



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Jiřího Pally a soudců Mgr. Aleše Roztočila a Mgr. Petry Weissové v právní věci žalobců: **a) Mgr. E. N. d. R., b) Ing. P. H., c) Ing. A. P., d) Pankrácká společnost, z.s.**, IČO 26666154, se sídlem Hudečkova 1097/12, Praha 4, všichni zast. Mgr. Pavlem Černohousem, advokátem, se sídlem Lublaňská 398/18, Praha 2, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1, za účasti osoby zúčastněné na řízení: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO 00005886, se sídlem Sokolovská 42/217, Praha 9, zast. JUDr. Emilem Flegelem, advokátem, se sídlem K Chaloupkám 3170/2, Praha 10, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 3. 2022, č. j. MD-32102/2021/130/61, v řízení o kasační stížnosti osoby zúčastněné na řízení proti usnesení Krajského soudu v Ostravě ze dne 13. 4. 2022, č. j. 39 A 1/2022 - 38,

t a k t o :

- I.** Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II.** Osoba zúčastněná na řízení ani žádný z účastníků řízení **n e m a j í** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

I. Dosavadní průběh řízení

[1] Žalobou podanou u Krajského soudu v Ostravě (dále jen „krajský soud“) se žalobci domáhali přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 3. 2022, č. j. MD-32102/2021-130/61, kterým bylo částečně vyhověno, ve zbytku však zamítnuto odvolání žalobců proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 30. 6. 2021, č. j. MHMP 794288/2021, jímž bylo na základě žádosti osoby zúčastněné na řízení vydáno stavební povolení pro veřejně prospěšnou stavbu „*Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankác - Nové Dvory.*“

[2] Usnesením ze dne 13. 4. 2022, č. j. 39 A 1/2022 - 38, krajský soud věc postoupil Městskému soudu v Praze, což odůvodnil tím, že „*v posuzovaném případě rozhodl žalovaný o stavbě dopravní infrastruktury, která není podřaditelná pod sboru uvedené ustanovení § 1 odst. 2 písm a) a b) zákona č. 416/2009 Sb., neboť se nejedná ani o stavbu dálnice nebo silnice I. třídy, nebo stavbu s nimi související, ani o stavbu dráhy celostátní nebo stavbu s ní související, když jde o stavbu metra, trasy I.D v Praze.*“

Za této situace se místní příslušnost řídí obecným ustanovením § 7 odst. 2 s. ř. s., určující místní příslušnost podle sídla správního orgánu, který ve věci vydal rozhodnutí v prvním stupni. Místně příslušný je tak Městský soud v Praze podle zákona č. 6/2002 Sb., přílohy 2 bod 1.“

II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[3] Proti tomuto usnesení krajského soudu podala osoba zúčastněná na řízení (dále též „stěžovatel“) včasnou blanketní kasační stížnost. V jejím doplnění učiněném v měsíční lhůtě stanovené ve výzvě soudu uvedla, že tak činí z důvodů podle § 103 odst. 1 písm. a) a d) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále též „s. ř. s.“).

[4] Stěžovatel konkrétně namítl, že krajský soud při posuzování místní příslušnosti vyšel pouze z jazykového výkladu zákona, čímž však popřel jeho smysl a účel. Je totiž zjevné, že vůle zákonodárce směřovala k tomu, aby byl u Krajského soudu v Ostravě koncentrován soudní přezkum žalob proti rozhodnutím o umístění a povolení ve věcech záměrů klíčových staveb dopravní infrastruktury, mezi které jistě patří i metro jako stavba výslovně uvedená v příloze zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „liniový zákon“). U tohoto soudu byl ostatně pro uvedené účely zřízen specializovaný senát v souladu s odůvodněním pozměňovacího návrhu k novele soudního řádu správního, jímž byla tato změna místní příslušnosti zavedena.

[5] Podle stěžovatele přitom stavební řízení o povolení stavby metra nepochybně spadá do režimu liniového zákona, a k soudnímu přezkumu v něm vydaných rozhodnutí je tak příslušný Krajský soud v Ostravě. Metro je ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve spojení s vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995, kterou se vydává stavební a technický řád drah, tzv. železniční dráhou speciální. Charakter metra jako dráhy speciální je aprobován i judikaturou (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 8. 2014, č. j. 3 As 121/2013 - 40). Liniový zákon ve svém § 1 odst. 2 v obecné rovině popisuje stavby dopravní infrastruktury, na něž se tento zákon vztahuje. Z přílohy liniového zákona pak vyplývá, že ustanovení tohoto zákona mají dopadat i na stavby dráhy speciální, popř. stavby s nimi související, tedy i na metro.

[6] Stěžovatel rovněž napadené usnesení považuje za nepřezkoumatelné, jelikož z něj není zřejmé, z čeho krajský soud vycházel při právní úvaze o své místní nepříslušnosti. Krajský soud se z hlediska důvodů svého rozhodnutí omezil toliko na jedinou větu podanou v tom smyslu, že stavba metra není stavbou dálnice či silnice I. třídy ani stavbou dráhy celostátní či s touto stavbou související. Jakékoliv bližší zdůvodnění tohoto závěru, jakož i účelu § 7 odst. 4 s. ř. s. napadené usnesení neobsahuje.

[7] S ohledem na tyto skutečnosti stěžovatel navrhl zrušení napadeného usnesení a vrácení věci krajskému soudu k dalšímu řízení.

[8] Žalobci ani žalovaný se ke kasační stížnosti nevyjádřili.

III. Posouzení kasační stížnosti

[9] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadené usnesení v souladu s § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., podle nichž byl vázán rozsahem a důvody, jež stěžovatel uplatnil v kasační stížnosti. Přitom neshledal vady uvedené v § 109 odst. 4 s. ř. s., k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti. Stěžovatel odkázal na ustanovení § 103 odst. 1 písm. a) a d) s. ř. s., podle nichž *kasační stížnost lze podat pouze z důvodu tvrzené*

a) nezákonnosti spočívající v nesprávném posouzení právní otázky soudem v předcházejícím řízení,

pokračování

d) nepřezkoumatelnosti spočívající v nesrozumitelnosti nebo nedostatku důvodů rozhodnutí, popřípadě v jiné vadě řízení před soudem, mohla-li mít taková vada za následek nezákonné rozhodnutí o věci samé.

[10] Zásadní otázkou napadeného usnesení i kasační stížnosti je výklad § 7 odst. 4 s. ř. s., podle něhož *ke řízení o žalobě proti rozhodnutí, kterým se umísťuje nebo povoluje stavba dopravní infrastruktury podle § 1 odst. 2 písm. a) nebo b) [liniového zákona], je příslušný Krajský soud v Ostravě. O těchto žalobách vede řízení specializovaný senát.*

[11] Podle § 1 odst. 2 liniového zákona platí, že *dopravní infrastrukturou se pro účely tohoto zákona rozumí*

a) stavby dálnic nebo silnic I. třídy nebo stavby s nimi související,

b) stavby dráhy celostátní nebo stavby s nimi související,

c) další stavby dopravní infrastruktury nebo stavby s nimi související umísťované v plochách nebo koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje, nebo

d) v územně plánovací dokumentaci vymezené veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury nebo stavby s nimi související.

[12] Již z textu těchto ustanovení je zjevné, že nelze přijmout názor stěžovatele, který fakticky ztotožňuje vedení stavebního řízení v režimu liniového zákona se zvláštní místní příslušností při následném soudním přezkumu. Je totiž zjevné, že působnost liniového zákona je širší než rozsah zvláštní místní příslušnosti podle § 7 odst. 4 s. ř. s. Liniový zákon totiž zná čtyři výše uvedené kategorie staveb dopravní infrastruktury, avšak zvláštní místní příslušnost je stanovena pouze pro první dvě z nich.

[13] Nejvyšší správní soud přitom považuje za správný závěr krajského soudu o tom, že pražské metro není ani dálnicí, ani silnicí I. třídy, ani celostátní drahou, ani stavbou s nimi související. Tento závěr je přitom natolik jednoznačný, že odůvodnění napadeného usnesení ani přes svou značnou strohost nelze považovat za nepřezkoumatelné. To, že metro není dálnice ani silnice je totiž zjevné již ze samotné definice tohoto slova (tj. podzemní kolejová dráha). Stejně tak je zjevné, že linka D pražského metra není drahou celostátní, nýbrž jen regionální (resp. metropolitní).

[14] Výše uvedený závěr přitom nezpochybňuje ani stěžovatel. Argumentací uvedenou v kasační stížnosti se snaží pouze podpořit svůj právní názor, podle něž je pražské metro nutno považovat za tzv. speciální dráhu ve smyslu bodu č. 2 přílohy liniového zákona. I kdyby však byl tento právní názor správný, nebyla by jeho důsledkem změna místní příslušnosti při soudním přezkumu, jak nesprávně dovozuje stěžovatel. Ani uvedení v příloze liniového zákona totiž nemůže změnit povahu pražského metra z dráhy regionální na dráhu celostátní. Příloha totiž pouze vyjmenovává některé stavby (resp. stavební záměry), na něž se liniový zákon aplikuje. Ani v této příloze však není uvedeno, na základě jakého ustanovení zákona byla konkrétní stavba do jeho působnosti zařazena. I pokud by tedy byl správný stěžovatelův názor, že na pražské metro je možno liniový zákon uplatnit, neboť se jedná o speciální dráhu, nebylo by možno jen proto dospět k závěru, že se jedná o dráhu celostátní ve smyslu § 1 odst. 2 písm. b) liniového zákona. Působnost liniového zákona na tuto stavbu by tak mohla být založena pouze v § 1 odst. 2 písm. c) či d) liniového zákona. V tomto případě by však k následnému soudnímu přezkumu nebyl příslušný Krajský soud v Ostravě, neboť zvláštní místní příslušnost je stanovena pouze v případě staveb podle § 1 odst. 2 písm. a) a b) liniového zákona.

[15] Z textu § 7 odst. 4 s. ř. s. je dále zřejmé, že zákonodárce neměl v úmyslu zakotvit zvláštní místní příslušnost pro všechny stavby, u nichž se stavební řízení vedlo v režimu liniového zákona, nýbrž pouze pro některé z nich, které považoval za nejvýznamnější. Nejvyššímu správnímu

soudu přitom nepřísluší toto rozhodnutí zákonodárce hodnotit z hlediska jeho vhodnosti či efektivity. Soudní moc totiž může zákon posuzovat jen z hlediska toho, zda není v rozporu s ústavním pořádkem. Jelikož důsledkem tohoto ustanovení v projednávané věci je postup podle standardních pravidel místní příslušnosti správních soudů, je přitom zřejmé, že jeho aplikace na projednávanou věc není protiústavní.

[16]S ohledem na výše uvedené nelze přijmout ani argument stěžovatele, že zákonodárce při změně soudního řádu správního počítal s tím, že pouze Krajský soud v Ostravě bude schopen dostát tomu, aby žaloby proti rozhodnutím o stavebních záměrech klíčových staveb dopravní infrastruktury byly rozhodovány specializovaným senátem. Jak totiž vyplývá ze samotného textu zákona, zákonodárce výslovně zavedl zvláštní místní příslušnost pouze pro některá řízení, z čehož logicky vyplývá, že o některých stavbách budou nadále rozhodovat i ostatní krajské soudy, u nichž specializované senáty zřízené nebudou. Soudci správních úseků krajských soudů jsou přitom dostatečně kompetentní k rozhodování všech sporů z oblasti správního práva a specializované senáty jsou ve správním soudnictví spíše výjimkou. Skutečnost, že o věci bude rozhodovat Městský soud v Praze, tedy nepředstavuje žádný zásah do práv účastníků řízení ani osob zúčastněných na řízení a rozhodně z ní nelze dovozovat nižší kvalitu rozhodování, než v případě, že by o věci rozhodoval Krajský soud v Ostravě.

[17]Z uvedených důvodů krajský soud dospěl k dostatečně odůvodněnému a správnému závěru, že na projednávanou věc nedopadá výjimka z místní příslušnosti soudů rozhodujících ve správním soudnictví stanovená v § 7 odst. 4 s. ř. s., a že v ní má tedy rozhodovat Městský soud v Praze. Napadené usnesení je zákonné a přezkoumatelné, takže důvody kasační stížnosti uvedené v § 103 odst. 1 písm. a) a d) s. ř. s. nebyly naplněny.

IV. Závěr a náklady řízení

[18]S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji podle § 110 odst. 1 věty druhé s. ř. s. zamítl. Současně podle § 60 odst. 1 věty první a § 120 s. ř. s. nepřiznal osobě zúčastněné na řízení ani žádnému z účastníků řízení právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti, neboť stěžovatel v něm neměl úspěch a žalobcům ani žalovanému v něm žádné náklady nevznikly.

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

V Brně dne 11. srpna 2022

JUDr. Jiří Palla
předseda senátu