



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Tomáše Kocourka, Ph.D., a soudců Mgr. Miroslava Makajeva a Mgr. Lenky Oulíkové ve věci

navrhovatelky: **S. P. s.r.o.**, IČO: X,
sídlem X,
zastoupená advokátem Mgr. Janem Hrudkou,
sídlem náměstí Starosty Pavla 5, Kladno,

proti
odpůrci: **Magistrát města Kladna**,
sídlem náměstí Starosty Pavla 44, Kladno,

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce – „Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích sil. III/X, III/X, III/X“ ze dne 6. 9. 2019, č. j. ODaS/2406-3/19/280,

takto:

- I. Opatření obecné povahy odpůrce ze dne 6. 9. 2019, č. j. ODaS/2406-3/19/280, se ruší dnem 21. 4. 2021.
- II. Odpůrce je povinen do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku zaplatit navrhovatelce náhradu nákladů řízení ve výši 13 228 Kč k rukám jejího zástupce Mgr. Jana Hrudky, advokáta.

Odůvodnění:

Obsah návrhu

1. Návrhem podle části třetí, hlavy druhé, dílu sedmého zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), podaným dne 4. 9. 2020, se navrhovatelka domáhá zrušení opatření obecné povahy odpůrce – „Stanovení místní

úpravy provozu na pozemních komunikacích sil. III/X, III/X, III/X“ ze dne 6. 9. 2019, č. j. ODaS/2406-3/19/280 (dále jen „napadené OOP“), jímž odpůrce podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 285/2018 Sb. (dále jen „zákon o silničním provozu“) stanovil místní úpravu provozu na pozemních komunikacích III/X, III/X a III/X spočívající v instalaci dopravního značení: „B4 s údajem 3,5 t doplněné E13 MIMO BUS, a s tím související úpravy a avíza“ dle přílohy. Instalace měla být dle napadeného OOP provedena od 30. 9. 2019.

2. Navrhovatelka předně ke své aktivní legitimaci uvádí, že je vlastníkem průmyslového areálu na adrese X. Místní úprava provozu omezuje její přístup do areálu a ztěžuje jeho pronájem i užívání. Předmětem podnikání navrhovatelky je provádění staveb, jejich změn a odstraňování a projektová činnost ve výstavbě. Svou činnost od devadesátých let provádí v dílenské hale na uvedené adrese. V roce 1998 byla hala zkolaudována jako zámečnická dílna za účelem výroby ocelových konstrukcí, následně byla doplněna o přístavbu, pro kterou bylo vydáno kolaudační rozhodnutí v roce 2001, a stavbu skladové haly, pro kterou bylo vydáno kolaudační rozhodnutí v roce 2005. V roce 2019 byl vydán souhlas se změnou užívání stavby – části skladové haly. Navrhovatelka od roku 1998 do areálu dopravovala materiál pro výrobu a přepravovala své často rozsáhlé a složité výrobky z výrobní haly na místa určení. Část prostor navrhovatelka pronajímá nájemcům ke skladování zboží, přičemž i s touto činností je nutně spojena potřeba dopravy. V důsledku místní úpravy provozu je fakticky zakázán příjezd do areálu a odjezd vozidlům nad 3,5 t s výjimkou využití silnice III/X ve směru na obec D.. Mnoho zákazníků a nájemců navrhovatelky vyjadřuje nevoli s tím, že nemohou využívat doposud běžně užívanou příjezdovou cestu, neboť využití jediné možné příjezdové cesty je pro ně finančně a časově zatěžující. Jeden z nájemců navrhovatelce sdělil, že je nucen z tohoto důvodu ukončit činnost v areálu. Navrhovatelka uvádí, že byla odpůrcem ujištěna, že místní úprava provozu nemá směřovat primárně proti ní, ale proti tranzitní dopravě, a že situace bude řešena umístěním tabulek, že zákaz vjezdu vozidel nad 3,5 t se netýká areálu ve vlastnictví navrhovatelky, k čemuž však nedošlo.
3. Navrhovatelka namítá, že napadené OOP není dostatečně odůvodněno. Takto závažná a trvalá úprava provozu vyžaduje podrobné odůvodnění, aby bylo možné posoudit, zda jsou pro ni skutečně dány důvody, a zvážit proporcionalitu úpravy ve vztahu k dotčeným osobám. Napadené OOP však vysvětlení a zdůvodnění přijaté úpravy postrádá. Odpůrce odůvodnil vydání napadeného OOP pouze tím, že silnice vykazuje závady ve stavebním stavu a vozovka je na konci životnosti a trasa je opakovaně zneužívána tranzitní nákladní dopravou i ve vazbě k cílům v navazujícím území. S ohledem na obecnost a neurčitost odůvodnění považuje navrhovatelka napadené OOP za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Odpůrce neuvedl, která ze tří komunikací, jichž se napadené OOP týká, je na konci své životnosti. Dále navrhovatelka namítá, že pokud je některá komunikace na konci životnosti, měla by být opravena, nikoli uzavřena. O plánu oprav se však odpůrce nezmínil. Odpůrce též nespecifikoval, která trasa je zneužívána tranzitní dopravou. K tomu navrhovatelka podotýká, že dotčené komunikace mohly být tranzitní dopravou užívány v době výstavby dvou kruhových objezdů na komunikaci I/X, které jsou však již hotové, doprava je zde plynulá a k žádným dopravním zácpám nedochází. Od okamžiku jejich dokončení není logické, aby se tyto komunikace pro tranzitní dopravu užívaly, neboť se jejich užitím nezkrátí dojezdová doba ani vzdálenost. Jde tedy pouze o nepodložené tvrzení odpůrce. Navrhovatelka má za to, že napadené OOP není

odůvodněno potřebou místní úpravy provozu. Domnívá se, že místní úprava provozu byla iniciována a provedena na přání několika občanů obce H., jimž se nelíbí průjezd vozidel s hmotností nad 3,5 t kolem jejich domů. Doplnila, že obec H. nelze „odstříhnout“ od nákladní dopravy, neboť se v ní nachází několik průmyslových objektů, které provozují svou činnost již zhruba dvacet let. Dále uvedla, že ona a její zákazníci a nájemci jsou nyní odkázáni při příjezdu a odjezdu s vozidly s hmotností nad 3,5 t na komunikaci vedoucí přes obec D. a dále V. P. a M. P.. Pokud by i tyto obce prosadily zákaz průjezdu pro dopravu nad 3,5 t, neměla by žádnou možnost přístupu do svého areálu. Považuje za nespravedlivé, aby byl zakázán průjezd vozidlům s hmotností nad 3,5 t obcí H. a zatížení ponecháno na okolních obcích, ačkoli navrhovatelka platí daň z nemovitostí v obci H.. Navrhovatelka považuje místní úpravu provozu a omezení, která jí způsobuje, za nepřiměřené pozitivnímu následku, který má přinést, neboť napadené OOP postrádá důvody a vysvětlení nezbytnosti této úpravy, přičemž důvod, který v něm byl uveden, po zhotovení kruhových objezdů pominul.

4. Navrhovatelka rovněž namítá, že napadené OOP je vnitřně rozporné a neúplné. Dle navrhovatelky vymezení dopravního značení „B4 s údajem 3,5 t doplněné E13 MIMO BUS, a s tím související úpravy a avíza“ neodpovídá grafické příloze, v níž je úprava provozu mnohem širší. V příloze jsou uvedeny dopravní značky, jejichž umístění není napadeným OOP stanoveno ani odůvodněno. Takové značky tak byly dle navrhovatelky instalovány nezákonně. Poukazuje zejména na dopravní značku zákaz odbočení pro vozidla nad 3,5 t umístěnou dle přílohy napadeného OOP na křižovatce silnic III/X a místní komunikace k P., kde se tato značka nenachází na silnici III/X, ale na soukromé účelové komunikaci na pozemku soukromého vlastníka, který není v napadeném OOP vůbec uveden a jehož odpůrce opomenul a napadené OOP mu nedoručil.

Vyjádření odpůrce

5. Odpůrce ve svém vyjádření konstatuje, že předmětem napadeného OOP je omezení provozu nákladních vozidel na silnici III/X v úseku od silnice I/X po křižovatku se silnicí III/X v obci H. a v úseku od křižovatky se silnicí III/X v obci H. po připojení komunikace od části obce H. – P. včetně související místní úpravy provozu. Návrh místní úpravy provozu podal zástupce vlastníka, K. S. A. U. S. S. K., p.o., v návaznosti na změny tras nákladních vozidel v souvislosti s opatřeními při opravě silnice I/X v období dubna až srpna 2018 a s nimi souvisejícím zhoršením stavebního stavu silnice III/X v řešených úsecích. Kromě zhoršení stavebního stavu je provoz v obci H. – N. úsekově omezen z důvodu historického dopravně technického uspořádání silnice, tj. zúžení vozovky na 4 metry a úpravy přednosti v jízdě z důvodu těsně přiléhající zástavby. Úsek silnice I/X – H. je součástí významné dopravní trasy veřejné linkové dopravy K. – H. – P. pro cesty do zaměstnání a škol, na níž jsou provozovány tři linky v celkovém počtu zhruba osmdesáti spojů každý pracovní den. Napadené OOP mělo zamezit dalšímu poškozování komunikace minimálně do doby její opravy a zajistit zachování provozu běžné dopravy osobních vozidel a veřejné linkové dopravy.
6. Dále odpůrce uvádí, že v návaznosti na podané námitky došlo k následnému projednání a doplnění dodatkové tabulky, kterou byl připuštěn vjezd vozidel dopravní obsluhy obce H. včetně části P. v úseku od křižovatky se silnicí III/X v obci H. – část P.. Cílem bylo odstranění nedostatků, pokud jde o zajištění dopravní obsluhy, rozmělnění dopravní

zátěže nákladních vozidel do více tras a efektivnější usměrňování vozidel ve směru od křižovatky silnice I/X se silnicí III/X do cílové oblasti.

7. Odpůrce doplnil, že při stanovení místní úpravy provozu bylo přihlédnuto též k historickému uspořádání křižovatky silnice I/X se silnicí III/X u města B., která postrádá odbočovací pruhy a na níž je snížena přehlednost vzhledem k odbočovacímu pruhu k čerpací stanici. Nadto dochází k vytváření překážky v provozu odbočujícími vozidly ze silnice I/X v křižovatce se silnicí III/X a místní komunikací (prodloužení ulice P.). Odpůrce zohlednil intenzitu provozu v ulici P., řešení křižovatky silnice III/X se silnicí III/X v obci H. a ztížené rozhledy způsobené přilehlou zástavbou. Naopak na trase od obce D., kam je provoz nákladních vozidel napadeným OOP sveden, není tak vysoká intenzita provozu a navazující křižovatka se silnicí I/X v obci V. P. představuje kvalitnější a bezpečnější připojení na tranzitní síť. Jelikož dopravní značení musí dle § 78 zákona o silničním provozu tvořit ucelený systém, bylo v oblasti značení doplněno beze změny významu omezení sledovaného napadeným OOP, s výjimkou změkčení zákazu dodatkovou značkou ve směru H. – P.. O důvodnosti návrhu napadeného OOP svědčí dle odpůrce též navazující kroky vlastníka silnice směřující k zadání opravy spočívající ve zpracování a zveřejnění zadání veřejné zakázky „III/X D. – B.“, které jsou založeny na provedené diagnostice. Popis oprav je rozepsán v technické specifikaci a zadání veřejné zakázky. Odpůrce doplnil, že s ohledem na podnikatelskou činnost navrhovatelky lze po ní žádat náhradu nákladů spojených s nezbytnou úpravou nebo opravou komunikace dle § 39 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Uzavřel, že považuje napadené OOP za důvodné a přiměřené, a to minimálně do doby provedení opravy stavebního stavu silnice III/X dle zadání v úseku od silnice I/X po okraj obce D.. Příjezd do části obce P. je v současnosti umožněn dvěma trasami, od obce H. a od obce D., pro vozidla do 12 t i od obce V. P.. Odjezd nákladních vozidel je umožněn přes obec D.. Navrhovatelkou uváděnou finanční a časovou zátěž odpůrce nepovažuje v porovnání se sledovaným chráněným veřejným zájmem za dostatečný důvod zrušení napadeného OOP.

Obsah správního spisu

8. Z předložené spisové dokumentace soud zjistil, že dne 6. 9. 2019 vydal odpůrce napadené OOP, které bylo vyvěšeno na jeho úřední desce od 6. 9. do 23. 9. 2019, jímž stanovil místní úpravu provozu spočívající v instalaci dopravního značení „B4 s údajem 3,5 t doplněné E13 MIMO BUS, a s tím související úpravy a avíza“ dle přílohy. Z přílohy vyplývá, že místní úprava provozu zahrnuje umístění dopravní značky B4 s údajem 3,5 t doplněné dodatkovou tabulkou E13 „MIMO BUS“ na silnici III/X na křižovatce se silnicí I/X ve směru od silnice I/X a dopravní značky příkazaný směr jízdy přímo s omezením pro nákladní vozidla, jejichž největší povolená hmotnost přesahuje 3,5 tuny, s dodatkovou tabulkou mimo bus, v obou směrech na silnici I/X v místě tohoto křížení; umístění značek B4 s údajem 3,5 t doplněné dodatkovou tabulkou E13 „MIMO BUS“ na křižovatce silnicí III/X a III/X v obci H., a to směrem do ulice O. a v opačném směru do ulice H.; dále umístění tohoto značení na křižovatce silnice III/X a místní komunikace k P., kde je doplněno na příjezdu z místní komunikace dopravní značkou zákazu odbočování vpravo (B24a) s omezením pro nákladní vozidla, jejichž největší povolená hmotnost přesahuje 3,5 t; a dále umístění tří informativních provozních dopravních značek slepé pozemní komunikace s omezením pro nákladní vozidla nad 3,5 t s uvedením vzdálenosti v D. na silnici III/X, v M. P. na komunikaci III/X a na H. křižovatce u silnice I/X tak, jak bylo

znázorněno v mapových výřezech. Dle napadeného OOP mělo být dopravní značení instalováno dne 30. 9. 2019. V odůvodnění napadeného OOP odpůrce konstatoval, že na základě doručeného návrhu zástupce vlastníka silnice a po provedeném místním šetření byl prověřen stav vozovky a místní úpravy provozu v předmětném úseku. Silnice vykazuje závady ve stavebním stavu a vozovka je na konci životnosti. Trasa je opakovaně zneužívána tranzitní nákladní dopravou i ve vazbě k cílům v navazujícím území. Návrh byl projednán s příslušným orgánem Policie České republiky. Odpůrce shledal návrh úpravy místního provozu důvodným a účelným z hlediska zajištění ochrany silnice, její užitelnosti a podmínek bezpečnosti provozu. Konstatoval, že napadené OOP nabývá účinnosti dnem vyvěšení, neboť stanovení místní úpravy provozu je vyžadováno z důvodu veřejného zájmu na zajištění bezpečnosti provozu. V napadeném OOP byla obsažena výzva, kterou odpůrce s odkazem na § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 176/2018 Sb. (dále jen „správní řád“), vyzval dotčené osoby k podání případných připomínek nebo námitek ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění „tohoto návrhu“. V poučení navazujícím na výzvu je uvedeno, že k opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo ústní připomínky. Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění. Zmeškání úkonu nelze prominout. Dále bylo doplněno poučení, že opatření obecné povahy nabývá účinnosti dnem vyvěšení a proti opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek.

9. Součástí správního spisu je souhlasné vyjádření Krajského ředitelství policie Středočeského kraje ze dne 30. 8. 2019 se stanovením místní úpravy provozu v obci M., B., H., D., M. P., D. B. a S. dle přiložené situace, která dle grafického znázornění zahrnuje úpravu provozu vymezenou napadeným OOP.
10. Připomínku k napadenému OOP uplatnil dne 24. 9. 2019 L. R.. Namítl, že ulice O. je jedinou přístupovou cestou pro výstavbu jeho rodinného domu na pozemku p. č. X v ulici A.. Žádal, aby v dané lokalitě byl povolen vjezd dopravní obsluhy, případně o udělení výjimky.
11. Z poznámky ve spisu ze dne 10. 10. 2019 plyne, že na základě doručených připomínek uplatněných L. R., Ing. R. F. a Ing. R. F. (Ing. R. F. a Ing. R. F. jsou jednatelem navrhovatelky - pozn. soudu) se doplňuje dodatková značka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ pod dopravní značku B4 umístěnou na silnici III/X (ul. O.) u připojení k silnici III/X. Umístění zajistí navrhovatel místní úpravy provozu, tedy vlastník silnice, v nejkratším možném termínu.
12. Předložený správní spis dále obsahuje žádost navrhovatelky ze dne 7. 11. 2019 o zrušení dopravních značek B4 týkajících se obce H., v níž uvedla, že vlastní skladový areál na adrese P. 474, H., kde provozuje vlastní podnikatelskou činnost a pronajímá zde skladové prostory třem společnostem v souladu s kolaudačním rozhodnutím. Místní úprava provozu znesnadňuje přístup do areálu a zvyšuje náklady. Žádala, aby byla situace vyřešena. V případě řešení dodatkovou značkou „Mimo dopravní obsluhy“ žádala o vyjádření, zda se dopravní obsluhou rozumí též nájemci nemovitostí a jejich zákazníci. Dále je ve spise založena informace o veřejné zakázce na stavební práce označené „III/X D. – B.“ spočívající zejména v opravě asfaltového krytu vozovky včetně lokálních sanací

s úpravou konstrukčních vrstev až na úroveň pláně a úpravy aktivní zóny, dle které lze podávat nabídky od 31. 8. 2020 do 2. 10. 2020, a související technická specifikace.

13. Odpůrce k dotazu soudu ve sdělení ze dne 2. 11. 2020 a 6. 11. 2020 potvrdil, že předložil soudu veškerou spisovou dokumentaci zachycující proces pořizování, projednání a vydání napadeného OOP. Uvedl, že řádnou připomínku proti opatření obecné povahy podal pouze L. R.. Odpůrce vzal v potaz též neformální telefonické a osobně učiněné poznámky zástupce Ing. R. F. a Ing. R. F., o kterých však nebyl učiněn formalizovaný záznam, který by byl založen do spisu.

Splnění procesních podmínek

14. Soud ověřil, že návrh na zrušení napadeného OOP byl podán včas (§ 101b odst. 1 s. ř. s.), osobou k tomu oprávněnou (§ 101a odst. 1 s. ř. s.) a obsahuje všechny zákonem požadované náležitosti (§ 37 odst. 2 a 3 a § 101b odst. 2 s. ř. s.).
15. Napadená místní úprava provozu byla stanovena formou opatření obecné povahy dle § 77 odst. 1 písm. c) a odst. 5 a § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu a § 171 a násl. správního řádu. Navrhovatelka svou aktivní legitimaci k podání návrhu dovozuje ze skutečnosti, že vlastní výrobní a skladový areál na adrese P. X, H., což soud ověřil v katastru nemovitostí (list vlastnictví č. X), přičemž napadeným OOP byl omezen příjezd k areálu a odjezd nákladními vozidly s hmotností nad 3,5 tuny, čímž se prodlužuje dojezdová doba a zvyšují finanční náklady, což ztěžuje pronájem skladových prostor a užívání areálu navrhovatelky. Takové dotčení na právech je myslitelné, a zakládá tedy aktivní procesní legitimaci navrhovatelky.

Posouzení návrhových bodů

16. Soud tedy přistoupil k věcnému posouzení návrhu, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání napadeného OOP (§ 101b odst. 3 s. ř. s.).
17. Podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností.
18. Podle § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu, hrozí-li nebezpečí z prodlení, může příslušný správní orgán stanovit přechodnou úpravu provozu na dálnicích, silnicích, místních komunikacích nebo veřejně přístupných účelových komunikacích bez projednání s dotčenými orgány a bez předchozího řízení o návrhu opatření obecné povahy, nejdéle však na dobu 60 dnů.
19. Podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích stanoví příslušný správní orgán opatřením obecné povahy, jde-li o světelné signály, příkazové a zákazové dopravní značky, dopravní značky upravující přednost a dodatkové tabulky k nim nebo jiné dopravní značky ukládající účastníkovi silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Opatření obecné povahy nebo jeho návrh zveřejní příslušný správní orgán na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká, jen vztahuje-li se stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo může-li stanovením místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích dojít ke

zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce. Jde-li o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, nedoručuje příslušný správní úřad návrh opatření obecné povahy a nevyzývá dotčené osoby k podávání připomínek nebo námitek; opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.

20. Podle § 78 odst. 1 zákona o silničním provozu dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí tvořit ucelený systém.
21. Podle § 171 správního řádu podle této části postupují správní orgány v případech, kdy jim zvláštní zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím.
22. Podle § 172 odst. 1 správního řádu návrh opatření obecné povahy s odůvodněním správní orgán po projednání s dotčenými orgány uvedenými v § 136 doručí veřejnou vyhláškou podle § 25, kterou vyvěsí na své úřední desce a na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se má opatření obecné povahy týkat, a vyzve dotčené osoby, aby k návrhu opatření podávaly připomínky nebo námitky. V případě potřeby se návrh zveřejní i jiným způsobem, v místě obvyklém. Návrh opatření obecné povahy musí být zveřejněn nejméně po dobu 15 dnů.
23. Podle § 172 odst. 5 správního řádu vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, nebo, určí-li tak správní orgán, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění. Zmeškání úkonu nelze prominout. O námitkách rozhoduje správní orgán, který opatření obecné povahy vydává. Jestliže by vyřízení námítky vedlo k řešení, které přímo ovlivní oprávněné zájmy některé osoby jiným způsobem než návrh opatření obecné povahy, a není-li změna zjevně též v její prospěch, zjistí správní orgán její stanovisko. Rozhodnutí o námitkách, které musí obsahovat vlastní odůvodnění, se uvede jako součást odůvodnění opatření obecné povahy (§ 173 odst. 1). Proti rozhodnutí se nelze odvolat ani podat rozklad. Změna nebo zrušení pravomocného rozhodnutí o námitkách může být důvodem změny opatření obecné povahy.
24. Podle § 173 odst. 1 věty první správního řádu musí opatření obecné povahy obsahovat mimo jiné odůvodnění.
25. Podle § 174 odst. 1 správního řádu platí při řízení o vydání opatření obecné povahy (které není právním předpisem ani rozhodnutím) obdobně ustanovení části první a přiměřeně ustanovení části druhé správního řádu.
26. Podle § 68 odst. 3 věty první správního řádu, jež je systematicky řazeno v části druhé správního řádu, platí, že v odůvodnění se uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí.
27. Soud se nejprve zabýval námitkou vnitřní rozpornosti napadeného OOP, kterou navrhovatelka spatřovala v tom, že místní úprava provozu dle grafické přílohy je širší než její vymezení ve výroku napadeného OOP. S touto námitkou se soud neztotožňuje. Dle výrokové části měla být místní úprava provozu provedena na silnicích III/X, III/X a III/X instalací dopravního značení B4 s údajem 3,5 t doplněné E13 MIMO BUS a s tím

souvisejících úprav a avíz dle přílohy. Textová část tedy výslovně odkázala na grafickou přílohu, v níž je dopravní značení, jež mělo být instalováno, jednoznačně zobrazeno. Z grafické přílohy napadeného OOP plyne zákaz vjezdu nákladních vozidel s hmotností nad 3,5 tuny (mimo autobusů) na silnici III/X v úseku mezi křižovatkou se silnicí I/X po křížení s místní komunikací k P. (účelovou komunikací ve směru k areálu navrhovatelky na pozemku p. č. X v k. ú. obce H., LV č. X) a na silnici III/X v úseku mezi křižovatkou se silnicí I/X a křižovatkou se silnicí III/X na základě dopravních značek B4 s údajem „3,5 t“, jež jsou doplněny o značku E13 s textem „mimo bus“. Z grafické přílohy rovněž plyne, že tato úprava je logicky doplněna umístěním příkazových značek C02a s přikázaným směrem jízdy pro nákladní automobily s hmotností nad 3,5 tuny na silnici I/X v místě křížení se silnicí III/X (u města B.) v obou směrech. Rovněž z přílohy plyne, že dochází k umístění informativních značek IP10a (slepá pozemní komunikace) na silnicích III/X, III/X a III/X, které v kombinaci s dodatkovými tabulkami E09 a E03a informují o tom, že nákladní automobily s hmotností nad 3,5 tuny po překonání určité vzdálenosti ve směru jízdy nemohou ve stanoveném směru jízdy dále pokračovat, resp. že se tam nachází dopravní značení zakazující vjezd těmito vozidly. Aby dopravní značení tvořilo ucelený systém a odpovídalo § 78 odst. 1 zákona o silničním provozu, byl na místní komunikaci k P. nacházející se na pozemku p. č. X vymezen zákaz odbočení vpravo pro nákladní automobily s hmotností nad 3,5 tuny (zákazová značka B24a v kombinaci s dodatkovou tabulkou E09), tedy odbočení na silnici II/X, na které je v daném úseku stanoven zákaz vjezdu pro nákladní automobily s hmotností nad 3,5 tuny. Toto značení tedy upravuje provoz na silnici III/X, přičemž tato úprava přímo souvisí s umístěním dopravního značení „B4 s údajem 3,5 t“. Jelikož napadené OOP v textové části uvádí, že úprava provozu zahrnuje též úpravu související se zákazem vjezdu vozidel nad 3,5 tuny a odkazuje na přílohu, není v tomto ohledu napadené OOP vnitřně rozporné. Není důvod, aby veškeré dopravní značení bylo slovně popsáno ve výrokové části, je-li vymezení jasně patrné z grafické přílohy, na kterou textová část odkazuje a která tvoří součást napadeného OOP. Způsob vymezení místní úpravy provozu kombinací slovního popisu a odkazu na přílohu v daném případě nevyvolává pochybnosti o obsahu úpravy provozu a nečiní v tomto směru napadené OOP nesrozumitelným či nejasným.

28. Pokud navrhovatelka namítá, že jedna z dopravních značek se nachází na pozemku soukromého vlastníka, soud uvádí, že navrhovatel nemůže v návrhu úspěšně uplatnit takové vady nebo obsahové nezákonnosti opatření obecné povahy, které nezasahují do jeho právní sféry, ale dotýkají se pouze práv jiných subjektů, neboť účelem správního soudnictví není všeobecný dozor nad zákonností výkonu veřejné moci správními orgány, ale poskytování ochrany veřejným subjektivním právům. Tzv. *actio popularis* není v řízení o přezkumu zákonnosti opatření obecné povahy přípustná [viz např. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 21. 10. 2008, č. j. 8 As 47/2005-86, č. 1764/2009 Sb. NSS, a ze dne 29. 5. 2019, č. j. 2 As 187/2017-264, č. 3903/2019 Sb. NSS, či rozsudek NSS ze dne 13. 7. 2010, č. j. 8 Ao 4/2010-214]. Jelikož namítané opominutí vlastníka pozemku (třetí osoby) se zcela míjí s právní sférou navrhovatelky, nemůže být tento návrhový bod důvodný.
29. Dále se soud zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti napadeného OOP. Navrhovatelka namítá, že napadené OOP zasahuje do jejích práv, přičemž s ohledem na nedostatek důvodů nelze posoudit proporcionalitu tohoto zásahu a důvodnost místní úpravy provozu.

30. Dle § 173 odst. 1 správního řádu musí opatření obecné povahy obsahovat odůvodnění. Z § 68 odst. 3 správního řádu užitého přiměřeně dle § 174 odst. 1 správního řádu vyplývá, že i v odůvodnění opatření obecné povahy je nutno uvést důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů. Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost (viz rozsudek NSS ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136, č. 1795/2009 Sb. NSS). Náležité odůvodnění je nutnou podmínkou, aby bylo možno hodnotit obsah opatření obecné povahy. Byť odůvodnění opatření obecné povahy může být obecnější, nelze připustit naprostou absenci konkrétních důvodů. Při posuzování zákonnosti a proporcionality místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je třeba vycházet též z § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle něhož dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Je zřejmé, že smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Pokud takový důvod neexistuje, jedná se o dopravní značku umístěnou protizákonně (srov. rozsudek NSS ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, č. 1794/2009 Sb. NSS, či ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46). Odpůrce byl tedy povinen v odůvodnění napadeného OOP vysvětlit, z jakého zákonem předpokládaného důvodu přistupuje k jím přijímané změně místní úpravy, a to poukazem na zjištěné konkrétní místní podmínky odůvodňující takové řešení, aby bylo možné napadené OOP věcně přezkoumat. Zvláštní část odůvodnění opatření obecné povahy pak představuje rozhodnutí o případných námitkách (§ 172 odst. 5 správního řádu), které musí obsahovat vlastní odůvodnění, reagovat na konkrétní výtky oprávněných osob a musí z něho být seznatelné, z jakého důvodu považuje příslušný správní orgán námitky za liché, mylné nebo vyvrácené (rozsudek NSS ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010-169, č. 2266/2011 Sb. NSS).
31. Navrhovatelka namítá nepřiměřenost zásahu do svých práv, resp. nemožnost posoudit proporcionality zásahu s ohledem na absenci řádného odůvodnění. Z judikatury NSS plyne, že každý zásah do výkonu vlastnických práv musí být proveden za dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu. Musí tedy mít ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody a může být činěn jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě k zamýšlenému cíli, a to nediskriminačním způsobem a s vyloučením svévole (srov. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS; k testu proporcionality opatření obecné povahy ohledně regulace místní dopravy viz též rozsudek ze dne 26. 5. 2016, č. j. 7 As 39/2016-47). Z ustálené judikatury dále vyplývá, že soudům zásadně nepřislší hodnotit proporcionality přijatého řešení v první linii. Mohou pouze posoudit, jak se s touto otázkou vypořádal v odůvodnění opatření obecné povahy odpůrce. Ten je zpravidla povinen tak učinit pouze na základě námitek či připomínek uplatněné v procesu přijímání opatření obecné povahy (§ 172 odst. 5 správního řádu). Jak konstatoval NSS v rozhodnutí ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011-43, „v případě přezkumu obsahu vydaného opatření obecné povahy (podle § 101a a násl. s. ř. s.) z hlediska jeho proporcionality není možné po soudu požadovat, aby provedl odbornou úvahu ve směru vážení důležitých veřejných zájmů či veřejného zájmu na jedné straně a ochrany vlastnictví navrhovatelů na straně druhé, pokud tuto úvahu před ním neprovedl z důvodu zaviněné pasivity navrhovatelů příslušný správní orgán. Takovýto postup by byl rozporný s ústavní zásadou dělby moci, s právem na samosprávu i s ochranou právní

jistoty dalších účastníků, kteří svá práva aktivně prosazovali již v průběhu přípravy územně plánovací dokumentace. (...) Nepodáním připomínek k otázce přiměřenosti zásahu do práv navrhovatelů napadeným opatřením obecné povahy (tedy k otázce proporcionality) bez objektivních důvodů se účastníci sami zbavili možnosti, aby jejich připomínky byly náležitě vypořádány správním orgánem a aby poté o zákonnosti takového vypořádání rozhodl soud.“

32. V dané věci soud považuje za podstatné, že námitky proti návrhu opatření obecné povahy nemohly být objektivně navrhovatelkou v procesu předcházejícímu vydání napadeného OOP vzneseny, neboť pro ně odpůrce v rozporu s § 172 odst. 5 správního řádu neposkytl žádný prostor. Základním procesním požadavkem přitom je, aby se dotčené osoby mohly předem seznámit s navrhovaným zněním opatření obecné povahy a vznášet proti němu námitky a připomínky v průběhu řízení, které předchází jeho vydání. Výjimku z tohoto pravidla upravuje zákon o silničním provozu pouze pro přechodnou úpravu provozu, a to nejdéle na dobu 60 dnů, hrozí-li nebezpečí z prodlení (§ 77 odst. 4 zákona o silničním provozu). O takový případ v této věci nejde, neboť místní úprava provozu dle napadeného OOP nebyla nikterak časově omezena (ani odpůrce ostatně netvrdí, že by účinnost napadeného OOP pominula). Současně z napadeného OOP ani neplyne, že by zde hrozilo nebezpečí z prodlení. Existence nebezpečí z prodlení v něm není ani tvrzena. Odpůrce pouze uvedl, že stanovení místní úpravy provozu je vyžadováno z důvodu veřejného zájmu – zajištění bezpečnosti provozu, aniž by tvrdil a vysvětlil, zda a jak by byla bezpečnost provozu bezprostředně ohrožena. V dané věci tedy odpůrce závažným procesním pochybením znemožnil oprávněným osobám účastnit se procesu přijetí napadeného OOP uplatněním námitek, neboť dle obsahu předloženého správního spisu přistoupil k vydání napadeného OOP ihned po jeho projednání s dotčeným orgánem, aniž předtím návrh napadeného opatření obecné povahy v souladu s § 172 odst. 1 správního řádu doručil veřejnou vyhláškou dle § 25 správního řádu, kterou by vyvěsil na své úřední desce a na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká, za podmínek dle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu (tj. zejména úřední desce obecního úřadu obce H., neboť místní úprava provozu se týká provozu v jejím zastavěném území), a vyzval dotčené osoby, aby k návrhu podávaly připomínky nebo námitky. Návrh opatření obecné povahy musí být dle § 172 odst. 1 správního řádu zveřejněn nejméně po dobu 15 dnů; dnem zveřejnění (ve smyslu dokonání tohoto úkonu) se dle § 172 odst. 5 věty první správního řádu rozumí patnáctý den ode dne vyvěšení návrhu opatření obecné povahy na příslušné úřední desce. Po uplynutí 15 dnů ode dne vyvěšení návrhu pak počíná běžet lhůta 30 dnů pro podání námitek proti návrhu opatření obecné povahy (viz rozsudek NSS ze dne 16. 8. 2016, č. j. 6 As 231/2015-44, č. 3474/2016 Sb. NSS). Postupem odpůrce tak bylo vyloučeno, aby navrhovatelka v procesu pořizování napadeného OOP uplatnila námitky a aby na ně bylo adekvátně reagováno v odůvodnění rozhodnutí o námitkách, jež by tvořilo součást odůvodnění napadeného OOP. Tím navrhovatelku zcela zbavil možnosti participace v procesu vydání opatření obecné povahy. Tuto vadu nelze napravit tím, že bude výzva k uplatnění námitek obsažena v napadeném OOP, neboť námitky nemohly mít vliv na jeho obsah a promítnout se do jeho rozhodnutí (v dané věci nelze přehlédnout, že jednatele navrhovatelky následně v souladu s výzvou obsaženou v napadeném OOP uplatnili ústní připomínky, přičemž s ohledem na způsob vedení spisu nelze zjistit, zda byly uplatněny jménem navrhovatelky a co přesně bylo jejich obsahem). Byť navrhovatelka nenamítla tuto procesní vadu, soud musel vzít s ohledem na uplatněnou námitku nedostatečného odůvodnění v úvahu příčiny, pro které nebyly námitky v procesu přijímání opatření obecné povahy uplatněny (viz usnesení rozšířeného

senátu NSS ze dne 16. 11. 2010, č. j. 1 Ao 2/2010-116). Tato procesní vada se nepochybně mohla promítnout do zákonnosti napadeného OOP a kvality jeho odůvodnění. To platí tím spíše, že navrhovatelka, resp. její jednatelé, nebyli po vydání napadeného OOP pasivní, přičemž soud upozorňuje, že i pokud by námitky vlastníka proti návrhu opatření obecné povahy v návaznosti na řádnou výzvu dle § 172 odst. 1 správního řádu nebyly řádně uplatněny v písemné formě, bylo by na místě oprávněnou osobu poučit (§ 4 a § 37 odst. 3 správního řádu ve spojení s § 174 odst. 1 správního řádu). Vypořádání námitek dotčených osob a posouzení proporcionality nelze přenášet do fáze soudního přezkumu OOP tím, že odpůrce k jejich uplatnění neposkytne v řízení žádný prostor, ačkoli je k tomu povinen. Není úkolem soudu coby orgánu, jemuž přísluší pouze přezkum vydaného opatření obecné povahy, aby nahrazoval skutková zjištění a právní závěry, které měl učinit správní orgán, a prováděl úvahu ve směru vážení veřejného zájmu a ochrany vlastnictví navrhovatelky z hlediska proporcionality, aniž ji před ním učinil příslušný správní orgán. Jak bylo výše uvedeno, navrhovatelce nelze vytýkat, že neuplatnila včasné písemné odůvodněné námitky proti návrhu napadeného OOP, s nimiž by se byl správní orgán povinen vypořádat. Tuto možnost totiž odpůrce oprávněným osobám ve fázi před vydáním napadeného OOP v rozporu se zákonem neposkytl. Odpůrce, bude-li chtít stanovit místní úpravu provozu nebo dočasnou úpravu provozu (nebude-li hrozit nebezpečí z prodlení a nepůjde-li o dočasnou úpravu na dobu maximálně 60 dnů), bude muset navrhovatelce umožnit, aby se nového a řádně provedeného procesu plnohodnotně účastnila, uplatnila námitky a též v návaznosti na tyto námitky úpravu provozu dostatečně konkrétně odůvodnil, a to včetně uvedení, z jakých podkladů a konkrétních skutkových zjištění při své úvaze vycházel.

33. Soud zdůrazňuje, že nedostatek odůvodnění napadeného OOP nelze nahrazovat dodatečně v průběhu soudního řízení ve vyjádření k návrhu.
34. Soud se i s ohledem na uvedenou závažnou procesní vadu ztotožňuje s navrhovatelkou, že zcela obecné odůvodnění, které je v napadeném OOP obsaženo, nemůže obstát. Odpůrce v napadeném OOP poukázal na závady ve stavebním stavu silnice a konstatoval, že úprava je vyžadována z důvodu bezpečnosti provozu, avšak závady ve stavebním stavu nepopsal, nespecifikoval, jakých úseků se týkají, a v návaznosti na konkrétní skutková zjištění nevysvětlil, proč byla zvolena právě tato varianta, proč je pro zajištění bezpečnosti provozu nezbytná úprava právě v tomto rozsahu a podobě, proč je úprava přijímána bez časového omezení a zda se předpokládá, že bude zrušena či změněna po provedení opravy vozovky. Odpůrce též nezdůvodnil, proč nebylo možné nepříznivou situaci řešit jinými mírnějšími prostředky (např. omezením tranzitu s ohledem na současné tvrzení odpůrce o zneužívání úseku tranzitní nákladní dopravou, omezením rychlosti či rekonstrukcí vozovky) a proč bylo nutné v celém řešeném úseku omezit vjezd všech vozidel o největší povolené hmotnosti vyšší než 3,5 t mimo bus (a neumožnit například vjezd ani dopravní obsluhu, kdy poznámka odpůrce ve spise ze dne 10. 10. 2019 naznačuje, že přinejmenším částečně bylo mírnější řešení možné). Pokud jde o podklady, odpůrce v napadeném OOP zmínil pouze návrh zástupce vlastníka a místní šetření, aniž uvedl, jaká konkrétní skutková zjištění ohledně stavu vozovky z nich učinil. V předložené spisové dokumentaci není o provedeném místním šetření žádný záznam a není v něm obsažen ani návrh zástupce vlastníka. Předložený správní spis s výjimkou strohého souhlasného vyjádření dotčeného orgánu postrádá jakékoli podklady pro jeho vydání. Na listiny týkající se veřejné zakázky, které patrně vznikly až později, napadené OOP neodkazovalo. Na základě napadeného OOP a předložené spisové dokumentace tak nelze zjistit, z jakého

stavebního stavu komunikací v místech, v nichž byl stanoven zákaz vjezdu vozidel s hmotností nad 3,5 tuny, odpůrce při vydání napadeného OOP vycházel. Pokud odpůrce v napadeném OOP poukázal na opakované „zneužívání“ trasy tranzitní nákladní dopravou, tato skutečnost postrádá jakýkoli podklad v předložené spisové dokumentaci, přičemž sám odpůrce ve vyjádření k návrhu uvedl, že změna tras nákladních vozidel souvisela s opatřeními vyvolanými při opravě silnice I/X v období dubna až srpna 2018, a týkala se tedy doby předcházející přijetí napadené místní úpravy provozu, čímž v podstatě potvrdil tvrzení navrhovatelky. S ohledem na výše uvedený nedostatek odůvodnění a podkladů pro vydání napadeného OOP nelze věcně přezkoumat, zda bylo napadené OOP nezbytné ve smyslu § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, tedy zda jeho vydání skutečně nezbytně vyžadovala bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, případně jiný důležitý veřejný zájem, a posoudit vhodnost a potřebnost dané místní úpravy provozu, naplnění požadavku minimalizace zásahu do práv adresátů a přiměřenost zvoleného řešení ve vztahu k navrhovateli. Soud pro úplnost dodává, že důležitým veřejným zájmem, pro který by mohlo být nezbytné trvale omezit provoz, nemůže být pouze obecný zájem na zajištění ochrany silnice a prodloužení doby její užitelnosti, tedy v podstatě majetkový zájem vlastníka na snížení nákladů na údržbu a opravu komunikace, ke které je povinen (§ 9 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích).

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

35. S ohledem na výše uvedené soud napadené OOP zrušil bez nařízení jednání podle § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. a), b) a c) s. ř. s. pro závažné vady řízení, neboť došlo k podstatnému porušení ustanovení o řízení před správním orgánem, které mohlo mít za následek nezákonnost napadeného OOP, napadené OOP je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a skutkový stav, který byl základem napadeného rozhodnutí, neměl oporu v předloženém spise a vyžaduje zásadní doplnění.
36. Soud dle § 101d odst. 2 s. ř. s. určil den, ke kterému napadené OOP zrušil, tak, aby měl odpůrce eventuálně prostor pro vydání nového opatření obecné povahy. Lze předpokládat, že rozsudek nabude právní moci do 31. 12. 2020. Případné vydání nového opatření obecné povahy vyžaduje projednání návrhu s dotčenými orgány dle § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu, které mají 30 dnů na vyjádření, zveřejnění návrhu po dobu 15 dnů dle § 172 odst. 1 správního řádu, lhůtu 30 dnů pro podání námitek dle § 172 odst. 5 správního řádu (k běhu lhůty viz též rozsudek NSS ze dne 16. 8. 2016, č. j. 6 As 231/2015-44, č. 3474/2016 Sb. NSS), a dále určitý časový prostor pro řádné posouzení a vypořádání námitek včetně případného zjištění stanoviska osoby, jejíž oprávněné zájmy by byly vypořádáním námitek přímo ovlivněny, dle § 172 odst. 5 správního řádu, a pro finalizaci opatření obecné povahy, kdy za odpovídající pro tyto úkony soud považuje lhůtu cca 20 dnů, přičemž opatření obecné povahy nabývá účinnosti 15. dnem po vyvěšení (§ 173 odst. 1 správního řádu). Celý proces tak vyžaduje alespoň 110 dnů. Soud přihlédl k obecně vymezenému důvodu napadeného OOP, dle kterého existují závady ve stavebním stavu silnice, a k vyjádření odpůrce, z něhož se jeví, že řešení přijaté v napadeném OOP nebylo zcela bezdůvodné, ale mělo být vyvoláno zejména zhoršením stavebního stavu silnice III/X v důsledku využití dané trasy nákladními vozidly v předchozím období v souvislosti s opravou silnice I/X, u něhož se předpokládá provedení opravy vozovky, což by mohlo být podle konkrétních okolností relevantním důvodem pro určitou úpravu provozu. Současně soud přihlédl k tomu, že napadeným OOP není zcela vyloučen vjezd nákladních vozidel o největší povolené hmotnosti vyšší než 3,5 t do areálu navrhovatelky, což

navrhovatelka připouští, přičemž sama přistoupila k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy až v září 2020, ač o místní úpravě provozu musela vědět již v říjnu 2019. Soud proto odložil účinky tohoto rozsudku tak, že platnost místní úpravy provozu na pozemních komunikacích přijaté napadeným OOP skončí dnem 21. 4. 2021.

37. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Odpůrce nemá právo na náhradu nákladů, neboť ve věci neměl úspěch. Navrhovatelka byla ve věci zcela úspěšná, a má tedy právo na náhradu účelně vynaložených nákladů řízení ve výši 13 228 Kč. Náklady sestávají ze zaplaceného soudního poplatku ve výši 5 000 Kč a z nákladů na zastoupení advokátem. Výše odměny advokáta za zastupování se stanoví v souladu s § 35 odst. 2 s. ř. s. dle vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“). Zástupci navrhovatelky náleží odměna za dva úkony právní služby (převzetí a přípravu zastoupení a seps návrhu) dle § 11 odst. 1 písm. a) a d) advokátního tarifu ve výši 3 100 Kč za úkon dle § 9 odst. 4 písm. d) ve spojení s § 7 bodem 5 advokátního tarifu a náhrada hotových výdajů ve výši 300 Kč za úkon dle § 13 odst. 1 a 4 advokátního tarifu. Jelikož zástupce navrhovatelky je plátcem daně z přidané hodnoty, je součástí náhrady nákladů též náhrada této daně ve výši 1 428 Kč, kterou je zástupce povinen odvést z odměny za zastupování a náhrady hotových výdajů (§ 57 odst. 2 s. ř. s.). Náhradu nákladů řízení je odpůrce povinen uhradit dle § 149 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, užitého na základě § 64 s. ř. s., k rukám zástupce navrhovatelky, a to ve lhůtě 30 dnů od právní moci rozsudku (§ 54 odst. 7 s. ř. s.).

Poučení :

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

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-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.

Praha 10. prosince 2020

Mgr. Tomáš Kocourek, Ph.D., v. r.
předseda senátu