



ČESKÁ REPUBLIKA

R O Z S U D E K

J M É N E M R E P U B L I K Y

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Jakuba Camrdu a soudců JUDr. Lenky Matyášové a JUDr. Viktora Kučery v právní věci žalobce: **Zdravý Spořilov, z.s.**, se sídlem Čtyřdílňá 3, Praha 4, zast. JUDr. Petrem Svobodou, Ph.D., advokátem se sídlem Aranžerská 166, Praha 9, proti žalovanému: **Ministerstvo životního prostředí**, se sídlem Vršovická 65, Praha 10, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 6. 5. 2021, č. j. 14 A 157/2019-42,

t a k t o :

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

O d ů v o d n ě n í :

I. Dosavadní průběh řízení

[1] Ze správního spisu vyplynulo, že tehdejší Technická správa komunikací hl. m. Prahy, příspěvková organizace (oznamovatel), podala dne 9. 2. 2018 u Magistrátu hl. města Prahy dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v relevantním znění (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) oznámení záměru „*Spořilovská spojka – zakrytí, Praha 4, č. akce 999438*“. Cílem daného záměru je zejména zakrytí stávající pozemní komunikace, tzv. Spořilovské spojky, dále prodloužení tramvajové trati v dané lokalitě na celkovou délku přibližně 1,5 km (s výhledem na další prodloužení na zhruba 1,8 km) a výstavba garáží a parkovacích míst. Předpokládané navýšení počtu parkovacích míst v území oproti stávajícímu stavu činí přibližně 271 míst, z toho zhruba 170 v podzemním parkovacím objektu. Celkem je v území nově navrženo přibližně 541 parkovacích míst, částečně i jako kompenzace parkovacích míst, která mají být stavebními úpravami naopak zrušena.

[2] Oznámením ze dne 27. 2. 2018 zahájil Magistrát hl. města Prahy, odbor ochrany prostředí, dle § 7 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zjišťovací řízení, neboť z oznámení záměru vyplynulo, že délka plánovaného prodloužení tramvajové trati přesahuje limitní hodnotu (1 km) dle bodu 46 přílohy č. 1 téhož zákona, čímž se uvedený záměr dostává do kategorie II podle uvedené přílohy, tedy do kategorie záměrů, které podléhají zjišťovacímu řízení. Během zjišťovacího řízení se k oznámení záměru vyjádřil mj. žalobce, který požadoval posouzení vlivů záměru na životní prostředí dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (proces EIA). Správní orgán I. stupně následně rozhodnutím ze dne 16. 8. 2018, č. j. MHMP 1258150/2018, podle § 7 odst. 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanovil, že záměr „*Spořilovská spojka – zakrytí*“ nepodléhá posouzení podle téhož zákona (procesu EIA). Proti tomuto rozhodnutí podali žalobce a také SOS Spořilov, z.s., odvolání, která žalovaný rozhodnutím ze dne 16. 7. 2019, č. j. MZP/2018/500/2345, zamítl a rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil.

[3] Žalobce následně podal proti zmíněnému rozhodnutí žalovaného žalobu k Městskému soudu v Praze, který ji rozsudkem ze dne 6. 5. 2021, č. j. 14 A 157/2019-42, zamítl. Městský soud posuzoval důvodnost námitky, podle níž měl být daný záměr zařazen rovněž pod bod 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí („*parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu*“), neboť plánované vybudování přibližně 541 nových parkovacích míst přesahuje limitní hodnotu 500 míst dle této položky. Z oznámení záměru přitom dle městského soudu vyplynulo, že součástí záměru je výstavba dvou podzemních garáží čítajících celkem přibližně 170 parkovacích stání a rozšíření kapacit povrchového stání v ulicích dotčených záměrem. V dané lokalitě tedy má být zřízeno zhruba 541 parkovacích míst, přičemž celkové předpokládané navýšení parkovacích míst v daném území oproti stávajícímu stavu činí 271 parkovacích stání. Městský soud dospěl k závěru, že pro limit 500 míst stanovený bodem 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je rozhodující, kolik parkovacích míst v dané lokalitě celkově přibude, nikoliv to, kolik parkovacích míst nově vznikne, pokud naopak některá stávající parkovací místa zaniknou. Oznamovatel předpokládal, že v posuzovaném území celkově přibude 271 parkovacích stání, žalovaný proto nepochybil, když stavbu parkovacích míst vyhodnotil jako podlimitní záměr, který nepodléhá hodnocení ve zjišťovacím řízení. Žalovaný tak podle názoru městského soudu nebyl povinen zkoumat, zda stavba parkovacích stání mohla mít významný vliv na životní prostředí ve smyslu § 7 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dle městského soudu žalovaný rovněž nepochybil, pokud odkázal na závěry rozptylové a hlukové studie, i když se ani jedna přímo nevěnovala vlivu parkovacích míst na životní prostředí.

[4] K námitce, dle níž měl být daný záměr zařazen rovněž pod bod 108 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí („*záměry rozvoje sídel od stanoveného limitu*“), neboť s rozlohou přibližně 30 ha přesahoval limitní hodnotu 5 ha, městský soud připomněl, že dle metodického výkladu daného bodu se „*rozvojem sídel*“ rozumějí záměry, které nelze zařadit pod jiný bod zmíněné přílohy a jejichž cílem je plošně rozvíjet, rozšiřovat, měnit, doplňovat nebo zakládat sídlo, což však dle městského soudu není případ předmětného záměru. Zjišťovací řízení bylo provedeno z důvodu prodloužení tramvajové tratě, které spadá pod bod 46 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Zařazení záměru rovněž pod bod 108 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí by

pokračování

právní postavení žalobce nevylepšilo, protože se v každém případě jedná o záměr kategorie II, tedy takový, jenž podléhá pouze zjišťovacímu řízení, nikoli přímo posouzení EIA, přičemž kritéria zjišťovacího řízení uvedená v příloze č. 2 téhož zákona by i v takovém případě byla stejná. Dle městského soudu byly vlivy daného záměru posouzeny ze všech podstatných hledisek ve smyslu § 7 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Z rozhodnutí správního orgánu I. stupně vyplývá, že hodnoceny nebyly jen vlivy prodloužení tramvajové tratě na životní prostředí, ale též zejména dopady zakrytí a rekonstrukce Spořilovské spojky. Úvahy správního orgánu I. stupně v prvostupňovém rozhodnutí by po věcné stránce nebyly jiné, i kdyby byl záměr kromě bodu 46 podřazen taktéž pod bod 108 nebo bod 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Žalobcem namítaná obecnost určitých pasáží oznámení na tomto závěru nic nemění, protože správní orgán I. stupně při svém hodnocení vycházel z konkrétních hodnot obsažených např. v rozptylové studii, akustické studii, v mapách klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací publikovaných ČHMÚ, dále v botanickém průzkumu, v inventarizaci dřevin, ale též ve studiích týkajících se vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví nebo na krajinný ráz.

[5] K námitce žalobce, dle níž nebyly ve zjišťovacím řízení dostatečně posouzeny vlivy varianty dopravního řešení E1b s výdechovým objektem (tato varianta počítá s vedením nákladní dopravy i před zprovozněním východní části vnějšího Pražského okruhu obousměrně Spořilovskou spojkou s tím, že stoupací směr by byl odvětráván výdechovým objektem), a napadené rozhodnutí je tak v rozporu s § 5 odst. 4 a bodem B.I.6. přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, městský soud konstatoval, že oznamovatel je v oznámení povinen uvést základní údaje o záměru obsahující mj. stručný popis technického a technologického řešení záměru, což oznamovatel učinil, neboť uvedl důvod pro přijetí navrhovaného technického řešení a toto řešení předběžně vymezil z hlediska jeho umístění a rozměrů. Stručnost není z hlediska splnění účelu zjišťovacího řízení vadou, neboť tímto účelem je zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a proto postačuje popis odpovídající danému stupni přípravy záměru. Správní orgán I. stupně při hodnocení vlivů záměru na ovzduší vycházel zejména z rozptylové studie, jejímiž vstupními údaji byly výstupy modelového hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy, které je zpracováváno ve dvouletých pravidelných intervalech, přičemž do modelových výpočtů bylo zahrnuto celistvé imisní pozadí tvořené všemi zdroji znečištění na území Prahy. Nejedná se tak o svévolné odhady správního orgánu I. stupně. Městský soud konstatoval, že žalobou napadené rozhodnutí žalovaného je přezkoumatelné i věcně správné. Účinnost výdechového objektu lze dovodit pomocí porovnání textové a grafické části rozptylové studie, kde je popsán očekávaný stav pro variantu obousměrného nákladního provozu bez výdechového objektu a s ním. Městský soud dodává, že každé posouzení vlivu dosud neuskutečněného záměru na životní prostředí se bude zakládat na určité míře pravděpodobnosti, přičemž na zjišťovací řízení vedené u záměru dle kategorie II přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze klást shodné nároky jako na proces EIA.

[6] Ani ostatní žalobní body neshledal městský soud důvodnými.

II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[7] Proti rozsudku městského soudu podal žalobce (stěžovatel) kasační stížnost, v níž odkazuje na kasační důvod dle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

[8] Stěžovatel se domnívá, že daný projekt měl být ve zjišťovacím řízení řádně posouzen jako záměr dle bodu 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí přesahující limitní hodnotu 500 parkovacích míst, přičemž městský soud tento bod vyložil nesprávně. Daný záměr předpokládá vybudování 541 nových parkovacích stání na jiných místech, než jsou v současné době umístěna, což správní orgány ani městský soud nezpochybnil. Dle stěžovatele je podstatné pouze to, kolik bude nových parkovacích stání, neboť jiné rozmístění parkovacích míst může mít na životní prostředí jiný vliv než stávající rozmístění, přičemž vlivy hluku a znečištění pocházející z nových parkovacích stání nebyly v oznámení či v hlukové nebo rozptylové studii posouzeny. Pro úplnost stěžovatel dodal, že městský soud shledal tuto námitku nedůvodnou z jiného důvodu, než jak to učinily správní orgány. Ty konstatovaly, že vlivy související s parkovacími stáními byly v oznámení a v hlukové či rozptylové studii vyhodnoceny a případné podřazení daného záměru též pod bod 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí by tak nemělo na provedené zjišťovací řízení žádný dopad.

[9] Dále stěžovatel obdobně namítá, že daný projekt měl být ve zjišťovacím řízení posouzen také jako záměr podle bodu 108 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, neboť rozloha dotčeného území cca 30 ha přesahuje limitní hodnotu 5 ha dle této položky. Právní závěr městského soudu je i v tomto ohledu nesprávný, neboť podstatou posuzovaného záměru není tramvajové dráha ani parkoviště či garáže, ale zakrytí Spořilovské spojky, což zahrnuje mnoho dílčích stavebních i nestavebních (terénních) záměrů. Takto vymezená podstata záměru tedy dle stěžovatele sama o sobě (bez prodloužení tramvajové dráhy a zřízení parkovacích míst) nespadá pod bod 46 ani bod 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Žalovaný ve svém metodickém výkladu vyloučil extenzivně chápanou subsidiaritu bodu 108 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, jak ji dovodil městský soud, neboť z něj plyne, že v případě jeho uplatnění není vyloučena ani případná aplikace jiných bodů této přílohy. V této souvislosti považuje stěžovatel za neurčité konstatování městského soudu, dle něhož byly veškeré podstatné vlivy daného záměru posouzeny. Městský soud opomněl, že v rozptylové i hlukové studii hodnoty pro řadu podstatných stavebních prvků záměru chybějí, konkrétně posouzení hluku z obousměrné rampy, přes kterou povede příjezd do zbudovaných podzemních garáží. Městský soud navíc není odborně způsobilý k tomu, aby mohl sám posoudit, že i při chybném nepodřazení daného záměru pod bod 108 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí jsou hodnoty obsažené v rozptylové a hlukové studii dostatečné. Stěžovatel dále připomněl, že celková doba realizace daného záměru má být 4 roky, což považuje za dobu velmi dlouhou, přičemž hluková studie v tomto ohledu na jedné straně potvrzuje, že hluk během výstavby bude na hranici hygienického limitu, zároveň však tato studie přiznává, že odhadované hodnoty hluku ze stavební činnosti jsou uváděny s nejistotou výsledků výpočtu cca 4 dB. Tím oznamovatel připustil, že daný záměr může překračovat hygienický limit hluku 65 dB. Správní orgány i městský soud tak dospěly k nesprávnému závěru, že záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí.

[10] Závěrem stěžovatel namítá, že ve zjišťovacím řízení byla nedostatečně posouzena varianta dopravního řešení E1b s výdechovým objektem, přičemž dle názoru stěžovatele

pokračování

městský soud formulaci „*stručný popis technického a technologického řešení záměru*“ v bodu B.I.6. přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vyložil nesprávně. Oznamovatel nikde nevysvětlil, proč uvedl výšku výdechového objektu neurčitým rozpětím 5-10 metrů, a neuvedl ani žádné jeho další technologické parametry. Správní orgány i přes námitky stěžovatele nevysvětlily, proč se domnívají, že i takto neurčitě specifikovaná výška umožňuje dostatečně přesně odhadnout účinnost výdechového objektu. Stěžovatel se proto domnívá, že v takovém případě je technické řešení záměru popsáno neurčitě, což je v rozporu s bodem B.I.6. přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, ale i s hledisky objektivit a odbornosti, které jsou účelem posuzování vlivů na životní prostředí podle § 1 odst. 3 téhož zákona. Stěžovatel dodává, že výška výdechového objektu je zásadní pro jeho účinnost, proto nelze nejasnost ohledně ní nahradit porovnáním textové a grafické části rozptylové studie, jak konstatoval městský soud i správní orgán I. stupně.

[11] Vzhledem k uvedenému stěžovatel navrhl, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek městského soudu i obě rozhodnutí správních orgánů zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

[12] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti konstatoval, že k předmětnému záměru proběhlo řádné zjišťovací řízení, v němž byly dostatečně zhodnoceny veškeré skutečnosti podstatné pro závěr, zda daný záměr podléhá dalšímu posouzení vlivů na životní prostředí. Žalovaný se přiklonil k výkladu bodu 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, dle kterého není příslušná limitní hodnota naplněna. Žalovaný má za to, že s ohledem na obecnější charakter hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí byla nová parkovací místa na základě rozptylové a hlukové studie posouzena dostatečně, a připomněl, že pokud by se skutečně jednalo o nové parkoviště s kapacitou nad 500 parkovacích stání, pak by muselo být v navazujícím územním řízení vydáno jeho závazné stanovisko dle § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, které by tuto dílčí otázku posoudilo detailně. Žalovaný se domnívá, že i pokud by daný záměr nebyl dostatečně kategorizován ve smyslu namítaném stěžovatelem, nedošlo by ke zkrácení stěžovatelových práv. Pro řádný průběh zjišťovacího řízení je podstatné, aby záměr byl zařazen pod nějaký bod v konkrétní kategorii, neboť kritéria pro zjišťovací řízení jsou stanovena přílohou č. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí souhrnně pro všechny typy záměrů. Dále žalovaný konstatoval, že překročení některého ze zákonných limitů samo o sobě neznamená, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a má být dále posuzován v procesu EIA. Detailní podoba a velikost výdechového objektu může být významná pro následná řízení, v nichž budou konkrétně hodnoceny přímé vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, avšak pro účely zjišťovacího řízení je oznamovatelem předložený záměr popsán dostatečně.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[13] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost je podána včas, neboť byla podána ve lhůtě dvou týdnů od doručení napadeného rozhodnutí městského soudu (§ 106 odst. 2 s. ř. s.), je podána oprávněnou osobou, neboť stěžovatel byl účastníkem řízení, z něhož napadené rozhodnutí městského soudu vzešlo (§ 102 s. ř. s.), a je zastoupen advokátem (§ 105 odst. 2 s. ř. s.).

[14] Nejvyšší správní soud dále přezkoumal napadený rozsudek městského soudu v mezích rozsahu kasační stížnosti a uplatněných důvodů, přičemž zkoumal, zda napadené rozhodnutí městského soudu netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

[15] Podle § 4 odst. 1 písm. c) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí jsou předmětem posuzování podle tohoto zákona „*záměry uvedené v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii II a změny těchto záměrů, pokud změna záměru vlastní kapacitou nebo rozsahem dosáhne příslušné limitní hodnoty, je-li uvedena, nebo které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání; tyto záměry a změny záměrů podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení*“.

[16] Podle § 7 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí platí, že „*[u] záměrů a změn záměrů uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) je cílem zjišťovacího řízení zjištění, zda záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle tohoto zákona. Podléhá-li záměr posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle tohoto zákona, je předmětem zjišťovacího řízení také upřesnění podle odstavce 1*“. Odstavec 6 téhož ustanovení, v rozhodném znění, dále stanovil, že „*[d]ojde-li příslušný úřad k závěru, že záměr podle odstavce 2 nepodléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle tohoto zákona, vydá o tom rozhodnutí, které je prvním úkonem v řízení. V rozhodnutí se uvedou základní údaje o záměru v rozsahu bodů B.I.1. až B.I.4. a B.I.6. přílohy č. 3 k tomuto zákonu a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu. Rozhodnutí se zveřejňuje způsobem podle § 16 a doručuje veřejnou vyhláškou. Právo podat odvolání proti rozhodnutí má oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 doloží dotčená veřejnost v odvolání*“.

[17] Nejvyšší správní soud předně uvádí, že v rámci procesu posuzování vlivů (EIA) se rozlišují dva typy záměrů: a) záměry vždy podléhající posouzení, které jsou uvedeny v příloze č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí jako kategorie I, a b) záměry vyžadující zjišťovací řízení, v němž se posoudí, zda záměr bude dále posuzován – tzv. *screening*. Tyto záměry jsou uvedeny v téže příloze jako kategorie II. Zařazení záměrů do uvedených kategorií probíhá na základě kritérií stanovených v uvedené příloze (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 11. 2019, č. j. 5 As 167/2019-44, všechna zde zmiňovaná rozhodnutí Nejvyššího správního soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz). Správné zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí do jednotlivých kategorií, resp. položek je tedy rozhodné pro určení toho, zda u daného záměru má bez dalšího proběhnout podrobné posouzení dle uvedeného zákona (kategorie I), nebo nejprve zjišťovací řízení dle § 7 odst. 2 tohoto zákona (kategorie II), a jaký správní orgán (zda krajský úřad, nebo Ministerstvo životního prostředí) má posouzení či zjišťovací řízení provést (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 12. 2020, č. j. 1 As 276/2020-96).

pokračování

[18] Ze shora citovaných ustanovení plyne, že cílem zjišťovacího řízení dle § 7 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je primárně určit, zda má být daný záměr dále posouzen v procesu EIA, a tedy, zda se v tomto procesu bude pokračovat, nebo zda záměr nemůže mít významné negativní vlivy na životní prostředí, takže není třeba v procesu EIA pokračovat (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 10. 2018, č. j. 8 As 21/2018-66).

[19] V nyní posuzované věci vycházel správní orgán I. stupně z předloženého oznámení záměru „*Spořilovská spojka – zakrytí*“, dle kterého tento záměr náleží dle přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí do kategorie II, neboť jeho součástí je plánované prodloužení tramvajové trati, které naplňuje bod 46 („*tramvajové, trolejbusové, nadzemní a podzemní dráhy, visuté dráhy nebo podobné dráhy zvláštního typu sloužící výhradně nebo zvláště k přepravě lidí*“ od 1 km). Dle tohoto oznámení dále samotná rekonstrukce (resp. zakrytí) Spořilovské spojky není záměrem uvedeným v příloze č. 1 a vybudování nové komunikace propojující ulice Chodovská a Na Chodovci je z hlediska naplnění položky 49 dané přílohy podlimitním záměrem stejně jako výstavba garáží a parkovacích míst je z hlediska položky 109 zmíněné přílohy podle oznámení podlimitním záměrem. Podle tohoto zařazení tedy v každém případě daný projekt nespadá do kategorie záměrů, které vždy podléhají posuzování podle zákona o posuzování vlivů, tj. do kategorie I (což nezpochybňuje ani stěžovatel), ale do kategorie II, u níž se provádí zjišťovací řízení. Správní orgán I. stupně tedy zahájil zjišťovací řízení, v němž učinil závěr, že daný záměr nemůže mít významný negativní vliv na životní prostředí a není tedy třeba dalšího posouzení jeho vlivů v rámci procesu EIA.

[20] Pokud stěžovatel namítá, že daný projekt měl být řádně posouzen jako záměr dle bodu 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, je třeba konstatovat, že i pokud by byl daný záměr zařazen též pod bod 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí („*parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu*“ – 500 míst), stále by se jednalo o záměr kategorie II, tedy takový, který podléhá posouzení vlivů na životní prostředí pouze v případě, že to vyplývá ze závěru zjišťovacího řízení. V nyní posuzované věci řádné zjišťovací řízení proběhlo i bez ohledu na to, že v oznámení byl předmětný záměr považován z hlediska bodu 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí za podlimitní. Nebylo přitom rozhodné, zda záměr svým charakterem současně naplní více bodů kategorie II přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, neboť dle přílohy č. 2 téhož zákona platí v každém případě pro zjišťovací řízení tatáž kritéria a hodnotí se v něm záměr jako celek, nikoliv pouze ta jeho část, která naplňuje příslušný limit dle přílohy č. 1 uvedeného zákona.

[21] V tomto ohledu je tak nesprávná úvaha městského soudu, dle níž zřízení nových parkovacích stání v daném případě nepodléhalo zjišťovacímu řízení a správní orgány nebyly povinny zkoumat, zda stavba parkovacích stání mohla mít významný vliv na životní prostředí. Nejvyšší správní soud je však toho názoru, že v rámci zjišťovacího řízení byly dostatečně zhodnoceny veškeré podstatné skutečnosti pro závěr, zda předmětný záměr podléhá dalšímu posouzení vlivů na životní prostředí, či nikoliv. Na podkladě oznámení záměru a jeho příloh, včetně hlukové a rozptylové studie, totiž nebyly posuzovány pouze

vlivy prodloužení tramvajové tratě, které bylo důvodem zahájení zjišťovacího řízení, ale hodnoceny byly dopady daného záměru jako celku ze všech podstatných hledisek.

[22] Konkrétně lze souhlasit se žalovaným, že s ohledem na účel zjišťovacího řízení byla nová parkovací místa, především v hlukové a rozptylové studii, které jsou jedněmi z příloh oznámení, posouzena dostatečně. Ani jedna z těchto studií hodnotící vlivy celého záměru na dané složky životního prostředí, zřízení nových parkovacích míst, resp. výstavbu parkovacích garáží, dostatečně podrobně popsanych v oznámení, ze svého hodnocení nevyloučila. Naopak sám oznamovatel ve svém vyjádření ze dne 16. 10. 2018 k odvolání stěžovatele, konstatoval, že v oznámení je vliv nových parkovacích míst vyhodnocen, neboť vlivy samotného fyzického umístění parkovacích stání byly zhodnoceny jako součást zpevněných ploch plánovaných v rámci záměru a vlivy související s pohybem vozidel, která na dané parkovací místa budou přijíždět či z nich odjíždět, jsou „*součástí vstupních podmínek pro modelování dopravy, tedy se promítly do vypočtených intenzit dopravy, které byly vstupem do hlukové a rozptylové studie, jejichž výsledky byly dále vstupem do hodnocení vlivů na zdraví*“. O opodstatněnosti tohoto tvrzení svědčí mj. následující pasáž na str. 50 oznámení: „*Při výpočtu emisí z automobilové dopravy byl také uvažován vliv studených startů zaparkovaných automobilů. Při stanovení tzv. víceemisí ze studených startů je používán výpočetní postup, který zohledňuje skutečnost, že vozidlo se studeným startem produkuje větší množství emisí oproti optimálnímu režimu a navíc katalyzátory vozidel mají sníženou účinnost.*“ (obdobně viz též str. 113 oznámení nebo str. 6 rozptylové studie). Konkrétnější posouzení vlivů nových parkovacích míst bude předmětem až následných správních řízení o umístění či povolení konkrétních stavebních záměrů, tedy územních a stavebních řízení.

[23] S ohledem na shora uvedené nebylo podstatné, zda daný záměr dosahuje limitních hodnot stanovených v bodu 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, a tedy ani to, zda má být pro tento účel rozhodný počet nově zřizovaných parkovacích míst, nebo pouze rozdíl mezi místy nově zřizovanými a místy rušenými. Výše uvedený nesprávný závěr městského soudu, podle něhož dopady zřizovaných parkovacích míst na životní prostředí nemusely být posouzeny, však neměl vliv na zákonnost jeho rozsudku, neboť daný záměr byl v každém případě předmětem zjišťovacího řízení, v němž byl jako celek, tedy včetně zohlednění vzniku parkovacích míst, zhodnocen, přičemž správní orgány dospěly k závěru, že tento záměr nemůže mít významné negativní vlivy na životní prostředí a není tedy třeba v procesu EIA pokračovat. Městský soud navíc při vypořádání druhé stěžovatelovy námitky naopak správně konstatoval, že správní orgán I. stupně hodnotil vlivy daného záměru ze všech podstatných hledisek a jeho úvaha by po věcné stránce nebyla jiná, kdyby byl daný záměr kromě bodu 46 podřazen též pod body 108 a 109 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

[24] Tato úvaha městského soudu je tedy samozřejmě správná i ve vztahu k námitce stěžovatele, dle níž měl být daný projekt posouzen též jako záměr podle bodu 108 přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí („*záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu*“ - 5 ha). I pro tuto námitku totiž platí, že ani zařazení záměru pod tento bod přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí by nic nezměnilo na jeho právní kvalifikaci jakožto záměru kategorie II, který podléhá posouzení vlivů na životní prostředí pouze v případě, že to vyplýne ze závěru zjišťovacího řízení. Zde tedy rovněž platí to, co již bylo uvedeno k předchozí stěžovatelově námitce, přičemž je třeba též souhlasit

pokračování

s městským soudem, že z obou správních rozhodnutí je zřejmé, že správní orgány hodnotily nejen vlivy prodloužení tramvajové tratě, ale také (a především) dopady zakrytí a rekonstrukce Spořilovské spojky, včetně všech s tím souvisejících stavebních i nestavebních záměrů.

[25] Pokud v této souvislosti stěžovatel dále namítá, že zjišťování vlivů daného záměru na jednotlivé prvky životního prostředí je neúplné, přičemž městský soud opomněl, že konkrétní hodnoty obsažené v rozptylové a hlukové studii chybějí, nelze mu dát za pravdu. Stěžovatel formuloval žalobní námitku nedostatečného hodnocení vlivů záměrů ze všech podstatných hledisek velmi obecně a v žalobě nespecifikoval, jaké konkrétní podstatné skutečnosti nebyly ve zjišťovacím řízení zohledněny. S ohledem na obecnost dané námitky ji tedy mohl městský soud posoudit pouze v obecné rovině (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 10. 2021, č. j. 5 Azs 312/2019-53). Stěžovatel až v kasační stížnosti konkrétně namítá, že v hlukové studii chybí posouzení vlivu hluku z obousměrné rampy, přes kterou bude příjezd do nově zbudovaných podzemních garáží. V žalobě však stěžovatel danou námitku nijak nekonkretizoval, proto se ani městský soud tímto až nyní namítaným nedostatkem nemohl blíže zabývat.

[26] K námitce stěžovatele, dle níž oznamovatel připustil, že daný záměr může překračovat hygienické limity hluku, a proto je nesprávný závěr, že záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí, Nejvyšší správní soud připomíná, že předmětem jeho přezkumu v řízení o kasační stížnosti je primárně kasační stížností napadené rozhodnutí krajského (městského) soudu, nikoliv žalobou napadené rozhodnutí žalovaného správního orgánu. Stěžovatel uvedenou námitku neuplatnil řádně a včas v řízení před městským soudem, ač tak učinit mohl, tuto námitku tak je třeba ve smyslu § 104 odst. 4 s. ř. s. považovat za nepřípustnou.

[27] Nedůvodná je pak námitka stěžovatele, dle níž nebyla ve zjišťovacím řízení dostatečně posouzena varianta dopravního řešení E1b s výdechovým objektem, přičemž dle stěžovatele je v oznámení záměru neurčitě popsáno technické a technologické řešení této varianty ve smyslu bodu B.I.6. přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Stěžovatel konkrétně považuje za neurčitě popsanou výšku výdechového objektu „v rozmezí 5-10 m“ a dle něj v oznámení rovněž absentují další technické a technologické parametry výdechového objektu. K této námitce je předně nezbytné připomenout, co již konstatoval městský soud, totiž, že dle zmíněného bodu B.I.6. přílohy č. 3 jsou náležitosti oznámení základní údaje o záměru obsahující mj. *„[s]tručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry“*. Samotné zákonné znění daného bodu tedy předpokládá, že se bude jednat pouze o stručný popis navrhovaného technického a technologického řešení záměru.

[28] Nejvyšší správní soud považuje popis v kapitole B.I.6. oznámení záměru ve spojení s tím, jak jsou veškeré varianty dopravního řešení v rámci daného záměru vyhodnoceny v rozptylové studii, včetně toho, jak je v ní s výdechovým objektem a jeho umístěním pracováno, za odpovídající tehdejšímu stupni přípravy záměru a především za dostatečné pro účely zjišťovacího řízení, tedy pro zjišťování jeho možného významného negativního vlivu

na životní prostředí. Oznamovatel ve svém vyjádření ze dne 16. 10. 2018 k odvolání stěžovatele vysvětlil, že výška výdechového objektu sice „*braje roli při hodnocení jeho vlivu jakožto nového zdroje emisí*“, nicméně „*rozpětí 5 m (...) má na jeho výsledný imisní příspěvek zanedbatelný vliv*“. Jak správně konstatoval žalovaný ve svém vyjádření, detailní podoba a konkrétní technické parametry výdechového objektu budou v případě volby této varianty významné v rámci následných správních řízení, především v územním a stavebním řízení, ve kterých budou podrobně hodnoceny jejich přímé vlivy na jednotlivé složky životního prostředí (zejména na kvalitu ovzduší uvnitř tunelu, v okolí jeho portálů a v blízkosti výdechového objektu).

[29] Nejvyšší správní soud pro úplnost dodává, že ze samotného oznámení záměru, i rozhodnutí správního orgánu I. stupně a žalovaného plyne, že veškeré navržené varianty dopravního řešení byly vzájemně porovnány a všechny jsou příznivější než stávající dopravní řešení (bez zakrytí Spořilovské spojky), přičemž žádná z variant dopravního řešení nepředstavuje významné negativní ovlivnění životního prostředí (s výjimkou vyloučené varianty E1b bez výdechového objektu). Nejvýraznější zlepšení kvality ovzduší bylo vyhodnoceno právě u varianty E1b s výdechem, avšak vzhledem k tomu, že by toto finančně dosti nákladné řešení bylo nezbytné jen po přechodnou dobu do zprovoznění východní části Pražského okruhu (dálnice D0), která odvede tranzitní nákladní dopravu mj. ze Spořilovské spojky, preferovalo oznámení variantu E1a (zachování stávajícího vedení nákladní dopravy přes Spořilovskou spojku pouze jedním směrem), která by nevyžadovala odvětrávání výdechem. Z vyjádření oznamovatele v průběhu zjišťovacího řízení jakož i z rozhodnutí správního orgánu I. stupně však plyne, že v závislosti na harmonogramu dokončení východní části Pražského okruhu (SOKP 511) je nadále uvažováno i s realizací záměru podle varianty E1b s výdechem.

IV. Závěr a náklady řízení

[30] Nejvyšší správní soud neshledal kasační stížnost důvodnou, a proto ji podle § 110 odst. 1 *in fine* s. ř. s. zamítl.

[31] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodl Nejvyšší správní soud podle § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s. Žalovaný měl ve věci úspěch, náleželo by mu tedy vůči neúspěšnému stěžovateli právo na náhradu nákladů, které v řízení důvodně vynaložil. Žalovanému však v řízení o kasační stížnosti žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly, proto mu Nejvyšší správní soud náhradu nákladů nepřiznal.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné (§ 53 odst. 3, § 120 s. ř. s.).

V Brně dne 23. června 2023

JUDr. Jakub Camrda
předseda senátu