

ČSESP MOOT COURT 2023 – ZADÁNÍ

1. Alarie je členským státem EU s rozvinutou železniční dopravou. Fungování alarijských železnic však má svá specifika. Ve většině ostatních evropských států to byl původně stát či státní podnik, kdo vystupoval jako provozovatel železniční infrastruktury (stará se o správu a udržování železniční infrastruktury, tedy především železničních cest, a řízení dopravy) a byl to také stát, kdo dojednával podmínky spolupráce se soukromými železničními dopravci (ti vlastní a provozují vozový park využívající železniční infrastrukturu). Až unijní legislativa posléze oddělila tyto podniky od státu a zajistila jim nezávislost. Alarie má na druhou stranu dlouhou historii železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví, protože stát nikdy necentralizoval správu železnic, a naopak podporoval zdravou konkurenci mezi železničními společnostmi, které často vlastnily také železniční infrastrukturu.
2. V roce 1956 se v Solnobrodu, alarijském hlavním městě, udála nehoda, při které se vlivem vysoké rychlosti z příměstského viaduktu zřítíl vlak s benzinem a jinými hořlavými látkami. Následný požár srovnal se zemí několik bloků a zabil či zranil více než tisícovku lidí. Společnost provozující tento vlak po nehodě okamžitě vyhlásila bankrot, neboť vlak byl jejím jediným majetkem a pojišťovny odmítly nehodu krýt. Jelikož nebylo shledáno jakékoliv zavinění provozovatele železniční infrastruktury, který železnici v místě nehody vlastnil, musely jít prakticky všechny náklady na obnovu města ze státní kasy. Vzhledem ke smrti strojvedoucího nebyl za nehodu nikdo trestně ani jinak stíhán.
3. To způsobilo veřejné pohoršení a vedlo ke přijetí ustanovení § 18a železničního zákona, který umožňuje (a v případě menších železničních dopravců s nižším kapitálem dokonce přikazuje) *Doložkou o odpovědnosti na železnici* („Doložka“) přenést správní odpovědnost, jakož i soukromoprávní odpovědnost vůči třetím osobám z železničních dopravců na provozovatele železniční infrastruktury. Pro stát je tak jednodušší vymáhat náhradu škody vzniklou provozem na železnici, protože provozovatelé železniční infrastruktury jsou většinou solventnější než dopravci. Stát také může v krajním případě vyvlastnit koleje, které provozovatelé vlastní. Provozovatelé potom mohou po dopravci, který škodu zavinil, požadovat náhradu; její vymáhání je však již méně úspěšné. Stejně tak odpovědnost za správní přestupky na železnici, byť zaviněné dopravcem, je přičítána provozovateli železniční infrastruktury. Předpokladem je, že si provozovatelé budou sami schopni efektivně vymoci dodržování pravidel na dopravcích. Trestní odpovědnost nicméně Doložkou převést nelze, tudíž i v případě

sjednání Doložky je trestně odpovědný železniční podnik, příp. fyzické osoby, které tento podnik vedou.

4. Pokud ke správním přestupkům dochází často, může to vést až k tomu, že provozovateli železniční infrastruktury bude odebráno povolení k podnikání v této oblasti. S odpovědností za škodu způsobenou dopravci jsou spojeny zvýšené náklady a zvýšená pojistná povinnost. S ohledem na tyto skutečnosti provozovatelé železniční infrastruktury v Alarii mnohem více zasahují do provozu železniční dopravy, přístup k železniční infrastruktuře je dražší a bezpečnostní předpisy jsou přísnější. Provozovatelé tak například stanovují a vymáhají vysoké nároky na kvalifikaci zaměstnanců železničních dopravců, povolují servisování vozového parku pouze ve svých dílnách, nebo nutí dopravce pro každý vypravený vlak nahrávat do elektronických systémů seznamy cestujících/nákladní listy. Obecně však tento systém funguje relativně dobře.
5. Dne 28. července 2023 se před Solnobrodem srazily dva vlaky. Při nehodě došlo nejen k vykolejení obou zúčastněných souprav a ke zraněním, ale také k závažnému poškození kolejí, čímž se trať ve směru na Solnobrod stala neprůjezdnou. Dispečink *Správy alarijských drah, a.s. („SAD“)*, vlastníka a provozovatele železnice na které k nehodě došlo, upozornil dlouhý cisternový vlak patřící železničnímu dopravci *PS Lines*, který byl poblíž, na nehodu na trati a zakázal mu další pokračování v jízdě. Po třech hodinách čekání bylo jasné, že ke zprůchodnění trati již 28. července nedojde. Dispečink *SAD* tak dopravci *PS Lines* nabídl buď možnost vycouvání cisternového vlaku do blízké stanice, kde může být na čas odstaven a tekutý náklad podléhající rychlé zkáze přečerpán do automobilových cisteren, anebo možnost vycouvání s následným odkloněním na trasu tzv. Zlaté severní cesty, skrze kterou by se vlak místu nehody vyhnul a mohl by pokračovat dále do Solnobrodu. *PS Lines* zhodnotily že zajištění automobilních cisteren by pro ně představovalo obtíže, a tak ohlásily, že jejich cisternový vlak pojedje Zlatou severní cestou.
6. Zlatá severní cesta je označení úseku železnice vedoucí malebným klikatým údolím Zlaté řeky. Četné zatáčky spolu s mosty a tunely nutí vlaky často zpomalovat na minimální rychlost. V minulosti byl tento úsek využíván zejména pro obsluhu zlatokopeckých stanic podél řeky, avšak poté, co těžba ustala, je provoz na ní řídký, omezený prakticky pouze na trempy a turisty navštěvující tuto oblast oblíbenou pro její rozmanitou faunu i flóru. Kromě unikátní krajiny totiž poskytuje údolí Zlaté řeky domov některým kriticky ohroženým druhům rostlin a živočichů, mj. i jeseteru velkému, tažné rybě, která byla během 19. a 20. století téměř vyhubena. Strž řeky, prudký tok a

absence jakýchkoli přehrad vytvořily začátkem dvacátých let tohoto století v údolí ideální podmínky pro tření jeseterů a kladení jiker. Jde tak o jediné místo v Evropě, kde dochází k přirozenému rozmnožování tohoto prehistorického druhu. I díky tomu zařadila Evropská komise údolí Zlaté řeky mezi lokality vymezené ve svém (fiktivním, pozn. autorů) Rozhodnutí 2015/ABC ze dne 7. 12. 2015, které ukládá členským státům, na jejichž území se daná lokalita nachází, povinnost prohlásit ji za zvláštní oblast ochrany, a to v souladu s čl. 4 Směrnice Rady 92/43/EHS („směrnice o stanovištích“). Alarie tak učinila dne 31. 1. 2019. Samotná železnice a již v zásadě turistický provoz na ní v praxi nepředstavovaly citelný problém pro příznivý rozvoj živočichů a rostlinstva v údolí Zlaté řeky.

7. Jízda cisternového vlaku skrze Zlatou severní cestu však neměla dlouhého trvání. Vlak totiž nebyl stavěný na úzké poloměry zatáček a časté a rychlé střídání velkých sklonů Zlaté severní cesty a uvízl při stoupání.
8. *SAD* přislíbila zaslat vyprošťovací lokomotivy, které by cisternovému vlaku pomohly, aby se rozpohyboval. Vyprošťovací lokomotivy byly vyslány hned druhý den brzy ráno. Zvýšený provoz přes Zlatou severní cestu, skrze kterou bylo před cisternovým vlakem *PS Lines* přesměrováno i několik nákladních vlaků, však nelibě neslo místní ekologické sdružení, které již dlouho lobbovalo za zvýšenou ochranu údolí Zlaté řeky a požaduje zrušení všech zbývajících železničních spojů využívajících Zlatou severní cestu. Pro aktivisty byla několik set metrů dlouhá souprava stojící nad přejezdy Zlaté řeky poslední kapkou a vybaveni transparenty se vydali po kolejích, odhodláni nepustit žádný další vlak do údolí. Protestující byli neústupní a policie zvolila laxní přístup a nejprve věc odmítla řešit z důvodu ochrany shromažďovacího práva a ochrany svobody projevu. Policie demonstraci ukončila až na třetí pokus, a v důsledku toho se podařilo zajistit průjezd vyprošťovacích lokomotiv až 1. srpna, několik dnů po uvíznutí cisternového vlaku.
9. Vlivem dlouhého stání a netěsnosti ventilů mezitím začaly z cisteren vlaku prosakovat převážené chemikálie, které stekly do Zlaté řeky a způsobily lokální ekologickou katastrofu. Kontaminace vody měla za následek smrt desítek jeseterů velkých a dalších živočichů chráněných dle směrnice o stanovištích.
10. Škodu na životním prostředí začalo vyšetřovat alarijské Ministerstvo životního prostředí (“Ministerstvo životního prostředí”). To si položilo otázku, kdo je vlastně za ekologickou havárii odpovědný: zdali *PS Lines* jako dopravce vlaku, ze kterého chemikálie vytekly, a jehož jednání tak bezprostředně vedlo ke škodě, nebo *SAD* jakožto provozovatel železniční infrastruktury.

11. Vyšetřování odhalilo následující:
12. *SAD* je provozovatelem železniční infrastruktury ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. *SAD* vlastní a provozuje značnou část alarijské železniční infrastruktury (mj. i železnici z Lostanu do Solnobrodu a Zlatou severní cestu) a spolupracuje prakticky se všemi železničními dopravci v zemi. V Alarii však podnikají i jiní významní provozovatelé železniční infrastruktury a *SAD* nemá dominantní postavení.
13. *PS Lines* je železniční dopravce usazený v Alarii, který provozoval šest vlaků přepravujících sypký náklad, nedávno se však rozhodl expandovat své podnikání také na cisternovou přepravu tekutin. Za tímto účelem si *PS Lines* zakoupilo dva velmi dlouhé cisternové vlaky, jedny z nejdelších nákladních vlaků v EU, které byly nasazeny na linku Pláčov – Solnobrod, obousměrnou dvoukolejnou linku ze Solnobrodu do hlavního města sousedního členského státu EU, Lostanu. Právě z jednoho takového vlaku unikly chemikálie.
14. *PS Lines* a *SAD* spolu uzavřeli smlouvu o užívání železniční infrastruktury, jejíž součástí je mimo jiné i Doložka ve smyslu § 18a železničního zákona. Správněprávní odpovědnost a soukromoprávní deliktní odpovědnost vůči třetím osobám je tak ve věcech souvisejících s provozem na železnicích přenesena z *PS Lines* na *SAD*. Pokud je *SAD* uložena správněprávní sankce přičitatelná *PS Lines* nebo pokud je *PS Lines* či osobám s ní spojených uložena trestněprávní sankce, má *SAD* právo vypovědět smlouvu o užívání železniční infrastruktury, případně zahájit jednání o změně této smlouvy.
15. Přestože Ministerstvo životního prostředí dospělo k názoru, že bezprostředním viníkem byl dopravce *PS Lines*, nakonec přihlédlo k Doložce uzavřené mezi *SAD* a *PS Lines*, na základě které, jednání *PS Lines* přičetlo *SAD*, a tu tedy shledalo odpovědnou za vzniklou škodu. V důsledku toho Ministerstvo životního prostředí vydalo správní rozhodnutí č. 5556/2023, kterým na základě § 7 zákona o ochraně životního prostředí (viz Příloha I zadání) uložilo *SAD* pokutu ve výši 500.000 EUR a povinnost zaplatit státu 2.000.000 EUR jako náhradu škody způsobené na životním prostředí a nákladů na nápravná opatření přijatá státem.
16. *SAD* podala proti rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. 5556/2023 správní žalobu a domáhala se u správního soudu jeho zrušení. Podle *SAD* za škodu musí být odpovědná společnost *PS Lines*, případně dokonce i stát samotný. Byl tedy zahájen soudní spor mezi *SAD* a Ministerstvem životního prostředí (tedy státem Alaria). *PS Lines* nebyla dotčena vyměřenou pokutou,

takže v soudním sporu jako strana nevystupuje.

17. *SAD* namítá, že nemůže být odpovědná za škodu na životním prostředí, jelikož ji sama nezpůsobila. Odpovědné by naopak měly být *PS Lines*, protože svůj vlak vedly po trati, která k tomu nebyla uzpůsobená. *PS Lines* jako dopravce navíc nepřijaly urychleně vhodná preventivní opatření ve smyslu čl. 5(1) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/35/ES ze dne 21. dubna 2004 o odpovědnosti za životní prostředí v souvislosti s prevencí a nápravou škod na životním prostředí („Směrnice OŽP“). *SAD* vyvinula maximální úsilí, aby škodě předešla, a nemůže být činěna odpovědnou za protest ekologických aktivistů na kolejích, který neumožnil vyprošťovacím lokomotivám včas dorazit k uvízlému vlaku.
18. Co se týče případného přenesení odpovědnosti za škodu a správné odpovědnosti na základě Doložky z *PS Lines* na *SAD*, toto podle *SAD* není v případě odpovědnosti za škodu na životním prostředí možné. Směrnice OŽP totiž stojí na principu *znečišťovatel platí*, zakotveném v čl. 2 této směrnice. Preventivní povinnost a povinnost zjednat nápravu ukládá směrnice provozovateli, kterým však *SAD* v nynějším případě není, neboť škoda vznikla provozem vlaku. Národní transpozice směrnice OŽP princip *znečišťovatel platí* nereflexuje, jelikož zohledňuje Doložku, a jde tak proti právu EU. Zákaz převodu odpovědnosti navíc podle *SAD* analogicky vyplývá z rozsudku ve věci C-155/22 *RE proti Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld*. *SAD* dále zdůraznila, že i pokud by v aktuálním případě Doložka použitelná byla, tak platí, že pokud je bezprostřední původce škody znám, pak v souladu se směrnicí OŽP není možné, aby za způsobenou škodu nesla následky jakákoliv jiná osoba.
19. Konečně má *SAD* za to, že k neštěstí přispěl také stát. Za prvé tím, že neučinil žádná preventivní opatření, kterými by chránil vzácné údolí Zlaté řeky, ačkoli si musel být vědom, že železniční trať představuje riziko pro chráněné druhy, a že jej k takovým opatřením právo EU zavazuje. Za druhé tím, že stát dlouhodobě toleroval železniční dopravu na Zlaté severní cestě, této své povinnosti nedostál a za vzniklou škodu je spoluzodpovědný. V každém případě je také selháním státu, pokud nedokázal včas zajistit průjezd vyprošťovacím lokomotivám kvůli laxnímu přístupu policie. Muselo být totiž jasné, že zájem na včasném vyproštění uvízlého vlaku musí převážet nad právem sdružovacím a svobodou projevu ekologických aktivistů.
20. Ministerstvo životního prostředí v řízení oponovalo, že odpovědnost podle směrnice je u převozu chemikálií odpovědností objektivní, tudíž není vyžadováno zavinění *SAD*. Stačí, že k němu došlo v souvislosti s pracovní činností, což je v nynějším případě splněné, protože *SAD* spravuje a provozuje

železniční infrastrukturu. I kdyby zavinění vyžadováno bylo, je tato podmínka v nynějším případě splněná, jelikož to byla *SAD*, kdo umožnil, aby se dlouhý cisternový vlak vůbec pohyboval v chráněném území. Tím *SAD* nesplnila prevenční povinnost.

21. Co se týče přenesení odpovědnosti, Ministerstvo životního prostředí především namítalo, že přenesení odpovědnosti je institut, který v alarijském právu bez problému fungoval více než půl století. Argument *SAD* je tak čistě účelový. *SAD* citované rozhodnutí C-155/22 *RE proti Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld* není v nynějším případě aplikovatelné, protože se jedná vůbec netýkalo železniční dopravy, a bylo tedy vydáno v kontextu úplně jiných evropských předpisů, a taky se týká trestní odpovědnosti, která však není předmětem nynějšího řízení. Ministerstvo životního prostředí odkázalo na rozhodnutí ve věci *Túrkevei Tejtermelő Kft*, ve kterém byla odpovědnost shledána i u pronajímatele pozemku, přestože škodu na životním prostředí způsobil svou činností nájemce bez jakéhokoliv příspěví pronajímatele. Směrnice OŽP nezakazuje postihovat i jinou osobu než přímo odpovědného znečišťovatele.
22. Povinnost vyplývající ze směrnice o stanovištích stát také neporušil: jednak proto, že železniční doprava po Zlaté severní cestě byla převážně turistická, a tedy nijak nebezpečná, a také proto, že správu železničních cest vykonává *SAD*, tedy soukromoprávní subjekt bez přímé vazby na stát.
23. Správní soud v Solnobrodu po vyslechnutí stran přerušil řízení a obrátil se na Soudní dvůr s následujícími otázkami:
 - 1a) Je v rozporu s právem EU, zejména se směrnicí 2004/35, a ve světle rozhodnutí C-155/22, taková úprava, která umožňuje soukromoprávním stranám smluvně upravit odpovědnost za škodu způsobenou na životním prostředí, přičemž státní orgány následně podle tohoto ujednání postupují při vymáhání veřejnoprávních povinností?
 - 1b) Je-li odpověď na předchozí otázku kladná a k soukromoprávním ujednáním o odpovědnosti nelze přihlížet, je v souladu s principem *znečišťovatel platí* ve smyslu čl. 191 odst. 2 SFEU a směrnice 2004/35, aby v takové situaci, jako je ta nynější, byla pokuta uložena provozovateli železnice, přestože osobou přímo odpovědnou za znečištění je dopravce, a zároveň snaha provozovatele o předejití škody byla neúspěšná pouze z důvodů událostí mimo jeho kontrolu?
- 2) Je vzhledem k povinnostem, které členskému státu ve vztahu ke zvláštním oblastem ochrany plynou ze směrnice 92/43/EEC, souladné s

právem Unie, že umožní v takové zvláštní oblasti provozování železnice?
Pokud ano, je souladné s právem Unie, že tato železnice je provozována
za stejných podmínek a ve stejném režimu jako jiné železnice, které se
nacházejí mimo zvláštní oblasti ochrany?

V řízení před Soudním dvorem zaslaly své vyjádření obě strany sporu, které v této soutěži zastupujete – SAD a Ministerstvo životního prostředí. Ve svých písemných i ústních podáních nejste vázáni argumenty stran naznačenými v zadání.

Příloha č. 1 – výňatek z alarijského zákona o ochraně životního prostředí

Zákon o ochraně životního prostředí, který transponuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/35/ES ze dne 21. dubna 2004 o odpovědnosti za životní prostředí v souvislosti s prevencí a nápravou škod na životním prostředí, obsahuje mimo jiné následující ustanovení:

§ 2 Definice

Pro účely tohoto zákona se rozumí:

1. „Škůdcem“: ten, kdo přímo či nepřímo pracovní činností způsobí škodu na životním prostředí
2. „Pracovní činností“: se rozumí jakákoli činnost vykonávaná v rámci hospodářské činnosti, obchodní činnosti nebo podnikání, bez ohledu na jejich soukromou nebo veřejnou, ziskovou nebo neziskovou povahu;
3. „Škodami na životním prostředí“: škody na chráněných druzích a přírodních stanovištích, což jsou jakékoli škody, které mají závažné nepříznivé účinky na dosahování nebo zachovávání příznivého stavu ochrany takových stanovišť nebo druhů

§ 3 Působnost zákona

Tento zákon se vztahuje na:

- a) škody na životním prostředí způsobené jakoukoli pracovní činností uvedenou v příloze III směrnice 2004/35/ES a na jakoukoli bezprostřední hrozbu takových škod, která se vyskytne z důvodu těchto činností,
- b) škody na chráněných druzích a přírodních stanovištích způsobené jinou pracovní činností, než jaké jsou uvedené na seznamu v příloze III směrnice 2004/35/ES, a na jakoukoli bezprostřední hrozbu takových škod, která se vyskytne v souvislosti s kteroukoli z těchto činností, jednal-li provozovatel úmyslně nebo z nedbalosti.

§ 7 Odpovědnost

1. Škůdce nese trestněprávní, občanskoprávní a správní odpovědnost za dopady své činnosti na životní prostředí.
2. Příslušný orgán může požadovat, aby fyzické a právnické osoby odpovědné za škody na životním prostředí
 - a) přijaly neprodleně nezbytná opatření k okamžité kontrole, omezení, odstranění nebo jinému zvládnutí příslušných kontaminantů a/nebo jiných škodlivých faktorů s cílem omezit nebo zabránit dalšímu poškozování životního prostředí a nepříznivému vlivu na lidské zdraví;
 - b) přijaly nezbytná nápravná opatření;
 - c) nesly náklady vynaložené na opatření v případech, kdy místo škůdce jedná příslušný orgán, a to buď sám, nebo prostřednictvím třetí strany.

3. Příslušný orgán může škůdci uložit ekologickou pokutu. Při stanovení výše pokuty správní orgán zohlední závažnost škody, předvídatelnost škodního následku, omluvitelnost jednání škůdce a míru zavinění.