



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Olgy Stránské a soudců Mgr. Ing. Petra Šuránka a JUDr. Milana Podhrázkého, PhD., ve věci

žalobkyně: **S. ž. d. c., státní organizace**
sídlem x
zastoupena advokátem Mgr. Tomášem Tyllem
sídlem V Celnici 1040/5, 110 00 Praha 1

proti
žalovanému: **Ministerstvo zdravotnictví**
sídlem Palackého náměstí 4, 128 01 Praha 2

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 8. 2015, č. j. 38029/2015-NH-30.1-9.7.15,

takto:

- I. **Žaloba se zamítá.**
- II. **Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

Odůvodnění:

- 1 Žalobkyně se žalobou podle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), odeslanou dne 19. 10. 2015, domáhá zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 8. 2015, č. j. 38029/2015-NH-30.1-9.7.15 (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž žalovaný změnil rozhodnutí Krajské hygienické stanice Středočeského kraje (dále jen „KHS“) ze dne 28. 5. 2015, č. j. KHSSC 24488/2015, sp. zn. S-KHSSC 32885/2014 (dále jen „rozhodnutí KHS“), doplněním odkazu též na § 12 odst. 1 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále jen „nařízení vlády z roku 2011“) a ve zbytku rozhodnutí KHS potvrdil.

Rozhodnutím KHS byla žalobkyně uznána vinnou tím, že se jako vlastník dráhy dopustila v době od 22:00 hodin dne 30. 9. 2014 do 06:00 hodin dne 1. 10. 2014 správního deliktu podle § 92 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 252/2014 Sb. (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“) spočívajícího v porušení povinnosti stanovené § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví tím, že nezajistila technickými, organizačními a dalšími opatřeními, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené nařízením vlády z roku 2011 pro chráněný venkovní prostor stavby – rodinného domu D. č. p. X, takže provozem na železniční trati č. 091 Praha – Kralupy nad Vltavou došlo v uvedeném čase k prokazatelnému překročení hygienického limitu hluku o 1,8 dB v noční době, neboť výsledná naměřená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku A činila v noční době $L_{Aeq, 8h} = 68,5 \pm 1,7$ dB, přičemž hygienický limit podle § 12 odst. 3 ve spojení s částí A přílohy č. 3 nařízení vlády z roku 2011 činí $L_{Aeq, 8h} = 65$ dB. Za to byla žalobkyni uložena pokuta ve výši 30.000 Kč a současně jí byla uložena povinnost uhradit náklady řízení paušální částkou 1.000 Kč.

- 2 Žalobkyně v žalobě tvrdí, že žalovaný i KHS na daný případ aplikovali nesprávný právní předpis, v důsledku čehož došlo k porušení zákazu retroaktivity právních norem a zásady právní jistoty a k nepřipustnému zásahu do jejího vlastnického práva.
- 3 Za rozhodnou žalobkyně považuje skutečnost, že část dráhy, u níž probíhalo měření hluku, byla rekonstruována převážně v období let 2002 – 2003 na základě stavebního povolení vydaného Drážním úřadem dne 3. 12. 2001, v němž bylo mj. konstatováno, že *„návrh technických opatření na ochranu obyvatel před nepříznivými účinky hluku vychází ze zpracované akustické studie, která byla odsouhlasena [KHS]. Vzhledem k tomu, že obytná zástavba je v převážné části značně rozptýlená a v řadě lokalit navržené protihlukových stěn je technicky neřešitelné, budou stávající obytné objekty dotčené hlukem chráněny individuálními protihlukovými opatřeními (výměnou oken).“* Užívání stavby pak bylo povoleno kolaudačním rozhodnutím ze dne 15. 6. 2005, jehož podkladem bylo mj. souhlasné stanovisko KHS, která v něm uvádí, že všechny zjištěné objekty zasažené nadlimitní hlučností jsou dostatečně protihlukově chráněny. Stavba tak byla povolena a kolaudována za platnosti a účinnosti nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále jen „nařízení vlády z roku 2000“), a postupovalo se podle jeho ustanovení § 12 odst. 6, které v případě technického průkazu nemožnosti dodržení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb stanovilo jako dostačující dodržení hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory stavby. Dům č. p. X v D. totiž dělí od tělesa dráhy pouze místní komunikace limitované šíře a při zvažování výstavby protihlukové stěny bylo při zpracování projektu zjištěno, že její výstavba by vedla k nutnosti místní komunikaci zúžit, následkem čehož by však komunikace neodpovídala parametrům obousměrného provozu a patrně ani podmínkám pro průjezd vozidel integrovaného záchranného systému; zjednosměrnění také nebylo možné, neboť se jedná o jediný přístup do nejnižší oblasti Dolan s dalšími cca 20 rodinnými domy. S ohledem na vydání souhlasných stanovisek byly v době kolaudace dodrženy limity požadované zákonem o ochraně veřejného zdraví a nařízením vlády z roku 2000.

- 4 Dále žalobkyně konstatuje, že zákon o ochraně veřejného zdraví ani nařízení vlády, jež nahradila nařízení vlády z roku 2000, neobsahují žádná přechodná ustanovení, jež by se na dráhu v Dolanech vztahovala. Takovým ustanovením není ani § 105 odst. 4 zákona o ochraně veřejného zdraví, které umožňovalo provozovateli železnice, jejíž užívání bylo povoleno před 1. 1. 2001, požádat o dočasnou výjimku z dodržení hygienických limitů podle § 31 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví nejpozději do 1. 1. 2003, neboť užívání rekonstruované dráhy bylo povoleno až dne 15. 6. 2005. Právní předpis tak neřeší situaci dráhy povolené a kolaudované za účinnosti nařízení vlády z roku 2000 a podle výkladu zastávaného žalovaným přijetím nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále jen „nařízení vlády z roku 2006“), tyto stavby prakticky ze dne na den přestaly vyhovovat předpisům o ochraně veřejného zdraví. Žalobkyně však má za to, že zákonodárce musel tak závažné následky řešit výslovným zakotvením povinnosti se přizpůsobit nově stanoveným limitům (*nota bene* pouze prováděcím předpisem) ve stanovené lhůtě. Pokud právní předpis neukládá povinnost se novým limitům přizpůsobit (a takovou povinnost bylo možné uložit v souladu s čl. 4 Listiny jen na základě zákona, v jeho mezích a při zachování základních práv a svobod), pak je podle žalobkyně nutné posuzovat splnění hygienických limitů hluku podle právních předpisů platných a účinných v době povolení stavby, resp. jejího užívání. V této souvislosti žalobkyně poukazuje i na nález Ústavního soudu ČSFR ze dne 10. 12. 1992, sp. zn. Pl. ÚS 78/92, publikovaný pod č. 15/1992 Sbírky nálezů a usnesení Ústavního soudu, podle něž principy právního státu, právní jistoty a požadavek demokratického uspořádání státu vyžadují každý ústavně možný případ retroaktivity zakotvit *expressis verbis* v ústavě či v zákoně a vyřešit s tím spojené případy tak, aby byla nabytá práva řádně chráněna. Pokud tyto principy výklad zastávaný žalovaným nerespektuje, pak je napadené rozhodnutí podle žalobkyně nutně nezákonné.
- 5 Výklad žalovaného vede podle žalobkyně k absurdním důsledkům, neboť by vedl k zmaření mnohamiliardové investice do postavení zcela nové dráhy úspěšně zkolaudované např. těsně před přijetím nařízení vlády z roku 2006, neboť investor by byl v řádu několika dnů či týdnů nucen postavit protihlukové stěny, což by bylo v řadě případů nemožné, snížit rychlost nebo omezit kapacitu dráhy. Stejně absurdní by bylo, kdyby např. v důsledku změny minimálních odstupových vzdáleností ve vyhlášce byli vlastníci již povolených a zkolaudovaných staveb bez výslovně uložené povinnosti tyto stavby zbořit. Aplikace nařízení vlády z roku 2010 zasahuje do vlastnického práva žalobkyně a do jejích práv nabytých v dobré víře, protože ji nutí k novým opatřením a nemalým investicím poté, co byla její stavba povolena a kolaudována.
- 6 Dále žalobkyně namítá, že žalovaný při uložení pokuty vychází z jediného kontrolního měření hluku bez zohlednění dalších souvislostí. Během týdenního, ale i měsíčního a ročního cyklu dochází k dlouhodobým i krátkodobým změnám v rozsahu nákladní dopravy, která je svým vlivem na hladinu hluku klíčová, např. v průběhu týdne výkyvy v rozsahu nákladní dopravy mohou dosahovat až 50 %. Žalovaný přitom nezvážil, nakolik byla hluková situace zachycená v měření typická nebo naopak nad- či podprůměrná. Přitom požaduje-li zákonodárce v § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví zajistit, aby „*hluk nepřekračoval hygienické limity*“, nedokonavým videm slovesa dal najevo, že

k ovlivňování veřejného zdraví může dojít teprve dlouhodobým (průměrným) působením hlukové zátěže. K tomu pak žalobkyně doplňuje, že nepodložená jsou i veškerá teoretická konstatování škodlivých účinků hluku na veřejné zdraví na str. 6 – 7 rozhodnutí KHS.

- 7 Posledním žalobním bodem žalobkyně namítá, že se na stávajícím hluku podílejí především kolejová vozidla provozovaná dopravci, přičemž soupravy nákladních vlaků jsou stále do značné míry tvořeny starými přípojnými vozy, které jsou tak hlavním zdrojem stávající expozice hluku v okolí trati. Žalobkyně je však v rámci zajišťování provozuschopnosti, provozování a modernizace železniční infrastruktury ČR povinna nabídnout dopravcům s platnou licencí kapacitu dráhy až do jejího vyčerpání bez ohledu na stav hlukové zátěže a nemá přitom možnost podstatně ovlivnit stav provozovaných kolejových vozidel.
- 8 Žalovaný ve vyjádření k žalobě zdůraznil svou povinnost řídit se platnými právními předpisy. Dále poukázal na to, že žalobkyně plní v souladu s ustanovením § 21 odst. 4 zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty 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, ve znění zákona č. 179/2008 Sb. funkci vlastníka a provozovatele dráhy a že nijak nezpochybňuje výsledek měření hluku popsany v rozhodnutí KHS. Ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví stejně jako nařízení vlády z roku 2011 bylo účinné v době měření i v době rozhodování správních orgánů obou stupňů. Nejde tedy o žalobkyní namítanou retroaktivitu a porušení čl. 40 odst. 6 věty první Listiny. Výše hygienických limitů hluku se v průběhu let 2000 až 2011 zásadně neměnila.
- 9 Skutečností je, že výjimku odpovídající ustanovení § 12 odst. 6 nařízení vlády z roku 2000 již následné nařízení vlády z roku 2006 neobsahovalo, neboť takovou výjimku nepřipouštěl zákon o ochraně veřejného zdraví. Od výjimky bylo upuštěno vzhledem k ochraně veřejného zdraví i s ohledem na vznik nových technologií odhlučnění zdrojů hluku, navíc povinnost stanovenou v § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví lze splnit nejen technickými, ale i organizačními a dalšími opatřeními. Není ovšem pravdou, že by žalobkyně musela hygienické limity dodržet okamžitě – především je zde doba legisvakance nařízení vlády z roku 2006. Navíc žalobkyně se správního deliktu dopustila více než osm let poté, kdy bylo ustanovení § 12 odst. 6 nařízení vlády z roku 2000 zrušeno (1. 6. 2006).
- 10 Fakt, že rekonstrukce dráhy byla za souhlasu orgánů ochrany veřejného zdraví povolena a kolaudována za účinnosti nařízení vlády z roku 2000 neznamena, že žalobkyně nemusí dodržovat aktuálně platné a účinné právní předpisy, neboť zákon takovou výjimku nepřipouští. K dlouhodobému provozování předmětné dráhy bylo přihlédnuto při stanovení hygienického limitu hluku, neboť byla uplatněna korekce +20 dB pro starou hlukovou zátěž z dopravy na drahách ve smyslu ustanovení § 2 písm. n) nařízení vlády z roku 2011, takže hygienický limit hluku v noční době činil 65 dB namísto základní hodnoty 45 dB, žalobkyně však nezajistila ani dodržení takto navýšeného hygienického limitu. V žalobkyní předkládaném případě nově postavené dráhy by korekce pro starou hlukovou zátěž nemohla být uplatněna. Příklad změny odstupových vzdáleností pak

s tímto případem nesouvisí, nicméně žalovaný podotýká, že taková povinnost se vztahuje k době vymezování pozemků a umisťování staveb na nich, zatímco povinnost dodržovat stanovené hygienické limity hluku platí stále a tyto limity mohou být na základě hodnocení zdravotních rizik právním předpisem měněny. Pro případy, kdy z vážných důvodů nelze hygienické limity dodržet, je určena možnost udělení dočasné výjimky podle § 31 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví, o takovou výjimku si však žalobkyně nepožádala (přičemž není rozhodné, že se domnívala, že k trvalému překračování limitu nedochází), a tudíž bylo její povinností dodržovat hygienické limity stanovené nařízením vlády z roku 2011.

- 11 Pokud jde o námitku nahodilosti výběru měřeného období, žalovaný uvádí, že žalobkyni KHS sankcionovala pouze za zmíněné časové období. Žalovaný nepolemizuje s tím, že v jiných dnech může být situace ohledně hluku odlišná, to je však irelevantní, neboť žalobkyně nebyla trestána za trvající delikt, nýbrž za jednorázový poruchový delikt, k němuž stačí již samotné překročení hygienického limitu, které znamená ohrožení zájmu na ochraně veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku, jak vyplývá i z rozsudku Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 11. 7. 2012, č. j. 6 Ads 40/2012-29. Obyvatelé hlukem zasaženého domu tedy byli podle výsledků inspekčního měření hluku v důsledku provozu dráhy vystaveni nadlimitnímu hluku v noční době. Z ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví přitom nelze podle izolovaného výkladu jednoho slova dovodit, že je vyžadováno dlouhodobé překračování hygienických limitů hluku, ustanovení je nutno hodnotit v kontextu právní úpravy včetně postupů měření a hodnocení hluku upravených nařízením vlády z roku 2011. Ve vztahu k námitce nedoložení škodlivých vlivů hluku na veřejné zdraví z rozhodnutí KHS vyplývá, že KHS nebylo známo, že by v důsledku předmětného porušení povinnosti došlo ke škodlivému následku v podobě poškození zdraví osob, což vyhodnotila jako polehčující okolnost. Protiprávní a společensky škodlivé je však již samotné překročení stanovených hygienických limitů.
- 12 Žalovaný konečně nepopírá ani to, že se na stávajícím hluku podílejí především provozovaná kolejová vozidla dopravců, povinnost v § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví je však stanovena žalobkyni, a nikoliv jednotlivým dopravcům s tím, že prostředky jakými dosáhne splnění stanovených limitů je ponecháno na její volbě. Žalobkyně se přitom nemůže zprostit své odpovědnosti za nesplnění veřejnoprávní povinnosti poukazem na své povinnosti na úseku železniční dopravy, jak uzavřel i NSS v rozsudku ze dne 15. 3. 2007, č. j. 1 As 7/2006-56, neboť je nereálné, aby za omezení hluku odpovídali vlastníci vozidel, naopak jen provozovatelé letišť, železnic a pozemních komunikací mohou organizačními a technickými opatřeními řešit nadlimitní úroveň hluku. Žalovaný má za to, že nezasahoval do vlastnického práva žalobkyně, nýbrž kontroloval výkon její podnikatelské činnosti v souladu s příslušnými zákony stanovícími meze práva garantovaného v čl. 26 Listiny. S ohledem na uvedené navrhl zamítnutí žaloby jako nedůvodné.
- 13 Žalobkyně v replice namítá, že změnou právního přístupu nastalou v roce 2006 došlo k porušení zákazu retroaktivity, neboť žalobkyni byla stanovena nová povinnost, se

kteřou nemohla při přípravě stavby počítat. Nemohla tudíž přijmout opatření ke splnění budoucích, v tu dobu neznámých hlukových limitů (nehledě navíc na to, že taková technická opatření nebyla objektivně možná). Po 15 letech od přípravy stavby a 10 letech od její kolaudace je žalobkyni uložena sankce za porušení povinnosti, kterou nemohla v době přípravy modernizace dráhy očekávat. Žalobkyně provozuje více než 9 500 km železničních tratí a je zjevné, že přibližně šestitýdenní legisvakanční lhůta nemohla stačit k odstranění hluku ve všech podobně problémových úsecích drah po celé ČR. Zákon o ochraně veřejného zdraví sice umožňuje v § 31 odst. 1 požádat o výjimku, avšak jedná se o časově omezené povolení, které není reálné získat pro tisíce obdobných případů po celé železniční síti, neboť by tím byla fakticky státní správa na úseku ochrany veřejného zdraví zahlcena.

- 14 V řadě případů není možné limit hluku v chráněném venkovním prostoru stavby dodržet, neboť se (jako v tomto případě) jedná o objekty situované velmi blízko dráhy nebo jde o objekty u železničních přejezdů. Případné návrhy na omezení traťové rychlosti považuje žalobkyně za vyloučené, neboť samotné nákladní vlaky nedosahují plné traťové rychlosti a jejich zpomalením by došlo k omezení kapacity dráhy a snížení její propustnosti, s následkem v podobě nekonkurenceschopnosti železniční dopravy. Navíc se jedná o úseky tratí vzniklé povětšinou v 19. století, jež jsou od té doby vedeny ve stejné stopě, zatímco hlukem dotčené stavby vznikly až na konci 19. a v 20. století, do značné míry na základě rozvojového stimulu právě v podobě přivedení železnice. Naproti těmto jasným technickým limitům lze díky moderním technologiím zvukoizolačních oken, dveří či obvodového pláště zajistit splnění limitu hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb prakticky vždy. Pokud žalovaný uvádí, že se neměnily hygienické hlukové limity, žalobkyně připomíná, že její stavba byla povolena a kolaudována s tím, že neohrožuje zdraví obyvatel, a v tomto stavu je s ohledem na přibližně srovnatelnou úroveň parametrů infrastruktury a rozsahu provozu (a tedy i hluku) doposud, a to bez ohledu na neobjektivní měření hluku v rozporu s příslušným metodickým návodem žalovaného.
- 15 Žalobkyně dále doplňuje, že metodický návod žalovaného ze dne 11. 12. 2001 vydaný podle § 80 odst. 1 písm. a) zákona o ochraně veřejného zdraví požaduje, aby byla doba měření zvolena tak, aby odpovídala průměrné standardní situaci provozu zdroje hluku s tím, že se neměří nestandardní, nestabilní a přechodné jevy. K tomu žalobce předkládá statistiku průměrného denního počtu vlaků v jednotlivých kalendářních měsících za období od června do listopadu 2014 a za rok 2014 jako celek a dovozuje, že v době měření úsekem projelo o 22 % nákladních souprav více, než činí roční průměr, takže výsledek měření v sobě v rozporu s metodickým návodem zahrnuje nestandardní a přechodné jevy. Přitom případný negativní vliv hluku na veřejné zdraví by měl být hodnocen vzhledem k dlouhodobé úrovni existující hlukové zátěže, například úpravou zjištěných hodnot s přihlédnutím k průměrné standardní situaci v železničním provozu. Míra překročení limitu o 1,8 dB mohla být dána navýšením i o pouhý jeden či dva průjezdy nadprůměrně hlučných nákladních vlaků vedených v daném čase a směru mimořádně. Přepočít hluku na průměrné provozní podmínky však proveden nebyl.
- 16 Žalovaný reagoval duplikou, ve které namítá, že žalobkyně nerozlišuje mezi stavebními

předpisy a předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví, které stanoví hygienické limity hluku vždy s účinností do budoucnosti, nikoliv zpětně. Nařízení vlády, které rozhodný limit stanoví, je účinné již ode dne 1. 11. 2011. Skutečnost, že hygienické limity hluku nejsou neměnné, přitom předvídá samotný zákon o ochraně veřejného zdraví v ustanovení § 108 odst. 4, který předpokládá jejich stanovení na základě hodnocení zdravotních rizik vyplývajících z přírodních, životních a pracovních podmínek a způsobu života, soudobých vědeckých poznatků, mezinárodních závazků České republiky v této oblasti a doporučení Světové zdravotnické organizace. Povinnost dodržovat hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru chráněných staveb navíc nevznikla nově až dne 1. 6. 2006 nabytím účinnosti nařízení vlády z roku 2006, problematiku ochrany před hlukem upravoval již od roku 1966 zákon č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, a jeho prováděcí vyhlášky spolu s navazujícími směrnici hlavního hygienika ČSSR.

- 17 Ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví v zájmu ochrany před hlukem nevyžaduje po žalobkyni v pozici vlastníka a provozovatele dráhy provést změnu stavby, nýbrž vyžaduje přijetí organizačních a dalších opatření, jako např. omezení rychlosti nebo obměnu vozového parku za modernější vozidla. Žalobkyně také měla možnost požádat o časově omezenou výjimku podle § 31 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví, což však neučinila. Není přitom na žalobkyni, aby předjímal zahlcení státní správy v souvislosti s podáním takové žádosti.
- 18 Žalovaný také poukazuje na to, že je mu z jeho úřední činnosti známo, že žalobkyně na dotaz KHS emailem ze dne 28. 1. 2016 sdělovala, že opakovaně navrhovala zařadit do plánu investic stavbu protihlukové stěny o délce 50 m a výšce 3-4 m vlevo od železniční trati Praha – Děčín na pozemku p. č. X v k. ú. D. u P. na základě zpracované projektové studie, avšak že se jí nepodařilo tuto stavbu zatím „protlačit“. Dalším emailem ze dne 18. 4. 2016 pak žalobkyně KHS sdělovala, že si je vědoma toho, že problém s hlukem se netýká pouze domu č. p. X v D., a proto byl dotčený úsek v délce cca 500 m zařazen do plánu investic, a to nejprve za účelem posouzení hlukovou studií, aby situace mohla být vyřešena koncepčně. Dne 1. 2. 2017 žalobkyně dalším emailem KHS sdělovala, že aktuálně připravuje zadání hlukové studie a přípravné dokumentace pro záměr týkající se uceleného úseku obce D. s tím, že předpokládá, že zakázku vypíše v průběhu února 2017. Z těchto písemností tak podle žalovaného jednoznačně plyne, že sama žalobkyně si je vědoma toho, že k ochraně domu v D. č. p. X nebyly vyčerpány všechny technické prostředky a že se nejedná o případ, kdy by nebylo technicky možné dodržet stanovené hygienické limity hluku ve smyslu § 12 odst. 6 nařízení vlády z roku 2011.
- 19 Dále žalovaný připomíná, že podle protokolu o měření hluku byl předmětný dům č. p. Xpostaven již v roce 1830. V případě staveb vzniklých později než dráha však stejně platí zásada „necht každý chrání svá práva“. Žalobkyně jako vlastníka dráhy mohla hájit svá práva v řízeních podle stavebního zákona nebo mohla navrhnout vydání rozhodnutí o ochranném pásmu. Pokud pak žalobkyně argumentuje souhlasnými stanovisky orgánů ochrany veřejného zdraví ke stavebnímu povolení a kolaudaci rekonstrukce dráhy, žalobkyně taková stanoviska nepředložila a žalovaný je s ohledem na desetiletou skartační lhůtu také nemá k dispozici; podle něj však v dané věci nejsou ani předmětem posuzování.

V závěru pak žalovaný polemizoval s nově namítaným rozporem provedeného měření s jeho metodickými pokyny a poukazoval na splnění rozhodných požadavků na takové měření s tím, že byl vybrán z hlediska provozu dráhy plně standardní časový úsek. Ostatně žalobkyně podle něj ještě v námitkách ze dne 11. 12. 2014 proti protokolu o kontrole a v odporu ze dne 20. 3. 2015 proti příkazu KHS uváděla, že počet průjezdů nákladních vlaků zaznamenaných při kontrolním měření v roce 2014 odpovídá celkovému kalkulovanému počtu nákladních vlaků při měření hluku v roce 2004, a neargumentovala výjimečným počtem průjezdu nákladních vlaků v měřeném časovém úseku. Nicméně i po přepočtu na průměrný drážní provoz v dané lokalitě za rok 2014 uváděný žalobkyní (16,43 nákladních a 17,94 ostatních vlakových souprav) by výsledná ekvivalentní hladina akustického hluku $A_{L_{Aeq,8h}} = 67,7 \pm 1,7$ dB přesáhla stanovený hygienický limit hluku pro noční dobu $L_{Aeq,8h} = 65$ dB.

- 20 V průběhu jednání soud provedl důkaz žalovaným zmiňovanou emailovou komunikací mezi KHS a žalobkyní, z níž skutečně vyplynulo, že žalobkyně připravuje podklady pro možnou výstavbu protihlukové zdi pro ucelený úsek obce D. Žalobkyně v reakci na to poukazovala na složitou situaci v místě a namítala, že příprava zadání hlukové studie ještě neznamená, že protihluková stěna bude opravdu vystavěna, to bude přicházet v úvahu, teprve bude-li zjištěno nesplnění hlukových limitů. V současnosti úsekem projíždí jen asi 23 vlaků denně a hlukový limit by tedy neměl být překračován. Žalobkyně k důkazu také předkládala územní rozhodnutí vydané na rekonstrukci trati dne 23. 1. 2001 a hlukovou studii ze srpna 2001, z nichž vyplynulo, že podle tehdejšího posouzení nebylo možné v okolí tratě nelze dodržet stanovený hlukový limit pro chráněný venkovní prostor stavby pro denní (60 dB) ani pro noční dobu (55, resp. 50 dB), přičemž výstavba protihlukových zdí není možná pro stísněné poměry, popř. není ekonomická. V dalším účastníci shrnuli svou dosavadní argumentaci.
- 21 Soud nejprve ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Jde tedy o žalobu věcně projednatelnou. Soud proto posoudil žalobu v rozsahu řádně a včas uplatněných žalobních bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu v době vydání napadeného rozhodnutí. Dospěl přitom k závěru, že žaloba není důvodná.
- 22 Ze správního spisu soud zjistil, že v noci z úterý dne 30. 9. na středu dne 1. 10. 2014 od 22:00 do 06:00 hodin byla KHS za účasti přizvaných zaměstnanců Zdravotního ústavu se sídlem v Ústí nad Labem provedena kontrola plnění povinností žalobkyně stanovených v § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví ve spojení s § 12 odst. 3 nařízení vlády z roku 2011 a s částí A jeho přílohy č. 3 měřením hluku v chráněném venkovním prostoru rodinného domu D. č. p. X (mikrofon byl umístěn v úrovni středu okna obytné místnosti v 2. nadzemním podlaží před fasádou ve vzdálenosti 11 m od středu nejbližšího kolejíště železniční trati 091 Praha – Kralupy nad Vltavou). Žalobkyně byla o zahájení kontroly informována přípisem ze dne 1. 10. 2014 a následně jí byl zaslán i protokol o kontrole ze dne 25. 11. 2014 spolu s protokolem o měření hluku, z nichž vyplývá, že z hladin hlukové expozice naměřených průjezdů 16 osobních a 20 nákladních vlaků v době měření po eliminaci nesouvisejících rušivých zvuků (štěkot psů, automobilová doprava aj.) byla

vypočtena ekvivalentní hladina akustického tlaku pro celou noční dobu ve výši $L_{Aeq,8h} = 68,5 \pm 1,7$ dB. Tím byl prokazatelně o 1,8 dB překročen hygienický limit pro chráněný venkovní prostor stavby stanovený v nařízení vlády z roku 2011 a žalobkyni proto bylo uloženo ve lhůtě 15 dnů podat zprávu o odstranění zjištěných nedostatků.

- 23 Žalobkyně proti protokolu o kontrolním zjištění uplatnila námitky, v nichž namítala, že je nutné vycházet z právní úpravy, podle níž byla stavba (modernizace) dráhy povolena a kolaudována, a proto žalobkyně odmítla předložit zprávu o odstranění nedostatků. Tyto námitky však byly KHS dne 9. 1. 2015 zamítnuty s tím, že povolení stavby podle dřívějších předpisů žalobkyni nezavazuje povinnosti dodržovat právní úpravu do budoucna a reagovat na pozdější změny právní úpravy, ostatně předmětem kontroly nebyly podmínky kolaudace stavby v roce 2005, nýbrž dodržování povinnosti stanovené § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví v době kontroly. KHS také podotkla, že je jí z úřední činnosti známo, že v domě v D. č. p. X nebylo v době modernizace trati realizováno ani měření hluku, ani výměna oken zajišťujících alespoň dodržení limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru stavby. KHS poskytla žalobkyni dodatečnou lhůtu 5 dnů k předložení zprávy o odstranění nedostatků.
- 24 Ve zprávě o odstranění nedostatků ze dne 21. 1. 2015 žalobkyně vedle zopakování právní argumentace vysvětlila, proč se realizace protihlukové zdi o minimální výšce 4 m nad temenem kolejnice v daném místě jeví být velmi obtížně realizovatelná, sdělila nicméně, že tuto záležitost blíže prověří a pokud nalezne nějakou reálnou možnost, bude nutné připravit samostatnou investiční akci, jejíž realizaci v podmínkách státní organizace lze očekávat v řádu let. Omezení stávající traťové rychlosti 90 (100) km/h není podle žalobkyně možné z důvodu zachování propustnosti dráhy, na kterou je konstruován grafikon vlakové dopravy, navíc byla modernizace spolufinancována z evropských fondů, na její provozování se vztahuje podmínka udržitelnosti parametrů, s nimiž byla stavba kolaudována, a omezení traťové rychlosti by nepřijatelně tuto podmínku porušilo. Jako patrně nejlevnější opatření se tak v krajním případě nabízí diskuse s vlastníkem nemovitosti o jejím odkoupení a následné demolici.
- 25 Následně vydala KHS dne 11. 3. 2015 příkaz, jímž za zjištěné porušení povinnosti žalobkyni uložila pokutu ve výši 30.000 Kč, ta však podala dne 20. 3. 2015 odůvodněný odpor. KHS ji proto vyzvala ve lhůtě 10 dnů k vyjádření ke shromážděným podkladům a po marném uplynutí stanovené lhůty vydala dne 28. 5. 2015 prvostupňové rozhodnutí o obdobném obsahu jako předchozí příkaz. V odůvodnění svého rozhodnutí KHS konstatovala, že změna právní úpravy hlukových limitů měla účinky pouze *pro futuro*, proto se nejedná o případ zpětné účinnosti právní normy. Žalobkyně byla povinna se řídit aktuální právní úpravou, která je pro ni závazná, bez ohledu na případné objektivní rozdíly ve snesitelnosti hluku z železniční a ze silniční či letecké dopravy dokumentované odbornými studiemi a za účelem dodržení hlukových limitů měla učinit všechna vhodná opatření. Pokud nemůže sama ovlivnit stav projíždějících kolejových vozidel a z vážných důvodů není schopna hlukové limity dodržet, může požádat o časově omezenou výjimku podle § 31 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví. Na to nemá vliv ani historický vývoj výstavby, historický vznik zdroje hluku je normativně zohledněn v institutu tzv. staré

hlukové zátěže, k němuž bylo v této věci řádně přihlédnuto. Námitku nedostatečné reprezentativnosti časového úseku měření KHS odmítla s tím, že měření bylo provedeno v souladu s metodickým návodem za celou noční dobu a případné výkyvy v rozsahu provozu v jiných dnech nemají ve vztahu k měřenému období žádný vypovídací vliv. Dále KHS popsala obecné účinky nadměrného hluku na lidské zdraví, při stanovení výše sankce však vzala za polehčující okolnost fakt, že nebylo prokázáno, že by došlo k poškození zdraví fyzických osob, jako přítěžující okolnost naopak hodnotila to, že žalobkyně nenavrhla žádné v budoucnu s jistotou realizovatelné řešení protiprávního stavu a ani nepožádala o vydání časově omezeného povolení podle § 31 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví.

- 26 Proti tomuto rozhodnutí podala žalobkyně dne 17. 6. 2015 odvolání, v němž argumentovala obdobně jako v žalobě a vedle toho navíc namítala obecně uznávanou návykovost na průjezdy vlaků, u nichž není průběh hluku tak nepříznivý jako u silnic a dálnic, skutečnost, že v jiných evropských zemích jsou zpravidla stanoveny jen směrné hodnoty a limity hluku se vztahují jen k vnitřnímu prostoru obytných staveb, zdůrazňovala nutnost odlišovat, zda za měřeným oknem je ložnice nebo jiná obytná místnost, zdůvodňovala nepodání žádosti o vydání časově omezeného povolení podle § 31 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví tím, že naměřená mírně nadlimitní hodnota představovala jen výjimečný „špičkový“ stav a že předpokladem úspěchu žádosti je i konkrétní návrh protihlukových opatření, který se však dosud nepodařilo zpracovat, a konečně bez bližší argumentace namítala, že výše uložené sankce se liší od sankcí ukládaných za obdobné delikty.
- 27 Žalovaný rozhodnutí KHS napadeným rozhodnutím ze dne 13. 8. 2015 změnil jen doplněním odkazu i na § 12 odst. 1 nařízení vlády z roku 2011, jinak však toto rozhodnutí potvrdil. Nejprve zkonstatoval, že se měření uskutečnilo v souladu s jeho metodickým pokynem ze dne 11. 12. 2001 a že dokumentuje prokazatelné překročení nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru chráněné stavby v noční době o 1,8 dB. K odvolacím námitkám žalobkyně argumentoval obdobně jako ve vyjádření k žalobě, k dalším odvolacím námitkám pak připomněl, že žalobkyně není sankcionována za nedodržení limitů pro vnitřní chráněný prostor stavby, tudíž je nepodstatné, jak je užíván vnitřní prostor jako ložnice, a stejně tak jsou nepodstatné právní předpisy v okolních zemích, neboť žalobkyně je povinna se řídit českou právní úpravou. Výše pokuty pak odpovídá zjištěnému a prokázanému skutkovému stavu. Napadené rozhodnutí bylo žalobkyni doručeno dne 19. 8. 2015.
- 28 Podle § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví je (mimo jiné) vlastník dráhy povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby.
- 29 Podle § 31 odst. 1 věty první až třetí zákona o ochraně veřejného zdraví, pokud při používání, popřípadě provozu zdroje hluku nebo vibrací, s výjimkou letišť, nelze z

vážných důvodů hygienické limity dodržet, může osoba zdroj hluku nebo vibrací provozovat jen na základě povolení vydaného na návrh této osoby příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Orgán ochrany veřejného zdraví časově omezené povolení vydá, jestliže osoba prokáže, že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru. Rozumně dosažitelnou mírou se rozumí poměr mezi náklady na protihluková nebo antivibrační opatření a jejich přínosem ke snížení hlukové nebo vibrační zátěže fyzických osob stanovený i s ohledem na počet fyzických osob exponovaných nadlimitnímu hluku nebo vibracím.

- 30 Podle § 12 odst. 6 nařízení vlády z roku 2000 platilo, že pokud by bylo technicky prokázáno, že ve stávající situaci zástavby po vyčerpání všech prostředků její ochrany před hlukem, není technicky možné dodržet ustanovení odstavců 1 až 3 (upravujících nejvyšší přípustnou ekvivalentní hladinu akustického tlaku A ve venkovním prostoru), je možné potřebnou ochranu před hlukem zajistit izolací objektu tak, aby bylo vyhověno podmínkám podle § 11 (toto ustanovení stanovovalo nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve stavbách pro bydlení a ve stavbách občanského vybavení). Přitom musí být zachována možnost potřebného větrání. Nařízení vlády z roku 2000 bylo zrušeno dne 1. 6. 2006 a později účinná nařízení vlády z roku 2006 ani z roku 2011 již obdobné ustanovení neobsahovala.
- 31 Podle § 12 odst. 1 věty druhé nařízení vlády z roku 2011 se (mimo jiné) pro hluk z dopravy na dráhách ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$). Podle odst. 3 věty první téhož ustanovení se hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení.
- 32 Příloha č. 3 nařízení vlády z roku 2011 pak stanoví ve sloupci 4 pro případ staré hlukové zátěže na dráhách korekci +20 dB s tím, že pro noční dobu se u hluku z provozu na železničních dráhách započte ještě korekce -5 dB. Korekce pro starou hlukovou zátěž přitom zůstává zachována i po rekonstrukci železničních drah, při které však nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb nebo v chráněném venkovním prostoru.
- 33 Prakticky shodně byly příslušný limit a korekce stanoveny již v § 11 odst. 1 a 4 a příloze č. 3 nařízení vlády z roku 2006 a (kromě shora citované možnosti výjimky) v § 12 odst. 1 a 2 a příloze č. 6 nařízení vlády z roku 2000.
- 34 Žalobkyně v první řadě namítá, že hluk emitovaný provozem na její dráze má být posuzován podle právní úpravy na ochranu veřejného zdraví účinné v době povolení, popř. kolaudace této dráhy (její modernizace). S tím však soud nemůže souhlasit. Byl by totiž absurdní výklad, který by např. u dráhy, jejíž užívání bylo povoleno v druhé polovině 19. století, dovozoval povinnost jejího provozovatele se i dnes řídit hygienickými a dalšími limity z dob rakouského mocnářství (tedy patrně, co do hluku, limity žádnými). Již z ústavního pořádku (srov. čl. 4 odst. 1 či čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod

a contrario) plyne, že každý (žalobkyni nevyjímaje) je vázán zákonem stanovenými povinnostmi. Ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví přitom i v průběhu noci ze dne 30. 9. na 1. 10. 2014 žalobkyni ukládalo zajistit, aby hluk emitovaný na předmětné dráze nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, přičemž z tohoto prováděcího předpisu (nařízení vlády z roku 2011) vyplývalo, že emitovaný hluk měřený za celou noční dobu $L_{Aeq,8h}$ nesmí přesáhnout hladinu 65 dB, přičemž je na žalobkyni, jaká opatření za účelem dosažení vyžadovaného stavu provede. Toto ustanovení zákona je přitom jednoznačně formulováno tak, že se jedná o průběžně vyžadovanou povinnost, tj. že se nevztahuje pouze k jednorázovému okamžiku, jako je tomu např. v právní regulaci obecných technických požadavků na výstavbu, z níž vyplývá, že se použije (jen) v okamžiku umístování, popř. povolování stavby. V ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví je totiž zakotvena povinnost vlastníka při provozu dráhy (nikoliv pro povolení jejího užívání), což je činnost trvalého charakteru. Že nejde jen o jednorázový požadavek, naznačuje i žalobcem vyzdvihovaný nedokonavý vid slovesa „nepřekračoval“, nicméně takový závěr lze nepochybně dovodit i ze smyslu a účelu právní regulace hluku v zákoně na ochranu veřejného zdraví, neboť jednorázový požadavek na dodržení limitu, uplatňovaný jen v okamžiku povolení či kolaudace zdroje hluku, by nemohl zajistit trvalou ochranu zdraví obyvatelstva před rušivými vlivy, mezi něž nepochybně spadá i nadměrný hluk. S ohledem na uvedené proto soud nepovažoval za významná zjištění z důkazů předkládaných žalobkyní v podobě rozhodnutí o umístění, povolení a kolaudaci rekonstruované trati včetně podkladové hlukové studie a dalších souvisejících listin. I v nich vyslovený závěr o nemožnosti realizace technických opatření na zábranu překračování hlukových limitů není pro věc určující, neboť je časově podmíněn technologiemi dostupnými v roce 2001 a nijak se netýká jiných druhů opatření (např. provozních a organizačních opatření).

- 35 K právní argumentaci žalobkyně dále soud uvádí, že obecně sice není vyloučeno, aby právní předpis stanovil výjimku ze zásady vázanosti povinnostmi stanovenými aktuálně platným a účinným právním předpisem, avšak k tomu je nezbytné výslovné ustanovení právního předpisu. Použití dříve platné právní úpravy i do budoucna je typicky obsahem tzv. přechodných ustanovení novelizačních předpisů. Takové přechodné ustanovení, prodlužující účinky výjimky stanovené v § 12 odst. 6 nařízení vlády z roku 2000, však následující nařízení vlády z roku 2006 a ani posléze vydané nařízení vlády z roku 2011 neobsahují. Žalobkyně tedy využila v době kolaudace modernizované trati tehdy platnou výjimku, která jí podle posouzení orgánů ochrany veřejného zdraví umožňovala omezit se na dodržení limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru obytných staveb, a limit pro chráněný venkovní prostor obytných staveb nemusela až do 31. 12. 2005 při provozu dráhy zajišťovat. Ode dne 1. 1. 2006 však na ni povinnost dodržovat hlukové limity dopadla i ve vztahu k chráněnému venkovnímu prostoru obytných staveb.
- 36 Jak ovšem měření uskutečněné v průběhu noci ze dne 30. 9. na 1. 10. 2014 ukázalo, žalobkyně platnou a účinnou právní úpravu nerespektuje a ani po 8 letech a 9 měsících nepřizpůsobila provozovanou dráhu či organizaci tohoto provozu nově stanovené povinnosti. Je třeba zdůraznit, že žalobkyně není trestána za nadměrný hluk naměřený dne

1. 1. 2006, aby mohla hovořit o změně ze dne na den či v horizontu šestitýdenní legisvakanční lhůty. Takový argument by měl význam v případě trestání za delikt spáchaný v roce 2006. Napadené rozhodnutí se však týká deliktu spáchaného v roce 2014, kdy již tvrzení o nedostatku času na přizpůsobení se nové právní úpravě zjevně neodpovídá realitě.

- 37 Nelze přehlédnout argument žalovaného, že zákon o ochraně veřejného zdraví neposkytoval dostatečný podklad pro samotné poskytnutí výjimky z povinnosti dodržet úroveň hluku v chráněném venkovním prostoru obytných staveb. S tímto argumentem soud souhlasí. Jinými slovy, bylo to ustanovení § 12 odst. 6 nařízení vlády z roku 2000, o jehož ústavnosti lze mít důvodné pochyby, neboť jím vláda v rozporu s čl. 78 Ústavy vykročila z mezí, které jí vymezil zákonodárce. Ustanovení § 30 ve spojení s § 108 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví totiž pověřovalo vládu ke stanovení hygienických limitů hluku pro venkovní prostor, stavby pro bydlení a stavby občanského vybavení, jejichž smyslem bylo zajistit, že používáním zdrojů hluku nebude ohroženo veřejné zdraví. Stanovením výjimky pro venkovní prostor však vláda ve skutečnosti na stanovení takového limitu rezignovala, čímž popřela vůli zákonodárce a umožnila tak zasahovat do práva na ochranu zdraví (čl. 31 Listiny) a na příznivé životní prostředí (čl. 35) řady osob bez odpovídajícího zákonného zmocnění. Přijetí nařízení vlády z roku 2006 tak v tomto směru představovalo nápravu neústavního stavu a posunulo podzákonnou úpravu do stavu předpokládaného zákonodárcem.
- 38 Za další pak soud nesouhlasí s aplikovatelností závěrů žalobkyní označeného nálezu Ústavního soudu ČSFR ze dne 10. 12. 1992, sp. zn. Pl. ÚS 78/92, na její situaci. Nález se vymezoval vůči zákonu, který v důsledku nedostatku přechodných ustanovení znemožňoval mužům odvedeným před 16. lednem 1992 učinit prohlášení o odepření výkonu vojenské služby z důvodu svědomí či náboženského vyznání, čímž popřel jejich základní právo garantované čl. 15 odst. 3 Listiny a bezdůvodně je diskriminoval oproti mužům odvedeným po tomto datu. Je nutné konstatovat, že žalobkyni nebylo přijetím nařízení z roku 2006 upřeno jakékoliv ústavním pořádkem garantované základní právo, pouze byla připravena o ústavně problematickou výhodu a byla oproti předchozímu stavu omezena v souladu s ústavní zásadou, že vlastnictví zavazuje (čl. 11 odst. 3 Listiny), a to v zájmu naplňování práv na ochranu zdraví a zdravé životní prostředí ve smyslu čl. 31 a 35 Listiny. Žalobkyni přitom není bráněno ve výkonu vlastnického práva či práva na podnikání, pouze se jí (a stejně tak i komukoliv dalšímu) stanoví limity, jež přitom má dodržet. Tyto limity přitom nejsou takového rozsahu, aby výkon těchto práv zcela znemožňovaly. Nikdo také nemůže mít legitimní očekávání, že právní úprava zůstane do budoucna neměnná. Jak uvádí i Ústavní soud ČR, *„součástí principu právní jistoty není nepochybně neměnnost právní úpravy po celou dobu trvání právního vztahu. Právo je dynamický systém reagující na vývoj a tendence ve společnosti, a proto je nezbytné, aby doznávalo změn v závislosti na jejích potřebách“* (viz nález ze dne 27. 3. 2008, sp. zn. Pl. ÚS 56/05, bod 60). Potud tedy nemohlo být ani zasaženo do legitimních očekávání žalobkyně, nehledě na to, že žalobkyně je státní organizací, tedy stát by zde pouze zasáhl sám do svých práv, což též není důvodem pro to, aby byl zásah považován za protiústavní.

- 39 Lze ostatně odkázat na pozdější nálezkovou judikaturu Ústavního soudu ČR, zejména na náleze ze dne 4. 2. 1997, sp. zn. Pl. ÚS 21/96, publikovaný pod č. 63/1997 Sb., který ve shodě s výše prezentovaným právním názorem soudu konstatuje, že „[o]becně v případech časového střetu staré a nové právní normy platí nepravá retroaktivita, tj. od účinnosti nové právní normy se i právní vztahy vzniklé podle zrušené právní normy, řídí právní normou novou. (...) Zrušení staré a přijetí nové právní úpravy je nutně spjato se zásahem do principů rovnosti a ochrany důvěry občana v právo. Dochází k tomu v důsledku ochrany jiného veřejného zájmu či základního práva a svobody. (...) Platí tu zároveň maxima, prikazující v případě omezení základního práva, resp. svobody šetřit jeho podstatu a smysl (čl. 4 odst. 4 Listiny základních práv a svobod). Při posouzení způsobu legislativního řešení intertemporality tudíž sehrává svou roli nejen míra odlišnosti nové a staré právní úpravy, nýbrž i společenská naléhavost zavedení nové právní úpravy ap. Rozhodnutí zákonodárce o způsobu řešení časového střetu staré a nové právní úpravy tedy z hlediska ústavního není věcí nahodilou nebo věcí libovůle. Je věcí zvažování v kolizi stojících ústavněprávních principů. V této souvislosti právní teorie na adresu nepravé retroaktivity konstatuje, že tato je „zásadně přípustná; i ona může ale být ústavněprávně nepřipustnou, jestli je tím zasaženo do důvěry ve skutkovou podstatu a význam zákonodárných přání pro veřejnost nepřevyšuje, resp. nedosahuje zájem jednotlivce na další existenci dosavadního práva.“ (B. Pieroth, *Rückwirkung und Übergangsrecht. Verfassungsrechtliche Maßstäbe für intertemporale Gesetzgebung*, Berlin 1981, s. 380-381).“
- 40 V tomto směru pak soud konstatuje, že zásah v podobě přijetí nařízení vlády z roku 2006 neshledává neproporcionálním, neboť žalobkyně (jako organizační součást státu) nemohla mít jakékoliv legitimní očekávání, že bude zachován dosavadní nepřipustný stav, za nějž v rozporu s vůlí zákonodárce nebyla podrobena povinnosti dodržovat hygienické limity hluku pro venkovní prostor obytných staveb. Žalobkyně nebyla vystavena nerovnému zacházení, neboť se změna dotýkala všech subjektů v obdobném postavení. Tato změna přitom byla potřebná pro důslednou realizaci závazků státu plynoucích z ústavně chráněného práva na ochranu zdraví a ochranu zdravého životního prostředí, s nimiž předchozí právní stav do jisté míry kolidoval. Žalobkyně přitom nemůže očekávat, že bude oprávněna realizovat své vlastnické právo bez ohledu na to, v jaké míře zasahuje do vlastnických práv okolních vlastníků nemovitých věcí.
- 41 Veřejný zájem na zakotvení limitů hluku pro venkovní prostor obytných staveb pro všechny zdroje hluku tedy lze považovat za silnější než zájem žalobkyně na neomezeném provozu dráhy. Byť může být splnění těchto limitů obtížné, zjevně není nemožné, neboť i přes žalobkyní tvrzený nadprůměrný provoz hlučných nákladních souprav v době měření byl limit hluku překročen jen mírně, nelze tedy v tomto konkrétním případě hovořit o znemožnění provozování dané trati, spíše se ukazuje prostor pro vydání dočasného povolení podle § 31 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví do doby, než odpovídající opatření budou přijata. I kdyby však standardní opatření byla realizovatelná jen mimořádně obtížně či byla fakticky nerealizovatelná (zejm. pokud jde o významný nepoměr vynaložených nákladů a počtu osob, na něž by opatření mělo pozitivní vliv), soud souhlasí s myšlenkou žalobkyně vyjádřenou ve zprávě o odstranění nedostatků, že opatření na ochranu proti hluku může být v konečném důsledku i odkup hlukem

postižené obytné stavby. K tomu lze doplnit, že pokud by neexistovala jiná srovnatelná možnost, bylo by možné v nejzazším případě přistoupit i k vyvlastnění takové stavby, neboť § 170 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů připouští též vyvlastnění plochy (práv k pozemkům a stavbám) nezbytné k řádnému užívání veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury pro stanovený účel. Skutečnost, že dotčený dům byl, jak zmiňuje protokol o měření hluku, postaven kolem roku 1830, tedy (na rozdíl od obecné a na tento případ zjevně nedopadající argumentace žalobkyně v replice) dříve, než byla vybudována v letech 1845-1851 část tzv. severní státní dráhy mezi Prahou a Drážďany (viz heslo Severní státní dráha v encyklopedii Wikipedia), tuto možnost nevylučuje. Z emailové komunikace mezi KHS a žalobkyní provedené k důkazu se však jeví, že realizace vhodných technických opatření ve skutečnosti patrně vyloučena není, tudíž posledně zmíněná možnost je spíše variantou hypotetickou.

- 42 Pokud jde o žalobní bod prosazující potřebu stanovit dlouhodobou průměrnou úroveň hluku emitovaného provozovanou drahou, ani tomu soud nemůže přisvědčit. Žalobkyně má pravdu v tom, že by ji nebylo možné sankcionovat na základě naprosto ojedinělé události spojené s nadlimitním hlukem, zjevně však přepíná požadavek na dlouhodobost posuzované hlukové zátěže. Skutečnost, že se nehodnotí pouze hluk ojedinělý, totiž neplyne ze slova „nepřekračoval“ v ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví (použitý tvar svědčí pouze trvalé povaze stanovené povinnosti), nýbrž ze způsobu měření tohoto hluku a jeho hodnocení, který stanoví v návaznosti na zmocnění v § 34 odst. 1 téhož zákona pro chráněný venkovní prostor staveb nařízení vlády z roku 2011 v ustanovení § 12, z něž vyplývá povinnost hodnotit hluk vždy za celých 8 hodin noční doby, popř. za celých 16 hodin denní doby. Žalobkyně tak žalovanému vlastně vytýká, že postupoval v souladu s platnou a účinnou právní úpravou. To však nemůže způsobit nezákonnost napadeného rozhodnutí, ba právě naopak.
- 43 Pokud by zrovna oněch 8 měřených hodin bylo zjevně významně vybočujících ze standardního průběhu provozu na trati, taková okolnost by mohla být hodnocena jako polehčující okolnost, zejména pokud by vznik hluku byl žalobkyní nepředvídatelný, popř. prakticky neovlivnitelný (např. v situaci havárie na trati a jejího odstraňování, v případě projevu nové závady na trati s vlivem na hlučnost, jež nemohla být v průběhu měřené doby odstraněna, apod.). Na vlastním spáchání správního deliktu podle § 92 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví však taková situace nic nemění, neboť odpovědnost žalobkyně je stanovena zákonem jako objektivní, neboť právě vlastník (provozovatel) dráhy je osobou, která má největší možnost ovlivnit hluk způsobený jejím provozem, jakkoliv je třeba uznat, že ve svých možnostech je do jisté míry omezena právními předpisy garantujícími dostupnost železniční infrastruktury všem provozovatelům železniční dopravy.
- 44 S tím souvisí poslední, taktéž nedůvodný žalobní bod, na nějž plně dopadá argumentace NSS v rozsudku ze dne 20. 3. 2014, č. j. 6 Ads 28/2013-38, v němž byla řešena v mnohém obdobná situace Ředitelství silnic a dálnic ČR odpovídajícího za nedodržení hlukových limitů na silnici I. třídy. Jak NSS uzavřel, odpovědnost za správní delikt podle § 92 odst. 1

zákona o ochraně veřejného zdraví má ze zákona povahu odpovědnosti za výsledek a nelze se jí zprostit poukazem na nemožnost ovlivnit hustotu či druh dopravy na komunikaci.

- 45 Pokud pak žalobkyně přichází s dalšími žalobními body až v replice (zejména jde o námitku měření nedodržujícího metodický pokyn žalovaného), tyto žalobní body jsou opožděné a soud se jimi zabývat nemůže. Pokud však poukaz na metodický pokyn má být jen doplněním žalobního bodu prosazujícího hodnocení pouze dlouhodobého průměrného hluku z dráhy, odpovězeno bylo již shora. Požadavek na průměrnost a standardnost měřené situace nemůže za stávající právní úpravy dosahovat té míry, že by vyžadoval přepočet na průměrné roční hodnoty provozu, neboť pak by již nešlo o měření, ale o výpočet teoretického hluku.
- 46 Žalobkyní uplatňované žalobní body tedy nejsou důvodné. Soud proto žalobu jako nedůvodnou zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
- 47 O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobkyně nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměla úspěch. Žalovanému, který byl ve věci úspěšný, žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly. Proto soud rozhodl tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení :

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližze následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Olga Stránská, v. r.
předsedkyně senátu

Za správnost:
P. Š.