československo. Zákon č. 40 ze dne 26. února 1964 Občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1964, částka 19, s. 221-248. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Československo. Zákon č. 51 ze dne 28. února 1964 o drahách. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1964, částka 24, s. 318-322. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Zákon České národní rady č. 114 ze dne 19. února 1992 o ochraně přírody a krajiny. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 28, s. 666-692. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 79, s. 2041-3064. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/>.

Česko. Zákon č. 289 ze dne 3. listopadu 1995 o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1995, částka 76, s. 3946-3967. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Zákon č. 77 ze dne 20. března 1997 o státním podniku. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 25, s. 1791-1797. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Zákon č. 458 ze dne 28. listopadu 2000 o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 131, s. 7142-7189. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Zákon č. 150 ze dne 21. března 2002 soudní řád správní. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 61, s. 3306-3330. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Zákon č. 500 ze dne 24. června 2004 správní řád. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174, s. 9782-9827. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Zákon č. 349 ze dne 11. září 2009 kterým se mění zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 161/1999 Sb., kterým se vyhlašuje Národní park České Švýcarsko, a mění se zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 109, s. 4886-4901. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Zákon č. 89 ze dne 3. února 2012 občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 33, s. 1026-1368. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Vyhláška č. 189 ze dne 27. června 2013 o ochraně dřevin a povolování jejich kácení. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2013, částka 78, s. 1818-1824. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Zákon č. 319 ze dne 6. září 2016 kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 125, s. 4842-4868. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Česko. Zákon č. 367 ze dne 17. prosince 2019 kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2019, částka 153, s. 3722-3739. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Důvodové zprávy

Důvodová zpráva k zákonu č. 266/1994 Sb., o dráhách. Parlament České republiky 1993-1996, tisk 1198 (14. 12. 1994). Společná česko-slovenská digitální parlamentární knihovna. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 1994. Dostupné z: <https://www.psp.cz/eknih/1993ps/tisky/t119800a.htm>.

Důvodová zpráva k zákonu č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Parlament České republiky 2013-2017, tisk 608 (23. 9. 2015). Společná česko-slovenská digitální parlamentární knihovna. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 1994. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=121779>.

Důvodová zpráva k zákonu č. 51/1964 Sb., o drahách. Národní shromáždění Československé socialistické republiky 1960-1964, tisk 153 (15. 11. 1963). Společná česko-slovenská digitální parlamentární knihovna. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 1963. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1960ns/tisky/t0153_02.htm.

Důvodová zpráva k zákonu č. 97/1950 Sb., o drahách. Národní shromáždění republiky Československé 1948-1954, tisk 476 (13. 6. 1950). Společná česko-slovenská digitální parlamentární knihovna. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 1950. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0476_01.htm.

Pozměňovací návrh k zákonu č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Parlament České republiky 2017-2021, číslo 2796 (7. 5. 2019). Společná česko-slovenská digitální parlamentární knihovna. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 1994. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=8&T=326>.

Zahraniční legislativa

Československo. Zákon č. 40 z 26. februára 1964 Občiansky zákonník. In: *Zbierka zákonov Československé socialistické republiky*. 1964, Dostupne tiež z: <https://www.slov-lex.sk/domov>.

Österreich. Bundesgesetz vom 1. juni 1811, Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (JGS Nr. 946/1811). In: *Federal Law Gazette*. 1811, Erhältlich under: <https://www.ris.bka.gv.at/Bundesrecht/>.

Österreich. Bundesgesetz vom 1957, Eisenbahngesetz (BGBl. Nr. 60/1957). In: *Federal Law Gazette*. 1957, Erhältlich under: <https://www.ris.bka.gv.at/Bundesrecht/>.

Österreich. Bundesgesetz vom 3. Juli 1975, Forstgesetz (BGBl. Nr. 440/1975). In: *Federal Law Gazette*. 1975, Erhältlich under: <https://www.ris.bka.gv.at/Bundesrecht/>.

Österreich. Steiermark. vom 16. Mai 2017, Steiermärkisches Naturschutzgesetz 2017 (LGBl. Nr. 71/2017) In: *Landesrecht Steiermark*. 2017, Erhältlich under: <https://www.ris.bka.gv.at/Bundesrecht/>.

Österreich. Steiermark. vom 7. November 1989, Steiermärkisches Baumschutzgesetz 1989 (LGBl. Nr. 18/1990) In: *Landesrecht Steiermark*. 1990, Erhältlich under: <https://www.ris.bka.gv.at/Bundesrecht/>.

Slovensko. Zákon č. 326 z 23. júna 2005 o o lesoch. In: *Zbierka zákonov SR*. 2005, Dostupne tiež z: <https://www.slov-lex.sk/domov>.

Slovensko. Zákon č. 513 z 27. októbra 2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In: *Zbierka zákonov SR*. 2009, Dostupne tiež z: <https://www.slov-lex.sk/domov>.

Slovensko. Zákon č. 543 z 25. júna 2002 o ochrane prírody a krajiny. In: *Zbierka zákonov SR*. 2002, Dostupne tiež z: <https://www.slov-lex.sk/domov>.

Ostatní zdroje

Metodická instrukce odboru adaptace krajiny na klimatickou změnu a odboru legislativního MŽP k aplikaci § 8 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb. Věstník MŽP ČR [online]. 2022, roč. 32, č. 3, s. 7–17 [cit. 2023-2-11]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/vestnik_mzp_2022.

Metodická instrukce odboru obecné ochrany přírody a krajiny a odboru legislativního MŽP k aplikaci § 8 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb. Věstník MŽP ČR [online]. 2017, roč. 27, č. 11, s. 30–52 [cit. 2023-2-11]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/vestnik_2017.

Metodický pokyn pro údržbu stromoví: SŽ MP č. j. 8611/2021-SŽ-GŘ-O15, Praha: Správa železnic [online]. 2021 [cit. 2023-2-11]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznice.cz/documents/50004227/93887605/MP+konsolidovan%C3%A9+zn%C4%9Bn%C3%AD+pro+%C3%BA+pro+%C5%BE+stomov%C3%AD.pdf/c046b61b-65f9-49c9-84a0-d450febe1156>.

Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 12. 2016, č. j. 23/2016-130-SPR/3.

Rozhodnutí Vojenský lesní úřad ze dne 15. 10. 2020, č. j. SpMO 47767/2020-4707/2.

Vyjádření Správy železnic ze dne 28. 4. 2021 zn. 35454/2021-SŽ-GŘ-O25.

Vyjádření VLS ze dne 18. 9. 2020, č. j. VLS-007136/2020/1/0100.

Výzva Správy železnic ze dne 11. 2. 2020, č. j. 4743/2020-SŽDC-OŘ PLZ-ST PLZ.

Žaloba VLS v Praze ze dne 8. 4. 2021.

Judikatura

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30. 1. 2023, č. j. 21 C 100/2021-203, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Nález č. 144/2002 Sb., Nález Ústavního soudu ze dne 6. 3. 2002 ve věci návrhu na zrušení druhé, třetí a čtvrté věty § 10 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Dostupné z: <https://www.usoud.cz/vyhledavani-rozhodnuti-us>.

Rozsudek NSS ze dne 31. 7. 2008, č. j. 2 As 7/2008-50, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek NSS ze dne 7. 9. 2010, č. j. 7 As 26/2009-58, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 2. 4. 2014, sp. zn. 25 Cdo 2358/2013, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek NSS ze dne 5. 11. 2015, č. j. 7 As 162/2015-59, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2016 č. j. 8 As 10/2016-33, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Nález Ústavního soudu ze dne 22. 11. 2016, sp. zn. II. ÚS 3669/16, Dostupné z: <https://www.usoud.cz/vyhledavani-rozhodnuti-us>.

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 30. 8. 2018, č. j. 11 A 25/2017-65, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 21. 8. 2019, č. j. 11 A 138/2017-36, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 8. 2019, č. j. 9 A 51/2017-59, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. 9. 2019, č. j. 31 Cdo 1954/2019-249, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek NSS ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1 As 299/2019-42, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 19. 12. 2019, č. j. 6 A 80/2016-65, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek NSS ze dne 30. 1. 2020, č. j. 4 As 370/2019-39, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek NSS ze dne 13. 2. 2020, č. j. 4 As 383/2019-32, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 6 A 120/2016-93, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 29. 7. 2020, č. j. 5 A 136/2017-52, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek NSS ze dne 30. 7. 2020 č. j. 3 As 159/2018-81, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.

Rozsudek NSS ze dne 14. 9. 2020, č. j. 2 As 227/2020-39, Dostupné z: <https://www.nssoud.cz/>.