



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Miluše Doškové a soudců Mgr. Sylvy Šiškeové a JUDr. Karla Šimky v právní věci žalobce: **Ústecké šrouby, z. s.**, se sídlem Velká Hradební 322/53, Ústí nad Labem, zastoupeného JUDr. Petrou Humlíčkovou, Ph.D., advokátkou se sídlem Panská 895/6, Praha 1, proti žalovanému: **Ministerstvo životního prostředí**, se sídlem Vršovická 1442/65, Praha 10, za účasti osoby zúčastněné na řízení: **Správa železnic, státní organizace**, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 2. 2018, č. j. MZP/2017/530/176, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 24. 6. 2020, č. j. 11 A 21/2020 - 57,

t a k t o :

- I. Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 24. 6. 2020, č. j. 11 A 21/2020 - 57, **se zrušuje.**
- II. Rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 2. 2018, č. j. MZP/2017/530/176, **se zrušuje** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- III. Žalovaný **je povinen** uhradit žalobci náhradu nákladů řízení o žalobě a o kasační stížnosti ve výši 18 600 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupkyně žalobce JUDr. Petry Humlíčkové, Ph.D., advokátky.
- IV. Žalovaný ani osoba zúčastněná na řízení **nemají právo** na náhradu nákladů řízení o žalobě ani o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Správa železnic, státní organizace (dříve Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, dále jen „osoba zúčastněná na řízení“) oznámila dne 6. 9. 2017 Agentuře ochrany přírody a krajiny České republiky, regionálnímu pracovišti Správy chráněné krajinné oblasti České středohoří (dále jen „orgán ochrany přírody“) záměr odstranit 57 dřevin a 1 760 m² zapojeného

porostu v ochranném pásmu dráhy u železniční trati v úseku V. B. – B. n. L. v blíže specifikovaných katastrálních územích. Orgán ochrany přírody zahájil řízení ve věci pozastavení, omezení či zákazu kácení dřevin rostoucích mimo les podle § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Následně požádal Drážní úřad – územní odbor Praha (dále jen „drážní úřad“) o vydání závazného stanoviska a nařídil ohledání na místě za účelem posouzení stavu dřevin.

[2] Drážní úřad v závazném stanovisku s vydáním rozhodnutí o pozastavení, omezení či zákazu kácení dřevin ve vymezeném rozsahu nesouhlasil, neboť všechny dotčené dřeviny rostly v obvodu dráhy v její těsné blízkosti. Z tohoto důvodu považoval vzrostlou zeleň za nebezpečí pro dráhu a provoz na ní a ve smyslu § 10 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, za zjištěný zdroj ohrožení dráhy a zdroj rušení drážního provozu na ní.

[3] Vzhledem k závaznému stanovisku drážního úřadu považoval orgán ochrany přírody další dokazování a posuzování věci v souladu se zásadou materiální pravdy za nadbytečné. S ohledem na zásadu procesní ekonomie upustil od zajištění důkazu ohledáním na místě, ale provedl zoologickou obhlídku vybraných dřevin, při níž nezjistil výskyt obecně ani zvláště chráněných druhů živočichů ani hnízdění ptactva. Orgán ochrany přírody proto rozhodl, že se kácení dřevin nepozastavuje, neomezuje ani nezakazuje. K odvolání žalobce požádal žalovaný Ministerstvo dopravy (dále jen „ministerstvo“) o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska drážního úřadu. Ministerstvo uvedlo, že důvody uvedené v závazném stanovisku považuje za relevantní a dostatečné. Žalovaný odvolání zamítl a rozhodnutí orgánu ochrany přírody potvrdil.

[4] Žalobce v žalobě proti rozhodnutí žalovaného namítl, že rozhodnutí orgánu ochrany přírody vychází z nepřezkoumatelného závazného stanoviska drážního úřadu. Orgán ochrany přírody pochybil, neboť nezjistil skutkový stav ani okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu na zachování dřevin nebo na ochraně zvláště chráněných druhů živočichů a nezahájil dohodovací řízení. Žalovaný nevypořádal odvolací námítky a vycházel z nepřezkoumatelného potvrzujícího závazného stanoviska ministerstva.

[5] Městský soud v Praze (dále jen „městský soud“) žalobu zamítl a uvedl, že orgán ochrany přírody neměl jinou možnost než vydat rozhodnutí, jímž kácení nepozastavil, neomezil ani nezakázal. V opačném případě by postupoval v rozporu s § 8 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny. Soud nepřisvědčil ani námítce, že orgán ochrany přírody měl zahájit dohodovací řízení a že nepostupoval v souladu s metodickou instrukcí žalovaného k aplikaci § 8 a § 9 zákona o ochraně přírody a krajiny z roku 2017 (ročník 27, částka 11 věstníku Ministerstva životního prostředí). Podle městského soudu s ohledem na specifika železniční dopravy a nebezpečí vyplývající ze spadlého stromu pro bezpečnost na dráze může i zdravý strom představovat zdroj ohrožení dráhy ve smyslu § 10 zákona o dráhách. Poukázal také na novelizaci uvedeného ustanovení zákona o dráhách a uzavřel, že v případě dřevin rostoucích v blízkosti dráhy není nutné ve správních rozhodnutích jednotlivě prokazovat, že se jedná o nemocný strom či strom rostoucí např. na nestabilním podloží. I zdravý strom totiž může představovat zdroj ohrožení dráhy (např. v případě vichřice), nachází-li se v její těsné blízkosti.

II. Kasační stížnost žalobce a vyjádření žalovaného a osoby zúčastněné na řízení

[6] Žalobce (dále jen „stěžovatel“) v kasační stížnosti uplatnil důvody podle § 103 odst. 1 písm. a) a b) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“). Poukázal na výše zmíněnou metodickou instrukci žalovaného, z níž vyplývá, že orgán ochrany přírody je i v oznamovacím režimu povinen vážit veřejný zájem na zachování dřeviny a veřejný zájem na jejím pokácení. V posuzovaném případě drážní úřad nedal orgánu ochrany přírody vůbec

pokračování

možnost posoudit zdravotní stav dřevin, neboť závazné stanovisko vydal 14 dnů před nařízeným ohledáním na místě. Závazné stanovisko nepracuje se zdravotním stavem jednotlivých dřevin a chybí v něm úvaha o pravděpodobnosti jejich pádu. Stěžovatel je proto považuje za věcně nesprávné, nezákonné, nepřezkoumatelné a rozporné se zásadou legality. Ze závazného stanoviska nevyplývá, jakým způsobem ohrožují dřeviny provozuschopnost dráhy nebo plynulou a bezpečnou dopravu na dráze, což je jeho hlavním účelem. Přítomnost dřevin v blízkosti dráhy je nezbytnou podmínkou pro postup v oznamovacím režimu kácení a sama o sobě není důležitým důvodem ke kácení. V řízení pochybil i orgán ochrany přírody, který měl v souladu s metodickou instrukcí zahájit dohodovací řízení.

[7] Stěžovatel dále uvedl, že orgán ochrany přírody nejprve nařídil ohledání na místě, avšak po obdržení závazného stanoviska ohledání bez dalšího zrušil a rozhodl ve věci samé. Podle stěžovatele závazné stanovisko neměnilo nic na povinnosti správního orgánu zjistit stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, stejně jako na povinnosti zjišťovat okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. Jinak řečeno, orgán ochrany přírody pochybil, pokud po obdržení závazného stanoviska neprováděl další dokazování, v důsledku čehož nemohl vyhodnotit, zda je nutné zahájit dohodovací řízení. Zákon o dráhách nesvěřuje drážnímu úřadu pravomoc v oblasti ochrany dřevin. Logickým postupem by podle stěžovatele bylo, že by orgán ochrany přírody zajistil posouzení zdravotního stavu dřevin a s jeho závěry seznámil drážní úřad. Drážní úřad by následně vyhodnotil provozní bezpečnost a vydal závazné stanovisko. Drážní úřad neměl věcnou působnost k posuzování otázek, na jejichž základě vydal závazné stanovisko.

[8] Stěžovatel nesouhlasí se závěrem městského soudu, že zdravé stromy mohou samy o sobě představovat zdroj ohrožení dráhy. Možnost pádu stromu je odbornou otázkou, kterou je nutné v každém konkrétním případě odborně posoudit. Nelze plošně tvrdit, že všechny stromy u tratí představují ohrožení dráhy. Městský soud napadeným rozsudkem vyprazdňuje pravomoc orgánu ochrany přírody, neboť jeho kompetence byla zúžena pouze na posouzení, zda strom roste u dráhy. Závěrem kasační stížnosti stěžovatel odkázal na novelizované znění § 10 zákona o dráhách, podle něhož nadále platí, že kácení podléhá ohlašovacímu režimu. Nově však může kácení oznamovat namísto vlastníka pozemku, na němž se stromoví nebo jiné porosty nachází, drážní úřad, doloží-li, že předtím nařídil odstranění dřevin jejich vlastníkově.

[9] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že orgán ochrany přírody postupoval v souladu s právními předpisy a nevyhodnotil stav dotčených dřevin a jejich ekologický význam jako natolik zásadní, aby přistoupil k dohodovacímu řízení. Při místním ohledání (patrně myšlena zoologická obhlídka, srov. bod [3] tohoto rozsudku, pozn. Nejvyššího správního soudu) byl zjištěn skutkový stav, o němž neměl orgán ochrany přírody pochybnost.

[10] Osoba zúčastněná na řízení ve vyjádření ke kasační stížnosti namítla, že ze zákona o dráhách vyplývá povinnost provozovatele dráhy odstranit dřeviny bez ohledu na jejich zdravotní stav, ohrožují-li bezpečnost a zdraví osob na dráze. Není zákonnou povinností drážního úřadu nejprve žádat o posouzení zdravotního stavu dřevin. Další dokazování by postrádalo smysl, neboť podkladem pro rozhodnutí orgánu ochrany přírody je závazné stanovisko drážního úřadu, který posuzuje nezbytnost kácení z hlediska bezpečnosti na dráze.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[11] Kasační stížnost je podána včas, osobou k tomu oprávněnou a míří proti rozhodnutí, proti kterému je kasační stížnost přípustná.

[12] Kasační stížnost je důvodná.

[13] Podle § 8 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny „*povolení není třeba [...] k odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze a z důvodů zdravotních, není-li v tomto zákoně stanoveno jinak. Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin; v případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze tak může učinit jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu.*“.

[14] Podle § 56a zákona o dráhách „*drážní správní úřad vydává závazné stanovisko v řízení o pozastavení, omezení nebo zákazu kácení dřevin podle zákona o ochraně přírody a krajiny, jde-li o kácení dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze. Pokud by pozastavením, omezením nebo zákazem kácení došlo k obrožení tohoto účelu, vydá drážní správní úřad nesouhlasné závazné stanovisko.*“.

[15] Podle § 10 odst. 3 zákona o dráhách, ve znění účinném od 15. 1. 2020, „*provozovatel dráhy má právo odstraňovat a oklešťovat stromy a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy nečinil jejich vlastníci v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění. Stromy a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovým ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.*“.

[16] S účinností od 1. 4. 2017 byl zákonem č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, novelizován mj. § 8 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny. Novela zavedla potřebnost závazného stanoviska drážního úřadu v případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné dopravy na ní. Podle důvodové zprávy k zákonu č. 319/2016 Sb. jde o „*speciální postup pro odstraňování dřevin, které ohrožují bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, který **zohlední jednak účel bezpečnosti provozu, jednak účel ochrany přírody a krajiny** (zvýraznění doplněno NSS). Navrhuje se tedy přesunout úpravu kácení stromů, které by představovaly obrožení provozuschopnosti dráhy, do oznamovacího režimu podle § 8 odst. 2. Dále se ovšem navrhuje doplnit v tomto směru speciální úprava postavení drážního správního úřadu v případě řízení o zákazu kácení, kdy drážní správní úřad bude vydávat závazné stanovisko, v němž bude hodnotit nezbytnost kácení ve vztahu k bezpečnosti dráhy.*“.

[17] V nyní posuzované věci postupovaly správní orgány podle tzv. oznamovacího režimu kácení podle § 8 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny, v němž má orgán ochrany přírody možnost oznámené kácení pozastavit, omezit nebo zakázat, odporuje-li požadavkům na ochranu dřevin. Tak může orgán ochrany přírody postupovat, pokud nejsou splněny podmínky pro oznamovací režim nebo pokud veřejný zájem na zachování dřeviny převyšuje nad zájmem na jejím pokácení. Jelikož podle § 8 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny vzniká po 15 dnech od podání oznámení právo kácet, je třeba, aby před uplynutím této lhůty příslušný orgán ochrany přírody zahájil řízení o pozastavení, omezení nebo zákazu kácení, je-li to z jeho pohledu nezbytné (srov. aktualizovanou metodickou instrukci žalovaného k aplikaci § 8 a § 9 zákona o ochraně přírody a krajiny z roku 2020, č. j. MZP/2020/130/87; dále jen „aktualizovaná metodická instrukce žalovaného“).

[18] Městský soud založil své závěry na úvaze, že i zdravé stromy mohou samy o sobě představovat zdroj ohrožení dráhy ve smyslu § 10 zákona o dráhách. Jinak řečeno, samotná skutečnost, že dřeviny rostou v blízkosti dráhy, podle soudu postačuje k jejich označení za zdroj ohrožení dráhy. Dodal, že veřejný zájem na ochraně přírody by mohl převážet např. tehdy, pokud

pokračování

by se jednalo o vzácné dřeviny nebo pokud by v důsledku kácení došlo k ohrožení chráněných druhů živočichů.

[19] Nejvyšší správní soud předně podotýká, že dřevinám náleží obecná druhová ochrana před poškozováním a ničením, nevztahuje-li se na ně ochrana přísnější (kterou zákon přiznává památným stromům a zvláště chráněným druhům) nebo ochrana podle zvláštních předpisů (§ 7 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny).

[20] Městský soud ve své dřívější judikatuře dovedl povinnost správních orgánů zjišťovat konkrétní okolnosti, z nichž vyplývá nebezpečí pádu stromu do kolejiště, například stáří či zdraví stromu, morfologii terénu či stav podloží. Nelze proto bez dalšího tvrdit, že všechny (tedy i zdravé) stromy představují pro dráhu nebezpečí, aniž by byly zjištěny výše uvedené okolnosti o jejich stavu, z nichž nebezpečí vyplývá (srov. městským soudem citované rozsudky ze dne 30. 8. 2018, č. j. 11 A 25/2017 - 65, a ze dne 17. 4. 2019, č. j. 10 A 28/2017 - 61, od jejichž závěrů se městský soud v nyní posuzované věci odchýlil). Postup správního orgánu spočívající v nařízení odstranění všech stromů, které by vzhledem ke své výšce a vzdálenosti od trati mohly do dráhy železnice spadnout, je porušením zásady proporcionality a zásady materiální pravdy. Nezkoumal-li totiž správní orgán stav stromů, nemohl předložit ani přesvědčivou argumentaci na podporu jejich vykácení (srov. rozsudek č. j. 10 A 28/2017 - 61).

[21] Stejně tak v rozsudku ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1 As 299/2019 - 42, č. 3986/2020 Sb. NSS, Nejvyšší správní soud posuzoval spor o uložení povinnosti vykácet stromy rostoucí podél železniční dráhy, které by v případě pádu mohly ohrozit provoz na trati. Dospěl přitom k závěru, že drážní úřad, resp. Ministerstvo dopravy, porušilo zásadu materiální pravdy a zásadu přiměřenosti, nařídilo-li žalobci jako vlastníku pozemku přiléhajícímu k dráze železnice odstranit všechny stromy, které svou výškou a umístěním mohou při pádu zasáhnout do drážního tělesa, a to bez posouzení, zda jejich pád skutečně hrozí. Nařízení takové povinnosti se může vztahovat pouze na stromy, u kterých riziko pádu vyplývá např. z posouzení jejich zdraví nebo pevnosti kořenového systému. Tato hrozba tedy nesmí být čistě hypotetická (srov. obdobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 7. 2020, č. j. 3 As 159/2018 - 81). V obou citovaných případech se jednalo o postup podle § 10 odst. 1 zákona o dráhách ve znění do 31. 3. 2017, tj. o nařízení nezbytných opatření za účelem zabránění padání stromů, které představovaly zdroj ohrožení dráhy a provozu na ní.

[22] Podle Nejvyššího správního soudu se výše uvedená judikaturní východiska s příchodem stávající právní úpravy nestala zcela bezpředmětnými. Rovněž podle aktualizované metodické instrukce žalovaného „*přestože se uvedený rozsudek (č. j. 1 As 299/2019 - 42, pozn. Nejvyššího správního soudu) vztahuje k právnímu stavu v době před nabytím účinnosti zákona č. 367/2019 Sb., vyjádřený právní názor lze aplikovat i na současnou právní úpravu. Z nového znění § 10 zákona o dráhách vyplývá, že jsou v něm nyní podrobněji definovány dřeviny jako zdroj ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy nebo provozuschopnosti dráhy (jsou to ty, které rostou v tzv. dopadové vzdálenosti), nicméně nadále je třeba v konkrétních případech posuzovat míru ohrožení podle skutkových okolností a porovnávat veřejné zájmy (veřejný zájem na ochraně zdraví a bezpečnosti cestujících na straně jedné a vlastnická práva, jakož i práva na ochranu životního prostředí na straně druhé)*“ (zvýraznění doplnil Nejvyšší správní soud). Výklad zastávaný v nyní posuzované věci městským soudem i správními orgány, podle něhož každý strom rostoucí v blízkosti dráhy automaticky představuje ohrožení dráhy, nemá oporu v zákoně. Ustanovení § 10 zákona o dráhách ve znění ke dni napadeného rozhodnutí neobsahovalo odstavec 3, který se týká stromoví ohrožujícího bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy. Ani z jeho stávajícího znění však nelze dovést úmysl zákonodárce umožnit kácení všech stromů

v okolí dráhy na základě jejich pouhé existence v blízkosti dráhy. Stejný závěr plyne také z aktualizované metodické instrukce žalovaného.

[23] Podle aktualizované metodické instrukce žalovaného dále platí, že nová právní úprava obsažená v § 10 odst. 3 zákona o dráhách „*sice prohlašuje stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, za obrozující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, neznamená to však, že veškeré dřeviny nacházející se v dopadové vzdálenosti od kolejiště mohou být provozovatelem dráhy bez dalšího pokáceny, nebo že je dokonce novou právní úpravou stanovena provozovateli dráhy povinnost takové dřeviny pokácet. Při jejich odstraňování tedy musí být v každém jednotlivém případě posuzována míra tohoto ohrožení podle konkrétních skutkových okolností, tj. zda jde vzhledem ke konkrétnímu stavu stromů a konkrétním poměrům lokality o ohrožení pouze hypotetické, nebo předvídatelné. Tomuto výkladu kromě ústavního principu proporcionality (poměřovat míru obrožení zájmu na ochraně zdraví a bezpečnosti cestujících s mírou obrožení zájmu na ochraně životního prostředí) nasvědčuje i skutečnost, že ani upravené znění § 10 zákona o drahách nestanoví, že se v tzv. dopadové vzdálenosti od dráhy dřeviny nacházet nesmějí, resp. že provozovatel dráhy, příp. vlastník má povinnost je odstranit, a dále že připouští nejen odstraňování, ale i oklešťování stromoví (ořezy nevhodných větví), a rovněž možnost, že provozovatel dráhy určí vlastníkově dřevin rozsah zásahu (např. provedení redukčního řezu snižujícího výšku stromu, provedení technických opatření k zabránění pádu dřevin – viz obdobná opatření k zabránění padání kamenů apod.)“ (zvýraznění doplnil Nejvyšší správní soud).*

[24] Platí, že při hodnocení potřebnosti kácení dřevin rostoucích v blízkosti železniční dráhy musí správní orgány zohlednit jednak účel bezpečnosti provozu, jednak účel ochrany přírody a krajiny a s nimi související veřejné zájmy. Nadále proto zůstává úkolem orgánu ochrany přírody, aby náležitě zjistil skutkový stav a v souladu s požadavky na ochranu dřevin rozhodl, zda je kácení dřevin potřeba pozastavit, omezit nebo zakázat. Povinnosti řádně zjistit skutkový stav jej nezavazuje ani to, že konečné rozhodnutí přijímá na základě závazného stanoviska drážního úřadu. Orgán ochrany přírody se nemůže zprostit povinnosti zjistit stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to ani s poukazem na zásadu procesní ekonomie. Zásada materiální pravdy sice může být v některých případech korigována zásadou procesní ekonomie, správní orgán tedy není v takových případech povinen vyhovět veškerým důkazním návrhům a provádět nadbytečné důkazy (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 5. 2014, č. j. 7 As 111/2013 - 20). V posuzované věci však nebylo možné od původně nařízeného ohledání na místě upustit s tvrzením o jeho nadbytečnosti, neboť ohledně stavu dřevin a z něj případně plynoucího rizika jejich pádu nebylo provedeno vůbec žádné dokazování.

[25] Drážnímu úřadu v postavení dotčeného správního orgánu, který vydává závazné stanovisko, náleží posouzení odborných otázek z oblasti bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Není jeho úkolem hodnotit zdravotní stav stromů; požadavky na ochranu dřevin se zabývá orgán ochrany přírody. Současně však drážní úřad nemůže posoudit odborné otázky v rozsahu své působnosti, aniž by byl seznámen se skutečným stavem věci včetně stavu posuzovaných dřevin a pravděpodobnosti jejich pádu. Nelze proto souhlasit s tvrzením uvedeným v závazném stanovisku, že „*v daném případě ani význam kondice každého konkrétního stromu z hlediska ochrany přírody pro zhodnocení, zda a do jaké míry může být nebezpečný pro dráhu, není relevantní*“. Podle názoru drážního úřadu v závazném stanovisku ohrožují specifikované dřeviny bezpečnost dráhy v případě jejich pádu. Tuto hypotetickou možnost Nejvyšší správní soud nezpochybnuje, avšak v souladu s výše uvedeným je potřeba zjistit, nakolik je riziko pádu stromů a s tím souvisejícího ohrožení reálné, a nikoliv bez dalšího přikročit ke kácení těchto dřevin.

[26] Odborné informace o konkrétním stavu stromů a konkrétní lokalitě drážnímu úřadu před vydáním závazného stanoviska musí poskytnout orgán ochrany přírody (kromě místního

pokračování

ohledání se nabízí např. zpracování znaleckého posudku z oblasti dendrologie nebo geologie). Pouze tak může drážní úřad učinit kvalifikovaný závěr o tom, zda dřeviny představují skutečný (tj. nikoliv pouze hypotetický) a předvídatelný zdroj ohrožení dráhy ve smyslu zákona o dráhách a zda je nutné přikročit k jejich kácení. Drážní úřad není povinen ani oprávněn si sám posoudit otázku stavu dřevin a pravděpodobnosti jejich pádu. Při posuzování dřevin jako zdroje možného nebezpečí pro dráhu a provozu na ní je však povinen své úvahy založit na konkrétně zjištěném skutkovém stavu, resp. na odborném posouzení stavu dřevin, které mu zprostředkuje orgán ochrany přírody. Uvedené platí pochopitelně pouze tehdy, rozhodne-li se orgán ochrany přírody zahájit řízení o pozastavení, omezení či zákazu kácení dřevin rostoucích mimo les podle § 8 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny.

[27] V opačném případě drážní úřad své posouzení zatíží vadou nezákonnosti, jak se tomu stalo i v nyní posuzované věci. Drážní úřad odůvodnění svého nesouhlasného závazného stanoviska založil výlučně na skutečnosti, že dřeviny rostou v těsné blízkosti dráhy. Takové zjednodušující posouzení ovšem není přípustné, jak vyplývá z výše citované judikatury a aktualizované metodické instrukce žalovaného. Přestože tedy právní úprava po novelizaci klade větší důraz na zajištění provozuschopnosti železniční dráhy a zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy, nečiní tak s absolutní předností veřejného zájmu na ochraně zdraví a bezpečnosti cestujících na úkor ochrany životního prostředí. Jinými slovy, nejedná se o paušální možnost vykácet všechny dřeviny rostoucí v blízkosti dráhy z důvodu jejich pouhé existence na tomto místě.

[28] Stejně tak je třeba přisvědčit argumentu stěžovatele, že novelizace § 10 zákona o dráhách neomezuje využití oznamovacího režimu podle § 8 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny. Nově může provozovatel dráhy odstraňovat a oklešťovat stromoví a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy, pokud tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu stanoveném tímto upozorněním. Jinak řečeno, jako součást oznámení o kácení dřevin nadále není vyžadováno doložení vlastnického práva nebo uživatelského vztahu oznamovatele k dotčeným pozemkům.

[29] V obecné rovině lze přisvědčit městskému soudu v tom, že orgán ochrany přírody není povinen zahájit dohodovací řízení za účelem řešení rozporu s drážním úřadem. Předpokladem zahájení dohodovacího řízení je rozpor mezi správním orgánem příslušným k vydání rozhodnutí a dotčeným orgánem (za předpokladu, že nedošlo k smírnému odstranění rozporu, který je v souladu se stejnojmennou zásadou upřednostňován). V posuzované věci ovšem takový rozpor nenastal, neboť orgán ochrany přírody rozhodl na základě nezákonného závazného stanoviska a k nápravě nedošlo ani v odvolacím řízení, a to ani v důsledku „přezkumného“ závazného stanoviska Ministerstva dopravy.

IV. Závěr a náklady řízení

[30] Nejvyšší správní soud shledal kasační stížnost důvodnou, a proto napadený rozsudek městského soudu zrušil. Jelikož již v řízení před městským soudem byly dány důvody pro zrušení rozhodnutí žalovaného a městský soud by nemohl postupovat jinak, než rozhodnutí žalovaného zrušit a věc mu vrátit k dalšímu řízení, Nejvyšší správní soud za použití § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. současně zrušil i rozhodnutí žalovaného a věc mu vrátil k dalšímu řízení (§ 78 odst. 3 a 4 s. ř. s.). Zruší-li Nejvyšší správní soud i rozhodnutí správního orgánu a vrátí-li mu věc k dalšímu řízení, je tento správní orgán vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem v rušícím rozhodnutí [§ 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. ve spojení s § 78 odst. 5 s. ř. s.].

[31] Podle § 110 odst. 3 věty druhé s. ř. s. rozhodne Nejvyšší správní soud v případě, že zruší podle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. rozhodnutí žalovaného, o nákladech řízení o kasační stížnosti i o nákladech řízení před krajským soudem. Stěžovatel měl ve věci úspěch, podle § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s. mu tedy přísluší právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti žalovanému, který ve věci úspěch neměl.

[32] Náklady řízení o žalobě tvoří odměna advokátky ve výši 10 200 Kč za tři úkony právní služby po 3100 Kč v podobě převzetí a přípravy zastoupení, sepsání žaloby a sepsání repliky [§ 7, § 9 odst. 4 písm. d) a § 11 odst. 1 písm. a) a d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif)], a tři režijní paušály po 300 Kč za tři úkony právní služby podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu.

[33] Náklady řízení o kasační stížnosti tvoří zaplacený soudní poplatek ve výši 5000 Kč a dále odměna advokátky ve výši 3400 Kč za jeden úkon právní služby po 3100 Kč v podobě sepsání kasační stížnosti [§ 7, § 9 odst. 4 písm. d) a § 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu] a jeden režijní paušál ve výši 300 Kč podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu. Celkem tedy náklady řízení o kasační stížnosti činí 8400 Kč.

[34] Celková výše nákladů řízení o žalobě a o kasační stížnosti činí 18 600 Kč. Žalovaný je povinen zaplatit stěžovateli náhradu nákladů řízení v této výši k rukám jeho zástupkyně JUDr. Petry Humlíčkové, Ph.D., advokátky, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

[35] Osoba zúčastněná na řízení má podle § 60 odst. 5 s. ř. s. za použití § 120 s. ř. s. právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil. Nejvyšší správní soud osobě zúčastněné na řízení žádnou povinnost neuložil, proto rozhodl, že osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

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

V Brně dne 14. září 2021

JUDr. Miluše Došková
předsedkyně senátu