



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ludmily Sandnerové a soudců JUDr. Jana Ryby a Mgr. Ivety Postulkové ve věci

navrhovatele: **O. O.,**
bytem XXX

proti
odpůrci: **Hlavní město Praha**
sídlem Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1

řízení o návrhu na zrušení nařízení hl. m. Prahy č. 19/2017 Sb. hl. m. Prahy ze dne 26. 9. 2017,

takto:

- I. Návrh na zrušení nařízení hl. m. Prahy č. 19/2017 Sb. hl. m. Prahy ze dne 26. 9. 2017, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Navrhovatel nejprve konstatoval, že Rada hl. m. Prahy se dne 26. 9. 2017 usnesla vydat na základě § 23 odst. 1 písm. a), c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve

znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“) nařízení, kterým se vymezují oblasti hl. m. Prahy, v nichž lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy. Účinnost nařízení byla stanovena dnem 1. 2. 2018.

2. Navrhovatel dále uvádí, že podává návrh na zrušení nařízení hl. m. Prahy v řízení dle § 101a s. ř. s., ačkoliv si je vědom, že formálně se jedná o právní předpis, k jehož zrušení není správní soud příslušný. Má za to, že v případě nařízení vydaného na základě § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je uzákoněná forma v rozporu s obsahem, podle kterého se jedná o opatření obecné povahy, a proto navrhuje, aby soud dle čl. 95 odst. 2 Ústavy navrhl Ústavnímu soudu zrušení části § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Pokud by Ústavní soud zrušil v § 23 zákona o pozemních komunikacích text stanovující pro vymezení oblasti výslovně formu nařízení, mohl by soud posoudit napadené nařízení materiálněprávně jako opatření obecné povahy.
3. Navrhovatel poukázal na usnesení Ústavního soudu ze dne 18. 11. 2010 sp. zn. Pl. ÚS 14/08, který nařízení obce vydané podle § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích považoval bez ohledu na jeho formu právního předpisu za opatření obecné povahy v materiálním smyslu. Z tohoto důvodu Ústavní soud v řízení sp. zn. Pl. ÚS 14/08 odmítl přezkoumávat ústavnost nařízení hl. m. Prahy č. 11/2007 Sb., kterým se vymezují oblasti hl. m. Prahy, v nichž lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy. Nejvyšší správní soud z tohoto usnesení Ústavního soudu vycházel, když rozsudkem ze dne 30. 1. 2013, č. j. 9 Ao 8/2011-68 zamítl návrh na zrušení nařízení hl. m. Prahy č. 11/2007 Sb., tedy věc meritorně rozhodl.
4. Navzdory uvedenému vydal Městský soud v Praze usnesení ze dne 15. 3. 2017, č.j. 3 A 186/2016-110, kterým odmítl návrh na zrušení nařízení hl. m. Prahy č. 7/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se vymezují oblasti hl. m. Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, a to se závěrem, že v soudním řízení správním není oprávněn přezkoumávat právní předpis obce. Z odůvodnění vyplývá, že tomu brání existence výslovné zákonné úpravy formy daného právního aktu, který není oprávněn zrušit, jak požadují navrhovatelé, a vůbec již ne v řízení upraveném pro zcela jiný právní institut, zde v řízení dle § 101a a násl. s. ř. s. Městský soud dodal, že *„Možnost přezkumu otázky, zda ten který akt materiálně je či není opatřením obecné povahy, zůstává Ústavnímu soudu vždy otevřena.“*
5. Navrhovatel shledává zákonem zvolenou formu nařízení pro regulaci dopravy na území obce dle § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích chybnou a má zato, že důsledkem je porušení práva na soudní ochranu. Podle názoru navrhovatele, je-li jeho základním právem domáhat se soudního přezkumu opatření obecné povahy a zákon pro opatření obecné povahy v materiálním smyslu stanovuje formu právního předpisu, který jednotlivec nemůže návrhem samostatně napadnout na rozdíl od opatření obecné povahy, které nemá formu právního předpisu, potom je takový zákon v rozporu s § 36 odst. 2 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“). Navrhovatel dodává, že soud je při své úvaze vázán judikaturou Ústavního soudu, podle které z pojmu právního státu, jenž nachází své ústavní zakotvení v čl. 1 Ústavy, vyplývá princip, dle něhož ani zákonodárce ani exekutiva nemůže s formami práva, tj. s prameny práva, nakládat libovolně, nýbrž se musí řídit hledisky ústavodárce, jakož i hledisky dalšími, zejména transparentnosti, přístupnosti a jasnosti (nález Ústavního soudu ze dne 23. 5. 2000 sp. zn. Pl. ÚS 24/99 (N 73/18 SbNU 135; 167/2000 Sb.)). Nařízení v platném ustanovení § 23 odst. 1, 3 zákona o pozemních

komunikacích představuje dle navrhovatele legislativní relikt mající za následek deficit v právu na soudní ochranu. Uzákoněná forma v podobě nařízení, která je v rozporu s jeho obsahem odpovídajícímu opatření obecné povahy, znemožňuje jak napadení nařízení návrhem na jeho zrušení ve správním soudnictví, tak uplatnění připomínek postupem dle § 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).

6. Navrhovatel předepisuje, že má trvalý pobyt na adrese XXX, a je vlastníkem bytu v domě na této adrese. Současně je vlastníkem osobního automobilu.
7. Navrhovatel namítá, že v daném případě nařízením č. 19/2017 Sb. hl. m. Prahy byl na území hl. m. Praha v přílohách tohoto nařízení stanoven odlišný dopravní režim oproti veřejnému subjektivnímu právu navrhovatele užívat místní komunikace bezplatně na základě právního institutu obecného užívání pozemních komunikací upraveného v § 19 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.
8. Ustanovení § 1, § 2, § 3 nařízení a přílohy č. 1, 2, 3 nařízení považuje navrhovatel za rozporné s § 23 odst. 1 písm. a), c) zákona o pozemních komunikacích. Dle navrhovatele vymezené oblasti musí obsahovat jenom zpoplatněné místní komunikace nebo jejich úseky, nikoliv vedle nich i celé čtvrti ve vymezené oblasti bez zpoplatněných místních komunikací. I pokud by stejná oblast měla obsahovat současně zpoplatněné místní komunikace podle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích i zpoplatněné místní komunikace podle § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, musí se jednat o různé místní komunikace nebo o různé úseky místních komunikací a na téže místní komunikaci nebo jejím úseku nemůže být v přílohách nařízení hl. m. Prahy stanoven rozdílný dopravní režim placeného stání, tj. nelze tutéž místní komunikaci v příloze č. 2 k nařízení označit oranžově pro zpoplatnění podle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích a současně v příloze č. 3 k nařízení modře pro zpoplatnění podle § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích a vytvořit tak na téže místní komunikaci duplicitní navzájem si konkurující dopravní režimy, jinak silniční správní úřad nemůže naplnit jeho povinnost dle § 23 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích označit místní komunikace příslušnou dopravní značkou.
9. V případě dle § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích je kritériem sídlo, provozovna, místo trvalého pobytu nebo vlastnictví nemovitosti, kdežto v případě dle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích takové kritérium není. Navrhovatel nesouhlasí s tím, aby tatáž oblast byla oblastí, ve které lze tytéž místní komunikace a jejich určené úseky uvedené v přílohách č. 2 a č. 3 k nařízení užít ke stání silničního motorového současně jak z titulu sídla, provozovny, místa trvalého pobytu nebo vlastnictví nemovitosti ve vymezené oblasti, tak bez ohledu na existenci tohoto titulu. Porovnáním barevného označení místních komunikací nebo jejich určených úseků oranžovou barvou v příloze č. 2 k nařízení a barevného označení místních komunikací nebo jejich úseků modrou barvou v příloze č. 3 k nařízení lze zjistit, že v případě naprosté většiny místních komunikací na nich mají současně fungovat jak oranžové, tak modré zóny. Nařízení tak trpí vadou neurčitosti. Výsledkem neurčitého znění nařízení je stav, že teprve opatření obecné povahy vydávaná silničními správními úřady bez odůvodnění označují určité úseky na téže místní komunikaci dopravní značkou *Vyhrazené parkoviště* jako modré zóny dle § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích a určité úseky dopravní značkou *Parkoviště s parkovacím automatem* jako oranžové zóny dle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích nebo dokonce jako fialové zóny, ve kterých mohou současně parkovat jak

osoby uvedené v § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích i v § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích.

10. Dále navrhovatel upozorňuje, že § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je v nařízení zjevně chápán jako dvojitý zmocnění pro obec, tj. vymezit nejdříve oblasti a následně v oblastech určit místní komunikace; takto chápané řešení zvolené v nařízení však odpovídá § 23 odst. 1 ve znění platném do 30. 6. 2000. Platné ustanovení § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, z něž vychází zmocnění vymezit oblasti, je třeba dle navrhovatele vykládat tak, že již vymezením oblastí je automaticky určena místní komunikace, případně její část dle určení závislého na vedení hranice oblasti, která je zpoplatněna. Podle názoru navrhovatele nemůže nařízení vymezovat oblasti, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou k stání silničního motorového vozidla tak, že zahrnují také prostor nevyhrazeného a nezpлатněného území obce. Vymezením oblasti jsou všechny místní komunikace nacházející se ve vymezené oblasti dotčeny odlišným dopravním režimem oproti obecnému užívání a mají být proto všechny označeny příslušnou dopravní značkou.
11. Navrhovatel dále uvádí demonstrativní příklad, kdy porovnává úpravu v městské části Praha 4 a části městské části Praha-Kunratice s tím, že reálný stav je takový, že přes skutečnost, že navrhovatel je osobou s trvalým pobytem v oblasti č. 4, přesto není v místě jeho trvalého pobytu v ulici XXX označena místní komunikace příslušnou dopravní značkou *Vyhrazené parkoviště* s příslušnou dodatkovou tabulkou o platném parkovacím oprávnění, protože není zahrnuta do bodu 4. přílohy č. 3, tj. není v mapě označena modrou barvou.
12. Dle navrhovatele je napadené nařízení neurčité i z důvodu, že nenaplnuje zmocnění dané § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Místo toho, aby nařízení stanovilo dobu časově omezenou ke stání silničního motorového vozidla s tím, že zákonný mantinel je 24 hodin, nařízení pouze opisuje zákonný text. Opatření obecné povahy vydaná silničními správními úřady pak jsou dle navrhovatele libovůlí co do určení příslušné dopravní značky s dodatkovou tabulkou, ze kterých vyplývá doba stání, např. max. 2 hod.
13. Navrhovatel rovněž poukazuje na rozpor se zákonem č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze (dále jen „zákon o hlavním městě Praze“), který spočívá v možnosti alternativního zakoupení parkovacího oprávnění na úřadě městské části příslušné k vymezené oblasti hl. m. Prahy nebo na Magistrátu hl. m. Prahy uvedené v § 4 nařízení, stejně jako v alternativním provádění registrace státní poznávací značky silničního motorového vozidla na úřadě městské části příslušné k vymezené oblasti hl. m. Prahy nebo na Magistrátu hl. m. Prahy uvedené v § 5 nařízení. Blíže navrhovatel k tomu uvádí, že pokud je samotné nařízení vydáno v přenesené působnosti, potom i agenda platební a registrační založená tímto nařízením musí být logicky správní agendou v přenesené působnosti. Činnost úřadů městských částí a Magistrátu vyplývající z § 4 a § 5 nařízení je podle názoru navrhovatele výkonem přenesené působnosti. Podle § 32 odst. 1 zákona o hlavním městě Praze, však orgány městské části vykonávají přenesenou působnost v rozsahu stanoveném zákonem a v mezích zákona Statutem a podle § 32 odst. 2 téhož zákona orgánům městských částí lze v mezích zákona svěřit Statutem přenesenou působnost, která je zvláštním zákonem svěřena orgánům obcí, orgánům obcí s pověřeným obecním úřadem nebo orgánům obcí s rozšířenou působností, není-li dále tímto zákonem stanoveno jinak. Právním předpisem, kterým lze orgánům městských částí svěřit přenesenou působnost, je Statut hl. m. Prahy

schvalovaný Zastupitelstvem hl. m. Prahy a nikoliv nařízení vydané Radou hl. m. Prahy na základě § 23 odst. 1 písm. a), c) zákona o pozemních komunikacích.

14. Dle navrhovatele nařízení není primárním zdrojem určení oblastí, ve kterých lze užít místní komunikace za podmínek vyplývajících z § 23 odst. 1 písm. a) nebo c) zákona o pozemních komunikacích, ale pouze rámcovým dokumentem pro samosprávu jednotlivých městských částí, která tak zasahuje do pravomoci silničních správních úřadů, tedy do přenesené působnosti vykonávané úřady městských částí, a silniční správní úřady tak neoznačují místní komunikace dopravními značkami, které by byly příslušné podle příloh nařízení, nýbrž primárně stanovují dopravní režim odlišný od obecného užívání, přestože konkrétní odlišný dopravní režim má již vyplývat z nařízení a dopravními značkami má být pouze jen proveden v terénu. Dopravní značky umístěné v zónách placeného stání neslouží k provedení příloh k nařízení, nýbrž ve skutečnosti slouží k provedení usnesení Rady HMP č. 1709 ze dne 18. 7. 2017, kterým byly schváleny ceníky parkovacích oprávnění a karet v zónách placeného stání na území hl. m. Prahy, proti nimž navrhovatel rovněž uvádí své námitky.
15. Odpůrce v písemném vyjádření ze dne 7. 3. 2019 označil návrh za neoprávněný. V doplnění vyjádření ze dne 18. 3. 2019 zdůraznil, že odpůrce vydal nařízení v souladu a v zákonné formě obsažené v § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Odpůrce je povinen respektovat zákonnou formu obsaženou v § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a nemůže a nesmí použít postup dle ustanovení § 172 správního řádu, tj. pro opatření obecné povahy. Odpůrce tak nemohl dodržením zákonné formy obsažené v § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích zkrátit procesní práva navrhovatele.
16. V oblastech hlavního města Prahy vymezených nařízením (tj. na území Městských částí Prahy 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 13, 16 a 22) jsou zřízeny tzv. zóny placeného stání (dále jen „ZPS“). Základním cílem zřizování ZPS je regulace dopravy v klidu na vymezeném území. ZPS jsou realizovány zejména s ohledem na potřebu regulace zbytné návštěvnické dopravy, která se soustřeďuje do přirozených center městských částí a do okolí radiálních tras veřejné dopravy, zejména v časech, kdy je to zapotřebí. Regulace dopravy v klidu je realizována cenovými nástroji v souladu s § 23 zákona o pozemních komunikacích. Základním územním principem pro realizaci ZPS jsou dopravně logická území, přičemž je nutno zohledňovat samosprávné a správní procesy příslušných městských částí. Po vydání nařízení byl zpracován projekt dopravního značení ZPS, v němž byl specifikován návrh konkrétního dopravního značení v ZPS. Následně byly podány jednotlivé žádosti k příslušným silničním správním úřadům o stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích, ke kterým se vyjadřovaly příslušné orgány Policie ČR. Tyto žádosti o stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích byly podávány v souladu s vydaným nařízením, které prostorově vymezuje jednotlivé oblasti hl. m. Prahy. Příslušné silniční správní úřady projednaly jednotlivé návrhy spolu s námitkami a připomínkami občanů a právnických osob a vydaly opatření obecné povahy v souladu s ustanovením § 172 správního řádu, jimiž byly stanoveny místní úpravy provozu na místních komunikacích. Rovněž navrhovatel mohl stejně jako ostatní občané a právnické osoby využít svých procesních práv dle správního řádu a podat námitky ohledně místní úpravy provozu na místních komunikacích, kterou se cítil dotčen. Nic takového však netvrdí.
17. Občané využívali a využívají svých procesních práv dle § 172 správního řádu a podávali námitky ohledně navrhované místní úpravy provozu na místních komunikacích a jejich procesní práva jsou zachovávána a jejich námitky a žaloby proti místním úpravám provozu

na pozemních komunikacích v rámci ZPS jsou příslušnými orgány a soudy řádně projednávány.

18. Navrhovatel navrhuje zrušení částí § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a tím ve skutečnosti i nařízení vydaného dle § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích správním soudem v řízení dle § 101a a násl. s. ř. s., které je po formální stránce nepochybně právním předpisem obce a zároveň přiznává, že mu přijde zbytečné postupovat v souladu s ustanovením § 64 odst. 2 písm. d) z. č. 182/1993 Sb., o Ústavním soudu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Ústavním soudu“), kde je stanoveno, že návrh na zrušení jiného právního předpisu nebo jeho jednotlivých ustanovení podle čl. 87 odst. 1 písm. b) Ústavy je oprávněn podat ten, kdo podal ústavní stížnost za podmínek uvedených v § 74 zákona o Ústavním soudu, tedy ten kdo tvrdí, že pravomocným rozhodnutím v řízení, jehož byl účastníkem, opatřením nebo jiným zásahem orgánu veřejné moci bylo porušeno jeho základní právo nebo svoboda zaručené ústavním pořádkem. Navrhovatel tedy dle názoru odpůrce podává žalobou návrh na zrušení opatření obecné povahy dle § 101a a násl. s. ř. s., ačkoliv ve skutečnosti požaduje zrušení právního předpisu obce Ústavním soudem, aniž by došlo ke splnění podmínek pro podání ústavní stížnosti a s ní spojeného návrhu na zrušení Nařízení či částí § 23 zákona o pozemních komunikacích ze strany navrhovatele, tj. k podání stížnosti navrhovatele ve lhůtě dvou měsíců od doručení rozhodnutí o posledním procesním prostředku, který zákon stěžovateli k ochraně jeho práva poskytuje. Jestliže tedy navrhovatel tvrdí, že Nařízení je opatřením obecné povahy, nechť využije všechny procesní prostředky, které zákon navrhovateli k ochraně jeho práva poskytuje a poté případně dle jeho úvahy v zákonné lhůtě podá k Ústavnímu soudu příslušnou ústavní stížnost a s ní spojený návrh na zrušení Nařízení či částí § 23 zákona o pozemních komunikacích.
19. Městský soud v Praze v usnesení ze dne 20. 3. 2019, č. j. 3 A 17/2019-49 zkoumal, zda v daném případě byly splněny podmínky řízení, zabýval se přitom otázkou, zda napadený akt, který navrhovatel sám označuje za právní předpis, jím je, neboť navrhovatel současně uvádí důvody, pro které se domnívá, že se jedná o opatření obecné povahy. Dospěl přitom k závěru, že zákon výslovně stanoví, že napadený akt je vydáván formou nařízení a jedná se tak o právní předpis. Z toho důvodu soud žalobu tímto usnesením odmítnul. Ke kasační stížnosti však bylo dané usnesení zrušeno Nejvyšším správním soudem, a to rozsudkem ze dne 9. 10. 2020, č. j. 5 As 80/2019-75. V něm Nejvyšší správní soud odkázal na plenární usnesení Ústavního soudu ze dne 18. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 14/08, jehož závěry promítl Nejvyšší správní soud i v rozsudku ze dne 30. 1. 2012, č. j. 9 Ao 8/2011-68, tedy že zákon o pozemních komunikacích určuje povahu předmětného správního aktu jako nařízení, avšak z hlediska materiálního se toto nařízení považuje za opatření obecné povahy, byť se zde uplatní předpisy týkající se procesu schvalování nařízení. V závěru zrušujícího rozsudku pak Nejvyšší správní soud zavázal Městský soud v Praze podrobit napadené opatření obecné povahy přezkumu v intencích algoritmu vymezeném v již citovaném rozsudku č. j. 9 Ao 8/2011-68.
20. Soud o věci samé rozhodl bez nařízení jednání, neboť žalobce výslovně uvedl, že souhlasí s projednáním věci bez nařízení jednání a žalovaný s takovým projednáním ve stanovené lhůtě nevyjádřil nesouhlas. Soud proto postupoval v souladu s ust. § 51 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“)
21. Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené opatření obecné povahy v rozsahu žalobních bodů uplatněných v návrhu, kterými je vázán (§ 101d odst. 1 s. ř. s.) a vycházel

přítom ze skutkového i právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy (§ 101b odst. 3 s. ř. s.).

22. Městský soud v Praze posoudil věc takto:

23. Podle ust. § 19 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích „*V mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích²⁾ a za podmínek stanovených tímto zákonem smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny (dále jen "obecné užívání"), pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis jinak. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace.*“

24. Podle ust. § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích „*Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymezit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy*

- a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin,*
- b) k odstavení nákladního vozidla nebo jízdní soupravy v obci na dobu potřebnou k provedení celního řízení,*
- c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu,^{12a)} která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti obce nebo k stání silničních motorových vozidel stanovených v nařízení obce,*

nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem. V nařízení obce stanoví obec způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení.“

25. Podle ust. § 23 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích „*Místní komunikace nebo jejich určené úseky podle odstavce 1 musí být označeny příslušnou dopravní značkou podle zvláštního právního předpisu.*“

26. Podle ust. § 23 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích „*V nařízení obec může vymezit oblasti obce, ve kterých nelze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k účelům uvedeným v odstavci 1 písm. a) až c).*“

27. Soud shledává vhodným nejprve upozornit, že rozsah reakce soudu na konkrétní námitky je, co do šíře odůvodnění, spjat s otázkou hledání míry, proto zpravidla postačuje, jsou-li vypořádány alespoň základní námitky účastníka řízení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9 Afs 70/2008-13), případně (za podmínek tomu přiměřeného kontextu) i s akceptací odpovědi implicitní, což připouští i Ústavní soud (srov. např. usnesení ze dne 18. 11. 2011, sp. zn. II. ÚS 2774/09, usnesení ze dne 11. 3. 2010, sp. zn. II. ÚS 609/10, usnesení ze dne 7. 5. 2009, II. ÚS 515/09, či rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 12. 2011, č. j. 4 Ads 58/2011-72, atd.). Ústavní soud v této souvislosti konstatoval: „*není porušením práva na spravedlivý proces, jestliže obecné soudy nebudují vlastní závěry na podrobné oponentuře (a vyvracení) jednotlivě vznesených námitek, pakliže proti nim staví vlastní ucelený argumentační systém, který logicky a v právu rozumně vyloží tak, že podpora správnosti jejich závěrů je sama o sobě dostatečná*“ (srov. nález

ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, bod 68). Ostatně i Ústavní soud v případě, že námitky stěžovatelů nejsou způsobilé změnit výrok rozhodnutí, tyto nevypořádává (srov. např. bod 24. nálezu z 28. 5. 2009, sp. zn. II. ÚS 2029/08, neboť si je vědom toho, že požadavky kladené na orgány veřejné moci - pokud jde o detailnost a rozsah vypořádání se s námitkami adresátů jejich aktů - nesmí být přemrštěné. Takové přehnané požadavky by byly výrazem přepjatého formalismu, který by ohrožoval funkčnost těchto orgánů, především pak jejich schopnost efektivně (zejména v přiměřené době a v odpovídajícím rozsahu) plnit zákonem jim uložené úkoly.

28. Městský soud v Praze, vázán závěry vyslovenými ve zrušujícím rozsudku, podrobil navrhovatelem napadené opatření obecné povahy testu, který Nejvyšší správní soud vytýčil již v rozsudku 9 Ao 8/2011-68: *„Nejvyšší správní soud v souladu se svou ustálenou judikaturou (srov. rozsudek ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98, publikovaný pod č. 740/2006 Sb. NSS) postupuje při zkoumání důvodnosti návrhu na zrušení opatření obecné povahy v pěti krocích. Nejprve zkoumá, zda napadené opatření obecné povahy bylo vydáno orgánem, který k tomu měl pravomoc. Dále se zabývá tím, zda orgán, který opatření vydal, nepřekročil zákonem stanovené meze své působnosti (věcné, osobní, prostorové a časové). Ve třetím kroku soud posuzuje zákonnost postupu odpůrce při vydávání napadeného opatření obecné povahy. Ve čtvrtém kroku se soud zaměřuje na otázku obsahového souladu napadeného opatření obecné povahy se zákonem, tedy s hmotněprávními předpisy. Poslední fáze přezkumu pak spočívá ve zkoumání souladu opatření obecné povahy se zásadou proporcionality.“*
29. První podmínka (dostatek pravomoci) je bez pochyb splněna, neboť sám zákon o pozemních komunikacích v ust. § 23 odst. 1 stanovuje, že obec (odpůrce) může vydat pro své území nařízení, v němž vymezí oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy.
30. Stejně tak druhá podmínka je naplněna, neboť odpůrce při vydání napadeného nařízení nejednal *ultra vires*, protože podle již citovaného ustanovení § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích disponoval věcnou, osobní i územní působností k vydání napadeného nařízení. Rovněž jeho časová působnost nebyla v tomto směru žádným způsobem omezena. Odpůrce tak nepřekročil zákonem stanovené meze své působnosti.
31. Městský soud v Praze neshledal nezákonným ani postup odpůrce při vydání napadeného nařízení (třetí podmínka). Nařízení bylo v souladu s § 68 odst. 4 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o hlavním městě Praze“), schváleno usnesením rady hlavního města Prahy ze dne 26. 9. 2017. Jeho změny byly přijaty usnesením ze dne 30. 8. 2018. Předmětné nařízení hlavního města Prahy bylo ve smyslu § 45 odst. 2 zákona o hlavním městě Praze vyhlášeno pod č. 19/2017 Sbírky právních předpisů hlavního města Prahy, jeho změna pak pod č. 12/2018 Sbírky právních předpisů hlavního města Prahy. Zároveň byla zachována forma nařízení hlavního města Prahy, která je předvídána v § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Městský soud v Praze nepřistoupil k předložení návrhu na zrušení části zákona o pozemních komunikacích z důvodu nejasnosti ohledně formy přijímaného správního aktu. Z judikatury správních soudů a též Ústavního soudu vyplývá, že bytí je v daném případě zákonem stanovena forma správního aktu (nařízení), z materiálního hlediska se jedná o opatření obecné povahy. Navrhovateli proto není upřena možnost soudní ochrany.
32. Dále se soud zabýval otázkou, zda opatření obecné povahy je v souladu s hmotným právem (čtvrtá podmínka). Navrhovatel namítá, že předmětným nařízením bylo zasaženo

do jeho veřejného subjektivního práva užívat místní komunikace bezplatně na základě ust. § 19 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Dále navrhovatel spatřuje rozpor mezi ust. § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a vymezením oblastí a místních komunikací v napadeném nařízení, čímž došlo k porušení ust. čl. 2 odst. 3 Ústavy. Navrhovatel rovněž namítá vzájemnou rozpornost mezi přílohami č. 2 a 3 nařízení, které určují na některých komunikacích protichůdný režim založený jak na ust. § 23 odst. 1 písm. a), tak písm. c) a ponechává tak na libovůli silničních správních úřadů volbu dopravních značek označujících danou místní komunikaci, přestože z ust. § 23 odst. 2 nevyplývá možnost správního uvážení.

33. Předně soud konstatuje, že do práva navrhovatele bezplatně užívat místní komunikace nebylo zasaženo napadeným nařízením, nýbrž již samotným zákonem o pozemních komunikacích, který v ust. § 23 umožňuje obcím právo dle ust. § 19 odst. 1 omezit nařízením. Samotné ust. § 19 zakotvuje možnost pro zvláštní případy stanovit tímto zákonem (o pozemních komunikacích) nebo zvláštním předpisem jinak. Napadené nařízení bylo vydáno ve smyslu a v souladu s ust. § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Jinými slovy napadené nařízení představuje aplikaci ust. § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Nelze tak zde hovořit o rozporu nařízení s literou zákona.
34. Co se týče rozporu ust. § 23 odst. 1 a samotným vymezením oblastí a místních komunikací v předmětném nařízení, soud zde uvádí, že zákon umožňuje obcím v nařízení obce vymezení oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy k jednomu ze třech účelů dle písm. a), b) či c). Odpůrce toto učinil formou vydání nařízení, jež obsahuje tři přílohy, z nichž příloha č. 1 a 3 vymezují konkrétní oblasti a komunikace (či jejich části) ke stání motorových vozidel dle ust. § 23 odst. 1 písm. c), a příloha č. 2 pak vymezuje oblasti určené ke stání motorových vozidel dle ust. § 23 odst. 1 písm. a). V těchto přílohách jsou přehledně a konkrétně vymezeny tyto komunikace (jejich části), na které se předmětné nařízení vztahuje. Způsob vymezení těchto komunikací tak není v rozporu se zákonem a čl. 2 odst. 3 Ústavy.
35. K vzájemnému překrytí zón soud konstatuje, že není v rozporu se zákonem, stanoví-li obec nařízením pro určitou část komunikace odlišný režim stání, naopak je to v některých částech zcela vhodné řešení. Bylo by totiž vysoce neefektivní, kdyby konkrétní komunikace či její část mohla být využívána ke stání motorových vozidel pouze v jednom režimu. Jedná-li se o oblast, která je z hlediska hustoty jak rezidentů, tak návštěvníků hojně využívána, je naopak žádoucí, aby obě tyto skupiny mohly využít komunikace ke stání motorových vozidel. Jedná se rovněž i o přehlednější způsob označení těchto komunikací. Stěží si totiž představit, že by například druhá polovina místní komunikace byla osazena jinou dopravní značkou než na jejím začátku. Stejně tak se soud neztotožnil s námitkou žalobce, že nařízení nemůže vymezení oblasti placeného stání pro motorová vozidla tak, že zároveň zahrnují prostor nezaplatněného území obce. Zde je na místě zmínit tvrzený rozpor mezi přílohou č. 1 a přílohami č. 2 a 3 předmětného nařízení. Z příloh nařízení vyplývá, že příloha č. 1 vymezuje oblasti jednotlivých městských částí, v nichž lze místní komunikace užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy ke stání motorového vozidla. Jinými slovy příloha č. 1 určuje obecně oblast, v níž lze užít místní komunikace dle ust. § 23 odst. 1, písm. a) a c). Příloha č. 2 poté vymezuje, jaké komunikace v částech vyznačených v příloze č. 1 lze užít dle ust. § 23 odst. 1 písm. a) a příloha 3 vymezuje konkrétní komunikace, které lze užít dle ust. § 23 odst. 1 písm. c). Přílohy č. 2 a 3 tak vymezují konkrétní komunikace, zatímco příloha č. 1 celkové oblasti, kterých se nařízení

týká. Nejedná se tedy o žádný rozpor mezi přílohami, ale o pouhou konkretizaci místních komunikací v jednotlivých oblastech.

36. Městský soud v Praze se neztotožňuje s návrhovatelem, že ust. § 23 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích nedává silničním správním úřadům možnost správního uvážení v tom, jakou značku podle předmětného nařízení na komunikaci umístit. Je zde vyslovena pouze povinnost, že komunikace, či její části musí být označeny příslušnou dopravní značkou. Umožňuje-li však nařízení pro daný úsek komunikace dvojí režim stání motorových vozidel, je již na zvážení jednotlivých městských částí, jaký režim zvolí. Zákon o pozemních komunikacích v ust. § 23 nadto neukládá povinnost označit každou část pozemní komunikace pouze jednou barvou a určit tak jednoznačně režim stání buď podle písm. a) či c). Navrhovatel nadto v žalobě neuvádí, jakým způsobem bylo tímto dvojnásobným označením parkovacích zón zasaženo do jeho práv a není na soudu, aby se za žalobce domýšlel, jaká jeho práva byla porušena a jakým způsobem. V opačném případě by se totiž dopustil narušení principu rovnosti účastníků řízení.
37. Navrhovatel dále namítá, že nařízení nenaplnňuje zmocnění dané ust. § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, neboť nestanovuje konkrétní časově omezenou dobu ke stání motorového vozidla a stanoví pouze zákonný mantinel v délce max. 24 hodin. Následná opatření obecné povahy vydaná silničními správními úřady jsou podle navrhovatele libovůlí co do určení příslušné dopravní značky s dodatkovou tabulkou, ze kterých vyplývá konkrétní doba stání. Ačkoliv ani v tomto případě navrhovatel nezmiňuje, jak je touto tvrzenou libovůlí zasaženo do jeho práv, soud nepovažuje tuto část nařízení za nenaplnující zmocnění zákona o pozemních komunikacích či za základ projevu libovůle silničních správních úřadů. Stejně, jako tomu je u ust. § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, ani v ust. písm. a) není stanoveno, že obce ve svých nařízeních musí přesně vymezit maximální dobu stání na jednotlivých pozemních komunikacích. Nařízení ve své příloze č. 2 pouze vymezuje komunikace či jejich části, které bude možné užít za sjednanou cenu ke stání motorových vozidel na dobu nejvýše 24 hodin, přičemž konkrétní časové omezení ponechává na silničních úřadech. Pokud by se navrhovatel cítil dotčen konkrétní dopravní značkou, což netvrdí, má možnost se proti takovému vymezení bránit zvlášť, avšak vymezení zón v nařízení dle ust. § 23 odst. 1 písm. a) bez konkrétního časového intervalu není v rozporu se zákonným zmocněním a soudu není zřejmé, jak tímto způsobem mohlo být zasaženo do práv navrhovatele.
38. Městský soud v Praze se rovněž neztotožňuje s námitkou navrhovatele ohledně nezákonnosti svěření přenesené působnosti na orgány městských částí v ust. § 4 a 5 nařízení. Zákon o pozemních komunikacích v ust. § 23 odst. 1, poslední věta výslovně uvádí, že obec v nařízení stanoví způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení. K tomu má docházet buď na úřadech městských částí, Magistrátu hlavního města Prahy nebo prostřednictvím parkovacích automatů. Nařízení však výslovně nezmocňuje orgány městských částí k vybírání plateb za parkovací oprávnění či ověřování registrací státních poznávacích značek vozidel a nebrání tomu, aby ve Statutu hlavního města Prahy byla těmto orgánům tato působnost svěřena. Ust. § 4 a 5 napadeného nařízení tak nejsou v rozporu se zákonem.
39. Zbývá tedy posoudit, zda opatření obecné povahy je v souladu s principem proporcionality (pátá podmínka). Kritéria tohoto testu rozvedl Ústavní soud např. v nález ze dne 12. 2. 2019, sp. zn. Pl. ÚS 21/17: „*Ústavní soud v takové situaci standardně prověřuje ústavnost omezení základních práv testem proporcionality (srov. např. nálezy Ústavního soudu*

sp. zn. Pl. ÚS 4/94, Pl. ÚS 15/96, Pl. ÚS 16/98, Pl. ÚS 38/04, Pl. ÚS 31/13, Pl. ÚS 15/16 a Pl. ÚS 2/17). Mimo jiné v nálezu sp. zn. Pl. ÚS 3/02 Ústavní soud s odvoláním na Preambuli a první článek Ústavy konstatoval, že v případech střetu základních práv či svobod s veřejným zájmem, resp. s jinými základními právy či svobodami: „... je třeba posuzovat účel (cíl) takového zásahu ve vztahu k použitým prostředkům, přičemž měřítkem pro toto posouzení je zásada proporcionality (přiměřenosti v širším smyslu), jež může být také nazývána zákazem nadměrnosti zásahů do práv a svobod“. Tato obecná zásada zahrnuje tři principy, respektive kritéria posuzování přípustnosti zásahu. První z nich je princip způsobilosti naplnění účelu (nebo také vhodnosti), podle něhož musí být příslušné opatření vůbec schopno dosáhnout zamýšleného cíle, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku. Dále se pak jedná princip potřeby, podle něhož je povoleno použití pouze nejšetrnějšího - ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám - z více možných prostředků. Třetím principem je princip přiměřenosti (proporcionalita v užším smyslu), tj. zda při zohlednění podstaty a smyslu dotčeného základního práva (čl. 4 odst. 4 Listiny) převáží zájem na dosažení sledovaného cíle, resp. podle kterého újma na základním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních (srov. nálezy sp. zn. Pl. ÚS 25/97).“

40. Stran principu způsobilosti naplnění účelu (vhodnosti) Městský soud v Praze konstatuje, že účelem napadeného nařízení je regulace parkovacích míst na území jednotlivých částí hlavního města Prahy. Účelem této regulace je jisté zvýhodnění osob, jež využívají části pozemních komunikací v jednotlivých částech hlavního města Prahy ke stání motorových vozidel, a jež mají zároveň jistý bližší vztah k těmto městským částem (trvalý pobyt či sídlo). Je zde zcela zřejmé, že se jedná o částečné narušení ústavní zásady rovnosti. Tuto zásadu však nelze chápat absolutně, nýbrž relativně, jak ostatně vyslovil Ústavní soud v nálezu ze dne 5. 11. 1996, sp. zn. Pl. ÚS 6/96: „Ústavní zásadu rovnosti, v právech zakotvenou v čl. 1 Listiny, nelze pojímat absolutně a rovnost chápat jako kategorii abstraktní. Již Ústavní soud ČSFR vyjádřil své chápání rovnosti, v uvedeném článku zakotvené, jako rovnosti relativní, jak ji mají na mysli všechny demokratické ústavy, požadující pouze odstranění neodůvodněných rozdílů (nálezy Ústavního soudu ČSFR uveřejněné pod č. 11 Sbírky usnesení a nálezů ÚS ČSFR). Zásadě rovnosti v právech je proto třeba rozumět také tak, že právní rozlišování v přístupu k určitým právům mezi právními subjekty nesmí být projevem libovůle, neplyne z ní však, že by každému muselo být přiznáno jakékoliv právo.“ Z hlediska principu vhodnosti je tak pochopitelné, že osoby, které mají v daných městských částech své sídlo či provozovnu, popřípadě trvalý pobyt, mají zvýšenou potřebu pro pravidelné parkování v těchto místech. Nařízení (a koneckonců i zákonné ustanovení), které zakotvuje toto zvýhodnění pro určité skupiny osob tak naplňují princip vhodnosti, tj. ochranu práva osob s blízkým vztahem k určité městské části na užití pozemní komunikace ke stání motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy.
41. Princip potřeby spočívá v nutnosti použití nejšetrnějšího prostředku ve vztahu k dotčeným základním právům a svobodám. I toto kritérium považuje Městský soud v Praze za splněné. Možnost osob vymezených v ust. § 23 odst. 1 písm. a) – c) využívat části pozemních komunikací ke stání motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy tak, jak je vymezena v napadeném nařízení, je z hlediska potřeby nejšetrnějším nástrojem, jak dosáhnout zamýšleného cíle. Zajisté si lze představit, že za účelem umožnění parkování osob s blízkým vztahem k dané oblasti by bylo možné

přistoupit i ke způsobům, jež jsou méně šetrné k dotčeným základním právům a svobodám třetích osob (například vymezení rozsáhlých oblastí, v jejichž okolí by bylo umožněno parkovat pouze rezidentům, nikoliv návštěvníkům). Za jistou modifikaci zvýhodnění, které představuje napadené nařízení lze považovat i zpoplatnění těchto parkovacích míst pro rezidenty či společnosti. Ačkoliv je tedy těmto osobám umožněno v těchto oblastech parkovat, musí tyto osoby vynaložit určité finanční prostředky, aby tohoto zvýhodnění dosáhly. Z příloh nařízení však vyplývá, že ne všechny pozemní komunikace v jednotlivých městských částech jsou tímto nařízením dotčeny a pouze v těch částech, kde lze spatřovat nejvyšší koncentraci rezidentů, provozoven a společností, je síť regulovaných parkovacích míst nejhustější. Zde se soud vrací k námitce navrhovatele ohledně konfliktu jednotlivých parkovacích zón. Výhodnějším pro rezidenty či společnosti by zajisté bylo, kdyby se v místech jejich trvalého pobytu či sídla nacházely pouze parkovací zóny předpokládané v ust. § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích. Tato varianta by však jen stěží byla akceptovatelná z hlediska principu potřeby. Proto soud považuje za zákonné (a zároveň potřebné), aby v jednotlivých částech vymezených v nařízení byly zastoupeny jak parkovací místa pro rezidenty, tak pro návštěvníky.

42. Posledním kritériem je princip přiměřenosti, tj. opatření omezující základní lidská práva a svobody nesmějí, jde-li o kolizi základního práva či svobody s veřejným zájmem, svými negativními důsledky přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních. Úvahy k tomuto principu vyjádřil Městský soud v Praze již v přechozích dvou kritériích. Jedná se zde o již zmiňované zvýhodnění osob s trvalým pobytem či sídlem ve vymezených oblastech oproti jiným, kteří takto blízký vztah k vymezené oblasti nemají a u nichž také zmíněná zvýšená potřeba pravidelného parkování není natolik intenzivní. K legitimitě tohoto zvýhodnění se vyjádřil i Nejvyšší správní soud v již citovaném rozsudku sp. zn. 9 Ao 8/2011: „*Navrhovatel zde zmiňuje osobu trvalým pobytem ve vymezené oblasti v Praze 7. Nejvyšší správní soud se neztotožňuje s navrhovatelem, který má trvalý pobyt v Praze 3, v tom, že by byl ohledně možnosti parkování ve srovnatelné situaci s osobou, která má trvalý pobyt v Praze 7 a která si zde na rozdíl od navrhovatele může pořídit dlouhodobou parkovací kartu pro vymezenou oblast placeného stání v této městské části. Zásadní rozdíl mezi nimi totiž tkví právě v trvalém pobytu jakožto předvídaném blízkém vztahu k oblasti odůvodňujícím určité zvýhodnění při parkování. Osoba s trvalým pobytem ve vymezené oblasti Prahy 7 si může pořídit dlouhodobou parkovací kartu pro tuto oblast právě proto, aby měla možnost stát se svým vozidlem v blízkosti svého trvalého bydliště. Uvedená karta osobu s trvalým pobytem v Praze 7 opravňuje k stání se svým vozidlem i ve vymezených oblastech placeného stání, které nejsou pouze v nejbližším okolí místa jejího trvalého pobytu. Uvedené tedy znamená, že tato osoba v případě, že nenalezne volné parkovací místo ve vymezené oblasti placeného stání v nejbližším okolí místa svého pobytu, může využít i případná volná místa jinde ve vymezených oblastech Prahy 7. I v takovém případě jde stále o stání v návaznosti na místo trvalého pobytu a toto zvýhodnění je poskytováno z důvodu jistého blízkého vztahu k vymezené oblasti (zde trvalého pobytu). Navrhovatel bydlící v Praze 3 ovšem takto blízký vztah k vymezené oblasti Prahy 7 nemá, nemá proto možnost pořídit si dlouhodobou parkovací kartu pro tuto oblast. Na základě dlouhodobé parkovací karty pro Prahu 3, kterou si dle svého tvrzení může zakoupit, má obdobná oprávnění ve vymezené oblasti Prahy 3.*“ Lze tedy uzavřít, že potřeba stálého parkování u osob, jež nemají žádný bližší vztah k vymezené oblasti, není natolik intenzivní, jako u osob, jež mají potřeby tato parkovací místa využít k tomu, aby se svými vozidly stály v blízkosti svého obydli či sídla společnosti. Zájem na možnosti stání motorových vozidel v oblastech vymezených nařízením není ohrožen, je jen jistým

způsobem omezen ve prospěch zájmů jiných. Nicméně i nadále při dodržení těchto omezení mají osoby nespádající pod § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích možnost své vozidlo zaparkovat. Jde o legitimní rozlišovací kritérium, které není projevem libovůle. Princip přiměřenosti je tak naplněn, neboť napadené nařízení svými negativními důsledky nepřesahuje pozitiva, která z něj plynou pro osoby s naléhavější potřebou využití těchto míst ke stání motorových vozidel. Nařízení je v souladu s principem proporcionality.

43. Městský soud v Praze tak dospěl k závěru, že napadené nařízení je z hlediska materiálního opatřením obecné povahy, nicméně neshledal důvody pro jeho zrušení, proto tento návrh dle § 101d odst. 2, věty druhé, s. ř. s. zamítl.
44. O nákladech řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Ve věci měl plný úspěch odpůrce, avšak odpůrci v řízení žádné náklady nad rámec jeho běžných činností nevznikly. Soud proto rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů tohoto řízení.

Poučení:

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). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže 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.

Praha 17. prosince 2020

JUDr. Ludmila Sandnerová, v. r.
předsedkyně senátu