



ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Alexandra Krysla a soudců Mgr. Lukáše Pišvejce a JUDr. Veroniky Burianové ve věci

navrhovatele: **PROTEGO s.r.o.**, sídlem Kařez 29, 338 08 Kařez  
zastoupen advokátem JUDr. Mgr. Milanem Dočkalem,  
sídlem Plovární 478/1, 301 00 Plzeň

proti  
odpůrci: **Městský úřad Rokycany**, sídlem Masarykovo náměstí 1, 337  
01 Rokycany

za účasti  
osob zúčastněných na řízení: 1) město **Mýto**, sídlem Náměstí 109, 333 05 Mýto,  
zastoupené JUDr. Romanem Majerem, advokátem se  
sídlím Praha 4, Vyskočilova 1326/5,  
2) **Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková  
organizace**, sídlem Koterovská 162, 326 00 Plzeň  
3) obec **Kařez**, sídlem Kařez 28, 338 08 Zbiroh, zastoupené  
JUDr. Romanem Majerem, advokátem se sídlím Praha 4,  
Vyskočilova 1326/5,

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 28. 1. 2019, sp. zn.  
MeRo/13564/OD/18 Ant, č.j. MeRo/1016/OD/19,

takto:

- I. Opatření obecné povahy odpůrce ze dne 28. 1. 2019, sp. zn. MeRo/13564/OD/18 Ant, č.j. MeRo/1016/OD/19, se zrušuje dnem právní moci tohoto rozsudku.
- II. Odpůrce je povinen uhradit navrhovateli náklady řízení ve výši 17 342 Kč ve lhůtě do 30-ti dnů od právní moci tohoto rozsudku, k rukám zástupce navrhovatele JUDr. Mgr. Milana Dočkala, advokáta.
- III. Žádná z osob zúčastněných na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

### Odůvodnění:

#### I.

#### Vymezení věci

1. Navrhovatel se návrhem domáhal zrušení opatření obecné povahy vydaného odpůrcem dne 28. 1. 2019 pod sp.zn. MeRo/13564/OD/18 Ant, č.j. MeRo/1016/OD/19 – stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci – silnici II/605 spočívající ve stanovení dopravního značení pro omezení průjezdu těžké tranzitní dopravy v úseku D5 Exit 50 Mýto – D5 Exit 41 Cerhovice (dále jen „*napadené opatření obecné povahy*“).

#### II.

#### Návrh

2. Navrhovatel se v návrhu nejprve vyjádřil k „*aktivní legitimaci*“, k čemuž uvedl, že je právnickou osobou, která provozuje čerpací stanici KOLOC oil na adrese Kařez 29, 338 08 Zbiroh. Vydáním napadeného opatření obecné povahy byl výrazným způsobem zkrácen na svém ústavně zaručeném právu na podnikání, neboť v důsledku stanovené místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je řidičům tranzitní nákladní dopravy zakázána jízda po silnici II/605, což je jediná příjezdová cesta k čerpací stanici provozované navrhovatelem. Vydání napadeného opatření obecné povahy tak podstatným způsobem omezilo podnikatelskou činnost navrhovatele, který navíc v nedávné době investoval nemalé prostředky do rozšíření čerpací stanice a rovněž do rozšíření odstavného parkoviště, které využívají řidiči nákladních vozidel, aby naplnili povinnosti kladené na ně zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, resp. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Z výše uvedených důvodů je navrhovatel oprávněn k podání tohoto návrhu, neboť byl vydáním napadeného opatření obecné povahy přímo zkrácen na svých právech.
3. V další části návrhu se navrhovatel věnoval „*důvodu nezákonnosti*“. K tomu uvedl, že je přesvědčen, že napadené opatření obecné povahy je nezákonné, a to z následujících důvodů.
4. Algoritmus přezkumu opatření obecné povahy z hlediska jeho zákonnosti byl Nejvyšším správním soudem definován již v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, sp. zn. 1 Ao 1/2005. Dle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu se tak mimo jiné jedná o přezkum otázky, zda bylo opatření obecné povahy vydáno v souladu se zákonem stanoveným postupem. V této fázi se jedná o přezkum případných procesních vad, k nimž mohlo dojít v době

přípravy a přijímání opatření obecné povahy a jež mohly mít vliv na hmotná práva navrhovatelů. Mezi porušení zákonem stanoveného postupu, která mohou vést ke zrušení napadeného opatření obecné povahy, řadí judikatura i nepřezkoumatelnost opatření obecné povahy pro nesrozumitelnost a pro nedostatek důvodů. K (ne)přezkoumatelnosti opatření obecné povahy pro nedostatek důvodů se dále Nejvyšší správní soud vyjádřil např. v rozsudku ze dne 16. 12. 2008, č.j. 1 Ao 3/2008-136, kde uvedl, 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 [§ 68 odst. 3 a § 174 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“)]. Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost. V tomto rozsudku Nejvyšší [správní] soud dále uvedl: „Podle § 173 odst. 1 správního řádu musí opatření obecné povahy obsahovat odůvodnění. Jeho specifický obsah je blíže určován řadou ustanovení (tak např. z § 172 odst. 4 správního řádu plyne, že správní orgán se v odůvodnění opatření obecné povahy musí vypořádat s uplatněnými připomínkami, s nimiž se musí zabývat jako s podkladem pro jeho vydání; dle § 172 odst. 5 správního řádu je součástí odůvodnění opatření obecné povahy dále rozhodnutí o námitkách, které navíc musí obsahovat vlastní odůvodnění. Z § 68 odst. 3 užitého přiměřeně dle § 174 odst. 1 správního řádu je však zřejmé, že v tomto odůvodnění nesmí zejména chybět esenciální obsahové náležitosti odůvodnění běžného správního rozhodnutí. I v odůvodnění opatření obecné povahy je tak nutno uvést důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů.“ Nejvyšší správní soud dále zdůraznil, že v případě faktické nepřezkoumatelnosti odůvodnění opatření obecné povahy není úkolem soudu (shodně ani nadřízeného orgánu), co by orgánu, jemuž přísluší pouze přezkum vydaného opatření obecné povahy z hlediska zákonnosti, aby nahrazoval skutková zjištění a právní závěry, které měl učinit příslušný správní orgán, a zasahoval tak do jeho působnosti. Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že každé odůvodnění opatření obecné povahy, tedy i stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, musí naplňovat obecné požadavky kladené na odůvodnění správních rozhodnutí podle § 68 odst. 3 správního řádu, tzn., že v odůvodnění opatření obecné povahy se vždy uvedou:

1. důvody „výroku“ nebo „výroků“ (závazné části) opatření obecné povahy (tj. důvody umísťované místní úpravy provozu na pozemních komunikacích),
  2. podklady pro vydání opatření obecné povahy (např. podnět ke stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu nebo stanovisko dotčeného orgánu), a v neposlední řadě
  3. úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů.
5. Výše uvedené obligatorní obsahové náležitosti odůvodnění opatření obecné povahy jsou důležité i v tom směru, že je na správním uvážení příslušného správního orgánu, zda opatření obecné povahy vydá. Stejně jako v případě jiných diskrečních oprávnění jsou meze tohoto oprávnění stanoveny zákonem, v tomto případě mimo jiné § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), podle něhož se smějí dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Správní orgán tak při vyřizování podaného podnětu ke stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích nemůže postupovat libovolně (jedná se o výkon vrchnostenské správy), své

úvahy pak musí uvést v odůvodnění opatření obecné povahy.

6. Dalším kritériem přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem stanoveným postupem je dle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu hledisko proporcionality, resp. přiměřenosti právní regulace. Toto hledisko má vést příslušný správní orgán k tomu, aby se při rozhodování, zda místní či přechodnou úpravu provozu stanoví a případně s jakým konkrétním obsahem, nedopouštěl nadměrného zásahu do práv a svobod jednotlivců. Proto se např. volná úvaha příslušného správního orgánu při rozhodování o místní nebo přechodné úpravě provozu dopravním značením musí vyvarovat toho, aby smysl umístění dopravních značek byl samoučelný či dokonce šikanózní, a při své volné úvaze musí dbát toho, aby naopak byl tento smysl racionální a opodstatněný legitimními důvody (viz např. HEJČ, David. Novela místní a přechodné úpravy provozu jako opatření obecné povahy. Právní rozhledy. 2016, č. 11, s. 386-395). Přes výše uvedené odpůrce uvedl v napadeném odůvodnění opatření obecné povahy co do svých úvah toliko následující:

1. „stávajícím dopravním režimem, tedy zákazem tranzitní nákladní dopravy, došlo k výraznému zlepšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, zejména k ochraně obyvatel v obcích a také ke zlepšení životního prostředí a kvality bydlení. Ze strany obcí je vyvíjen tlak na zachování stávajícího dopravního režimu, což bylo mimo jiné deklarováno při jednání na MěÚ Rokycany dne 24. 01. 2019 za účasti zástupců měst Rokycany a Mýto a obce Kařez;“

2. „správní orgán rovněž přihlédl k připravované úplné uzavírce silnice II/605 v obci Holoubkov v období 04 - 06/2019, kdy připravovaná objízdná trasa by při i dočasném zrušení omezení „TRANZIT“ znamenala značnou zátěž na komunikace objížděné trasy a na další dotčené obce;“

3. „prodlení zdejší správní orgán spatřuje prodlení zejména v zachování dopravního režimu při předpokládaném zachování stávajícího zákazu tranzitní dopravy, kdy by dočasným odstraněním stávajícího dopravního značení zakazující 'TRANZIT' došlo k matoucímu střídavému dopravnímu režimu ('chvíli tak, chvíli jinak') zejména pro řidiče, ale i pro obyvatele a ostatní účastníky provozu v dotčeném úseku;“

4. „dalším aspektem pro stanovení přechodné úpravy provozu je ekonomická stránka věci, tedy zamezení nákladům spojených s odstraněním osazených dopravních značek a jejich následnou opětovnou instalací.“

7. Ve zbytku odůvodnění odpůrce odkázal na názor navrhovatele napadeného opatření obecné povahy, Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, příspěvkové organizace, který údajně předpokládá, že po novém projednání místní úpravy provozu dojde k zachování stávajícího dopravního režimu, tedy omezení průjezdu tranzitní nákladní dopravy po silnici II/605.
8. K výše uvedenému uvádí navrhovatel následující.

Ad 1) Navrhovatel poukazuje na skutečnost, že stávající dopravní režim, který měl přispět k výraznému zlepšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, byl dopravním režimem nezákonným, neboť opatření obecné povahy odpůrce ze dne 19. 2. 2018, sp.zn. MeRo/13064/OD/17 Ant, č.j. MeRo/2029/OD/18, na které se odpůrce v odůvodnění napadeného opatření obecné povahy odvolává, bylo zrušeno rozsudkem Krajského soudu v Plzni ze dne 12. 2. 2018, č.j. 59 A 11/2018-84 (dále jen „Rozsudek“), z důvodu nezákonnosti. V tomto ohledu navrhovatel odkazuje na soudní spis vedený u nadepsaného soudu pod sp. zn. 59 A 11/2018. Nadepsaný soud ve zmíněném rozsudku uvedl mimo jiné,

že „veřejný zájem, jehož se dovolává i ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu (a kterého se zřejmě dovolává i odpůrce), nelze vyjádřit jako jeden univerzální veřejný zájem, ale jako pluralitu veřejných zájmů. V určitých případech mohou stát určité veřejné zájmy proti sobě, jako např. svoboda podnikání versus ochrana života a zdraví a ochrana majetku. K těmto otázkám existuje poměrně bohatá judikatura Ústavního soudu a správních soudů“, přičemž odkázal na nálezný Ústavního soudu ze dne 28. 6. 2005, sp.zn. Pl. ÚS 24/04. Nadepsaný soud dále uvedl, že „zrušení stávajícího opatření obecné povahy soudem neznamená, že v budoucnu nemůže být vydáno opatření obecné povahy s obdobným nebo dokonce stejným výrokem. Aby takové eventuální budoucí opatření obecné povahy obstálo při eventuálním budoucím soudním přezkumu, bylo by ovšem nezbytné, aby v naznačeném směru zejména bylo vydáno zákonem stanoveným způsobem a bylo v souladu s hmotným právem a respektovalo zásadu proporcionality.“. Z napadeného opatření obecné povahy je však naprosto zřejmé, že odpůrce zcela ignoruje názor vyjádřený nadepsaným soudem v Rozsudku, když do práv navrhovatele zasáhl ještě citelnějším způsobem, když fakticky prodloužil platnost zrušeného opatření obecné povahy, neboť dopravní značení nebylo za celou dobu od právní moci Rozsudku (15. 1. 2019) do účinnosti napadeného opatření obecné povahy odstraněno a odpůrce zvoleným nezákonným postupem nedal navrhovateli ani možnost uplatnit proti návrhu napadeného opatření obecné povahy námitky.

Ad 2) Navrhovatel poukazuje na skutečnost, že není zřejmé, jakým způsobem napadené opatření obecné povahy souvisí s připravovanou úplnou uzavírkou silnice II/605 v obci Holoubkov v období 04 - 06/2019, když napadené opatření obecné povahy bylo stanoveno na přechodnou dobu 2 měsíců a je tedy zřejmé (pakliže nedojde k „řetězení“ obdobných opatření obecné povahy), že v uvedeném období opatření obecné povahy již nebude platit.

Ad 3) Navrhovatel je přesvědčen, že v tomto případě nejsou splněny předpoklady pro stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích podle § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu. Z odůvodnění napadeného opatření obecné povahy totiž není zřejmé, jaké bezprostřední nebezpečí z prodlení mělo hrozit. Takovým nebezpečím z prodlení zcela jistě nemůže být obava z toho, že řidiči tranzitní dopravy se budou řídit obecnou úpravou provozu na pozemních komunikacích. Pokud by dočasné odstranění stávajícího dopravního značení mohlo být shledáno jako matoucí, byl by tento zmatek pouze důsledkem nezákonného postupu odpůrce, který byl deklarován nadepsaným soudem v Rozsudku. Nebýt totiž nezákonného postupu odpůrce, který vedl ke zrušení předchozího opatření obecné povahy, nemuselo by k odstranění dopravního značení vůbec dojít. V této souvislosti navrhovatel poukazuje na skutečnost, že nelze předjímat výsledek řádného správního řízení o stanovení opatření obecné povahy, ačkoliv odpůrce si již nyní zjevně bez ohledu na možné námitky a připomínky k návrhu nového opatření obecné povahy učinil závěr o tom, že těmto námitkám a připomínkám nevyhoví.

Ad 4) Tato část odůvodnění napadeného opatření obecné povahy zřetelně poukazuje na skutečnost, že v tomto případě došlo k nesprávné aplikaci § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu, neboť podle tohoto ustanovení lze postupovat pouze tehdy, hrozí-li nebezpečí z prodlení. S ohledem na vše výše uvedené navrhovatel opětovně poukazuje na skutečnost, že odpůrce je zcela zjevně přesvědčen, že na základě nového řádného správního řízení bude vydáno obsahově shodné opatření obecné povahy jako to, které bylo zrušeno Rozsudkem pro nezákonnost. Jak již navrhovatel uvedl, podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu se smějí dopravní značky užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. V tomto případě však odpůrce ani neskrývá, že důvodem pro

stanovení opatření obecné povahy je mimo jiné snaha o minimalizaci nákladů na své straně, přičemž nijak nereflexuje, že pokud někomu v důsledku nezákonného postupu odpůrce vzniká poměrně výrazná majetková škoda, je to právě navrhovatel. Jakákoliv ekonomická motivace na straně odpůrce však v každém případě nemůže být důvodem pro využití tak výjimečného způsobu stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, kterým je postup podle § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu. Z výše uvedeného je podle názoru navrhovatele zřejmé, že ačkoli odpůrce na závěr lakonicky konstatoval, že neshledal důvody, které by bránily stanovení přechodné úpravy provozu podle § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu, a proto ji napadeným opatřením obecné povahy stanovil, odpůrce důvody pro tento postup, resp. překážky, které by mu v tom bránily, nikterak nezkomal.

### III.

#### Vyjádření odpůrce

9. Odpůrce ve vyjádření k návrhu uvedl, že ve věci žádosti o písemné vyjádření k návrhu na zrušení opatření obecné povahy se plně odkazuje na dopis ze dne 8. 3. 2019 odeslaný JUDr. Mgr. Milanu Dočkalovi (v příloze 2x kopie) jako odpověď na výzvu k ukončení protiprávního stavu. Dále uvedl následující: *„Protože v dané věci běží řízení o stanovení místní úpravy provozu - Návrh opatření obecné povahy zakazující tranzitní dopravu v úseku Mýto - hranice okresu, ve kterém mohou vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, nebo i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky, které budeme posuzovat v rámci řízení o vydání Opatření obecné povahy.“*

### IV.

#### Vyjádření účastníků a osob zúčastněných na řízení při jednání

10. Účastníci při jednání setrvali na svých dosavadních tvrzeních.
11. Osoba zúčastněná na řízení č. 2 konstatovala, že v návrhu na vydání opatření obecné povahy uvedla, že těžká tranzitní doprava způsobuje zvýšenou hluchost, prašnost a vibrace v jednotlivých obcích, zpomalování, komplikování plynulosti provozu, častější opravy a s tím související dopravní omezení a snížení bezpečnosti chodců. A tyto důvody představují současně sledované cíle, kterých bude dosaženo právě omezením tranzitní dopravy, tudíž právní regulace splňuje kritérium přiměřenosti. Omezení tranzitní dopravy a sledované cíle spolu logicky souvisí a těchto cílů nelze dosáhnout jinak, a jiným legislativním prostředkem. Protože jakékoliv umístění zpomalovacích prahů, snížení dovolené rychlosti, zpřísnění sankcí za dopravní přestupky, nebo častější kontroly ze strany Policie ČR ani jiné preventivní kampaně nemohou tu situaci v daném úseku nijak zásadně změnit. A proto je opatření obecné povahy rovněž potřebné. Kromě přiměřenosti a potřebnosti se tak osoba zúčastněná na řízení zabývala i způsobem, jakým bude zasaženo do práv adresátů tohoto opatření obecné povahy. Tranzitní nákladní dopravu nelze podle ustanovení § 24a zákona o pozemních komunikacích považovat k užití pozemní komunikace nezbytné k dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla provozovny nebo bydliště dopravce, nebo bydliště řidiče. Dále slouží pozemní komunikace složkám integrovaného záchranného systému a užití komunikací je nezbytné k plnění úkolů ozbrojených sil České republiky. Omezení se tak nedotkne kamionů, které zajišťují dopravní obsluhu a například i potřebné zásobování. Již řadu let je pro tranzitní

dopravu určená nadřazená silniční síť a každý podnikatelský subjekt, v rámci svého podnikání, tento fakt už léta musí brát v úvahu. Pokud proti sobě porovnáme a postavíme svobodu podnikání podnikatelských subjektů profitujících z tranzitní dopravy a právo na ochranu života, zdraví a majetku, tak osoba zúčastněná na řízení dochází k názoru, že je nutné upřednostnit druhé z uvedených práv. Pro řidiče tranzitní kamionové dopravy slouží dálnice D5, poskytující dostatečné množství odpočívadel a benzinových stanic. Dálnice D5 je v provozu tedy řadu let a čerpací stanice navrhovatele může nadále obsluhovat osobní automobily a kamiony, na které se zákaz nevztahuje. Soud by se měl zabývat otázkou, jaká je skutečná kapacita předmětné čerpací stanice a jaké jsou aktuální skutečné podmínky pro parkování tranzitní kamionové dopravy u této čerpací stanice, což je rozhodné pro posouzení do jaké míry, prostřednictvím tohoto opatření obecné povahy je skutečně omezena podnikatelská činnost. I vzhledem k těmto argumentům tedy osoba zúčastněná na řízení nesouhlasí s argumenty uvedenými v návrhu navrhovatele a má máme za to, že opatření obecné povahy je srozumitelné a dostatečně odůvodněné a již proto, že navrhovatel sám odkázal na čtyři různé argumenty obsažené v odůvodnění opatření obecné povahy s tím, že je zde navíc ještě uvedeno, právě že tranzitní dopravu nákladních vozidel a souprav, tedy že omezení prostřednictvím opatření obecné povahy se nedotkne veškeré nákladní dopravy, pouze tranzitní nad 12 tun, s tím že silnice 2/605 vede v celém úseku od Ejovic na hranice Středočeského kraje souběžně s dálnicí D5. V odůvodnění opatření obecné povahy je také uvedeno, že tranzitní dopravu není podle zákona o pozemních komunikacích nezbytné užití dálnice pro dosažení místa vykládky, nakládky jak jsem uvedla. Dopravní režim byl režimem nezákonným, neboť původní opatření obecné povahy bylo zrušeno rozsudkem soudu, nemění nic na skutečnosti, že tento dopravní režim přispěl k výraznému zlepšení bezpečnosti všech účastníků provozu. Odpůrce jasně v odůvodnění uvedl, že opatření obecné povahy je stanoveno na dobu dvou měsíců a osoba zúčastněná na řízení podala návrh na novou místní úpravu. Je tedy zřejmé, že se jedná o dočasnou úpravu s tím, že odpůrce předpokládá, že bude následně rozhodovat o návrhu na místní úpravu provozu, aniž by jakkoli předjímal, jak takové rozhodnutí dopadne. Dále má osoba zúčastněná na řízení za to, že opatření obecné povahy souvisí i s uzavírkou silnice 2/605 v obci Holoubkov v období od dubna do června 2019, když odpůrce musel zvažovat i možnost, že opatření obecné povahy bude navazovat na následující opatření obecné povahy ohledně stanovení místní úpravy. Osoba zúčastněná na řízení zcela nesouhlasí s tvrzením navrhovatele, že by z opatření obecné povahy nevyplývalo, jaké bezprostřední nebezpečí z prodlení hrozí. Nejedná se pouze o řidiče tranzitní dopravy, ale o všechny řidiče, a zejména o obyvatele dotčených obcí a ostatní účastníky provozu v dotčeném úseku. Odpůrce rovněž v odůvodnění nereflektuje své ekonomické náklady, jak se zřejmě domníval navrhovatel, ale zohledňuje náklady na straně právě osoby zúčastněné na řízení, která bude muset případně odstraňovat usazené dopravní značení a opětovně jej instalovat v případě, že bude vydáno opatření obecné povahy pro místní úpravu. Osoba zúčastněná na řízení rovněž zcela nechápe, jaká je ekonomická škoda na straně navrhovatele, když tento nemůže provozovat odstavné parkoviště. Osoba zúčastněná na řízení nemá informaci, že by navrhovatel disponoval oficiálním povolením k umístění a provedení stavby, rozšíření odstavného parkoviště, které by mělo sloužit řidičům nákladních vozidel, aby naplnil povinnosti kladené na něj zákonem o silniční dopravě a příslušného nařízení Evropského parlamentu. Stavba parkoviště odpočívadla pro kamionovou dopravu v areálu čerpací stanice KOLOC oil na příslušných pozemcích nikdy nebyla povolena. Rovněž není jasné, jaký je vztah navrhovatele k pozemkům, na kterých má být umístěno údajné parkoviště, protože

navrhovatel je společnost PROTEGO a tato společnost nevlastní všechny pozemky, na kterých se má nacházet údajné parkoviště, které je spojeno s údajně vzniklou ekonomickou újmou. Tyto pozemky vlastní fyzické osoby, a pokud do nich bylo investováno, tak má osoba zúčastněná na řízení za to, že navrhovatelem by měly být ony, nikoliv právě společnost PROTEGO, a proto v této věci není společnost PROTEGO aktivně legitimována. Po zvážení všech těchto okolností trvá osoba zúčastněná na řízení na potřebě omezení tranzitu i nadále, má za to, že se nejedná o tranzitní komunikaci a pro tento účel má být využívána nadřazená silniční síť. Je si sice vědoma toho, že nákladní doprava je páteří ekonomiky, ovšem ve smyslu přesunu zboží z místa a) do místa b), a to že někteří tranzitní dopravci se snaží vyhnout úhradě mýta a jezdí po silnicích nižšího řádu, které pro takovou dopravu nejsou přizpůsobené, vede ke zvyšování finančních nákladů na straně osoby zúčastněné na řízení, ohrožení života, zdraví chodců, zhoršení životního prostředí, zvýšení hluku na této komunikaci. Smyslem tohoto opatření obecné povahy jistě není samoučelné nebo šikanózní jednání ze strany odpůrce, nýbrž zcela racionální.

12. Osoby zúčastněné na řízení č. 1 a 3 se ztotožnily s vyjádřením osoby zúčastněné na řízení č. 2.

## V.

### Posouzení věci soudem

13. V souladu s § 101b odst. 3 a § 101d odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s.ř.s.“), soud přezkoumal napadené opatření obecné povahy v rozsahu a z důvodů uvedených v návrhu a vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy.

## A.

14. Rozsudkem Krajského soudu v Plzni ze dne 12. 12. 2018, č.j. 59 A 11/2018 (dostupný na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)), který se týkal týchž účastníků a obdobné věci, bylo zrušeno opatření obecné povahy, jímž byla podle § 77 odst. 1 písm. c) a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích spočívající v osazení dopravních značek na silnici II/605 v křižovatkách se silnicemi II. a III. tříd v úseku Mýto – hranice okresu Rokycany: - IP 22 s textem „POZOR SILNICE 605“, vyobrazením značky „B4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů 12 t“ a dodatkové tabulky E 14 s textem „TRANZIT“, - B4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů 12 t a dodatkové tabulky E 14 s textem „TRANZIT“, s tím, že dopravní značení bude provedeno dle předloženého návrhu zpracovaného společností D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o.
15. Krajský soud v Plzni v tomto rozsudku uvedl: *“K souladu s hmotným právem se Nejvyšší správní soud vyslovil takto: „Smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný či dokonce šikanózní, nýbrž že musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Pokud takový důvod neexistuje, jedná se o dopravní značku umístěnou protizákonně.“ (rozsudek ze dne 7. 1. 2009, č.j. 2 Ao 3/2008-100). K přezkumu zásady proporcionality se Nejvyšší správní soud vyjádřil takto: „Při posuzování jeho přiměřenosti je třeba postupně zkoumat vhodnost opatření obecné povahy, jeho potřebnost, naplnění požadavku minimalizace zásahů do práv adresátů (zda nelze cíle dosáhnout jinou mírnější regulací) a nakonec otázku, zda je jeho následek přiměřený sledovanému cíli (k testu proporcionality opatření obecné povahy ohledně regulace místní dopravy srov. též rozsudek ze dne 26. 5. 2016, č.j. 7 As 39/2016-47, věc Obec Dolní Lhota, ...).“ (rozsudek ze dne 23. 5. 2018, č.j. 10 As*

336/2017-46). Soud se ztotožňuje s názorem navrhovatele, že v napadeném opatření obecné povahy chybí jakékoliv odůvodnění stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, a to jak z hlediska důvodu stanovení místní úpravy, tak z hlediska proporcionality stanovené místní úpravy. Pouhé konstatování odpůrce, že omezením obecného užívání silnice II/605 formou umístění zákazové dopravní značky tak nedojde k ohrožení žádného veřejného ani soukromého zájmu, naopak stanovená místní úprava provozu je v souladu s veřejným zájmem, je skutečně nedostatečné. S výjimkou nijak nekonkretizovaných „požadavků dotčených obcí na omezení průjezdu těžké tranzitní dopravy po uvedené trase“ není důvod vydání napadeného opatření obecné povahy zřejmý ani z příslušného spisového materiálu, včetně výchozího projektu (do fáze ke dni vydání uvedeného opatření obecné povahy). Napadené opatření obecné povahy je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Bylo tedy nutné ustát u třetího kroku přezkumného algoritmu. Pokud soud zrušuje opatření obecné povahy z důvodu, že nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem, nemusí se a často ani nemůže zabývat správností právního posouzení věci. Nepřezkoumatelnost opatření obecné povahy ze své podstaty brání tomu, aby soud mohl přezkoumat soulad napadeného úkonu správního orgánu s hmotným právem a jeho proporcionalitu. Ve vztahu k samotnému obsahu přezkoumávaného opatření obecné povahy se proto soud omezil toliko na citaci dvou zásadních rozhodnutí Nejvyššího správního soudu. K věci lze tak jen dodat, že veřejný zájem, jehož se dovolává i ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, nelze vyjádřit jako jeden univerzální veřejný zájem, ale jako pluralitu veřejných zájmů. V určitých případech mohou stát určité veřejné zájmy proti sobě, jako např. svoboda podnikání versus ochrana života a zdraví a ochrana majetku. K těmto otázkám existuje poměrně bohatá judikatura Ústavního soudu a správních soudů. Shrnující vyjádření je obsaženo např. v nálezu Ústavního soudu ze dne 28. 6. 2005, sp. zn. Pl. ÚS 24/04: „Veřejný zájem v konkrétní věci je zjišťován v průběhu správního řízení na základě poměrování nejrůznějších partikulárních zájmů, po zvážení všech rozporů a připomínek. Z odůvodnění rozhodnutí, jehož ústředním bodem je otázka existence veřejného zájmu, pak musí zřetelně vyplynout, proč veřejný zájem převážil nad řadou soukromých, partikulárních zájmů.“

16. Aniž by odpůrce jakkoli reflektoval závěry uvedené v citovaném rozsudku, vydal opatření obecné povahy, kterým podle § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu stanovil přechodnou úpravu provozu na pozemní komunikaci – silnici II/605 spočívající ve stanovení dopravního značení pro omezení průjezdu těžké tranzitní dopravy v úseku D5 Exit 50 Mýto – D5 Exit 41 Cerhovice.
17. Odpůrce v odůvodnění opatření obecné povahy pouze uvedl: „Krajský soud v Plzni rozsudkem čj. 59A 11/2018-84 dne 12.12.2018 zrušil Opatření obecné povahy Městského úřadu Rokycany ze dne 19.2.2018, spis.zn.: MeRo/13064/OD/17 Ant, čj. MeRo/2029/OD/18 - stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci - silnici 11/605, kterým byl stanoven zákaz vjezdu vozidel nad 12 t „TRANZIT“ v úseku D5 Exit 50 Mýto - D5 Exit 41 Cerhovice. Navrhovatel podal nový návrh na místní úpravu provozu. Protože navrhovatel předpokládá, že po novém projednání místní úpravy provozu dojde k zachování stávajícího dopravního režimu, tedy omezení průjezdu tranzitní nákladní dopravy po silnici 11/605, požádal současně o stanovení přechodné úpravy provozu do doby ukončení řízení o místní úpravě provozu. Tranzitní dopravu nákladním vozidlem nebo soupravou, jejichž povolená hmotnost činí 12 tun více, lze na silnici 11/605 zakázat nebo omezit stanovením místní úpravy provozu jen je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedené po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění. Silnice 11/605 vede v celém úseku od Ejpovic na hranice se Středočeským krajem souběžně s dálnicí D5, která je určena pro rychlou dálkovou dopravu. Tranzitní dopravou není

podle zákona o pozemních komunikacích nezbytné užití silnice pro dosažení místa vykládky, nakládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče. Řidiči kamionové dopravy, kteří nesplňují citovaná kritéria, jsou tranzitní dopravou a užitím souběžně vedené silnice 11/605 se pouze vyhýbají platbě mýtného. Stávajícím dopravním režimem, tedy zákazem tranzitní nákladní dopravy, došlo k výraznému zlepšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, zejména k ochraně obyvatel v obcích a také ke zlepšení životního prostředí a kvality bydlení. Ze strany obcí je vyvíjen tlak na zachování stávajícího dopravního režimu, což bylo mimo jiné deklarováno při jednání na MěÚ Rokycany dne 24.1.2019 za účasti zástupců měst Rokycany a Mýto a obce Kařez. Správní orgán rovněž přihlédl k připravované úplné uzavírce silnice 11/605 v obci Holoubkov v období 04 - 06/2019, kdy připravovaná objízdná trasa by při i dočasném zrušení omezení „TRANZIT“ znamenala značnou zátěž na komunikaci objízdné trasy a na další dotčené obce. Ustanovení § 77 odst. 4) zákona o silničním provozu lze použít v případech, kdy hrozí nebezpečí z prodlení, bez projednání s dotčenými orgány a bez předchozího řízení o návrhu opatření obecné povahy. Prodlení zdejší správní orgán spatřuje zejména v zachování dopravního režimu při předpokládaném zachování stávajícího zákazu tranzitní dopravy, kdy by dočasným odstraněním stávajícího dopravního značení zakazující „TRANZIT“ došlo k matoucímu střídavému dopravnímu režimu („chvíli tak, chvíli jinak“) zejména pro řidiče, ale i pro obyvatele a ostatní účastníky provozu, v dotčeném úseku. Dalším aspektem pro stanovení přechodné úpravy provozu je ekonomická stránka věci, tedy zamezení nákladům spojených s odstraněním osazených dopravních značek a jejich následnou opětovnou instalací. Zdejší správní orgán proto využil ustanovení § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu a stanovil přechodnou úpravu provozu. Správní orgán návrh posoudil a neshledal důvody, které by bránily stanovení přechodné úpravy provozu podle § 77 odst. 4) zákona o silničním provozu, a proto ji opatřením obecné povahy stanovil.“

#### B.

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 § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu 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.
20. Správní řád upravuje opatření obecné povahy v části šesté, v ustanovení § 171 až 174. V ustanovení 174 odst. 1 je pak uvedeno, že pro řízení podle této části platí obdobně ustanovení části první a přiměřeně ustanovení části druhé. Součástí části druhé správního řádu je ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu, podle kterého se v odůvodnění rozhodnutí 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.
21. Aplikovatelnost ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu na řízení o vydání opatření obecné povahy potvrdil ve své judikatuře i Nejvyšší správní soud. Nejvyšší správní soud tak učinil například v rozsudku ze dne 24. 11. 2010, č.j. 1 Ao 5/2010 – 169 (rozsudky Nejvyššího

správního soudu jsou dostupné na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)), kde v bodu 154 odůvodnění uvedl: „Jestliže je rozhodnutí o námitkách minimálně z formálního hlediska správním rozhodnutím, které musí dle § 172 odst. 5 správního řádu obsahovat vlastní odůvodnění, je třeba na odůvodnění rozhodnutí o námitkách klást stejné požadavky jako v případě jiných správních rozhodnutí (§ 68 odst. 3 správního řádu). V první řadě se jedná o požadavek přezkoumatelnosti rozhodnutí. „Funkcí odůvodnění správního rozhodnutí je zejména doložit správnost a nepochybně i zákonnost postupu správního orgánu, jakož i vydaného rozhodnutí, jehož jedna z nejdůležitějších vlastností je přesvědčivost.(...) [V] odůvodnění správního rozhodnutí je nutno uvést: (i) důvody výroku rozhodnutí, (ii) podklady pro jeho vydání, (iii) úvahy, kterými se správní orgán řídil při hodnocení podkladů pro rozhodnutí a při výkladu právních předpisů a (iv) informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků řízení a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí (z odůvodnění rozhodnutí musí být mj. seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka řízení za liché, mylné anebo vyvrácené, proč považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné, nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené).“ (rozsudek NSS ze dne 23. 7. 2009, čj. 9 As 71/2008 - 109 ve věci ENERGOAQUA, a.s., shodně rozsudek ze dne 24. 6. 2010, čj. 9 As 66/2009 - 46). Ostatně stejné požadavky jsou kladeny i na odůvodnění opatření obecné povahy jako takového (rozsudek NSS ze dne 16. 12. 2008, čj. 1 Ao 3/2008 - 136 ve věci vymezení zastavitelného území obce Slapy, publ. pod č. 1795/2009 Sb. NSS).“

## C.

22. V souladu s ustanovením § 77 odst. 4 a § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu bylo povinností odpůrce prokázat a náležitě v souladu s ustanovením § 68 odst. 3 správního řádu odůvodnit, že zde „brozí nebezpečí z prodlení“ a že dopravního značení pro omezení průjezdu těžké tranzitní dopravy v úseku D5 Exit 50 Mýto – D5 Exit 41 Cerhovice „nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem“.
23. Za tím účelem bylo povinností odpůrce v odůvodnění opatření obecné povahy uvést, jaké skutečnosti jej vedly k jeho vydání, z jakých podkladů tyto skutečnosti zjistil, úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů. Vzhledem k tomu, že již z předchozího řízení byly odpůrci známy námitky účastníků řízení, bylo v zájmu přesvědčivosti přijatého řešení, aby uvedl i informaci o tom, jak se vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům opatření obecné povahy.
24. Jak vyplývá z odůvodnění opatření obecné povahy, odpůrce těmito povinnostem nedostál.
25. Pokud jde o skutečnosti, které odpůrce vedly k vydání opatření obecné povahy, lze dovodit, že tomu tak bylo z důvodu 1) „že zde existuje jiná vhodná trasa pro tranzitní dopravu, když silnice 11/605 vede v celém úseku od Ejovic na hranice se Středočeským krajem souběžně s dálnicí D5, která je určena pro rychlou dálkovou dopravu“, 2) „řidiči kamionové dopravy, kteří nevyužívají silnici pro dosažení místa vykládky, nakládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče, se pouze vyhýbají platbě mýtného“, 3) „stávajícím dopravním režimem, tedy zákazem tranzitní nákladní dopravy, došlo k výraznému zlepšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, zejména k ochraně obyvatel v obcích a také ke zlepšení životního prostředí a kvality bydlení“, 4) „ze strany obcí je vyvíjen tlak na zachování stávajícího dopravního režimu“, a 5) „připravuje se úplná uzavírka silnice 11/605 v obci Holoubkov v období 04 - 06/2019, kdy připravovaná objízdná trasa by při i dočasném zrušení omezení „TRANZIT“ znamenala značnou zátěž na komunikace

*objízdne trasy a na další dotčené obce“.*

Pokud jde o „*hrozbu nebezpečí z prodlení*“ spatřoval ji odpůrce ve dvou skutečnostech, a to 1) „*v zachování dopravního režimu při předpokládaném zachování stávajícího zákazu tranzitní dopravy, kdy by dočasným odstraněním stávajícího dopravního značení zakazující „TRANZIT“ došlo k matoucímu střídavému dopravnímu režimu („chvíli tak, chvíli jinak“) zejména pro řidiče, ale i pro obyvatele a ostatní účastníky provozu, v dotčeném úseku“* a 2) „*ekonomické stránce věci, tedy zamezení nákladům spojených s odstraněním osazených dopravních značek a jejich následnou opětovnou instalací*“.

26. Na podkladě obsahu odůvodnění opatření obecné povahy je nezbytné dospět k závěru, že z něho sice vyplývají skutečnosti, které odpůrce vedly k vydání opatření obecné povahy, avšak již zcela absentují ostatní povinné náležitosti odůvodnění, konkrétně z jakých podkladů tyto skutečnosti odpůrce zjistil, úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů ani informace o tom, jak se vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům.
27. Chybějící povinné náležitosti odůvodnění opatření obecné povahy tak slovy Nejvyššího správního soudu nenaplňují základní funkci odůvodnění, tj. prokázání „*správnosti a nepochybně i zákonnosti postupu správního orgánu*“.
28. S ohledem na neuvedení z podkladů, ze kterých odpůrce vycházel, nelze ověřit, že skutečnosti, o které opřel výrok opatření obecné povahy, existují či nikoli. S ohledem na neuvedení úvah, kterými se odpůrce řídil při hodnocení „*neuvedených*“ podkladů, nelze ověřit, zda jejich hodnocení bylo správné či nikoli. S ohledem na neuvedení úvah, kterými se odpůrce řídil při výkladu právních předpisů, nelze ověřit, zda podřazení odpůrcem uvedených skutečností pod jednotlivá aplikovaná zákonná ustanovení bylo provedeno správně či nikoli. Na odpůrci zejména bylo, aby uvedl, jaká z alternativ uvedených v ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu a proč byla dána, resp. zda a proč dopravní značení pro omezení průjezdu těžké tranzitní dopravy v úseku D5 Exit 50 Mýto – D5 Exit 41 Cerhovice nezbytně vyžadovala „*bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích*“ nebo jaký „*jiný důležitý veřejný zájem*“. Současně aby uvedl, jakým konkrétním způsobem se každá ze zjištěných skutečností dotýká pojmu „*bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích*“ či „*jiného důležitého veřejného zájmu*“.
29. Tím, že pak odpůrce neuvedl informaci o tom, jak se vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům, jednal v přímém rozporu se závěry, ke kterým dospěl Krajský soud v Plzni v rozsudku ze dne 12. 12. 2018, č.j. 59 A 11/2018. Odpůrci byly seznatelné účastníky deklarované protikladné zájmy, a proto bylo jeho povinností zajistit podklady, na základě kterých by se prokázala nebo vyvrátil existenci účastníky tvrzených skutečností. V případě prokázání existence účastníky tvrzených skutečností, tedy existence protikladných zájmů, bylo jeho povinností zvážit, jaký ze zjištěných zájmů a proč převažuje nad druhým.
30. Nad rámec zjištěné nedostatečnosti odůvodnění opatření obecné povahy, které tak vůbec neskýtá oporu jeho výroku, je vhodné doplnit, že institut definovaný v ustanovení § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu, je institutem zcela mimořádným, aplikovatelným ve zcela výjimečných případech, kdy „*hrozí nebezpečí z prodlení*“. Tuto hrozbu je nezbytné zcela jednoznačně prokázat. „*Hrozba nebezpečí z prodlení*“ musí být vykládána ve vztahu k chráněnému zájmu, kterým je „*bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem*“. Tedy je nezbytné uvést a prokázat, co se stane, resp.

jakým konkrétním způsobem by nepostupováním podle ustanovení § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu byla dotčena „bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem“ a proč není možné vyčkat na vydání opatření obecné povahy v řádném řízení. „Hrozbu nebezpečí z prodlení“ tak nelze spatřovat ani v jedné z odpůrcem uvedených skutečností, neboť „zachování dopravního značení, jehož umístění bylo rozsudkem soudu shledáno nezákonným z důvodu jeho možného budoucího „znovu schválení““ a „zamezení vzniku nákladu spojených s odstraněním a možným budoucím „znovu umístěním““ nevypovídá nic o dotčení či nedotčení chráněného zájmu, nýbrž pouze o snaze nečinit nic, a to i za situace, kdy zde již existovalo rozhodnutí soudu o nezákonnosti postupu odpůrce. Ostatní odpůrcem zmíněné skutečnosti o existenci či neexistenci „hrozby nebezpečí z prodlení“ nevypovídají. Odpůrce o ně hrozbu nebezpečí z prodlení neopíral. V případě prokázání jejich existence pak mají význam pro eventuální řízení o vydání opatření obecné povahy mimo rámec ustanovení § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu.

## VI.

Vypořádání námitek osob zúčastněných na řízení.

31. K námitkám osob zúčastněných na řízení je nezbytné uvést, že žádná z nich nebyla způsobilá vyvrátit shora uvedené závěry o nezákonnosti opatření obecné povahy. Jak již soud uvedl shora, je nezbytné, aby odpůrce v řádném řízení o vydání opatření obecné povahy prokázal nebo vyvrátil účastníky tvrzené skutečnosti. Tedy i oprávněnost tvrzení navrhovatele. V případě prokázání existence navrhovatelem a osobami zúčastněnými na řízení tvrzených skutečností, tedy v případě existence protikladných zájmů, je povinností odpůrce zvážit, jaký ze zjištěných zájmů a proč převažuje nad druhým. Tedy, zda zde jsou či nejsou splněny podmínky pro vydání opatření obecné povahy.

## VII.

Rozhodnutí soudu

32. Vzhledem k tomu, že soud došel k závěru, že opatření obecné povahy je v rozporu se zákonem, podle § 101d odst. 2 s.ř.s. opatření obecné povahy zrušil. V souladu s návrhem navrhovatele jej zrušil dnem právní moci tohoto rozsudku.

## VIII.

Náklady řízení

33. Navrhovatel měl ve věci plný úspěch, proto mu soud v souladu s § 60 odst. 1 s.ř.s. přiznal právo na náhradu nákladů řízení. Náklady řízení spočívají v zaplaceném soudním poplatku ve výši 5 000 Kč a v odměně advokáta za 3 úkony právní služby, a to za jeden úkon právní služby podle § 11 odst. 1 písm. a), jeden úkon právní služby podle § 11 odst. 1 písm. d) a jeden úkon právní služby podle § 11 odst. 1 písm. g) vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátní tarif, když advokát převzal a připravil zastoupení navrhovatele, jménem navrhovatele podal návrh a účastnil se jednání před soudem. Podle § 9 odst. 4 písm. d) a § 7 bod 5 advokátního tarifu činí sazba za jeden úkon právní služby ve věcech žalob projednávaných podle soudního řádu správního částku 3 100 Kč. Za tři úkony právní služby tak navrhovateli náleží částka ve výši 9 300 Kč. Podle § 13 odst. 3 advokátního tarifu má advokát za jeden úkon právní služby nárok na paušální částku ve výši 300 Kč, tj. za tři úkony na částku ve výši 900 Kč. Vzhledem k tomu, že zástupcem navrhovatele je advokát, který je plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšují se náklady řízení o částku odpovídající této dani. Částka daně z přidané hodnoty činí 2 142 Kč. Náklady řízení tedy včetně daně

z přidané hodnoty činí částku ve výši 17 342 Kč. Lhůtu k plnění určil soud podle § 160 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb. ve spojení s § 64 s.ř.s. Místo plnění určil soud v souladu s § 149 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb. ve spojení s § 64 s.ř.s.

34. Podle § 60 odst. 5 s.ř.s. má osoba zúčastněná na řízení právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil. Z důvodů zvláštního zřetele hodných může jí soud na návrh přiznat právo na náhradu dalších nákladů řízení. Vzhledem k tomu, že soud neuložil osobě zúčastněné na řízení žádnou povinnost, nemohly jí vzniknout náklady podle § 60 odst. 5 s.ř.s. Soud neshledal ani důvodů zvláštního zřetele hodných, které by přiznání nákladů řízení osobě zúčastněné na řízení odůvodňovaly, proto rozhodl, že osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost. Kasační stížnost musí být podána do dvou týdnů po doručení rozsudku. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu; lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni.

Plzeň 2. dubna 2019

Mgr. Alexandr Krysl v.r.  
předseda senátu