



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Karla Šimky a soudkyň JUDr. Miluše Doškové a Mgr. Evy Šonkové v právní věci žalobkyně: **Správa železnic, státní organizace** (dříve Správa železniční dopravní cesty, státní organizace), se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, zastoupená Mgr. Martinem Bělinou, advokátem se sídlem Pobřežní 370/4, Praha 8, proti žalovanému: **Ministerstvo kultury**, se sídlem Maltézské náměstí 471/1, Praha 8, proti rozhodnutí ministra kultury ze dne 18. 5. 2016, č. j. MK 34107/2016 OLP, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 20. 1. 2020, č. j. 10 A 130/2016 - 66,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žalobkyně **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III. Žalovanému **s e** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **n e p ř i z n á v á .**

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Ministr kultury rozhodnutím ze dne 18. 5. 2016, č. j. MK 34107/2016 OLP (dále jen „napadené rozhodnutí“), zamítl mimo jiné rozklad žalobkyně a potvrdil rozhodnutí Ministerstva kultury (dále jen jako „ministerstvo“) ze dne 3. 12. 2015, č. j. MK 69474/2015 OPP, sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP (dále jen jako „prvostupňové rozhodnutí“), jímž byl prohlášen areál železniční stanice Martinice v Krkonoších, včetně technického vybavení, podle § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako „zákon č. 20/1987 Sb.“), kulturní památkou. Součástí souboru jsou mj. staniční zabezpečovací zařízení v objektech č.p. X na st. p. č. XA, stavědla č. 1 a č. 2 na p. p. č. XB a další prvky včetně drátovodů, všech mechanických návěstidel a mechanických závor s předzváněčem „Trojlístek“, předvěst ve směru od J. na p. p. č. XC, uspořádání kolejí v rámci železniční stanice – sypaná nástupiště, koleje, výhybky na p. p. č. XB, předvěst ve směru od Ch. n. C. na p. p. č. XD na k. ú. R. u J. a předvěst ve směru od T. na p. p. č. XE na k. ú. H. B. Ministerstvo neprohlásilo kulturní památkou pouze objekt sociálního zařízení bez č.p. na st. p. č. XF,

jednokolejný nýtovaný ocelový most na p. p. č. XG a XC, výkolejky a osvětlovací stožáry na p. p. č. XB.

[2] Žalobkyně se brojila proti napadenému rozhodnutí žalobou u Městského soudu v Praze (dále jen „městský soud“), který ji zamítl rozsudkem ze dne 20. 1. 2020, č. j. 10 A 130/2016 – 66 (dále jen „napadený rozsudek“).

[3] Městský soud neshledal důvodnou námitku, že se v daném případě nejedná o ucelený areál, a proto by neměly být jeho části zahrnuty do souboru, který je chráněn hromadně. Ve shodě se správními orgány uvedl, že jde o areál zcela unikátní a svou uceleností jedinečný a jinde nezachovaný, největší raritou je pak právě dochované a zcela funkční zabezpečovací zařízení, což představuje zcela ojedinělý doklad funkčního nádraží před zavedením elektronického řízení tratí.

[4] Stejně tak se neztotožnil s námitkami vztahujícími se k zabezpečovacímu zařízení, že prohlášení konkrétně této části areálu železniční stanice kulturní památkou je v rozporu s různými právními předpisy, námitkou nemožnosti zajistit náhradní díly a otázkou začlenění uspořádání kolejíště do chráněného souboru železniční stanice. Dle městského soudu správní orgány dostatečně a podrobně rozebraly, že existují varianty řešení, které provoz železniční stanice s integrací stávajícího zabezpečovacího zařízení, resp. po některých nezbytných úpravách (zneplatnění zabezpečovacího zařízení a doplnění moderními systémy), umožňují, aniž by tím byly dotčeny požadavky zákona o drahách, příp. požadavky na zajištění interoperability železničních systémů v rámci EU, což plyne i ze stanoviska Českého vysokého učení technického v Praze, Fakulty dopravní ze dne 14. 10. 2014, č. j. 0048-01/14/16911/osif (dále jen jako „stanovisko ČVUT“). Dále společnost Signal Mont s.r.o. v rámci správního řízení uvedla, že náhradní díly je schopna vyrobit. Je rovněž obecně známo, že takové díly jsou v jiných případech (muzejní expozice, provoz menších drah apod.) vyráběny malosériově, ačkoliv samozřejmě s vyššími náklady než v případě, že lze takové díly pořídit přímo u výrobce z větších sérií. K námitce neurčitosti prohlášení kolejíště kulturní památkou jako součásti souboru železniční stanice městský soud uvedl, že má za to, že z obou rozhodnutí jednoznačně plyne, že rozhodující je uspořádání kolejíště, tedy jeho tvar a řazení jeho jednotlivých součástí (kolejí, výhybek a sypaných nástupišť) v terénu, nikoli samotné jednotlivosti, o nichž hovoří žalobkyně, rozhodnutí je tedy i v tomto bodě dostatečně určité a památková ochrana tak není překážkou pro případnou bezbariérovou úpravu stanice.

[5] K námitce nedostatečného zohlednění požadavků veřejného zájmu na ekonomicky udržitelném a dlouhodobě životaschopném zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti železniční stanice odkázal městský soud na rozhodnutí správních orgánů, v nichž jsou popsána řešení, která umožní zapojení stávajícího zabezpečovacího zařízení do struktur zajišťujících vyšší bezpečnost stanice a její propojenost v rámci evropského železničního systému. K tomu dodal, že tato řešení nelze beze zbytku srovnávat s moderními systémy, které jsou instalovány na mezinárodních koridorech. V podmínkách této železniční stanice lze tato řešení akceptovat, neboť bylo v řízení dostatečně doloženo, že zachování zabezpečovacího zařízení s určitými kompromisy, které budou řešeny v procesu stavebního řízení, nebrání zajištění provozu ve stanici, a to i z hlediska bezpečnosti. Zájem na dlouhodobé životaschopnosti využití stanice je tedy zachován. Ani co se týče ekonomické udržitelnosti, nebyl zájem žalobkyně popřen. Pozemky vč. zařízení na nich jsou vlastněny státem a žalobkyně je státní organizací hospodařící s těmito statky. U žalobkyně zde tedy sice dochází k nezanedbatelnému omezení vlastnických práv, resp. práv hospodaření, kdy si patřičná opatření pro zajištění bezpečnosti a funkčnosti stávajícího zabezpečovacího zařízení vyžádají z dlouhodobého hlediska větší investice a větší množství atypických řešení než v případě, že by zařízení bylo úplně a bezzbytku nahrazeno moderním

pokračování

systemem, avšak v daném případě se jedná o takového vlastníka, u něž je možné plnění takových podmínek vyžadovat. Je to totiž právě stát, který je povinen takové mimořádné památky chránit a vytvářet podmínky pro to, aby o ně mohlo být pečováno, tedy poskytnout vlastníku přiměřenou náhradu nebo je převzít do svého vlastnictví, aby příslušné kulturní a duchovní hodnoty mohly být zachovány.

II. Kasační stížnost žalobkyně a vyjádření žalovaného

[6] Žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) v kasační stížnosti podané v zákonné lhůtě uplatnila důvody podle § 103 odst. 1 písm. a) a d) s. ř. s.

[7] Stěžovatelka považuje napadený rozsudek za nepřezkoumatelný, neboť městský soud parafrázoval stanoviska účastníků řízení a dal najevo, že námitky stěžovatelky již byly vypořádány v řízení před správními orgány, přičemž upřednostnil náhled správních orgánů na předmět sporu. Dalším důvodem nepřezkoumatelnosti je dle stěžovatelky neprovedení jí navržených důkazů.

[8] Stěžovatelka namítala i nesprávné posouzení právní otázky. Trvá na tom, že nelze do hromadně chráněného souboru zahrnovat věci, které netvoří ucelený areál významný z hlediska historického vývoje, a tvrdit, že se jedná o komplex historických budov v jednotném nádražním architektonickém stylu s plně funkčním elektromechanickým zabezpečovacím systémem s mechanickými návěstidly. Výpravní budova, lokomotivní remíza, vodárna, skladiště, strážní domek a zděná kůlna byly vystavěny v roce 1871 nebo v období těsně poté, staniční zabezpečovací zařízení včetně předvěstí a stavědel bylo instalováno do železniční stanice až po 2. světové válce okolo roku 1948 jako modernější náhrada tehdy již zastaralého zařízení a většina staničních kolejí je moderního tvaru S49 z let 1971 až 1982, stejně jako výhybky. Budovy a zabezpečovací zařízení tvoří historicky jednotný celek. Závěr o tom, že železniční stanice Martinice v Krkonoších představuje „ucelený areál“, který je významným dokladem historického vývoje v kontextu § 2 odst. 1 písm. a) ZoPP, je nesprávný. Staniční zabezpečovací zařízení není ve smyslu § 2 ZoSPP významným dokladem historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti, není projevem tvůrčí schopnosti a práce člověka ani věcí se vztahem k nějaké významné osobnosti či historické události. Staniční zabezpečovací zařízení ovšem není ani zařízením, které by mělo být součástí každodenního drážního provozu. Nic nebrání tomu, aby bylo staniční zabezpečovací zařízení zachováno pro muzejní účely, ovšem mimo běžný provoz železniční dopravní cesty.

[9] Stejně tak prohlášení staničního zabezpečovacího zařízení za kulturní památku je v rozporu s právními předpisy upravujícími technické požadavky na stavby drah a stavby na dráze. Dle § 88 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 177/1995 Sb.“), platí, že *stavby drah a stavby na dráze, které byly pořízeny a dány do užívání podle dosavadních předpisů, je možno provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace*. Právní předpis tedy „toleruje“ existenci staršího zabezpečovacího zařízení a nechává je „dožít“ do doby, než bude nutné provést rekonstrukci či významnější opravu. Poté bude zapotřebí staniční zabezpečovací zařízení uvést do souladu s § 23 a § 25 odst. 14 vyhlášky 177/1995 Sb. a technickými normami, zejména ČSN EN 50126, definující požadavky na stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržovatelnosti a bezpečnosti, ČSN EN 50129, definující požadavky na prokázání technické bezpečnosti elektronických zabezpečovacích systémů a TNŽ 34 2620, definující požadavky na funkční chování staničních a tratových zabezpečovacích zařízení. Opravy staničního zabezpečovacího zařízení v režimu jeho památkové ochrany jsou v rozporu s uvedenými právními předpisy a technickými normami. Prohlášení staničního zabezpečovacího zařízení za kulturní památku v rámci souboru areálu železniční stanice je v rozporu s požadovanou mírou bezpečnosti v rámci

železničního provozu. Neustálé zvyšování míry bezpečnosti v přepravě je celospolečenským veřejným zájmem a je zakotveno v příslušných právních předpisech, např. čl. 4 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. 4. 2004 o bezpečnosti železnic nebo v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, včetně jeho prováděcích předpisů. Požadavek žalovaného na konzervaci stávajícího stavu, kdy provoz na celostátní trati v železniční stanici je řízen elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením, je s požadavky na odpovídající míru bezpečnosti železničního provozu v rozporu. Požadavky na odpovídající míru bezpečnosti železničního provozu by nesplňovala ani ministrem kultury zmiňovaná kombinace elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení s dálkově ovládaným chodem. Jelikož celostátní dráha Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov včetně železniční stanice Martinice v Krkonoších je v souladu s § 3a odst. 1 zákona o dráhách součástí evropského železničního systému, vztahuje se na ni rovněž směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. Června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, jakož i rozhodnutí Komise ze dne 25. ledna 2012 2012/88/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému (TSI CCS). Mezi požadavky na zabezpečení a řízení dle citovaných norem náleží zejména dosažení kompatibility mezi použitými systémy pro detekci vlaků a vozidly a umožnění výstavby systému třídy A podle TSI CCS. Naplnění obou požadavků přitom bylo prohlášením za kulturní památku v rámci souboru areálu železniční stanice znemožněno.

[10] Stěžovatelka dále namítá, že z napadeného rozsudku není zřejmé, jak městský soud dospěl k závěru, že lze náhradní díly vyrábět, ani to, který konkrétní subjekt je schopen a ochoten tuto výrobu provádět. Stěžovatelce je znám jediný výrobce, a to Signal Mont, s.r.o., který ovšem vyrobí jen jednu ze čtyřiceti součástí zabezpečovacího zařízení. Městský soud tedy v rozporu s provedeným dokazováním dospěl k závěru, že výroba náhradních dílů možná je. To, že se vyrábějí náhradní díly pro muzejní expozice, nedokazuje, že se také vyrábějí náhradní díly na zabezpečovací zařízení, které má být v běžném provozu. Tvrzení ministra kultury, že stěžovatelka získala „značné množství náhradních dílů“ tím, že zrušila podobná zabezpečovací zařízení v několika stanicích (např. Janovice nad Úhlavou), není ničím podloženo. Ke zrušení obdobných zabezpečovacích zařízení v posledních letech došlo výhradně z důvodu jejich neuspokojivého technického stavu, kdy rekonstrukci těchto zabezpečovacích zařízení nebylo možné provést pro rozpor s platnými právními předpisy, jakož i pro absenci technicky vyhovujících náhradních dílů. Přes uvedené Městský soud v Praze uzavřel, že opravy staničního zabezpečovacího zařízení možné jsou.

[11] Taktéž městský soud nevysvětlil, jak může být provedena bezbariérová úprava při zachování sypaných nástupišť, když to se navzájem vylučuje. Aktuální stav železniční stanice znemožňuje plnění závazků vyplývajících pro Českou republiku z nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Ani správní orgán neuvedl dostatečně konkrétně, zda se má památková ochrana týkat pouze polohové konfigurace kolejí (dopravní schéma, poloha nástupišť, počet kolejí a výhybek) nebo konkrétní koleje a výhybky tvořící kolejíště stanice.

[12] Poslední stížní námitkou stěžovatelka zpochybňuje posouzení střetu zájmů. Dle stěžovatelky správní orgány ani městský soud dostatečně neodůvodnili, proč by měl převažovat zájem na prohlášení technicky zastaralého staničního zabezpečovacího zařízení za kulturní památku nad ochranou bezpečnosti cestujících a jiných účastníků drážního provozu. Součástí zájmu o bezpečnost provozu je hodnocení ekonomicky udržitelné a dlouhodobě životaschopné provozuschopnosti a bezpečnosti železniční stanice, která zajišťuje dopravní

pokračování

obslužnost na národní úrovni, ale i v rámci Evropské unie. Jak bylo shora uvedeno, aktuální zabezpečovací zařízení je technicky zastaralé a případná potřeba opravy tohoto zabezpečovacího zařízení v režimu památkové ochrany je nemožná. Dalším veřejným zájmem je v daném případě veřejný zájem na přiměřeném pohodlí a dostupnosti služeb, tj. obvyklých civilizačních vymožeností železniční dopravy a jiných aspektů vytvářejících komfortní životní podmínky. Nutno připomenout, že staniční zabezpečovací zařízení netvoří s nemovitostmi soubor ani nemá povahu věci, kterou by bylo důvodné prohlásit kulturní památkou. Nelze také přehlédnout zájem na udržení konkurenceschopnosti železniční dopravy na daném úseku ve vztahu k dopravě silniční. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 8. 2009, č. j. 7 As 43/2009 - 52, vedle zájmu na památkové ochraně nemovitosti stojí legitimní zájem vlastníka nemovitosti na jejím ekonomicky udržitelném a dlouhodobě životaschopném využití, jakož i veřejný zájem na účelném uspořádání měst, např. v dostupnosti různých služeb, dopravní obslužnosti, přiměřeného pohodlí a obvyklých civilizačních vymožeností obytných budov a jiných aspektů vytvářejících komfortní životní podmínky. Pokud by Městský soud v Praze věc posoudil ve světle uvedených kritérií, nemohl by potvrdit názor žalovaného, že lze staniční zabezpečovací zařízení chránit, má-li být součástí funkční železniční trasy, která má každý den sloužit k přepravě osob. Nutno zopakovat, že staniční zabezpečovací zařízení (stejně jako ostatní technické vybavení železniční dopravní cesty) nemá znaky věci, která má být podle zákona č. 20/1987 Sb. prohlášena kulturní památkou.

[13] Vzhledem k výše uvedenému navrhla stěžovatelka, aby Nejvyšší správní soud zrušil rozsudek městského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[14] Žalovaný se ztotožnil se závěry městského soudu a odkázal na své rozhodnutí a předchozí vyjádření.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[15] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v souladu s § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., vázán rozsahem a důvody, které uplatnila stěžovatelka v podané kasační stížnosti, a přitom neshledal vady uvedené v odstavci 4, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti.

[16] Kasační stížnost není důvodná.

III.1. Námitka nepřezkoumatelnosti

[17] Nejvyšší správní soud se nejprve zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti rozsudku městského soudu, a to jak z úřední povinnosti, tak i k námitce stěžovatelky. Pokud by totiž tato námitka byla důvodná, již tato okolnost samotná by musela vést ke zrušení kasační stížnosti napadeného rozsudku. Stěžovatelka namítla nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů.

[18] Z ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu plyne, že z odůvodnění rozhodnutí musí být zřejmé, jakými úvahami se soud řídil při hodnocení skutkových i právních otázek a jakým způsobem se vyrovnal s argumenty účastníků řízení. Soudy však nemají povinnost detailně odpovědět na každou dílčí námitku, jejich úkolem je vypořádat se s obsahem a smyslem žalobní argumentace. Zrušení rozhodnutí z důvodů nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů je vyhrazeno pouze těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, pro které jej skutečně nelze meritorně přezkoumat. Je to nezbytné zejména pokud soud opomene na námitku účastníka zcela (tedy i implicitně) reagovat (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2013, č. j. 1 Afs 92/2012 - 45 a zde dne 29. 6. 2017, č. j. 2 As 337/2016 - 64). V tomto ohledu

je napadený rozsudek městského soudu plně přezkoumatelný. Městský soud se vypořádal s obsahem a smyslem žalobní argumentace a odůvodnil své závěry.

[19] Stejně tak nelze považovat napadený rozsudek za nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů. Z odůvodnění rozsudku je zřejmé, že městský soud vystihl podstatu věci a při posouzení věci vycházel z relevantních skutečností. Městský soud se vypořádal se všemi podstatnými žalobními námitkami, jednotlivě je posoudil a přehledně, logicky a srozumitelně zdůvodnil své závěry. Nepřezkoumatelnost rozsudku přitom nezpůsobuje ani skutečnost, že městský soud převzal závěry správních orgánů. Je-li napadené správní rozhodnutí řádně odůvodněno, je z něho zřejmé, proč žalovaný nepovažoval právní argumentaci účastníka řízení za důvodnou a proč jeho odvolací námitky považoval za liché, mylné nebo vyvrácené, shodují-li se žalobní námitky s námitkami odvolacími a nedochází-li městský soud k jiným závěrům, je přípustné, aby si městský soud správné závěry se souhlasnou poznámkou osvojil (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. července 2007 č. j. 8 Afs 75/2005 - 130, č. 1350/2007 Sb. NSS). Rozhodnutí žalovaného, respektive ministra kultury, nelze považovat za nepřezkoumatelné, neboť je z něj zřejmé, jak a z jakých důvodů žalovaný o věci rozhodl. Ministr kultury se v rozhodnutí o rozkladu vypořádal se všemi námitkami žalobkyně. Napadený rozsudek tedy nelze považovat za nepřezkoumatelný jen proto, že za situace, kdy obsah žaloby v naprosté většině odpovídal rozkladu žalobkyně proti rozhodnutí žalovaného, městský soud rekapituloval odůvodnění rozhodnutí ministra kultury a uvedl, že se s ním ztotožňuje (byť si lze bezesporu představit obratnější formulaci než uvozovat vypořádání každé žalobní námitky tím, že na ni žalovaný odpověděl tak či onak).

[20] Ani neprovedení navržených důkazů v řízení před městským soudem nepředstavuje vadu nepřezkoumatelnosti. Podle ustálené judikatury Ústavního soudu je povinností soudu zdůvodnit, proč odmítá provést určitý navržený důkaz, a v odůvodnění rozhodnutí musí své stanovisko přiměřeně vyložit (např. nález Ústavního soudu ze dne 22. 4. 2002, sp. zn. IV. ÚS 582/01). Nejvyšší správní soud v daném případě, vycházející z výše citované judikatury, vyhodnotil postup městského soudu jako zákonný. Městský soud zřejmým způsobem vyložil, proč považoval navržené důkazy žalobkyně za nadbytečné, protože je neprovedl (body 38 a 40 napadeného rozsudku).

III.2 Námitka nesprávného právního posouzení

[21] Podle § 2 odst. 1 písm. a) zákona o státní památkové péči prohlašuje žalovaný za kulturní památky *nemovité a movité věci, popřípadě jejich soubory, které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka z nejruznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické.*

[22] Shora vyjmenovaná kritéria – jakkoli se jedná o poměrně široce nastavenou definici – jsou alfou a omegou pro rozhodování správního orgánu ve věcech kulturních památek. Posuzování míry památkové hodnoty konkrétních objektů je ze své podstaty vždy do jisté míry projevem subjektivního vnímání hodnotitelů; hodnotící kritéria jsou zde jen obtížně kvantifikovatelná (srov. rozsudek ze dne 4. 10. 2017, č. j. 6 As 299/2016 - 19). V těchto případech je proto ze strany soudu namísto spíše zdrženlivý přístup. Soustavným opakováním stejných námitek – a to bez výraznější reakce na odůvodnění předcházejících rozhodnutí – stěžovatelka neprosadila svoje přesvědčení (oproti názoru jednotlivých kvalifikovaných hodnotitelů), že objekty sporného souboru nemovitostí nevykazují znaky kulturní památky. Pro závěry správních orgánů svědčí podrobná spisová dokumentace, zejména pak jednotlivá přiložená stanoviska a vyjádření, z nichž napadená rozhodnutí vychází. Podrobnější zdůvodnění pak lze vyčíst na s. 3-4, 24-25 rozhodnutí

pokračování

správního orgánu I. stupně, kde lze najít popis jednotlivých hodnot sporného souboru nemovitostí. Nejvyšší správní soud se v tomto ztotožňuje se závěry správních orgánů a městského soudu.

[23] Stěžovatelka v řadě námitek zpochybňuje zařazení zabezpečovacího zařízení do souboru prohlášeného za památku, ať již z důvodu bezpečnosti železničního provozu nebo nemožnosti výroby náhradních dílů.

[24] Správní orgány popsaly železniční stanici Martinice v Krkonoších tak, že *„areál stanice je nedílnou součástí obce Martinice v Krkonoších a její historie. Železniční stanice jako komplex budov a systém funkčního staničního zabezpečení je živou ukázkou historie, která se dožila současnosti v téměř nezměněné podobě. Srovnatelný funkční celek se díky probíhající automatizaci železnice v České republice již dnes nevyskytuje a jeho význam je jednoznačně nadregionální, celostátní. Výměnost stanice, coby kulturního statku dokládajícího způsob výstavby, provozování, organizace a návštěvní dráhy, spočívá v dnes již unikátní celistvosti dochovaných budov a zařízení, navíc z větší části provozovaných, tj. se zajištěným využitím a původní funkční náplní. Je unikátní zejména počtem a rozmanitostí mechanických návštěvadel, naprostou raritou jsou návštěvní seřadovací. Pro svoji dochovanou podobu a jedinečnost je vyhledávaným cílem návštěv odborné i laické veřejnosti.“*

[25] Žalovaný si v souladu s § 3 odst. 1 zákona o státní památkové péči vyžádal vyjádření Městského úřadu Jilemnice, který vyjádřil souhlas s prohlášením souboru za kulturní památku (vyjádření ze dne 4. 9. 2013, č. j. MUJI 3406/2013 ROZ), a vyjádření Krajského úřadu Libereckého kraje, který taktéž prohlášení doporučil (vyjádření ze dne 29. 5. 2013, č. j. KULK 3783/2013).

[26] Dalším podkladem rozhodnutí žalovaného bylo doporučující stanovisko Národního památkového ústavu (č. j. NPÚ-310/22136/2014), koordinované stanovisko Městského úřadu Jilemnice ze dne 23. 5. 2014, č. j. PDMUJI 7422/2014, ke stavebnímu řízení na akci „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov“ a v neposlední řadě i stanovisko ČVUT.

[27] Jak je uvedeno v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2013, č. j. 2 As 120/2011 - 173, *„z faktu, že určitý objekt nebyl dosud památkově chráněn [...] nemůže založit legitimní očekávání, že k památkové ochraně takového objektu nemůže kdykoliv v budoucnu dojít. Posun v nabližení na takový objekt přitom nemusí být nutně podmíněn změnami skutkových okolností (například poměrů v lokalitě, kde se objekt nachází), ale může pramenit i z posunu v náhledu na to, co je hodnota, kterou je třeba památkově chránit. Jde-li o výraz dynamiky společenského chápání těchto hodnot (nikoli o výraz libovůle orgánu památkové ochrany), nelze proti takovému postupu v principu ničeho namítat.“*

[28] Nejvyšší správní soud na základě výše uvedeného neshledal důvodnou námitku, že zabezpečovací zařízení ani jeho části nemají být zahrnuty do souboru, který je prohlášen za kulturní památku. Správní orgány řádně zdůvodnily, proč považují podmínky stanovené § 2 zákona o státní památkové péči za splněné a proč nelze vyhovět námitkám stěžovatelky.

[29] Ani námitka rozporu s jinými právními předpisy není důvodná. Stěžovatelka totiž netvrdí, že by za stávající situace bylo bezpečnostní zařízení v rozporu s bezpečnostními a technickými předpisy. Stěžovatelka má obavy z budoucnosti, kdy se předpokládá rekonstrukce či modernizace trati, bezpečnostních zařízení atp. Nejvyšší správní soud souhlasí se stěžovatelkou, že pokud by nebyl další provoz v rámci památkové ochrany areálu v budoucnu možný, docházelo by k podstatnému střetu dvou veřejných zájmů, a to zájmu na zachování památkové ochrany a zájmu na dopravní obslužnosti obyvatelstva a bezpečnosti cestujících i dopravy ve stanici, z nichž druhé dva lze označit za přednější, a sama účelnost a potřebnost památkové ochrany by byla popřena. Jak se však podává ze správního spisu i rozhodnutí žalovaného, správní orgány

se argumentací stěžovatelky zabývaly, přičemž shledaly, že provozování železniční stanice v režimu kulturní památky je možné i v rámci vázanosti českými i evropskými právními předpisy za určitých omezení pro stěžovatelku jakožto provozovatele. V obou rozhodnutích bylo dostatečně a podrobně rozebráno, že existují varianty řešení, které provoz železniční stanice s integrací stávajícího zabezpečovacího zařízení, resp. po některých nezbytných úpravách (zneplatnění zabezpečovacího zařízení a doplnění moderními systémy), umožňují, aniž by tím byly dotčeny požadavky zákona o drahách, příp. požadavky na zajištění interoperability železničních systémů v rámci EU.

[30] Stěžovatelka dále argumentovala nemožností zajistit náhradní díly. Vzhledem k přesvědčivosti odůvodnění napadeného rozhodnutí a neshledání jiných vad se Nejvyšší správní soud shoduje se závěry správních orgánů, které potvrdil i městský soud. Není třeba opakovat již několikrát vyřčené. Žalovaný nastínil dvě možnosti, jak lze za současného stavu věcí obstarat náhradní díly, a to z nedávno zrušených zabezpečovacích zařízení jiných stanic, nebo výrobou dílů nových společností Signal Mont, s. r. o. (viz str. 19 napadeného rozhodnutí a str. 10 napadeného rozsudku). Do budoucna jistě nelze vyloučit, že dnes dostupné možnosti zajištění náhradních dílů odpadnou (díly ze zrušených zabezpečovacích zařízení se vyčerpají, výrobce nových zanikne a jiný se neobjeví apod.). V takovém případě by zajištění bylo nutno hledat způsoby, jak za rozumných nákladů a se zajištěním patřičných bezpečnostních a přiměřených užitných standardů uchovat z památkově chráněného souboru věcí co nejvíc tak, aby památková ochrana mohla v daném případě v co nejvyšší rozumně dosažitelné míře plnit svou funkci. Jistě by však bylo na pořadu dne zvažovat mj. nahrazení neopravitelných původních dílů jinými, moderními prvky. Památková ochrana nesmí být pojmána odtrženě od reality a nesmí volit extrémní řešení (viz v tomto ohledu zásady popsané Nejvyšším správním soudem například v rozsudku ze dne 13. 8. 2009, č. j. 7 As 43/2009 – 52, na který se odvolává stěžovatelka, či např. v rozsudcích ze dne 21. 1. 2010, č. j. 6 As 36/2009 – 162, ze dne 13. 3. 2013, č. j. 7 As 188/2012 - 25, č. 2878/2013 Sb. NSS, nebo ze dne 24. 10. 2019, č. j. 2 As 160/2018 - 29).

[31] Dále stěžovatelka namítala, že městský soud nevysvětlil, jak může být provedena bezbariérová úprava při zachování sypaných nástupišť, když to se navzájem vylučuje. Nejvyšší správní soud podotýká, že úkolem správních soudů není nalézat technická řešení pro případné budoucí nakládání s památkově chráněným souborem věcí. Pokud vyvstane otázka rekonstrukce nástupišť, bude muset být řešeno, zda lze dosáhnout moderních užitných standardů (např. bezbariérovosti) bez narušení podstaty původního charakteru nástupišť, anebo zda některý z konkurujících si zájmů (památková ochrana, nebo bezbariérovost) má převážet za cenu potlačení jiného a případně v jaké míře a v jakých ohledech. I v tomto případě by bylo nutno hledat a nalézt řešení, jež nebude odtržené od reality a extrémní. Ani tato stížní námitka tak není důvodná.

[32] Se stěžovatelkou lze souhlasit obecně potud, že prohlášení objektu za kulturní památku s sebou nese zásah do majetkových práv, a právě z toho důvodu je nutné klást vysoké požadavky na rozhodovací praxi správních orgánů a přesvědčivost jejich závěrů. Stěžovatelka však vyjadřuje jen jiný názor na rozsah hodnocení provedeného správními orgány a aprobovaného soudem. Domáhá se tak bez přesvědčivého argumentu jiného hodnocení skutkového stavu. Nejvyšší správní soud sdílí náhled městského soudu, že u stěžovatelky dochází k nezanedbatelnému omezení vlastnických práv, resp. práv hospodaření. V režimu památkové ochrany si patřičná opatření pro zajištění bezpečnosti a funkčnosti stávajícího zabezpečovacího zařízení vyžadají z dlouhodobého hlediska s velkou pravděpodobností větší investice a větší množství atypických řešení než v případě, že by zařízení bylo úplně a bezezbytku nahrazeno moderním systémem. V daném případě však jde u stěžovatelky o zvláštní typ vlastníka, takový, u něž je možné plnění

pokračování

takových podmínek vyžadovat více než od jiných. V tomto smyslu lze mezi vlastníky rozlišovat a není to v rozporu s čl. 11 odst. 1 větou druhou Listiny základních práv a svobod, podle níž *vlastnické právo všech vlastníků má stejný zákonný obsah a ochranu*. Jsou to totiž právě veřejnoprávní entity (veřejná sféra), které se mají především podílet na naplňování veřejného zájmu (v daném případě zájmu na ochraně památek). Péče o kulturní památky je zátěž, kterou vlastník památky nese pro blaho celku (k zajištění veřejného zájmu). Tato zátěž na něho má být uvalována v nejmenší míře ještě postačující k dosažení cíle (zásada subsidiarity a minimalizace břemene kladeného na vlastníka ve veřejném zájmu) a má být přiměřeně kompenzována. V souladu se zásadou subsidiarity a minimalizace „památkového břemene“ je i to, že postačí-li z více dostupných obdobně hodnotných památkově relevantních souborů chránit jen některé (např. zachovat v původní podobě jednu z více podobných v úvahu připadajících železničních stanic s původním vybavením), mají to být prioritně ty, které jsou ve vlastnictví veřejnoprávních entit. Takovou entitou je i stěžovatelka, jež je státní organizací, tedy entitou podobnou státnímu podniku (viz § 19 zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů). Naopak entity nikoli veřejnoprávní (typicky osoby soukromého práva) mají být „památkovým břemenem“ zatěžovány teprve tehdy, nepostačí-li, aby byla zatížena pouze veřejná sféra.

[33] Jelikož zájem na památkové ochraně areálu předmětné železniční stanice jako celku je mimořádný (a tento závěr žalovaného nebyl zpochybněn), lze po jejím vlastníku, tím spíše v případě, jde-li o stát, žádat, aby „památkové břemeno“ snášel. V posuzovaném případě není vhodné chránit jen některé objekty (věci) obsažené ve sporném souboru nemovitostí. Správní orgány přesvědčivě vysvětlily, proč je daný soubor nemovitostí hodnotný jako celek, z čehož plyne, že prohlášení jen určité části výše označených nemovitostí by nemohlo dostatečně plnit úlohu ochrany souboru věcí jako kulturní památky.

IV. Závěr a náhrada nákladů řízení

[34] Nejvyšší správní soud ze všech shora uvedených důvodů dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji podle § 110 odst. 1 věta druhá s. ř. s. zamítl. Ve věci rozhodl v souladu s § 109 odst. 2 s. ř. s., podle něhož rozhoduje Nejvyšší správní soud o kasační stížnosti zpravidla bez jednání, když neshledal důvody pro jeho nařízení.

[35] Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1 věta první ve spojení s § 120 s. ř. s., podle kterého, nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Stěžovatelka nebyla v řízení o kasační stížnosti úspěšná, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému, jemuž by jinak právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti příslušelo, soud náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť mu v řízení o kasační stížnosti žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 6. května 2022

JUDr. Karel Šimka
předseda senátu