



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ivanky Havlíkové a soudců Mgr. Martina Kříže a Mgr. Gabriely Bašné v právní věci navrhovatelů: a) **Společenství pro dům Boloňská 602 Praha 10**, se sídlem Praha 10, Boloňská 602, IČ: 28233204, b) **Martin Kápička**, bytem Praha 10, Boloňská 603, oba zast. JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D., advokátem se sídlem Tábor, Příběnická 1908, proti odpůrci: **Úřad městské části Praha 15**, se sídlem Praha 10, Boloňská 478/1, v řízení o návrhu ze dne 29.7.2014 na zrušení opatření obecné povahy ze dne 10.8.2011 č.j. 28450/11/OD/Nja – Stanovení místní úpravy silničního provozu na pozemní komunikaci ve správním obvodu Praha 15

t a k t o:

- I. Návrh se zamítá.**
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

O d ů v o d n ě n í:

Společným návrhem ze dne 29.7.2014 podaným u Městského soudu v Praze se navrhovatelé domáhali zrušení opatření obecné povahy ze dne 10.8.2011 č.j. 28450/11/OD/Nja – Stanovení místní úpravy silničního provozu na pozemní komunikaci ve správním obvodu Praha 15. V návrhu konstatovali, že dne 10.8.2011 vydal Úřad městské části Praha 15, odbor dopravy, správní akt s označením Stanovení místní úpravy silničního provozu na pozemní komunikaci ve správním obvodu Praha 15, ze dne 10.8.2011, č.j. 28450/11/OD/Nja. Tento správní akt je v materiálním smyslu opatřením obecné povahy, které není v souladu se zákonem a nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem.

Stanovení dopravního značení dle navrhovatelů představuje typický příklad opatření obecné povahy v materiálním smyslu, což vyplývá zejména z rozsudku Nejvyššího správního

soudu ze dne 7.1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008 - 100 (publikovaného pod č. 1794/2009 Sb. NSS) a z odborné literatury. Právě umístěním dopravní značky na konkrétní místo totiž dochází ke konkretizaci pravidel (práv a povinností blíže nespecifikovaných účastníků provozu na pozemních komunikacích) vyplývajících z této dopravní značky na konkrétní dopravní situaci, která existuje na daném místě. Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, provedené způsobem zakládajícím pro účastníky silničního provozu odlišné povinnosti, než které by měli podle obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, má povahu opatření obecné povahy v materiálním smyslu, a lze tedy proti němu podat návrh na jeho zrušení (popř. jeho části) podle ustanovení § 101a a násl. s.ř.s.

Zřízení vyhrazeného parkoviště (parkovacích stání) na pozemní komunikaci – ulici Hornoměřcholupská spadá pod tzv. zvláštní užívání místní komunikace dle § 25 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Zvláštní užívání místní komunikace představuje užívání komunikace jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou komunikace určeny. Jedná se tedy o omezení způsobu obvyklého užívání pozemní komunikace. Stejně tak umístění značky B 28 (zákaz zastavení) stanoví neurčitému okruhu osob konkrétní povinnost, resp. omezení dosavadního způsobu užívání předmětné pozemní komunikace. Navrhovatelé na tomto místě poukázali na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4.5.2011, č.j. 9 Ao 2/2011 - 64.

Navrhovatel a) je společenstvím vlastníků jednotek podle zákona č. 72/1994 Sb., kterým se upravují některé spoluvlastnické vztahy k budovám a některé vlastnické vztahy k bytům a nebytovým prostorům a doplňují některé zákony (zákon o vlastnictví bytů), ve znění účinném ke dni 31.12.2013. Stavba č.p. 602, stojící na pozemku parc. č. 523/710 v k.ú. Horní Měcholupy, obec Praha, je bytovým domem, který bezprostředně sousedí s ulicí Hornoměřcholupská v části, kde ke stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci došlo. Stanovení této místní úpravy bezprostředně souvisí se záměrem stavby „Nové Měcholupy VI.“ společnosti EKOSPOL a.s., se sídlem Praha 7, Dukelských Hrdinů 747/19. Odpůrce totiž dne 13.11.2013 vydal své závazné stanovisko k žádosti této společnosti o vydání územního rozhodnutí pro předmětnou stavbu, ve které souhlasí se zastavěním současného parkoviště s 52 parkovacími stáními, které využívají vlastníci bytových jednotek navrhovatele a) s tím, že náhrada těchto parkovacích stání je tvořena právě parkovacími stáními realizovanými napadeným OOP.

Řádný výkon správy domu v širším smyslu, který je úkolem společenství vlastníků jednotek, zahrnuje i výkon práv a povinností ve věcech spojených se správou domu v užším smyslu, provozem a opravami společných částí domu. Mezi takový výkon práva patří vše, co bude bytovému domu „sloužit“ k uspokojení potřeb jeho obyvatel. Pod širší definici správy domu lze zahrnout i sousedskou žalobu, neboť lze předpokládat, že případná opatření vedoucí ke zdržení se obtěžování sousedního vlastníka imisemi hluku se dotknou společných částí domů a pozemků, jejichž správu vykonává právě společenství vlastníků jednotek. Stejně tak lze pod širší definici správy domu zahrnout i návrh na přezkum opatření obecné povahy ve správním soudnictví z titulu potenciálu přímého dotčení věcného práva k sousednímu pozemku a stavbě.

Navrhovatel b) je spoluvlastníkem bytové jednotky a k tomu příslušejícího podílu na společných prostorech bytového domu č.p. 603. Jím spoluvlastněná bytová jednotka se nachází přímo u parkoviště zřízeného na základě napadeného opatření obecné povahy. Pobytové místnosti navrhovatele b) včetně ložnice mají okna situovaná přímo na toto

parkoviště. Navrhovatel b) namítá, že napadené opatření obecné povahy zasahuje do jeho ústavně garantovaného vlastnického práva a práva na ochranu zdraví a příznivé životní prostředí. Startující a z parkoviště vyjíždějící vozidla, či naopak přijíždějící a parkující řidiči způsobují hluk (ze studeného motoru, bouchajících dveří a hlasitě se bavících řidičů a jejich spolujezdců), který je velmi obtěžující pro navrhovatele b) a celou jeho rodinu, zejména v nočních a brzkých ranních hodinách, kdy tento krátkodobý, ale intenzivní hluk navrhovatele b) a příslušníky jeho rodiny budí ze spánku a způsobuje únavu. Únava z nedostatečného množství a kvality spánku způsobeného tímto hlukem je dle dostupných lékařských studií chronickým stresorem. Zároveň navrhovatel b) namítá, že studené startujícími motory přímo pod jejich okny, zejména naftové, které v českém vozovém parku převažují, vypouští výrazně vyšší emise především nebezpečných částic jemného polétavého prachu a rakovinotvorného benzo(a)pyrenu. Navrhovatel b) se proto obává o zdraví své a své rodiny. Stejně tak je přesvědčen, že tyto okolnosti zasahují do jeho práva na příznivé životní prostředí. Zřízením parkoviště přímo pod jeho okny je navrhovatel b) významně omezen v užívací složce svého vlastnického práva, neboť nemůže z výše uvedených důvodů v nočních hodinách nechat otevřená okna a větrat, jak by bylo třeba pro nutnou cirkulaci vzduchu a prevenci před vlhkostí a tvořením plísní v bytě. Zároveň se domnívá, že tímto obtěžujícím faktorem se snížila hodnota jeho nemovitosti.

Navrhovatelé tvrdí, že napadené opatření obecné povahy není v souladu se zákonem a že nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem. Byli jím zkráceni na svém vlastnickém právu, právu na ochranu zdraví, právu na příznivé životní prostředí a právu na spravedlivý proces. Od 1.4.2008 v důsledku novelizace ustanovení § 129 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), provedené zákonem č. 374/2007 Sb. (čl. IV. bod 14), je na postup podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu subsidiárně aplikovatelný správní řád. Tím tedy v případě, že místní úprava provozu na pozemních komunikacích má mít materiálně povahu opatření obecné povahy, jsou aplikovatelná i ustanovení § 171 a násl. správního řádu o vydávání opatření obecné povahy. Napadené stanovení místní úpravy provozu bylo vydáno již za účinnosti zákona č. 374/2007 Sb., a odpůrce byl proto povinen postupovat subsidiárně podle ustanovení § 171 a násl. správního řádu. Odpůrce však takto nepostupoval, čím zkrátil navrhovatele na jejich subjektivních procesních právech, neboť jim mělo být umožněno uplatnit u odpůrce písemné či ústní připomínky nebo podat písemné námitky (§ 172 odst. 4 a 5 správního řádu). Toto jim ani nikomu dalšímu umožněno nebylo (návrh nebyl v rozporu s ustanovením § 172 odst. 1 a 2 správního řádu zveřejněn), a při vydávání opatření obecné povahy tedy nemohly být zváženy ty aspekty, které znamenaly dotčení právní sféry navrhovatelů a dalších subjektů.

Nezákonný postup odpůrce je mj. v rozporu s § 173 odst. 1 správního řádu, neboť napadené opatření obecné povahy nebylo vůbec odůvodněno. Zároveň nebylo ani oznámeno veřejnou vyhláškou. Podle § 173 odst. 1 správního řádu musí opatření obecné povahy obsahovat odůvodnění. Jeho specifický obsah je blíže určován řadou ustanovení (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 rozhodnutí o námitkách, které navíc musí obsahovat vlastní odůvodnění; podle § 60 odst. 3 stavebního zákona pak odůvodnění opatření obecné povahy, jímž se vymezuje zastavěné území, vždy obsahuje i vyhodnocení souladu s § 58 odst. 1 a 2 téhož zákona). Z § 68 odst. 3 užitého přiměřeně dle § 174 odst. 1 správního řádu je zřejmé, že v odůvodnění opatření obecné povahy nesmí chybět základní obsahové náležitosti

odůvodnění běžného správního rozhodnutí (viz rozsudek NSS ze dne 22.12.2011, č.j. 8 Ao 6/2011 -100). Podobně v rozsudku ze dne 16. 12. 2008, čj. 1 Ao 3/2008 - 136 Nejvyšší správní soud judikoval, 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. Protože ve vztahu k výše uvedeným otázkám podmínek pro vymezení zastavěného území samostatným postupem odůvodnění napadeného opatření obecné povahy postrádá způsobitelné rozhodovací důvody, shledal je soud v této části nepřezkoumatelným.“.

Navrhovatelé namítli, že napadené opatření obecné povahy není vůbec odůvodněno. Není proto jakkoliv seznatelné, zda se odpůrce zabýval i jinými variantami řešení, zda zvažoval zásah do práv navrhovatelů a dalších osob atd. Napadené opatření obecné povahy je proto nepřezkoumatelné.

Navrhovatelé z výše uvedených důvodů navrhli, aby Městský soud v Praze vydal rozsudek, kterým by rozhodl, že opatření obecné povahy - Stanovení místní úpravy silničního provozu na pozemní komunikaci ve správním obvodu Praha 15, ze dne 10.8.2011, č.j. 28450/11/OD/NJa, vydané Úřadem městské části Praha 15, odbor dopravy, se zrušuje dnem nabytí právní moci tohoto rozsudku.

Odpůrce navrhl, aby soud návrh jako nedůvodný zamítl. Ve vyjádření k návrhu uvedl, že stanovení místní úpravy silničního provozu na pozemní komunikaci ve správním obvodu Praha 15 vydal dne 10.08.2011, č.j. 28450/11/OD/NJa odbor dopravy Úřadu městské části Praha 15 jako příslušný silniční správní úřad podle § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu a obecně závazné vyhlášky hlavního města Prahy č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy, ve znění pozdějších předpisů, na základě tzv. Studie rozšíření parkovacích stání na území Městské části Praha 15 (z r. 2010) a zpracované projektové dokumentace z dubna 2011. Stanovení místní úpravy silničního provozu na pozemní komunikaci Hornoměřolupská spočívající v osazení svislého dopravního značení včetně vodorovného dopravního značení v souvislosti s rozšířením parkovacích stání bylo vydáno v souladu s § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu a vyhláškou č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 30/2001 Sb.“), a to po písemném vyjádření příslušného orgánu policie, tj. Policie ČR, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy - odboru služby dopravní policie ze dne 10.08.2011. Odbor dopravy Úřadu městské části Praha 15 při vydání tohoto stanovení místní úpravy silničního provozu spočívající v osazení DZ IP 11c - informativní DZ, provozní + vodorovné značení V 10d, V 13 a) vycházel z obecné úpravy silničního provozu, kde stávající stav a šířkové poměry jízdních pruhů předmětného úseku ul. Hornoměřolupská umožňovaly i v minulosti odstav a stání vozidel tak, jak vyplývá z projektové dokumentace a skutečného stavu - šířka vozovky 13 m, tzn. šířka každého jízdního pruhu v každém směru jízdy 6,25 m. Odstav vozidel zde nebyl nijak omezen žádnou zákazovou značkou (B28, B29), takže parkování vozidel bylo a je možné s odkazem na ustanovení § 25 odst. 3 zákona o silničním provozu i bez usměrnění odstavu vozidel do parkovacího pruhu („Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3m pro oba směry jízdy“). Důvodem pro stanovení místní úpravy silničního provozu bylo mj. i to, že řidiči z hlediska neznalosti zákona o silničním provozu a dále z hlediska ochrany svých vozidel možnost parkování při okraji jízdního pruhu nevyužívali nebo používali ojediněle. Parkoviště na pozemku ve vlastnictví společnosti EKOSPOL a.s., nebylo téměř využíváno a sloužilo mimo jiné i k odstavu vraků

a polovraků. Argumentace navrhovatelů, že stanovení místní úpravy silničního provozu bezprostředně souviselo se záměrem výstavby nového bytového domu „Nové Měcholupy VI.“ společnosti EKOSPOL a.s., je dle odpůrce zavádějící, protože v době vydání předmětného stanovení nebylo o této stavbě nic známo.

Odpůrce dále podotkl, že předmětné stanovení místní úpravy silničního provozu se netýkalo pouze dopravy na komunikaci Hornoměřolupská, ale i na komunikacích Janovská, Tenisová a Na křečku. Vlastníci bytových jednotek - Společenství pro dům Boloňská 602 Praha 10 ve velké míře využívali a dosud využívají neoprávněně pro odstav vozidel přilehlé parkoviště k bytovému domu, a to nákupního střediska Penny Market; nyní je ve velkém počtu využíván pro odstav vozidel vytvořený parkovací záliv, nikoliv zmíněné parkoviště na pozemku EKOSPOL a.s., které není prakticky vůbec využíváno. Parkovací stání na ulici Hornoměřolupská jsou vzdálena 13 m od bytového objektu č. p. 603 a stání z druhé strany ulice Boloňská, sloužící pro dopravu v klidu těchto bytových domů, jsou vzdálena od objektu 4 m. Rozšířená parkovací stání na ulici Hornoměřolupská tedy nijak významně nenarušují užívání bytového domu nadměrným hlukem, vyššími emisemi nebo zásahem do práva na příznivé životní prostředí, jak uvádí navrhovatel b).

Předmětné stanovení místní úpravy silničního provozu bylo vydáno podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu. Odbor dopravy Úřadu městské části Praha 15 při jeho vydání nepostupoval podle části šesté správního řádu a uvedené stanovení místní úpravy nevydal jako opatření obecné povahy podle § 171 a násl. správního řádu vzhledem k povaze stanovení místní úpravy, kdy se jednalo o osazení informativních dopravních značek označujících parkoviště. Stanovení místní úpravy silničního provozu na pozemní komunikaci bylo vydáno v souladu s Metodickou pomůckou pro sjednocení postupu obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a krajských úřadů při stanovování místní úpravy provozu na pozemních komunikacích č. 423/2009-160-OST/1 vydanou Ministerstvem dopravy - odborem provozu silničních vozidel a judikaturou Nejvyššího správního soudu (rozsudek č.j. 2 Ao 3/2008 – 100), podle níž „Stanovení místní úpravy silničního provozu je nutno považovat, a tedy na něj aplikovat část šestou správního řádu pouze v případě, že se jedná o značky zákazové a příkazové, značky upravující přednost a naopak se nejedná o značky, z nichž žádná úprava povinností nevyplývá, tedy o značky výstražné a tu část informativních značek, které účastníkům provozu pouze poskytují informace, případně slouží k jejich orientaci.“ V tomto smyslu je nutno posuzovat i napadené stanovení místní úpravy silničního provozu, protože provedená místní úprava slouží k orientaci řidičů o možnosti odstavu a parkování vozidel, což bylo a je možné i bez vymezení parkovacího pruhu z hlediska obecné úpravy silničního provozu v předmětném úseku ul. Hornoměřolupská. Vydaným stanovením místní úpravy silničního provozu na komunikaci Hornoměřolupská nebyly umístěny dopravními značkami stanoveny pro účastníky silničního provozu odlišné povinnosti, než jaké by měli tyto účastníci podle obecné úpravy provozu v předmětném úseku této komunikace. Zřízení parkovacího pruhu v žádném případě nespadá do správního řízení podle § 25 zákona o pozemních komunikacích, nejedná se o tzv. zvláštní užívání místní komunikace, jak tvrdí navrhovatelé, a proto nemohlo být ani podle tohoto zákona zahájeno. Jelikož odstav a parkování vozidel v předmětném úseku ul. Hornoměřolupská byl a je i bez vyznačení parkovacího pruhu z hlediska obecné úpravy silničního provozu možný, argumentace navrhovatelů je v celém rozsahu neodůvodněná.

Odpůrce má vzhledem k výše uvedenému za to, že silniční správní úřad postupoval při stanovení předmětné místní úpravy silničního provozu v souladu s právními předpisy, judikaturou Nejvyššího správního soudu a metodickým pokynem Ministerstva dopravy.

Stanovení místní úpravy silničního provozu na pozemní komunikaci ve správním obvodu Praha 15 ze dne 10.08.2011 č.j. 28450/11/OD/NJa není s ohledem na povahu napadené místní úpravy opatřením obecné povahy ve smyslu správního řádu.

V replice k vyjádření odpůrce navrhovatelé uvedli, že setrvávají na svém návrhu. Jsou přesvědčeni, že napadený správní akt je opatřením obecné povahy. Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích bylo provedeno prostřednictvím několika dopravních značek. Za prvé se jedná o informativní dopravní značku IP 11c: tato značka dle ustanovení § 12 odst. 1 písm. l) vyhlášky č. 30/2001 Sb., označuje místo, kde je dovoleno zastavení a stání; symboly ve spodní části značek č. IP 11b až č. IP 11g, které mohou být obráceny, vyznačují stanovené způsoby stání na parkovišti; tyto symboly mohou být vyznačeny i na dodatkové tabulce; poloha vozidla při kolmém nebo šikmém stání musí odpovídat poloze vyjádřené symbolem uvedeným na značce nebo na dodatkové tabulce. Za druhé se jedná zákazovou dopravní značku B28 - zákaz zastavení podle § 9 odst. 1 písm. hh) vyhlášky č. 30/2001 Sb. Jak vyplývá z grafického vyobrazení napadeného opatření obecné povahy, lokalita č. 16A - Hornoměřcholupská, v rozporu s tvrzením odpůrce je tato zákazová značka umístěována právě tímto napadeným správním aktem. Za třetí se jedná o tzv. šikmé rovnoběžné čáry V 13a, které podle ustanovení § 23 písm. b) vyhlášky č. 30/2001 Sb., vyznačují plochu, do které je zakázáno vjíždět nebo nad ni nákladem zasahovat, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci; přitom nesmějí být ohroženi ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích. Za čtvrté se jedná o vyznačení parkovacího pruhu V 10d, kterým se označuje parkovací pruh. Podle ustanovení § 21 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 30/2001 Sb., označení stání a parkovišť se užívají k vyznačení dovoleného zastavení a stání a případně stanovení způsobu stání ve vztahu k okraji pozemní komunikace; při stání nesmí vozidlo svým obrysem nebo nákladem přesahovat do vozovky vyznačenou plochu.

Z výše uvedeného plyne, že napadené opatření obecné povahy nevymezuje pouze tzv. informativní značku IP 11c, ale též značku zákazovou B28 a dále jiné dopravní značení (V 13a a V 10d), které dle svého obsahu nejsou značením informativní povahy, ale neurčitěmu okruhu osob ukládají určitá práva, povinnosti a zákazy, které ve smyslu odpůrcem citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 2 Ao 3/2008 - 100 stanoví odlišná práva a povinnosti, než by je tito měli podle obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Jak navrhovatelé uváděli již v návrhu na zrušení opatření obecné povahy, tato odlišná úprava provedená napadeným opatřením obecné povahy zasahuje do jejich hmotných práv. Otázka využívání těchto parkovacích míst ze strany vlastníků bytových jednotek není pro relevantní toto řízení. Navrhovatelé se cítí být přímo dotčeni úpravou zřízenou napadeným opatřením obecné povahy na svých hmotných právech, jak popsáno v návrhu na zrušení opatření obecné povahy. Navrhovatelé zopakovali, že pobytové místnosti včetně ložnic navrhovatele b) a vlastníků bytových jednotek navrhovatele a) mají okna situována přímo do ulice Hornoměřcholupská, řešené napadeným opatřením obecné povahy. K tomu dodali, že podle provedeného měření v dané lokalitě, které bylo součástí akustické studie zpracované Ing. Jiřím Králíčkem dne 6.3.2014, jsou v místě řešeném napadeným opatřením obecné povahy před domy navrhovatelů překračovány závazné hygienické limity hluku právě z provozu na této pozemní komunikaci, včetně úpravy provedené napadeným opatřením obecné povahy. Navrhovatelé v závěru repliky zopakovali, že napadené opatření obecné povahy neobsahuje jakékoliv odůvodnění a je tedy nepřezkoumatelné a že navrhovatelům ani nikomu jinému nebyl návrh napadeného opatření obecné povahy ani jeho schválené znění oznámeno.

Při ústním jednání před soudem setrvali účastníci řízení na svých procesních stanoviscích. Právní zástupce navrhovatelů odkázal na dosavadní písemná podání navrhovatelů a k věci samé uvedl, že zákazová značka B 28 může být vymezována pouze opatřením obecné povahy. Vedle toho jsou napadeným opatřením vymezeny ještě dopravní značky V 13a, což je vodorovné značení, které podle § 23 písm. b) vyhlášky č. 30/2001 Sb., vyznačuje plochu, do které je zakázáno vjíždět. Tato značka opět není značkou informativní, ale je značkou omezující a zákazovou. Podobně značka V 10d stanovuje nikoliv zákaz, ale určité omezení. Podle § 21 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 30/2001 Sb., při stání nesmí vozidlo svým obrysem, nebo nákladem přesahovat do vozovky takto vyznačenou plochu. Není to přímo zákazová značka, ale ani informativní značka. Je to podle vyhlášky jiné dopravní značení, které stanovuje určitá omezení. Proto jsou navrhovatelé přesvědčeni, že správní akt, kterým jsou tyto dopravní značky vymezeny, stanoví neurčitěmu okruhu osob odlišný režim od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Tato úprava zasahuje do hmotných práv navrhovatelů. Právní zástupce navrhovatelů dále poukázal na další dva aspekty, které podle něj v dosavadních písemných vyjádřeních chybí. Předmětná úprava totiž v podstatě znemožňuje přístup hasičů na požární nástupní místo. V projektové dokumentaci ke stavbě navrhovatele a) a navrhovatele b) je vymezeno požární nástupní místo právě v ulici Hornoměřolupská na zatravněné ploše přímo na zadním parkovišti. Tím, že tam odpůrce zřídil parkoviště, znemožňuje požárníkům přístup na toto požárně nástupní místo. Jako důkaz k prokázání těchto tvrzení označil projektovou dokumentaci ke stavbě č.p. 603 a č.p. 604. Dalším aspektem je dopravně bezpečnostní otázka. Parkovací pruh je vymezen velmi úzce. Vozidla, která tam vjíždějí, v podstatě nemohou bezpečně otevřít dveře, protože otevírání dveří z automobilu je už do vozovky. Zároveň nelze vystoupit od spolujezdce, protože obrubník je příliš vysoký. Dalším problémem je výjezd z ulice Boloňská na ulici Hornoměřolupská, kde je v důsledku zřízení parkovacích stání velmi omezen rozhled z ulice Boloňská. Navrhovatelé, kteří tam vyjíždějí, mají v podstatě znemožněn výhled tu ulici. Jedná se o určitý dopravně bezpečnostní aspekt. Po zřízení parkovacích míst tam parkuje mnohem více aut než dosud. Parkují tam dokonce i nákladní vozidla a autobusy. Už teď jsou překračovány limity hluku v ulici Hornoměřolupská a stanovení místní úpravy tomu bohužel ještě napomohlo.

Odpůrce při jednání před soudem potvrdil, že kromě informativní dopravní značky IP 11c o umístění parkoviště byla napadeným správním aktem umístěna i zákazová dopravní značka B 28 - zákaz zastavení. V grafické příloze stanovení místní úpravy dopravního značení je červeně vyznačeno nové dopravní značení a stávající dopravní značení je vyznačeno černě. K požární problematice zmíněné při jednání právním zástupcem navrhovatelů odpůrce podotkl, že tato nebyla předmětem žaloby. Požární vozidlo se může automaticky dostat ke všem objektům, neboť místo je dostatečně široké a průjezdné. Odpůrce zdůraznil, že z hlediska základních pravidel silničního provozu mohly automobily v daném místě parkovat vždy, neboť mezi středovou čarou hradící a stojícími automobily je zachován jízdní pruh o velikosti nejméně 3 metrů. I kdyby tady odpůrce nevyznačil vůbec nic, tak vozidla tady stát mohou. Naopak nebude-li zde toto značení, popř. pokud by ho odpůrce odstranil, tak vozidla tady budou stát stejně. Ke stanovení místní úpravy dopravního značení vedl odpůrce audit dopravních systémů na území městské části.

Pokud jde o vodorovné značení (poznámka soudu: dopravní značky V 13a u vjezdu do křižovatky), i v případě, že zde toto značení nebude, mají vozidla povinnost stát 5 m od hranice křižovatky, před i za ní. Výhledová vzdálenost pro vjezd by měla být zachována.

Vodorovné značení v podstatě nahrazuje tu pětimetrovou vzdálenost zákazu parkování na hranici křižovatky.

K navrhovateli tvrzenému stání nákladních vozidel odpůrce uvedl, že v Praze je od 20:00 do 06:00 zákaz stání nákladních vozidel nad 3,5 t. Zóna je vyznačena na všech příjezdech do Prahy dopravními značkami. Je věcí dopravní policie, jak toto bude sledovat, odpůrce to těžko může ovlivnit. Pokud jde o namítanou hlučnost, je odpůrci známo, že ve všech bytech, které mají okna do Hornoměřolské, byly stavebníkem, firmou Ekospol, instalovány tzv. akustické klapky, aby se snížila hluková hladina a místnosti mohly být odvětrávány bez otevření oken právě kvůli hluku. Odpůrci je s podivem, že přestože byla tato úprava dopravního značení provedena prakticky před třemi roky, je navrhovateli napadána až nyní, před koncem promlčecí doby k podání žaloby.

Navrhovatel b) při jednání před soudem k věci samé uvedl, že v daném případě se nejedná se o výjezd z ulice Boloňská, ale o výjezd v podstatě z parkoviště Penny Marketu, které slouží i pro parkování rezidentů. Před domem, kde navrhovatel b) bydlí, opravdu parkují autobusy či kamiony. Dřív tam kamiony nestály. S policií to neřešili. K argumentaci odpůrce o stavebních úpravách v domě provedených za účelem snížení hlučnosti navrhovatel b) uvedl, že stavebník sice v domě osadil protihluková skla, ale zároveň tam byla ponechána ventilační klapka. Zvuk jde tou ventilační klapkou a okna tím pádem nesplňují svojí funkci. Nad oknem je umístěna taková otevírací klapka, ale vzhledem k parkovišti si většina bytů musela tu větrací klapku zaplnit montážní pěnou, protože tudy stejně ten hluk šel.

K dotazu soudu, zda je navrhovatel a) vlastníkem nějakých jednotek v domě nebo vlastníkem nějaké společné části domu, navrhovatel a) uvedl, že nikoliv.

Soud při jednání provedl důkaz zhlédnutím fotografií dokumentujících současný stav v dané lokalitě v ulici Hornoměřolská, které soudu předložili účastníci řízení (navrhovatelé 6 ks, odpůrce 2 ks fotografií). Pokud jde o další důkazní návrhy účastníků řízení, soud rozhodl, že nebude provádět dokazování navrženými důkazy, neboť dospěl k závěru, že o návrhu lze rozhodnout na základě listin zdokumentovaných ve správním spise; provádění jakýchkoliv dalších důkazů proto soud shledal nadbytečným.

V posuzované věci vyšel soud z následně uvedené právní úpravy:

Podle § 101a odst. 1 věta první s.ř.s. návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí je oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen.

Podle § 101a odst. 3 s.ř.s. odpůrcem je ten, kdo vydal opatření obecné povahy, jehož zrušení nebo zrušení jeho částí je navrhováno.

Podle § 101b odst. 2 s.ř.s. návrh kromě obecných náležitostí podání (§ 37 odst. 2 a 3) musí obsahovat návrhové body, z nichž musí být patrné, z jakých skutkových a právních důvodů považuje navrhovatel opatření obecné povahy nebo jeho část za nezákonné. Obsahuje-li návrh tyto náležitosti, nelze již v dalším řízení návrh rozšiřovat na dosud nenapadené části opatření obecné povahy nebo jej rozšiřovat o další návrhové body. Navrhovatel může kdykoli za řízení návrhové body omezit.

Podle § 101b odst. 3 s.ř.s. při přezkoumání opatření obecné povahy vychází soud ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy.

Podle § 25 odst. 1 zákona o silničním provozu řidič smí zastavit a stát jen

a) vpravo ve směru jízdy co nejbližší k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo,

b) v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace; nedojde-li k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, smí v obci řidič vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg zastavit a stát kolmo, popřípadě šikmo k okraji pozemní komunikace nebo zastavit v druhé řadě.

Podle § 25 odst. 3 zákona o silničním provozu při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Po provedeném řízení soud dospěl k závěru, že návrh není důvodný.

Napadené stanovení místní úpravy silničního provozu ze dne 10.8.2011 č.j. 28450/11/OD/Nja, proti kterému návrh směřuje, je opatřením obecné povahy, avšak pouze zčásti. Jak konstatoval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7.1.2009 č.j. 2 Ao 3/2008 – 100, v případě dopravního značení se může o jeho klasifikaci coby opatření obecné povahy jednat pouze tehdy, když z dopravní značky plynou pro účastníky provozu odlišné povinnosti, než by je tito měli podle obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Jestliže tedy oproti obecné úpravě provozu z dopravní značky žádná povinnost odlišného chování neplyne, není dán žádný racionální důvod takovouto značku označovat za opatření obecné povahy. Konkrétně to např. znamená, že opatřením obecné povahy jsou typicky zákazové a příkazové značky, značky upravující přednost; nikoliv však značky výstražné a ta část informativních značek, které pouze poskytují účastníkovi provozu na pozemních komunikacích nutné informace, příp. slouží k jeho orientaci.

V souzené věci byla napadeným stanovením místní úpravy silničního provozu umístěna mj. též zákazová značka č. B 28 – Zákaz zastavení, a dále vodorovné dopravní značky č. V 13a – Šikmé rovnoběžné čáry, vyznačující plochu, do které je zakázáno vjíždět nebo nad ni nákladem zasahovat, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Tyto dopravní značky nepochybně stanoví účastníkům provozu na pozemních komunikacích odlišné povinnosti, než které mají podle obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Nelze však přehlédnout, že prvně zmíněná dopravní značka se nachází na konci parkovacího pruhu vyznačeného značkou č. V 10d (ve směru od křižovatky ulic Hornoměřolupská a Boloňská ke kruhovému objezdu s výjezdem na ulici K Měcholupům) a od bydliště/sídla navrhovatelů je vzdálena více než 100 metrů, stejně jako vodorovná dopravní značka č. V 13a – Šikmé rovnoběžné čáry, kterou je parkovací pruh ukončen. Povinnosti, které tyto dopravní značky řidičům ukládají (zákaz zastavovat *v prostoru za zákazovou značkou* č. B 28 a povinnost nevjíždět a nezasahovat nákladem do plochy vyznačené vodorovné dopravní značky č. V 13a), nemohou už s ohledem na značnou vzdálenost od bydliště/sídla navrhovatelů nijak zasahovat do jejich právní sféry. Do právní sféry navrhovatelů nijak nezasahuje ani vodorovná dopravní značka č. V 13a – Šikmé rovnoběžné čáry, která je umístěna před začátkem zřízeného parkovacího pruhu poblíž křižovatky ulic Hornoměřolupská a Boloňská. Navrhovatelé ostatně v návrhu vůbec netvrdí, že by jejich hmotná práva byla jakkoliv zkrácena tím, že účastníci provozu na pozemních komunikacích (řidiči) nemohou vjíždět a zasahovat nákladem do plochy vyznačené touto

vodorovnou dopravní značkou, jejímž účelem je navést řidiče mimo zřízený parkovací pruh. Stejně tak netvrdí, že by jejich hmotná práva byla jakkoliv dotčena povinnostmi, kterou účastníkům provozu ukládá vzdálená zákazová značka č. B 28 – Zákaz zastavení.

Jak vyplývá z obsahu návrhu, oba navrhovatelé namítají zkrácení na svých právech *vylučně* v důsledku toho, že v ulici Hornoměřolupská byl napadeným stanovením místní úpravy silničního provozu zřízen parkovací pruh, který je zčásti situován v bezprostřední blízkosti domů, kde je jejich bydliště/sídlo. Navrhovatelé tvrdí, že do jejich vlastnického práva, práva na pokojné užívání nemovitosti, práva na ochranu zdraví a na příznivé životní prostředí nepřipustně zasahují řidiči motorových vozidel, kteří zde v důsledku této místní úpravy silničního značení zastavují, parkují a následně při odjezdu startují svá vozidla, čímž navrhovatele ruší hlukem a dalšími škodlivými imisemi (prach, výfukové zplodiny). Soudu však nezbylo než přisvědčit odpůrci, že napadené stanovení místní úpravy silničního provozu, spočívající v umístění svislé informativní provozní značky č. IP 11c – Parkoviště, v jejíž spodní části je vyznačen způsob stání na parkovišti rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace, a dále v označení místa parkoviště vodorovnou dopravní značkou č. V 10d – Parkovací pruh, neukládá účastníkům provozu odlišné povinnosti, než by je tito měli podle obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, která je obsažena ve shora citovaném ustanovení § 25 zákona o silničním provozu. Žalovaný přiléhavě poukázal na to, že i kdyby nebyl v předmětné lokalitě parkovací pruh, proti němuž navrhovatelé brojí, vyznačen, mohli by zde účastníci provozu, mj. též řidiči motorových vozidel, zastavovat a stát, a tedy i parkovat, zcela shodným způsobem, jak to činí po vyznačení parkovacího pruhu. Vzhledem k šířce ulice Hornoměřolupská (jeden jízdní pruh pro každý směr jízdy, každý z nich o šířce 6,25 m) byli řidiči i před vyznačením parkovacího pruhu oprávněni v tomto místě podle § 25 odst. 1 zákona o silničním provozu zastavit a stát vpravo ve směru jízdy co nejbližší k okraji pozemní komunikace, a to zásadně v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace. Vyznačení parkovacího pruhu napadeným stanovením místní úpravy silničního provozu, ve kterém řidiči zastavují a stojí stejným způsobem, nelze proto označit za opatření obecné povahy, kterým by navrhovatelé byli jakkoliv zkráceni na svých právech. Zjednodušeně řečeno, řidiči mohli na ploše vyznačené nyní parkovacím pruhem parkovat stejným způsobem již dříve, a to na základě obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích obsažené v zákoně o silničním provozu, takže na právním postavení navrhovatelů se v tomto směru po vydání napadeného stanovení místní úpravy silničního provozu nic nezměnilo.

Pro úplnost soud uvádí, že i kdyby se v této části rovněž jednalo o opatření obecné povahy, například v důsledku nově založené povinnosti řidičů nepřesahovat při stání obrysem vozidla nebo nákladem plochu vyznačenou parkovacím pruhem, stále by platilo, že tímto opatřením nemohlo dojít k namítanému zkrácení navrhovatelů na jejich právech, které má dle tvrzení jich samotných spočívat v umožnění parkování motorových vozidel v prostoru vyznačeném parkovacím pruhem. Tato možnost nebyla řidičům přiznána až napadeným stanovením místní úpravy silničního provozu, ale prokazatelně zde byla i před vydáním tohoto aktu. Namítané zkrácení navrhovatelů na jejich právech je tedy vyloučeno, protože z napadeného stanovení místní úpravy silničního provozu plynou pro řidiče, pokud jde o parkování v daném místě, shodná oprávnění, která jim přiznává obecná úprava provozu na pozemních komunikacích.

Navrhovatelé v návrhu rozhodně netvrdili, že by do jejich hmotných práv nějak zasahovala skutečnost, že řidiči parkující ve vyznačeném parkovacím pruhu jsou povinni respektovat způsob stání na parkovišti stanovený symbolem ve spodní části dopravní značky

č. IP 11c – Parkoviště a povinnost uvedenou v § 21 odst. 2 vyhlášky č. 30/2001 Sb., tedy že při stání nesmí vozidlo svým obrysem nebo nákladem přesahovat do vozovky přes vyznačenou plochu. Z obsahu návrhu je jasné patrné, že navrhovatelé brojili proti parkování v daném místě jako takovému, a nikoliv proti způsobu, jakým řidiči při parkování svá vozidla na vozovce umísťují. Z povahy věci je navíc zřejmé, že konkrétní poloha vozidel při parkování s hmotněprávní sférou navrhovatelů vůbec nesouvisí. Navrhovatelé se proto nemohou s úspěchem domáhat toho, aby vozidla byla v parkovacím pruhu umístěna jinak, například kolmo nebo šikmo k okraji pozemní komunikace, a ostatně to v návrhu ani nečiní.

Argumentace navrhovatelů, že se v dané věci jedná o zřízení vyhrazeného parkoviště, které spadá pod tzv. zvláštní užívání místní komunikace ve smyslu § 25 zákona o pozemních komunikacích, je zcela nedůvodná. Vyhrazené parkoviště je označováno dopravní značkou č. IP 12 – Vyhrazené parkoviště, která napadeným stanovením místní úpravy silničního provozu umístěna nebyla.

Hluk a zplodiny, které vznikají při zastavování a opětovném rozjezdu motorových vozidel, jsou nevyhnutelným důsledkem provozu motorových vozidel na pozemních komunikacích. Pro rozhodnutí soudu ve věci samé se jeví podstatným fakt, že k parkování vozidel v dané lokalitě nedošlo až na základě napadeného stanovení místní úpravy silničního provozu, ale řidiči zde byli oprávněni parkovat stejným způsobem již dříve. Obtěžování navrhovatelů škodlivými imisemi proto nelze přičítat napadenému stanovení místní úpravy silničního provozu.

Prokazování toho, zda jsou nyní v dané lokalitě dodržovány hlukové limity, není předmětem tohoto řízení. Pro rozhodnutí soudu ve věci samé je rozhodující skutkový a právní stav, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy (§ 101b odst. 3 s.ř.s.). Z těchto důvodů soud nepřikročil k provedení důkazu akustickou studií Ing. Jiřího Králíčka zpracovanou dne 6.3.2014, která neprokazuje skutkový stav, který zde byl v době vydání opatření obecné povahy. Navíc, jak již bylo uvedeno v předchozím odstavci, obtěžování navrhovatelů škodlivými imisemi (včetně hluku) nelze přičítat napadenému stanovení místní úpravy silničního provozu.

Také fotografie současného stavu parkování vozidel v Hornoměřolupské ulici, předložené soudu účastníky řízení při ústním jednání, se netýkají skutkového stavu ke dni vydání opatření obecné povahy, a proto z nich soud nečerpal žádná zjištění, jež by byla relevantní pro posouzení věci samé.

Podle § 101b odst. 2 s.ř.s. je nepřípustné návrh na zrušení opatření obecné povahy v průběhu řízení rozšiřovat o další návrhové body. Argumentaci, že úprava podle napadeného opatření obecné povahy znemožňuje přístup hasičů na požární nástupní místo v ulici Hornoměřolupská, že řidiči zastavující na zřízeném parkovacím pruhu nemohou bezpečně otevřít dveře a jejich spolujezdci nemohou kvůli obrubníku vystoupit, a stejně tak i argumentaci, že v důsledku zřízení parkovacích stání je omezen rozhled řidičů při výjezdu z ulice Boloňská, navrhovatelé poprvé uplatnili až při jednání před soudem. K tomuto nepřípustnému rozšíření návrhových bodů soud nepřihlížel.

Soud dále uvádí, že navrhovatel a) je jakožto společenství vlastníků jednotek (dále jen "společenství") právnickou osobou, která vznikla podle zvláštního právního předpisu – zákona č. 72/1994 Sb., kterým se upravují některé spoluvlastnické vztahy k budovám a některé vlastnické vztahy k bytům a nebytovým prostorům a doplňují některé zákony (zákon

o vlastnictví bytů), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vlastnictví bytů“). Tento zákon v § 9 odst. 1 věta první výslovně stanovil, v jakých věcech je společenství způsobilé vykonávat práva a zavazovat se. Podle zmíněného ustanovení je společenství způsobilé vykonávat práva a zavazovat se *pouze ve věcech spojených se správou, provozem a opravami společných částí domu (dále jen "správa domu")*, popřípadě je způsobilé vykonávat činnosti v rozsahu tohoto zákona a činnosti související s provozováním společných částí domu, které slouží i jiným fyzickým nebo právnickým osobám. Tomuto zákonnému omezení způsobilosti společenství k právním úkonům koresponduje i omezená právní subjektivita společenství. Podle § 9 odst. 1 věty druhé zákona o vlastnictví bytů totiž společenství může nabývat věci, práva, jiné majetkové hodnoty, byty nebo nebytové prostory *pouze k účelům uvedeným ve větě první*, tj. pouze za účelem správy společných částí domu.

Společenství tedy vůbec nemůže být nositelem jiných práv než těch, která se týkají správy společných částí domu, a práva, která nesouvisí se správou společných částí domu, není způsobilé vykonávat. To znamená, že nemůže ani vystupovat jako nositel těchto jiných práv v řízeních před správními orgány či soudy a domáhat se zde jejich ochrany. To platí i pro ta (jiná) práva, jejichž primárními nositeli mohou být jednotliví členové společenství. Zde má soud na mysli především právo na ochranu zdraví a na příznivé životní prostředí garantované fyzickým osobám článkem 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod. Prvnímu žalobci jakožto právnické osobě veřejné subjektivní právo na příznivé životní prostředí z povahy věci náležet nemůže, neboť náleží jen fyzickým osobám jako biologickým organismům (shodně viz usnesení Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 282/97 ze dne 6.1.1998). Totéž platí i pro právo na ochranu zdraví. Tím, že se navrhovatel a) v řízení před soudem pasoval do role jakéhosi ochránce práv svých členů na ochranu zdraví a na příznivé životní prostředí, jednal zcela mimo rámec právní způsobilosti, kterou mu byla zákonem o vlastnictví bytů přiznána. Smyslem existence navrhovatele a) je výlučně činnost spojená se správou, provozem a opravami společných částí domu. Jestliže jednotliví členové navrhovatele a) - vlastníci jednotek v domě měli za to, že byli předmětným stanovením místní úpravy silničního provozu dotčeni na svém právu na ochranu zdraví, na příznivé životní prostředí, popř. na jiných právech, která jim náleží, měli se ochrany těchto práv domáhat sami, stejně jako to učinil navrhovatel b).

Na okraj soud podotýká, že navrhovatel a), přestože v návrhu v rámci zdůvodnění své aktivní legitimace hovoří o „potenciálu přímého dotčení věcného práva k sousednímu pozemku a stavbě“, v řízení před soudem ničím nedoložil, že by mu náleželo jakékoli věcné právo k domu č.p. 602 v Praze 10, Boloňské ulici.

Lze shrnout, že navrhovatelé v řízení neprokázali pravdivost svého tvrzení, že byli zkráceni na svých právech předmětným stanovením místní úpravy silničního provozu. Soud z výše popsanych důvodů dospěl k závěru, že navrhovatelé nemohli být napadenou místní úpravou silničního provozu na svých hmotných právech nijak zkráceni. Proto se již nezabýval tvrzeními navrhovatelů o procesních pochybeních odpůrce při vydání napadeného stanovení místní úpravy silničního provozu, neboť ani případné prokázání porušení procedurálních pravidel by nemohlo vést k závěru, že se tato nezákonnost dotkla vlastní právní sféry navrhovatelů. Soud proto návrh jako nedůvodný podle § 101d odst. 2 věta druhá s.ř.s. zamítl.

Protože navrhovatelé nebyli v řízení úspěšní a odpůrci žádné účelně vynaložené náklady v řízení nevznikly, soud ve druhém výroku rozsudku v souladu s § 60 odst. 1 s.ř.s. rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

P o u č e n í :

Proti tomuto rozsudku 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. Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie. Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách www.nssoud.cz.

V Praze dne 17. října 2014

JUDr. Ivanka Havlíková v. r.
předsedkyně senátu

Za správnost vyhotovení:
Lucie Horáková