



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Hany Veberové a soudců JUDr. Jitky Hroudové a Mgr. Marka Bedřicha v právní věci žalobce: **Ing. J. K.**, bytem T. 11, K., v řízení zastoupeného Mgr. Ing. Ladislavou Jindřichovou, advokátkou se sídlem Komenského 4, Klatovy 1, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy** – odbor infrastruktury a územního plánu se sídlem Praha 1, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 27.4.2012, čj: 2014/2011-220-SP/30 ve znění opravného usnesení čj: 214/2011-220-SP/34 ze dne 3.5.2012

t a k t o :

I. Žaloba se z a m í t á .

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d ě n í :

Žalobce se žalobou, podanou u Městského soudu v Praze, domáhá přezkoumání a zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 27.4.2012, čj: 2014/2011-220-SP/30 ve znění opravného usnesení čj: 214/2011-220-SP/34 ze dne 3.5.2012, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce do rozhodnutí o povolení stavby, které vydal speciální stavební Úřad pro civilní letectví dne 17.10.2011, čj: 6126-11-701, a toto napadené rozhodnutí potvrdil.

Předmětným rozhodnutím prvostupňovým Úřad pro civilní letectví povolil stavbu hangáru na parcele č. 2597/1 v katastrálním území Klatovy. Žalobce tvrdí, že tímto a napadeným rozhodnutím byl zkrácen na svých právech, když žádné z řízení nebylo provedeno ústavně konformním způsobem. Z územního řízení vzešla rozhodnutí, tj. rozsudek Nejvyššího správního soudu čj: 2 As 147/2011-183 ze dne 26.4.2012, rozsudek Krajského soudu v Plzni čj: 30 A 8/2011-138 ze dne 31.8.2011, rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru regionálního rozvoje, čj: RR/2288/09 ze dne 8.9.2009 a rozhodnutí Městského úřadu Klatovy,

odboru výstavby a územního plánování ze dne 27.5.2009, čj: OVÚP/3919/09/My – byla napadena ústavní stížností s návrhem, aby tato rozhodnutí byla zrušena.

Porušení svých práv ve stavebním řízení shledává žalobce v absenci řádného územního rozhodnutí, neboť v rozhodnutí Městského úřadu Klatovy ve spojení s rozhodnutím Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru regionálního rozvoje je v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací, tj. s územním plánem sídelního útvaru Klatovy, ve znění změny územního plánu č.5. Z mapové části k lokalitě č. 16, kde má být předmětný hangár vystavěn vyplývá, že rozšíření územní letiště Chaloupky severním směrem až k hranici osídlení bylo schváleno s podmínkou, že toto rozšíření zahrnuje pouze zvětšení areálu bez dodatečného zatížení okolí provozem letiště. Výstavbou nového hangáru ale zcela určitě dojde k dodatečnému zatížení okolí provozem letiště. Dojde k navýšení počtu staveb, tedy letadel na letišti. Správní orgány ale neposuzují lokalitu č. 16 samostatně, ale v souhrnu s celým letištěm.

Správní orgány neumožňují účastenství ostatním obyvatelům obce Chaloupky, kteří o to požádali s tvrzením, že jsou účastníky správního řízení. Tím byla výrazně oslabena pozice žalobce ve správním řízení. Navíc vyloučením ostatních obyvatel z účastenství na správním řízení bylo založeno na nesprávném skutkovém zjištění, že výstavbou hangáru počet letadel nevzroste.

Práva žalobce byla porušena i nestandardním průběhem místního šetření dne 29.2.2012, jehož se údajně účastnil i pracovník správního orgánu p. Ing. J. K. Ten byl pravděpodobně informován a pozván žadatelem, Pošumavským autoklubem Klatovy. Je-li, ale v bližším kontaktu s Pošumavským aeroklubem Klatovy pak lze důvodně předpokládat, že má zájem na výsledku řízení a že lze pochybovat o jeho nepodjatosti. A jelikož je na úřadu pro civilní letectví vedoucím referátu letecký stavební úřad, jsou vyloučeni z projednávání a rozhodování ve věci všichni pracovníci z referátu letecký stavební úřad. Žalobce namítal podjatost všech těchto úředních osob, o níž se dozvěděl až po odvolacím řízení, po doručení předmětného dopisu odvolacího orgánu ze dne 18.5.2012. Na podjatost lze usuzovat také z tolerance výstavby hangáru bez pravomocného stavebního povolení, což bylo žalobcem doloženo.

Porušení svých práv dále shledává v tom, že vliv stavby a jejího provozu na životní prostředí exhalacemi z leteckých motorů (karcinogenními aromatickými uhlovodíky a oxidy dusíku), nebyl – na rozdíl od hluku – vůbec zkoumán. Přitom tyto látky jsou pro zdraví člověka vysoce nebezpečné a stojí za zvýšeným výskytem nádorových onemocnění. K porušení práv žalobce dále došlo i tím, že vliv stavby a jejího provozu na životní prostředí zvýšeným hlukem byl nedostatečně zkoumán. Je zřejmé, že měření hluku provedené společností Soning Praha a.s. (při průjezdu letadla po trase pojezdu ve vzdálenosti 84 m od obytného domu), neodpovídá skutečnému provozu hangáru. Je logické a vyplývá to i z technické dokumentace stavby, že motory letadel budou v chodu již před hangárem, tj. 45 m od obytné budovy a to při startování a dojezdu letadel, při zahřívání a zkouškách motorů. Hluková zátěž tak bude podstatně větší a dlouhodobější. O nestandardním vedení správního řízení svědčí také poznámka v napadeném rozhodnutí, že letiště sloužilo jak k výcviku pilotů Luftwafe již od roku 1935.

Žalovaný ve vyjádření k podané žalobě zopakoval svůj závěr, že k zatížení okolí v důsledku výstavby hangáru nemůže dojít k výrazným změnám. V hangáru mají být umístěny tři ultralehké a dva bezmotorové letouny, z čehož lze soudit, že hangárováním letadel v předmětném objektu a před ním, včetně jejich pojíždění na vzletovou a přistávací dráhu, sice může docházet k obtěžování stěžovatelů, ale nejedná se o obtěžování, které by bylo

nepřiměřené a mohlo mít negativní dopady i na osoby stěžovatelů a jejich vlastnické právo k nemovitostem nacházejícím se v blízkosti areálu letiště. Zkoušky a vzlety budou prováděny ve vzdálenosti minimálně 450 m od zástavby. Při dosavadním provozu v počtu 10 startů denně nelze hovořit o ohrožení obce zamořením exhalacemi. Zástavbu a letiště dělí účelová komunikace, která slouží všem obyvatelům obce a počet projíždějících automobilů po této komunikaci, které míjí nejbližší nemovitosti ve vzdálenosti cca 5-10 m je rozhodně vyšší, než je tomu v případě počtu pohybu letadel na samotném letišti. V areálu letiště se nachází také restaurace, která je bez ohledu na provoz letiště otevřena denně. Návštěvníci se sem dopravují také automobily. V hangáru navíc mají být hangárovány letouny, které mají co do obsahu motoru, stejný počet kubických cm jako je tomu u běžného automobilu. Jsou dále vybaveny zařízeními na snižování škodlivin obsažených ve výfukových plynech. Vlastní pojiždění letadel z hangáru na plochu (v tomto případě budou letadla vytlačena) a pohyb letadel po letišti jako takovém, je běžnou činností prováděnou na letišti, ke které je letiště určeno v souladu s jeho vymezením v ustanovení § 2 odst. 7 ZCL. Poměry se výstavbou hangáru vůbec nezmění, jelikož provoz letiště zůstane zachován, stejně tak se vzhledem k počtu letadel, které mají být v tomto objektu hangárovány, významně nenavýší počet pohybů. Proto nemůže narůstat ani exhalace. Dotčená letadla totiž byla tak jako tak umístěna na letišti, nicméně v nevyhovujících podmínkách.

K podjatosti Ing. J. K. uvádí žalovaný, že tato námitka je zcela irelevantní, jeho přítomnost nebyla známa ani oprávněným úředním osobám Ministerstva dopravy, které ohledáním na místě nařídily. Ing. K. se do jednání nikterak nezapojoval a po zahájení ohledání letiště opustil. Navíc odvolací řízení nemá možnost jakkoliv ovlivnit.

K námitce týkající se vyloučení přihlášených osob uvedl žalovaný, že vyloučení přihlášených osob bylo dostatečně odůvodněno. Zdůraznil, že stavební řízení je vedeno již pět let a uvedené osoby, které se domáhaly účastenství, se do řízení přihlásily až nyní. To sice není v rozporu se správním řádem, ale podstatné je, že písemnosti osob, které se do předmětného řízení přihlásily až nyní, byly ve většině případů doručeny společně s písemnostmi žalobce a i z dalších okolností vyplývá, že se situace jeví spíše jako žalobcova snaha proces co nejdéle zdržovat.

Ke zmínce týkající se nástinu historického vývoje letiště uvedl žalovaný, že v žádném případě z toho nelze dovozovat nestandardnost řízení, neboť správní orgán uvedl, že historie letiště Klatovy sahá do meziválečného období, kdy letiště sloužilo k výcviku pilotů Luftwafe. Jednalo se o snahu zdůraznit, že letiště je provozováno již takřka 80 let a po tuto dobu nebyly v souvislosti s provozem řešeny žádné závažné stížnosti. Nebyl to v žádném případě projev určité sympatie. Žalobce se do nemovitosti, kterou obývá, přestěhoval před 5 lety. V době, kdy aeroklub jednal s jednotlivými vlastníky sousedních pozemků možné výstavbě hangáru, obýval tuto nemovitost žalobcův strýc, který s výstavbou hangáru souhlasil. Tuto skutečnost žalobce nepopíral.

Podle ustanovení § 34 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen s.r.s.), soud vyrozuměl osoby, které byly přímo dotčeny ve svých právech a povinnostech vydáním napadeného rozhodnutí nebo mohou být dotčeny tím, bude-li rozhodnutí zrušeno či vydáno rozhodnutí podle návrhu výroku rozhodnutí soudu. Na výzvu soudu reagovala pouze paní Z. S., která uvedla, že práva osoby zúčastněné na řízení uplatňovat nebude. Ostatní osoby na výzvu nereagovaly.

Ze správního spisu předloženého žalovaným správním orgánem vyplývají následující pro rozhodnutí ve věci samé podstatné skutečnosti:

Stavební řízení bylo zahájeno na základě žádosti stavebníka Pošumavský aeroklub Klatovy ze dne 29.10.2009. Dne 6.11.2009 byl na Úřad pro civilní letectví doručen návrh na přerušení řízení z důvodu podání žaloby ke Krajskému soudu v Plzni na územní rozhodnutí. Usnesením ze dne 23.11.2009 stavební úřad řízení přerušil. Dne 5.2.2010 rozeslal Úřad pro civilní letectví – letecký stavební úřad účastníkům řízení oznámení o pokračování stavebního řízení a následně dne 8.2.2010 vydal stavební povolení vedené pod č.j. :09/730/0072/LKKT/05/10. Proti tomuto rozhodnutí podal odvolání Ing. Jan Kanta. O odvolání rozhodlo Ministerstvo dopravy, tak že rozhodnutí prvostupňové o vydání stavebního povolení zrušilo a věc vrátilo k novému projednání a rozhodnutí. Rozhodnutí nabylo právní moci dne 26.4.2011.

Dne 23.5.2011 vydal Úřad pro civilní letectví rozhodnutí o předběžné otázce k zastavení prací na stavbě č.j. 3979-11-701. Dne 10.10.2011 obdržel Letecký stavební úřad rozhodnutí Krajského soudu v Plzni ze dne 31.8.2011 č.j. 30 A 8/2011-138, kterým v plném rozsahu potvrdil původní rozsudek a rozhodnutí o umístění stavby.

Dne 17.10.2011 Úřad pro civilní letectví jako speciální stavební úřad pro letecké stavby vydal stavební povolení pro stavbu „Hangár 26x3x13,8 m, letiště Klatovy“, neboť neshledal důvody bránící povolení stavby. Dne 3.11.2011 podal Ing. J. K. proti tomuto rozhodnutí odvolání, o kterém bylo rozhodnuto žalobou napadeným rozhodnutím. V rozhodnutí žalovaný konstatoval, že ohledáním na místě bylo správním orgánem zjištěno, že mezi letištěm a zastavěnou částí obce Chaloupky prochází účelová komunikace, která slouží nejen jako příjezdová cesta k areálu letiště, ale také jde o komunikaci, která spojuje jednotlivé nemovitosti v obci a zajišťuje tak i dopravní dostupnost a obslužnost. Samotná stavba, resp. stavební činnosti, byly zastaveny rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví ze dne 28.2.2011 k 23.5.2011. Dále konstatoval, že všechny nemovitosti jednotlivých účastníků řízení se nacházejí od předmětné stavby ve vzdálenosti cca 50 m a po komunikaci, která se nachází mezi letištěm a nemovitostmi ve vlastnictví těchto osob projíždí denně daleko více automobilů, než tomu bude v případě počtu pohybu hangárovaných letadel u zmíněného objektu. Pripustil, že může částečně docházet k obtěžování stěžovatelů, nicméně nejedná se o obtěžování, které by bylo nepřiměřené a mohlo mít negativní dopady na osoby stěžovatelů a jejich vlastnické právo k nemovitostem nacházejícím se v blízkosti areálu letiště. Zkoušky a následně vzlety budou prováděny ve vzdálenosti minimálně 450 m od zástavby. Žalovaný dále zdůraznil, že je nutné vycházet z toho, že se jedná o spor ve stavebním řízení, když prvoinstanční orgán rozhodl o umístění stavby jako takové a řízení se netýkalo leteckého provozu. Proto odvolací orgán nemůže rozhodovat ve věci porušování leteckých předpisů provozem letiště, jelikož by došlo k porušení zásady dvojinstančnosti. Pokud by došlo k porušování leteckých předpisů ze strany provozovatele, měla by se dotčená osoba obrátit na Úřad pro civilní letectví. K námitce týkající se dotčení vlastnických práv obyvatel bezprostředně sousedící obce Chaloupky uvedl žalovaný, že provoz letiště jako takový bude i přes výstavbu objektu zachován, resp. zachován být musí. Letištní řád musí být také zachován jako doposud. Dále zdůraznil, že vlastní pojíždění letadel z hangáru na plochu (v tomto případě budou letadla vytlačena) a pohyb letadel po letišti jako takovém je běžnou činností prováděnou na letišti, ke které je letiště určeno v souladu s jeho vymezením v ustanovení § 2) odst. 7 ZCL, tudíž lze bez dalšího důvodně předpokládat, že se zde taková činnost provozuje a majitelé nemovitostí v okolí letiště jsou s takovou činností srozuměni. Poměry se výstavbou hangáru vůbec nezmění, jelikož provoz letiště zůstane zachován, stejně tak se vzhledem k počtu letadel, která mají být v tomto objektu hangárované, významně nenavýší počet

pohybů. Nedojde ani ke zvýšení exhalací. K námitce v podobě porušení podmínky stanovené pro rozšíření letiště ve změně územního plánu města Klatovy – lokalita č. 16 ze dne 11.2.2003 uvádí žalovaný, že nelze v žádném případě hovořit o zatížení, jelikož poměry na letišti Klatovy zůstávají i samotnou výstavbou nadále stejné. Navíc posouzení souladu výstavby s cíli a záměry územního plánování je v kompetenci místně příslušného stavebního úřadu v rámci řízení o umístění stavby.

Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí a jemu předcházející řízení před správními úřady obou stupňů z hlediska žalobních námitek, uplatněných v podané žalobě, a při přezkoumání vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání napadeného rozhodnutí (ustanovení § 75 s.ř.s.). Vzhledem k tomu, že žádný z účastníků řízení výslovně nepožádal o nařízení ústního jednání, vyjádřili tím žalobce i žalovaný správní úřad svůj souhlas se zamýšleným postupem soudu rozhodnout ve věci samé bez nařízení ústního jednání. Z tohoto důvodu Městský soud v Praze postupoval podle ustanovení § 51 odst. 1 s.ř.s. a o podané žalobě rozhodl bez nařízeného ústního jednání. Věc soud posoudil takto:

Ze žalobních námitek vyplývá, že žalobce spatřuje zásadní porušení svých práv v absenci řádného územního rozhodnutí, neboť je přesvědčen o tom, že výstavbou nového hangáru zcela určitě dojde k dodatečnému zatížení okolí provozem letiště, dojde k navýšení počtu staveb i letadel na letišti.

Soud zdůrazňuje, že smysl územního řízení je odlišný od smyslu řízení stavebního. V prvním případě se posuzuje stavební záměr z hlediska jeho zasazení do území a jeho uzpůsobení veřejným zájmům v území. Přitom se bere zřetel na stanoviska dotčených orgánů státní správy, řádně uplatněné námitky účastníků řízení a stanoví se podmínky pro uskutečnění záměru v území a požadavky na změnu záměru podle výsledků územního řízení. V případě stavebního řízení se však jedná již jen o posouzení, zda předložená dokumentace odpovídá výsledkům územního řízení a je v souladu s veřejnými zájmy hájenými dotčenými orgány státní správy [§ 111 odst. 1 a 2 stavebního zákona]. Ve stavebním řízení se stavba do území neumísťuje, neboť je v něm již umístěna na základě územního rozhodnutí (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 5. 2008, č. j. 1 As 21/2008 - 81, www.nssoud.cz). Je tedy zřejmé, že „mezi územním řízením a stavebním řízením, ačkoliv jejich výstupy představují řetězcí se správní akty, existuje z hlediska věcného bariéra striktně oddělující tato dvě řízení. Správní soudy se mohou při přezkumu stavebního povolení zabývat toliko těmi námitkami, které mají přímý vztah k předmětu stavebního řízení, a nemohou posuzovat zákonnost stavebního povolení z pohledu otázek, které se věcně neupínají k předmětu stavebního řízení“ (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 9. 2011, č. j. 1 As 83/2011 - 565, www.nssoud.cz).

Z předloženého spisového materiálu vyplývá, že v projednávané věci proběhlo správní řízení o umístění stavby, ve kterém rozhodnutím ze dne 8. 9. 2009, č. j. RR/2288/09 Krajský úřad Plzeňského kraje zčásti změnil a ve zbytku potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Klatovy (dále jen „městský úřad“) ze dne 27. 5. 2009, č. j. OVÚP/3919/09/My, jímž bylo rozhodnuto o umístění stavby hangáru pro tři ultralehká a dvě bezmotorová letadla na pozemku parc. č. 2597/1 v k. ú. Klatovy. Podanou žalobu zamítl Krajský soud v Plzni rozsudkem ze dne 31. 8. 2011, č. j. 30 A 8/2011 – 138 a o kasační stížnosti podané proti tomuto rozsudku rozhodl Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 26.4.2012, č.j. 2 As 147/2011 – 183(dostupný na www.nssoud.cz), kterým kasační stížnost zamítl. Ústavní stížnost žalobce podanou proti

rozhodnutí Nejvyššího správního soudu odmítl Ústavní soud usnesením ze dne 13.3.2014, č.j. I.ÚS 2419/12 jako zjevně neopodstatněnou.

Z obsahu uvedených rozhodnutí je patrné, že se správní orgány v rámci řízení o umístění stavby, a při jejich přezkoumání i oba správní soudy, zabývaly právě otázkou, zda umístěním hangáru nedojde k nepřiměřenému zásahu do vlastnických nebo jiných práv osob v postavení účastníků řízení. Krajský úřad Plzeňského kraje také dospěl k závěru, že záměr není v rozporu s individuálními zájmy chráněnými zvláštními právními předpisy. Uvedl, že stavba nebude umístěna v bezprostřední blízkosti obytných domů, jak žalobce tvrdil. Dále se vyjádřil též k namítanému zvýšení exhalací z leteckých motorů či zvýšení hluku.

Ústavní soud se ve svém usnesení zabýval stížností žalobce z hlediska, zda v průběhu řízení o umístění stavby došlo k omezení vlastnického práva ve větší než přípustné míře a dospěl k závěru, že „v projednávané věci dochází ke střetu vlastnického práva stěžovatele, který tvrdí, že výstavbou hangáru bude jeho vlastnické právo omezeno hlukem a exhalacemi z leteckých motorů, se zájmem vedlejšího účastníka řízení na řádném provozu letiště, včetně nezbytného zázemí (hangár). Již krajský soud a následně též Nejvyšší správní soud v této věci posuzovaly soulad vydaného povolení k výstavbě budovy hangáru jak s právními předpisy, tak i s ohledem na dopad výstavby do sféry práv stěžovatele. Upozornily přitom na skutečnost, že budova hangáru nebude v bezprostřední blízkosti obytných domů a nebude mít za následek navýšení celkového počtu stávajících letadel na letišti. Rovněž ve spojitosti s namítaným zvýšením hlučnosti v předmětné lokalitě byla vypracována zpráva posuzující právě hlukovou zátěž z provozu hangáru na letišti, jejímž závěrem bylo, že hodnocení hluku v dané lokalitě prokázalo nepřekračování limitních hladin hluku ve venkovním chráněném prostředí. Námitky stěžovatele jsou tak zcela irelevantní, když skutečnosti zjištěné krajským soudem zcela jasně prokazují, že výstavba hangáru nebude v tomto ohledu nijak omezovat jeho vlastnické právo. Je nutné zohlednit rovněž práva a oprávněné zájmy provozovatele letiště - vedlejšího účastníka řízení, který do sféry chráněných zájmů stěžovatele nijak nezasahuje a není tedy důvodu, proč by nemělo dojít k výstavbě předmětné budovy hangáru“.

Z uvedeného je patrné, že ve věci proběhlo řádné územní řízení, jehož výsledkem bylo vydání územního rozhodnutí. V rámci přezkoumání rozhodnutí o vydání stavebního povolení se soud nemůže ze zákona zabývat otázkami, které mohou být výlučně předmětem územního řízení. Z citovaných rozhodnutí správních orgánů vydaných v rámci územního řízení i při jejich přezkoumání soudy ve správním řízení vyplývá, že otázka zatížení okolí provozem letiště, a to i z hlediska navýšení počtu staveb i letadel na letišti a dopad těchto staveb do sféry žalobce, již byla v rámci územního řízení vyřešena. Námitka žalobce spočívající ve snaze přezkoumat závěry územního rozhodnutí je proto nedůvodná.

Ani další námitku, ve které žalobce porušení svých práv shledává v tom, že nebyl zkoumán vliv stavby a jejího provozu na životní prostředí exhalacemi z leteckých motorů, ani vliv stavby a jejího provozu na životní prostředí zvýšeným hlukem, soud důvodnou neshledal. Z odůvodnění rozsudku Krajského soudu v Plzni, kterým přezkoumal rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ve věci rozhodnutí o umístění stavby je patrné, že se správní orgány a následně i soudy podrobně zabývaly jak otázkou zvýšených exhalací z leteckých motorů, tak i námitkou žalobce ohledně zvýšení hluku v souvislosti s provozem letadel v blízkosti hangáru. K námitce zvýšených exhalací z leteckých motorů krajský soud uvedl, že považoval za nejpodstatnější fakt, že v důsledku realizace stavby hangáru nedojde k navýšení celkového počtu letadel na letišti, a proto nemůže dojít ani ke zvýšení exhalací z leteckých motorů. K

námítce žalobce ohledně zvýšení hluku v souvislosti s provozem letadel v blízkosti hangáru odkázal krajský soud jednak na zprávu společnosti SONING Praha, a. s., která hlukovou zátěž posuzovala, a jednak na závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Plzeňského kraje zn. 19593/21/08, kterým tento dotčený orgán souhlasil s předloženou projektovou dokumentací stavby hangáru. Vycházel přitom ze závěru kontrolního měření, podle něhož hygienický limit nebyl překročen a ze závěru Krajské hygienické stanice Plzeňského kraje, podle kterého je nutné ověřit závěry společnosti SONING Praha, a. s., měřením hluku ve zkušebním provozu o maximální délce šest měsíců. Z těchto důvodů odmítl krajský soud i tuto žalobcovu námitku a uzavřel, že ze strany rozhodovacích orgánů nedošlo k porušení žalobcových práv a oprávněných zájmů.

Žalobce také vyjádřil nesouhlas se závěry společnosti Soning Praha a.s. s tím, že jí učiněné měření hluku neodpovídá skutečnému provozu hangáru. Jak soud již uvedl, i těmito námitkami se zabývaly správní orgány v rámci rozhodnutí o umístění stavby, a proto nelze vytýkat orgánům, které vedou řízení o vydání stavebního povolení, že se jimi znovu nezabývaly.

V další námitce vytýká žalobce správním orgánům, že neumožnily ve stavebním řízení účastenství ostatním obyvatelům obce Chaloupky, kteří o to požádali, v důsledku čehož zůstal žalobce jako odpůrce výstavby hangáru osamocen a jeho pozice tak byla oslabena. Z obsahu správního spisu i z odůvodnění napadeného rozhodnutí soud zjistil, že se žalovaný otázkou účastenství v řízení řádně zabýval, že jako účastníky řízení přijal osoby, jejichž nemovitosti mohou být výstavbou hangáru přímo dotčeny. Naopak rozhodl usneseními vydanými dne 12.4.2012 o tom, že další osoby nejsou účastníky řízení o vydání stavebního povolení. Svůj závěr o tom žalovaný řádně odůvodnil. Usnesení byla doručena těmto osobám do vlastních rukou a pokud by se zde uvedeným závěry obeslané osoby nesouhlasily, mohly v souladu s poučením podat rozklad k ministru dopravy, což také učinily. Z uvedeného je patrné, že žalovaný při posouzení okruhu účastníků řízení postupoval v souladu se zákonem č. 500/2004 Sb. správního řádu, když o vyloučení neoprávněných účastníků řízení řádně rozhodl. Tímto postupem ale nemohlo dojít k zásahu do práv žalobce, neboť ani po vydání těchto rozhodnutí nebyla žalobci samotnému ze strany správních orgánů upírána možnost na uplatnění jeho práv.

Dále žalobce namítá, že jeho práva byla porušena i nestandardním průběhem místního šetření dne 29.2.2012, jehož se údajně účastnil i pracovník správního orgánu p. Ing. J. K. Žalobce v podané žalobě namítá podjatost všech pracovníků Referátu letecký stavební úřad Úřadu pro civilní letectví, o níž se dozvěděl až po odvolacím řízení, po doručení dopisu odvolacího orgánu ze dne 18.5.2012. Ani tuto námitku soud důvodnou neshledal.

Postup při uplatnění námítky podjatosti pracovníků správního úřadu účastníkem řízení upravuje ustanovení § 14 odst. 2 správního řádu, dle kterého o námitce podjatosti rozhoduje usnesením služebně nadřízený úřední osoby nebo ten, kdo má obdobné postavení. Smyslem námítky podjatosti je, aby ze všech úkonů v řízení, při jejichž provádění by mohla výsledek řízení ovlivnit, tedy i z rozhodování ve věci, byla vyloučena osoba, o níž lze důvodně předpokládat, že má s ohledem na svůj poměr k věci, k účastníkům řízení nebo jejich zástupcům takový zájem na výsledku řízení, pro nějž lze pochybovat o její nepodjatosti.

Z uvedeného proto vyplývá, že námitka podjatosti vznesená u soudu až po té, co proběhlo celé správní řízení a ve věci již bylo rozhodnuto i odvolacím orgánem zcela postrádá smysl, neboť aby rozhodnutí o námitce podjatosti úřední osoby mohlo ovlivnit průběh řízení, muselo by o ní být rozhodnuto ještě před vydáním ve věci samé.

O nestandardním vedení správního řízení svědčí dle žalobce také poznámka v napadeném rozhodnutí, že letiště sloužilo k výcviku pilotů Luftwafe již od roku 1935. Z obsahu této velmi obecné námitky však není vůbec patrné, jak by mohla do práv žalobce zasáhnout zmínka o historickém vývoji letiště. Proto ani tuto námitku důvodnou neshledal.

Vzhledem k tomu, že po projednání podané žaloby na základě výše uvedeného odůvodnění neshledal soud důvody pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí, žalobu podle ustanovení § 78 odstavec 7 s.ř.s. jako nedůvodnou zamítl.

O nákladech řízení rozhodl soud podle ustanovení § 60 odst.1 soudního řádu správního, podle něhož žalobce, který neměl ve věci úspěch, nemá právo na náhradu účelně vynaložených nákladů v řízení a žalovaný správní úřad, jemuž by právo na náhradu účelně vynaložených nákladů řízení podle výsledku řízení náleželo, žádné náklady řízení nad rámec běžných činností správního úřadu nevykázal ani neuplatňoval. Z tohoto důvodu Městský soud v Praze vyslovil, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

P o u č e n í :

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) 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 nejbližší 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.

V Praze dne 27. května 2015

JUDr. Hana V e b e r o v á
předsedkyně senátu