

Súd: Okresný súd Lučenec  
Spisová značka: 16C/21/2024  
Identifikačné číslo súdneho spisu: 6123342818  
Dátum vydania rozhodnutia: 05. 11. 2025  
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: Mgr. Vladimír Lukáč  
ECLI: ECLI:SK:OSLC:2025:6123342818.6

## ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Lučenec, sudcom Mgr. Vladimírom Lukáčom, v spore žalobcu Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., so sídlom Rožňavská 1, 832 72 Bratislava-Nové Mesto, IČO: 35 914 939, proti žalovanému NOPOL s.r.o., so sídlom 9. Mája 479/40, 987 01 Poltár, IČO: 36 635 171, v zastúpení splnomocneným zástupcom A. B. C., nar. XX.XX.XXXX, bytom A. XXXX/X, XXX XX D. a zákonným zástupcom E., pozemkové spoločenstvo, so sídlom České Brezovo 89, 985 03 České Brezovo, IČO: 42 006 996, v konaní o zaplatenie 318,50 Eur s príslušenstvom, takto

### rozhodol:

I. Žalovaný je povinný zaplatiť žalobcovi sumu vo výške 318,50 Eur na účet žalobcu vedený vo F., G., číslo účtu/IBAN: H. XXXX XXXX XXXX XXXX XXXX, SWIFT: H., a to v lehote 3 dní od právoplatnosti rozhodnutia.

II. Žalovaný je povinný nahradiť žalobcovi trovy konania v rozsahu 100 %, a to v lehote 3 dní od právoplatnosti rozhodnutia súdu prvej inštancie, v ktorom bude rozhodnuté o výške trov konania žalobcu.

### odôvodnenie:

1. Uznesením Krajského súdu v Banskej Bystrici sp. zn. 13Co/104/2024-185 zo dňa 30.06.2025 bol rozsudok Okresného súdu Lučenec č. k. 16C/21/2024-135 zo dňa 26. júna 2024 zrušený a vec mu bola vrátená na ďalšie konanie a nové rozhodnutie. Krajský súd v odôvodnení svojho rozhodnutia uviedol, že cieľom úpravy zákona č. 513/2009 Z.z. uložením povinností daným subjektom je (okrem iného) zabezpečiť bezpečnosť a plynulosť dopravy, obmedziť riziká na dráhe, ktoré by uvedené mohli ohroziť. Realizácia sa zabezpečuje uložením povinností vlastníkom, resp. prevádzkovateľom dráhy, takisto aj uložením povinnosti vlastníkom a užívateľom nehnuteľností v ochrannom pásme dráhy. Z ustanovenia § 6 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z., ani iných ustanovení nevyplýva, že by povinnosti uložené vlastníkom a užívateľom nehnuteľností v ochrannom pásme dráhy mali vlastníci a užívatelia nehnuteľností len vo vzťahu k vlastníkovi, resp. prevádzkovateľovi dráhy. Cieľom úpravy je obmedziť riziká, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť a plynulosť dopravy. Tento cieľ sa zabezpečuje uložením povinností či už vlastníkom, resp. prevádzkovateľom dráhy, takisto aj uložením povinnosti vlastníkom a užívateľom nehnuteľností v ochrannom pásme dráhy. Vzhľadom na vyššie uvedené súd prvej inštancie nesprávne právne vec posúdil, keď mal za to, že porušením povinnosti vlastníka nehnuteľnosti v ochrannom pásme dráhy vznikajú následky len voči vlastníkovi a prevádzkovateľovi dráhy, nie voči dopravcovi. Odvolací súd v zrušujúcom uznesení uložil povinnosť súdu prvej inštancie vysporiadať sa s pasívnou vecnou legitimitáciou žalovaného a zistiť rozhodné skutočnosti pre posúdenie uplatneného nároku žalobcu na náhradu škody (existenciu predpokladov zodpovednosti za škodu), pričom rozhodnutie je potrebné odôvodniť v súlade s § 220 ods. 2, 3 CSP.

2. Žalobca sa podanou žalobou domáhal voči žalovanému náhrady škody v sume 318,50 Eur, ktorá mu vznikla vynaložením nákladov na opravu poškodeného vlaku. Škoda bola spôsobená previsajúcimi

konármi stromu pod vplyvom váhy dažďovej vody, ktorý bol naklonený v priechodnom priereze dráhy a rástol v ochrannom pásme železnice. Žalobca, dopravca uplatnil voči žalovanému nárok ako jednému zo spoluvlastníkov nehnuteľnosti nachádzajúcej sa v ochrannom pásme dráhy.

3. Žalobca svoj nárok odôvodnil tým, že dňa 11.06.2021 o 15:54 hod. došlo medzi stanicami NŽST Poltár – Výh. Zlatno nz., v km 26,200 ku vzniku ostatnej udalosti kategórie OU 1 – zrážka vlaku – náraz vlaku Os 6623 ZSSK do konárov stromu zasahujúcich do priechodového prierezu traťovej koľaje. Miesto udalosti sa nachádzalo v km 26,200 jednokoľajnej trate 4. kategórie podľa TTP 117 A Utekáč – Lučenec, v definičnom úseku NŽST Poltár – výhybňa nákladisko zastávka Zlatno. Koľaj bola neelektrifikovaná s rozchodom 1435 mm. Koľaj bola v smere jazdy vlaku priama od km 26.146 po km 26,300. Stúpala v smere jazdy vlaku 15,70 ‰. V medzistaničnom úseku NŽST Poltár – výhybňa nákladisko zastávka Zlatno bolo traťové zabezpečovacie zariadenie 1 kategórie – telefonické dorozumenie prostredníctvom rádiového spojenia. Vlak Os 6623 ZSSK bol podľa ZCP 117 strana 31, pravidelným vlakom osobnej dopravy jazdiaci denne v úseku Lučenec – Utekáč z. V úseku NŽST Poltár – výh. Zlatno nz. mal stanovenú rýchlosť 60 km.h<sup>-1</sup>, predpísané brzdiace percentá 64. Dňa 11.06.2021 bol vezený MV 95 56 7 812 053-1 a MJ 95 56 7 813 020-9/96 56 4 913 020-4. Vlak mal 6 náprav, dĺžku 43 metrov, celkovú hmotnosť 77 ton, brzdiacu hmotnosť 71 ton a skutočné brzdiace percentá 92. Vlak bol počas jazdy riadne označený príslušnými návesťami v zmysle predpisu ŽSR Z 1. Rušňovodičom vlaku Os 6623 ZSSK bol I. J., zamestnanec dopravcu ZSSK, ktorý v čase vzniku udalosti spĺňal odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť na výkon funkcie rušňovodič v zmysle platnej legislatívy a predpisových ustanovení. Na MJ bol rušňovodičom K. B., ktorý v čase vzniku udalosti spĺňal odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť na výkon funkcie rušňovodič v zmysle platnej legislatívy a predpisových ustanovení. Stanovená rýchlosť vlaku v čase vzniku OU 1 nebola prekročená. MV mal platnú technickú kontrolu podľa Vyhlášky č. 351/2010 Z.z., vykonanú dňa 22.10.2020. MJ 95 56 7 813 020-9/96 56 4 913 020-4 mala platnú technickú kontrolu podľa Vyhlášky č. 351/2010 Z.z., vykonanú dňa 10.11.2020. Na komisionálnej prehliadke poškodeného MV v RD Filakovo bolo dňa 16.06.2021 zistené poškodenie 2 ks spätných zrkadiel na prednej strane. Pri OU 1 nedošlo k zraneniu ani usmrteniu zamestnancov ŽSR, dopravcu ZSSK a ani cestujúcich. Došlo k poškodeniu MV 95 56 7 812 053-1.

4. Žalobca zisťovaním príčin vzniku ostatnej udalosti zistil, že dňa 11.06.2021 podľa údajov z EDD odišiel z NŽST Poltár smerom do Výh. Zlatno nz. Vlak Os 6623 ZSSK v čase pravidelného odchodu o 15:54 h. Pred jazdou bola v oblasti búrka a silný dážď. Rušňovodič počas jazdy spozoroval v km 25.800, 26,200 a 27,400 konáre ovísajúce do priechodného prierezu koľaje, ktoré miestami narazili do MV. Rušňovodič nespozoroval poškodenie MV. Rušňovodič pokračoval v jazde bez zastavenia. Po zastavení vo Výh. Zlatno nz. a obhliadke MV zistil poškodenie zrkadiel na prednej strane MV. Oznámil vznik udalosti a poškodenie MV výpravcovi a telefonicky aj regionálnemu dispečerovi. S vlakom potom pokračoval do cieľovej stanice. Výpravca Výh. Zlatno nz. vyrozumel zamestnancov SMSÚ ŽST TO Jesenské, ktorí sa dostavili na miesto udalosti a pri obhliadke zistili v km 26,200 konáre malých stromov, ktoré boli vplyvom počasia nahnuté v priechodnom priereze koľaje. Tieto odstránili a vykonali obhliadku celého úseku trate, v ktorom už ďalšie konáre, alebo stromy v priechodnom priereze nenašli. Doprava nebola prerušená.

5. Príčinou vzniku ostatnej udalosti bol náraz vlaku Os 6623 ZSSK do prekážky v priechodnom priereze koľaje – nahnutý konár stromu – kód príčiny 971 – zrážka vlaku s predmetom v priechodnom priereze. Celá nehoda bola vyšetrená a uzatvorená správou vypracovanou príslušným vyšetrovacím orgánom na to určeným v zmysle zákona č. 513/2009 Z.z. – Železnicami Slovenskej republiky, ÚS ŽSR – stredisko bezpečnosti a inšpekcie Zvolen, M.R. Štefánika 295/2, 960 02 Zvolen zo dňa 21.09.2021, číslo: 32176/2021/ÚS ŽSR-SBI ZV/11461, Správa zo zisťovania príčin vzniku ostatnej udalosti, ku ktorej došlo počas jazdy vlaku Os 6623 ZSSK medzi NŽST Poltár – Výh. Zlatno nz., v km 26,200, dňa 11.06.2021 o 15:24 h. (ďalej ako „Správa“). Ostatná udalosť bola uzatvorená na vlastníka parcely 1121/3 zapísanej na LV č. XXX pre okres I., obec L. A., k.ú. L. A..

6. ŽSR ako prevádzkovateľ železničnej dráhy na území Slovenskej republiky sa pri plnení svojich povinností riadi ustanoveniami zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach. V zmysle uvedeného zákona je dráhový podnik povinný trvalo zabezpečovať obvody dráhy a priechodných prierez v stave, ktorý neohrozuje dráhu a jej súčasť, ani dopravu na dráhe a predchádzať ohrozeniam prevádzkovania dráhy. Konár stromu (agát) bol vplyvom váhy dažďovej vody naklonený v PP. Koreňový systém stromu rástol na pravej strane v smere jazdy vlaku vo vzdialenosti 6,2 m od osi koľaje v km 26,200. Priemer kmeňa vo výške 1,2 m bol 0,10 m, výška stromu bola 10 m. Pozemok na ktorom rástol strom sa nachádzal v

katastrálnom území L. A., na parcele 1121/3, boli vykonané pravidelné prehliadky, kontroly a údržby v zmysle platných predpisov ŽSR. Žalovaný je spoluvlastníkom uvedenej parcely zapísanej na LV č. XXX v časti B: p od p or. číslom 134 v podiele 18533/100000 k celku a taktiež je na uvedenom LV zapísaný ako nájomca uvedenej parcely.

7. Následne žalobca vykonal nutnú opravu HKV po nanútenom poškodení, kde vyčíslil náklady pri škodovej udalosti vo výške 318,50 €. Žalobca si uvedenú škodu neuplatnil vo svojej poisťovni PREMIUM Insurance Company Limited, pobočka poisťovne z iného členského štátu, keďže jeho spoluúčasť je stanovená vo výške 350,- €. Neuhradená teda ostala celá škoda vo výške 318,50 €. Žalobca vykonal riadnu opravu dňa 16.06.2021. Žalobca mal za to, že pod skutočnou škodou je potrebné rozumieť v danom prípade finančné prostriedky vynaložené na navrátenie veci do predošlého stavu, pred jej poškodením. Závery vyšetrovacieho orgánu, ktorý uvedenú udalosť vyšetroval a zdokumentoval sú v danom prípade jednoznačné. Žalobcovi pri oprave svojej veci v príčinnej súvislosti so vznikom udalosti vznikli náklady, ktoré uhradil a žalovanému v celom rozsahu preukázal. Jedná sa teda o nepochybne a preukázateľne vynaložené finančné prostriedky. Žalobca považuje tiež za nesporné, že tieto prostriedky boli vynaložené výlučne za účelom opravy poškodenia vzniknutého udalosťou v príčinnej súvislosti s vyššie uvedenou udalosťou. Výsledkom opravy je uvedenie do stavu pred poškodením, t.j. uvedenie do stavu, v ktorom vec plní rovnakú funkciu z pohľadu svojich charakteristických vlastností ako aj výkonu, aké plnila pred jej poškodením. K uvedenému považuje žalobca za potrebné uviesť aj skutočnosť, že kofajové vozidlá sú pomerne špecifickou vecou, ktorá nie je bežne dostupná. Ani náhradné diely na takúto vec nie sú bežne dostupné. Nie je preto v silách žalobcu, aby si zadovážil primerane opotrebované diely (primerane vo vzťahu k opotrebeniu HDV) s nižšou cenou. Žalobca trval na tom, že konal pri vykonávaní opravy maximálne hospodárne s cieľom za čo najnižšiu cenu opraviť vozidlo, a teda si výlučne nahradiť škodu, ktorá mu bez jeho zavinenia vznikla. Občiansky zákonník pozná dve možnosti náhrady škody. Jedná sa o náhradu škody relutárnou náhradou a finančnou kompenzáciou. Žalobca považoval za nemysliteľné, aby žalovaný ako škodca v rámci relutárnej náhrady opravil poškodenú vec. Na základe vyššie uvedených skutočností žalobca navrhol, aby súd zaviazal žalovaného povinnosťou zaplatiť žalobcovi sumu vo výške 318,50 Eur a nahradiť mu trovy konania v rozsahu 100 %.

8. Na preukázanie svojich tvrdení žalobca k žalobe predložil a ako dôkazy označil listinné dôkazy, a to správu ŽSR zo dňa 21.09.2021, zápis z komisionálnej prehliadky zo dňa 16.06.2021, LV č. XXX, kat. úz. L. A., vyčíslenie nákladov zo dňa 05.06.2023, rozsudok OS Brezno 3C/15/2020 zo dňa 21.10.2020, rozsudok OS Lučenec 21C/1/2020 zo dňa 17.12.2021, rozsudok KS Banská Bystrica 17Co/20/2022 zo dňa 25.05.2022, rozsudok OS Žiar nad Hronom 28C/63/2022 zo dňa 24.03.2023.

9. Žalovaný v spore poprel, že by bol zodpovedný za škodovú udalosť. Predmetná nehnuteľnosť je spoločnou nehnuteľnosťou podľa zákona č. 97/2013 Z. z. zapísaná v registri pozemkových spoločností v pozemkovom spoločenstve - Urbariát, pozemkové spoločenstvo České Brezovo 89, IČO: 42 006 996. Za škodu tak zodpovedá urbariát. S ním má žalovaný uzavretú nájomnú zmluvu na predmetnú parcelu len v časti o výmere 3038 m<sup>2</sup>. Ide o časť parcely, ktorá sa užíva na poľnohospodárske účely. Časť parcely pozdĺž železničnej trate je obhospodarovaná pozemkovým spoločenstvom. Mal za to, že ŽSR si nesplnili svoju zákonnú povinnosť podľa zákona o dráhach, pretože nekontrolovali trať. Žalovaný nemohol prechádzať trať 24 hodín denne a kontrolovať, či strom je premočený a či nezasahuje do trate. To mali robiť ŽSR a mali ho prípadne vyzvať na odstránenie nedostatkov, prípadne padnutých stromov. Ak by to urobili, tak by z ich strany došlo odstráneniu závad.

10. Súd nariadil vo veci pojednávanie na deň 05.11.2025. Zástupca žalobcu uviedol, že súhlasí so zrušením uvedeného rozsudku, podľa jeho názoru je žaloba dôvodná, nakoľko došlo k poškodeniu ich ŽKV, škoda bola spôsobená a za túto zodpovedá žalovaný. Splnomocnená zástupkyňa žalovaného uviedla, že nesúhlasí s rozsudkom krajského súdu a navrhla, aby okresný súd žalobu zamietol. Uviedla, že spoločnosť NOPOL už nie je vlastníkom parcely zapísanej na LV č. XXX od minulého roka a upozornila na to, že sú žalovaní ako vlastníci, nie ako nájomca. Zástupca žalobcu ďalej uviedol, že v čase nehody bol žalovaný väčšinovým spoluvlastníkom uvedenej parcely a zároveň v ostatnej časti bol nájomníkom tejto parcely, to znamená, mal nájomnú zmluvu s ostatnými spoluvlastníkmi uvedenej parcely a ako vlastníci v dobe, kedy došlo ku škode zodpovedá za škodu v celom rozsahu. Splnomocnená zástupkyňa žalovaného ďalej uviedla, že nie je v silách žalovaného ani urbariátu, aby v prípade akéhokoľvek nepriaznivého počasia chodil kontrolovať, či sú v prierezovom prechode koľajiska prevísajúce stromy, resp. popadané stromy. Jedná sa z ich pohľadu o absolútne neobjektívnu povinnosť, a má za to, že

prevádzkovateľ dráhy bol povinný ich vyzvať, aby prevísajúce konáre stromu v priechodovom prechode koľajiska odstránili a v prípade takejto výzvy by sa bez akýchkoľvek ďalších skutočností dostavili na miesto a spadnutý strom, resp. prevísajúci konár odstránili. Zástupca žalobcu k uvedenému poukázal na ustanovenie zákona o dráhach, ktoré hovorí, že v ochrannom pásme, teda od koľajiska dráhy, nie je možné vysádzať stromy a vyhovárať sa na vyššiu moc je v tomto smere irelevantné. V záverečných návrhoch sporové strany zotrvali na svojich vyjadreniach a návrhoch.

11. Podľa § 415 zákona č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník, každý je povinný počínať si tak, aby nedochádzalo ku škodám na zdraví, na majetku, na prírode a životnom prostredí.

12. Podľa § 420 ods. 1 zákona č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník, každý zodpovedá za škodu, ktorú spôsobil porušením právnej povinnosti.

13. Podľa § 442 ods. 1 Občianskeho zákonníka, uhrádza sa skutočná škoda a to, čo poškodenému ušlo (ušlý zisk).

14. Podľa § 442 ods. 3 Občianskeho zákonníka, škoda sa uhrádza v peniazoch; ak však o to poškodený požiada a ak je to možné a účelné, uhrádza sa škoda uvedením do predošlého stavu.

15. Podľa § 5 ods. 1 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach, ochranné pásmo dráhy je priestor po oboch stranách obvodu dráhy vymedzený zvislými plochami vedenými v určitej vzdialenosti od hranice obvodu dráhy; zriaďuje sa na ochranu dráhy, jej prevádzky a dopravy na nej.

16. Podľa § 5 ods. 3 písm. a) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach, ak stavebné povolenie neurčuje inak, hranica ochranného pásma dráhy je pre železničnú dráhu 60 m od osi krajnej koľaje, najmenej však 30 metrov od vonkajšej hranice obvodu dráhy.

17. Podľa § 6 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach, vlastníci a užívatelia nehnuteľností a správcovia vodných tokov a odkrytých podzemných vôd v ochrannom pásme dráhy sú povinní udržiavať pozemky a stromy a kry na nich, skládky, stavby, mostné piliere a iné konštrukcie a vzdušné vedenia v takom stave a užívať ich takým spôsobom, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčastí, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Vysádzať a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre možno v ochrannom pásme dráhy len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy.

18. Zodpovednosť za škodu spôsobenú porušením právnej povinnosti možno uplatniť, ak sú splnené predpoklady zodpovednosti za škodu, a to porušenie právnej povinnosti (existencia protiprávneho úkonu), vznik škody ako majetkovej ujmy, existencia príčinnej súvislosti medzi protiprávnym úkonom škodcu a vzniknutou škodou, zavinenie toho, kto škodu svojim protiprávnym úkonom spôsobil. Ak sú splnené uvedené predpoklady tak objektívnej povahy, ako aj subjektívnej povahy, hovoríme o zodpovednosti za škodu založenú na princípe zavinenia. Zavinenie sa pri tejto forme zodpovednosti predpokladá, avšak za podmienok ustanovenia § 420 ods. 3 OZ sa škodca môže od zodpovednosti oslobodiť. Protiprávny úkon je konanie subjektu, ktoré je v rozpore s právom a spočíva v porušení právnej povinnosti, úkon je v rozpore s objektívnym právom. Porušenie právnej povinnosti má zákon na mysli objektívne vzniknutý rozpor medzi tým, ako osoba skutočne konala prípadne opomenula konať a tým, ako konať mala, aby splnila povinnosti jej uložené právnym predpisom alebo inou právnou skutočnosťou. Protiprávne konanie musí byť poškodeným preukázané tak isto, ako vznik škody a príčinná súvislosť medzi porušením právnej povinnosti ako príčinou vzniku škody a škodou a jej rozsahom ako následkom týchto príčin. Dôkazné bremeno preukázania protiprávnosti úkonu spočíva na poškodenom, keďže protiprávnosť zákon nepredpokladá, teda dôkazné bremeno o tom, že škoda vznikla a aký je jej rozsah (výška) zaťažuje poškodeného. Pod škodou rozumieme akúkoľvek ujmu, ktorá vznikla subjektu súkromného práva zásahom do jeho subjektívnych práv.

19. Medzi sporovými stranami nebolo sporné, že dňa 11.06.2021 o 15:54 hod. došlo medzi stanicami NŽST Poltár - Výh. Zlatno n.z., v km 26,200 k udalosti kategórie OU 1 - zrážka vlaku Os 6623 ZSSK do konárov stromov zasahujúcich do priechodového prierezu traťovej koľaje. Predmetný vlak bol vezený MV 95 56 7 812 053-1 a MJ 95 56 7 813 020-9/96 56 4 913 020-4. Na komisionálnej prehliadke poškodeného motorového vozidla MJ 95 56 7 812 053-1 v RD Filákov bolo dňa 16.06.2021 zistené poškodenie dvoch kusov spätných zrkadiel na pravej prednej strane. Nebolo sporné, že príčinou vzniku ostatnej udalosti bol náraz predmetného vlaku do nahnutého konára stromu, o čom bola vypracovaná

správa príslušným vyšetrovacím orgánom, a to Železnicami Slovenskej republiky, ÚS ŽSR - Stredisko bezpečnosti a inšpekcie Zvolen., ktorá bola uzatvorená na vlastníka parcely 1 121/3, vedenej na LD č. 466 pre Kú České Brezovo. Ako príčinou poškodenia vlaku bolo podľa správy konár stromu bol pod vplyvom váhy dažďovej vody naklonený v PP, koreňový systém stromu rástol na pravej strane v smere jazdy vlaku vo vzdialenosti 6,2 m od osi koľaje v km 26,2, priemer kmeňa vo výške 1,2 m bol 0,10 m a výška stromu bola 10 m, pozemok, na ktorom rástol strom sa nachádza v katastrálnom území L. A. na parcele č. 1121/3, pričom boli vykonané pravidelné prehliadky, kontroly a údržby v zmysle platných právnych predpisov ŽSR. Žalovaný je spoluvlastníkom uvedenej parcely v podiele 18533/100000 v pomere k celku, a tiež je na uvedenom LV zapísaný ako nájomca. V konaní nebola sporná ani výška opravy na poškodenom vozidle v sume 318,50 Eur.

20. Žalobca tvrdil, že za spôsobenú škodu zodpovedá žalovaný v dôsledku zanedbania svojej jednak prevenčnej povinnosti v zmysle § 415 OZ, ako aj konkrétne stanovených povinností v zmysle § 6 ods. 2 zákona o dráhach. V danom prípade ku vzniku škody nedošlo v dôsledku porušenia nejakej povinnosti zo zmluvného záväzku medzi stranami, ani prevádzkovou činnosťou, resp. osobitnou povahou prevádzky dopravného prostriedku, keďže vzniknutá škoda nemá pôvod v prevádzke vlaku, ktorá by ju spôsobila, naopak došlo k poškodeniu vlaku – predných zrkadiel, v dôsledku prevísajúceho konára stromu do priechodového prierezu traťovej koľaje, teda na základe vonkajších okolností nemajúcich pôvod v prevádzke. Súd preto skúmal, či sú splnené predpoklady vzniku občianskoprávnej zodpovednosti za škodu, a to 1/ porušenie právnej povinnosti (existencia protiprávneho úkonu), 2/ vznik škody ako majetkovej ujmy, 3/ existencia príčinnej súvislosti medzi protiprávnym úkonom škodcu a vzniknutou škodou a 4/ zavinenie toho, kto škodu svojím protiprávnym úkonom spôsobil. V prípade, že sú splnené uvedené predpoklady tak objektívnej povahy, ako aj subjektívnej povahy, je daná zodpovednosť za škodu založená na princípe zavinenia. Zavinenie sa pri tejto forme zodpovednosti predpokladá, avšak za podmienok § 420 ods. 3 OZ sa škodca môže zodpovednosti zbaviť (vyviniť, resp. exkulповať). Porušením právnej povinnosti treba rozumieť objektívne vzniknutý rozpor medzi tým, ako fyzická či právnická osoba skutočne konala či opomenula konať, a tým, ako konať mala, aby splnila povinnosti uložené jej právnym predpisom alebo vyplývajú cez inej právnej skutočnosti.

21. V predmetnej veci nebolo sporné, že žalobcovi zistenou škodovou udalosťou vznikla ujma na majetku. Išlo o ujmu, ktorá nastala v majetkovej sfére žalobcu a bola vyjadriteľná peniazmi - spojenými s vynaložením nákladov na opravu vozidla do stavu, ako pred škodovou udalosťou, resp. do prevádzky schopného stavu. Výška škody na strane žalobcu rovnako nebola sporná.

22. Vyšetrením škodovej udalosti bola zistená jej príčina, ktorú strany ani nerozporovali a ktorou bol prevísajúci konár stromu, ktorý rástol na pozemku v spoluvlastníctve žalovaného v ochrannom pásme dráhy. Z uvedeného pozemku v spoluvlastníctve žalovaného rástol strom s prevísajúcim konárom, ktorý vytvoril prekážku v priechodnom priereze traťovej koľaje, na ktorú nabehol prichádzajúci osobný vlak žalobcu. Pokiaľ ide o protiprávny úkon žalovaného, súd mal z vykonaného dokazovania preukázané, že z jeho strany skutočne došlo k porušeniu právnej povinnosti, a to konkrétne stanovenej v § 6 ods. 2 zákona o dráhach, podľa ktorého vlastníci nehnuteľností v ochrannom pásme dráhy sú povinní udržiavať pozemky a stromy a kry na nich v takom stave, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčastí, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Jedná sa o osobitnú prevenčnú povinnosť uloženú každému vlastníkovi pozemku v ochrannom pásme dráhy, ktorého hranica je v zmysle zákona o dráhach pre železničnú dráhu 60 metrov od osi krajnej koľaje, najmenej 30 metrov od vonkajšej hranice obvodu dráhy. Táto prevenčná povinnosť je pritom ďalej konkretizovaná priamo v ust. § 6 ods. 2 zákona o dráhach, ktorý stanovuje, že vysádzať a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre možno v ochrannom pásme dráhy len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy. V prejednávanej veci nebolo sporné, že predmetný konár stromu pred nárazom do vlaku žalobcu rástol vo vzdialenosti 6,2 metrov od osi koľaje v km 26,200 a mal výšku 10 metrov, teda rástol v ochrannom pásme dráhy v priamom rozpore so znením § 6 ods. 2 zákona o dráhach. Nebolo teda zabezpečené, aby pri náraze nemohol poškodiť súčasť dráhy (vlak žalobcu), nakoľko k nárazu konára stromu do vlaku žalobcu naozaj došlo, pričom je úplne nepodstatné z akého dôvodu, pretože zákon o dráhach jasne stanovuje prevenciu rizika všeobecne bez akejkoľvek ďalšej špecifikácie. Zákon zároveň jasne stanovuje, že pestovať stromy s výškou presahujúcou 3 metre možno len vtedy, ak bude zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy. Z opisu škodovej udalosti vyplynulo, že žalovaný tak porušil svoju osobitnú prevenčnú povinnosť udržiavať stromy na svojom pozemku v takom stave, aby neohrozili prevádzku a bezpečnosť trate, najmä, ak strom rastúci v ochrannom pásme dráhy presahoval výšku 3 m.

23. Súd teda mal preukázanú objektívnu existenciu rozporu medzi konaním žalovaného ako spoluvlastníka pozemku v ochrannom pásme dráhy a zákonom stanovenou povinnosťou pre takéhoto vlastníka pozemku zabezpečiť, aby v ochrannom pásme dráhy nerástol strom s predmetnými parametrami bez toho, aby bolo zabezpečené, že v prípade prevísajúcich konárov nemôže poškodiť súčasti dráhy, a teda súčasne povinnosťou udržiavať pozemky a stromy na nich v takom stave, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčastí, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Bolo teda preukázané porušenie právnej povinnosti zo strany žalovaného ako predpoklad vzniku zodpovednosti za škodu.

24. Preukázaný bol aj vznik škody na strane žalobcu, ktorý musel vynaložiť náklady na opravu poškodených predných zrkadiel ma vlaku v sume 318,50 Eur, pričom túto škodu si neuplatnil vo svojej zmluvnej poisťovni, pretože jeho spoluúčasť je stanovená na výšku 350,- Eur.

25. Súd mal preukázanú aj príčinnú súvislosť medzi porušením právnej povinnosti žalovaného a vznikom škody, pretože v prípade, že by žalovaný ako spoluvlastník pozemku v ochrannom pásme dráhy riadne splnil svoje povinnosti stanovené v § 6 ods. 2 zákona o dráhach, predmetný konár stromu by v danom mieste nezasahoval do priechodného prierezu koľajiska dráhy a nedošlo by k vzniku škody nárazom vlaku žalobcu do konára stromu.

26. Procesná obrana žalovaného spočívala v tvrdení, že predmetná nehnuteľnosť je spoločnou nehnuteľnosťou podľa zákona č. 97/2013 Z. z. zapísaná v registri pozemkových spoločenstiev v pozemkovom spoločenstve - Urbariát, pozemkové spoločenstvo České Brezovo 89, IČO: 42006996, teda za škodu zodpovedá urbariát, s ktorým má žalovaný uzavretú nájomnú zmluvu na predmetnú parcelu len v časti o výmere 3038 m<sup>2</sup>, ktorú užíva na poľnohospodárske účely. Časť parcely pozdĺž železničnej trate je obhospodarovaná pozemkovým spoločenstvom. Podľa žalovaného si ŽSR nespĺnili svoju zákonnú povinnosť podľa zákona o dráhach, pretože nekontrolovali trať. Nie je v silách žalovaného prechádzať trať 24 hodín denne a kontrolovať, či strom je premočený a či nezasahuje do trate, to mali podľa neho robiť ŽSR a mali ho prípadne vyzvať na odstránenie nedostatkov. Ak by to urobili, tak by závady odstránili.

27. Súd k uvedenému konštatuje, že pokiaľ ide o otázku pasívnej vecnej legitímácie žalovaného, podľa názoru súdu nesie žalovaný ako spoluvlastník pozemku, na ktorom strom rástol a ktorého konár spôsobil škodu žalobcovi, zodpovednosť za škodu v zmysle znenia ustanovenia § 6 ods. 2 zákona o dráhach. Predmetná nehnuteľnosť je síce spoločnou nehnuteľnosťou podľa § 8 ods. 1 zákona o pozemkových spoločenstvách a žalovaný (ako podielový spoluvlastník spoločnej nehnuteľnosti) tak je členom pozemkového spoločenstva podľa § 9 ods. 1 cit. zákona. Pozemkové spoločenstvo v tomto konaní však vystupuje ako zákonný zástupca člena spoločenstva, za ktoré koná výbor podľa § 16 ods. 2 zákona o pozemkových spoločenstvách. Veci uvedené v § 16 ods. 2 zákona o pozemkových spoločenstvách sú vecami jednotlivých podielnikov, avšak v záujme zrealizovania výkonu ich vlastníckeho práva sa konštruje ich zákonné zastúpenie.

28. K uvedenému súd dodáva, že občianskoprávna úprava zodpovednosti za škodu vychádza z princípu solidárnej zodpovednosti viacerých škodcov, t. z. že poškodený si náhradu škody môže uplatniť od ktoréhokoľvek škodcu, alebo aj od všetkých škodcov, bez ohľadu na právny režim ich zodpovednosti. Každý zo škodcov je voči poškodenému povinný plniť náhradu škody v plnom rozsahu a nemá možnosť odmietnuť plnenie s poukazom na ostatných škodcov. Jednotliví škodcovia sa potom môžu medzi sebou vyrovnáť podľa ich podielu (účasti) na vzniknutej škode.

29. K ostatnej argumentácii žalovaného súd uvádza, že v predmetnom spore je potrebné vziať do úvahy povahu vyššie uvedeného porušenia právnej povinnosti zo strany žalovaného, ktorá mala charakter prevenčnej povinnosti. Okrem porušenia povinností zákonných a zmluvných zákon zakladá aj všeobecnú povinnosť generálnej prevencie ukladajúcu každému počínať si tak, aby nedochádzalo ku škodám na zdraví, na majetku a iných hodnotách. Nedodržanie takejto povinnosti, ktorá je vo všeobecnosti stanovená v § 415 OZ, je takisto porušením právnej povinnosti v zmysle § 420 ods. 1 OZ a teda jedným z predpokladov zodpovednosti za škodu. Vo všeobecnosti sa jedná o situácie, kedy škodca svojím konaním, príp. opomenutím prispel ku vzniku škody tým, že nedodrжал náležitú obozretnosť, ktorú od neho je možné rozumne požadovať. Ustanovenie § 415 OZ nezakladá objektívnu zodpovednosť

za vzniknutú škodu, ale vzťahuje zodpovednosť na prípady, kedy s ohľadom na všeobecnú ľudskú skúsenosť je možné rozumne predvídať, s prihliadnutím ku konkrétnym okolnostiam, že ku vzniku škody môže dôjsť.

30. Argumentácia žalovaného, ktorou spochybňuje svoju zodpovednosť za spôsobenú škodu, z pohľadu súdu nie je relevantná, pretože všeobecná prevenčná povinnosť v zmysle § 415 OZ je navyše doplnená špeciálnou úpravou prevenčnej povinnosti v zmysle zákona o dráhach. Žalovaný si nesplnil svoju povinnosť vyplývajúcu z ust. § 6 ods. 2 zákona o dráhach, preto procesná obrana spočívajúca v tom, že nie je v jeho silách zabrániť vzniku škody spôsobom, že bude kontrolovať nahnuté konáre v priechodovom priereze koľajiska, neobstojí. Zákon pritom nerozlišuje žiadne konkrétne príčiny prevásajúcich konárov do koľajiska dráhy, vlastníka pozemku je teda povinný vykonať preventívne opatrenia (vrátane samotného nevysádzania, resp. pestovania takýchto stromov v ochrannom pásme dráhy) zabraňujúce prevásaniu, resp. pádu konárov stromu bez ohľadu na počasie.

31. Podľa názoru súdu, nie je dôvodná ani argumentácia žalovaného vo vzťahu kontrolnej činnosti prevádzkovateľa dráhy (ŽSR), pretože ten je v zmysle § 6 ods. 3 zákona o dráhach oprávnený vyzvať vlastníka nehnuteľnosti v ochrannom pásme dráhy, aby v určenej lehote okrem iného odstránil problémové stromy a kry. V prípade výzvy je potom vlastníka povinný podľa § 6 ods. 4 zákona o dráhach výzvu uposlúchnuť, vykonať konkrétne kroky a v prípade, že zostane nečinný ani po uložení takejto povinnosti špeciálnym stavebným úradom, môžu poverení zamestnanci prevádzkovateľa dráhy vstúpiť na nehnuteľnosť v ochrannom pásme dráhy za účelom údržby na náklady vlastníka nehnuteľnosti (§ 6 ods. 4 až 6 zákona o dráhach). Citované ustanovenia však hovoria len o oprávnení prevádzkovateľa dráhy, pričom nezabavujú vlastníka nehnuteľnosti povinnosti uložené mu podľa § 6 ods. 2 zákona o dráhach, ktorý je aj naďalej povinný udržiavať pozemok v stave neohrozujúcom prevádzku dráhy a bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe.

32. Žalovaný ako spoluvlastník pozemku, na ktorom rástol strom, ktorého konár vytvoril prekážku v priechodnom priereze traťovej koľaje a spôsobil žalobcovi škodu, si počínal v rozpore s § 415 OZ ako aj v rozpore s § 6 ods. 2 zák. č. 513/2009 Z. z., nakoľko bol nečinný a nepočínal si tak, aby zabránil škode. Žalovaný žiadnym spôsobom nepreukázal, že by vynaložil nejaké úsilie v súvislosti s udržiavaním pozemku a stromov vrátane ich konárov rastúcich aj na jeho pozemku, aby neohrozil prevádzku dráhy a neobmedzil bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy. Naopak žalobca podľa názoru súdu preukázal v zmysle § 420 ods. 1 OZ zodpovednosť žalovaného za spôsobenú škodu, a preto považoval nárok žalobcu za dôvodný a žalobe v celom rozsahu vyhovel.

33. O trovách konania súd rozhodol podľa § 255 ods. 1 CSP podľa pomeru úspechu vo veci. Žalobca bol v spore úspešný v celom rozsahu, preto súd žalovanému uložil povinnosť zaplatiť žalobcovi nárok na náhradu trov konania v rozsahu 100 %, v lehote troch dní od právoplatnosti rozhodnutia súdneho úradníka o výške trov konania. Rozhodnutie o výške trov konania súd vydá po právoplatnosti tohto rozsudku (§ 262 ods. 2 CSP).

#### **Poučenie:**

Proti tomuto rozhodnutiu je prípustné podať odvolanie v lehote 15 dní odo dňa jeho doručenia prostredníctvom Okresného súdu Lučenec na Krajský súd v Banskej Bystrici, písomne vo vyhotovení trojmo.

V odvolaní musí byť uvedené, ktorému súdu je určené, proti ktorému rozhodnutiu smeruje, kto ho robí – odvolateľ, ktorej veci sa týka, v akom rozsahu odvolateľ napáda rozhodnutie, z akých dôvodov sa rozhodnutie považuje za nesprávne (odvolacie dôvody), čoho sa odvolateľ domáha (odvolací návrh), odvolanie musí byť podpísané (§ 363 v spojení s § 127 CSP). Odvolanie treba predložiť v troch rovnopisoch, inak súd zhotoví kópie na trovy odvolateľa.

Odvolanie možno odôvodniť (odvolacie dôvody) len tým, že

- a) neboli splnené procesné podmienky,
- b) súd nesprávnym procesným postupom znemožnil strane, aby uskutočňovala jej patriace procesné práva v takej miere, že došlo k porušeniu práva na spravodlivý proces,
- c) rozhodoval vylúčený sudca alebo nesprávne obsadený súd,
- d) konanie má inú vadu, ktorá mohla mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci,

- e) súd prvej inštancie nevykonal navrhnuté dôkazy, potrebné na zistenie rozhodujúcich skutočností,
- f) súd prvej inštancie dospel na základe vykonaných dôkazov k nesprávnym skutkovým zisteniam,
- g) zistený skutkový stav neobstojí, pretože sú prípustné ďalšie prostriedky procesnej obrany alebo ďalšie prostriedky procesného útoku, ktoré neboli uplatnené, alebo
- h) rozhodnutie súdu prvej inštancie vychádza z nesprávneho právneho posúdenia veci (§ 365 ods. 1 CSP).

Odvolanie proti rozhodnutiu vo veci samej možno odôvodniť aj tým, že právoplatné uznesenie súdu prvej inštancie, ktoré predchádzalo rozhodnutiu vo veci samej, má vadu uvedenú v odseku 1, ak táto vada mala vplyv na rozhodnutie vo veci samej (§ 365 ods. 2 CSP).

Ak povinný dobrovoľne nesplní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie, môže oprávnený podať návrh na vykonanie exekúcie podľa Zák. č. 233/95 Z.z. a noviel – Exekučný poriadok.