



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Zdeňka Pivoňky a soudců Mgr. Miroslavy Kašpírkové a Mgr. Alexandra Krysla, v právní věci žalobce **Z. S.**, bytem, zastoupeného JUDr. Petrou Olmrovou Nykodýmovou PhD., advokátkou se sídlem Říčany, 17. listopadu 230, proti žalovanému **Krajskému úřadu Plzeňského kraje**, se sídlem Plzeň, Škroupova 18, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 21.7.2010, č.j. DSH/8682/10,

t a k t o:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 21.7.2010, č.j. DSH/8682/10, se z r u š u j e a věc se v r a c í k dalšímu řízení žalovanému.
- II. Žalovaný je p o v i n e n zaplatit žalobci náklady řízení v částce 7.760 Kč do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám JUDr. Petry Olmrové Nykodýmové PhD., advokátky.

O d ů v o d n ě n í

Žalobce se žalobou domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 21.7.2010, č.j. DSH/8682/10 (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Rokycany (dále jen „prvoinstanční orgán“) ze dne 11.5.2010, č.j. 484/OD/10 (dále jen „prvoinstanční rozhodnutí“) a toto rozhodnutí bylo potvrzeno. Prvoinstančním rozhodnutím nebyla žalobci povolena výjimka z místní úpravy provozu na pozemní komunikaci – pozemcích č. 241/1 a 230 v katastrálním území Chomle, a to z dopravní značky B12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel – nákladních automobilů a traktorů“ pro nákladní soupravy na odvoz dřevní hmoty z lesů ve vlastnictví žalobce v katastrálním území Chomle.

Žalobce žalobu odůvodnil tím, že žádost podal, neboť se mu dopravním opatřením znemožňuje vykonávat řádně svoji hospodářskou činnost v části lesů, které jsou v jeho vlastnictví. Žalobci byl znemožněn přístup k části lesa nákladními automobily pro odvoz dřevní hmoty. Na pozemky sice lze dojet z druhé strany, avšak v dané lokalitě není žádná možnost pro otočení dopravní soupravy tak, aby se tato mohla s nákladem vrátit po komunikaci, po které se do uvedeného prostoru dostala. Žalobce konstatoval, že považuje správní rozhodnutí za nezákonná pro rozpor se zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích (dále jen „lesní zákon“). Podle tohoto zákona je žalobce jako vlastník lesa povinen hospodařit podle schváleného lesního hospodářského plánu, který se schvaluje na dobu deseti let (§ 24 lesního zákona). Podle ustanovení § 34 lesního zákona musí být lesní doprava, přibližování, uskladnění a odvoz dříví, prováděny tak, aby nedocházelo k nepřiměřenému poškozování lesa a ostatních pozemků. Výstavba a údržba přibližovacích linek, lesní dopravní sítě a ostatních zařízení v lesích nesmí působit ohrožení stability lesních porostů, zvýšené nebezpečí eroze nebo nepřiměřené poškození půdy a vodního režimu v daném území. Nelze-li účelu dosáhnout jinak, je vlastník lesa nebo osoba provádějící činnost v zájmu vlastníka lesa oprávněn v odůvodněných případech na nezbytnou dobu, v nezbytném rozsahu, ve vhodné době a za náhradu užívat cizí pozemky k lesní dopravě. Tím není dotčena jeho odpovědnost za způsobenou škodu podle zvláštních předpisů. Dobu, rozsah a trvání užívání cizích pozemků k lesní dopravě a výši náhrady je vlastník lesa, nebo osoba provádějící činnost v zájmu vlastníka lesa, povinen předem dohodnout s vlastníkem, popřípadě nájemcem dotčených pozemků. Nedojde-li k dohodě, rozhodne o podmínkách lesní dopravy po cizích pozemcích a o výši náhrady orgán státní správy lesů. Žalobce k tomu uvedl, že v tomto kontextu měla být posuzována jeho žádost, když na jedné straně je opatření obecné povahy, kterým se v dané lokalitě upravuje způsob využití předmětné pozemní komunikace, a na druhé straně je zákonná úprava, která vlastníkově ukládá zákonné povinnosti, jejichž splnění předpokládá dopravní dostupnost pro vozidla specifického charakteru, konkrétně automobilové nákladní soupravy pro odvoz dřevní hmoty, jejichž délka vylučuje otáčení při zachování standardních podmínek pro takovýto úkon. Z tohoto hlediska se proto jeví jako zcela nepřijatelná argumentace žalovaného, který v odůvodnění svého rozhodnutí uvedl, že právě s ohledem na shora citované znění § 34 lesního zákona si žalobce může na svém pozemku vytvořit podmínky pro vlastní otáčení, případně k tomu využít i cizího pozemku. Uvedené ustanovení totiž žalobci nedává oprávnění kvůli otáčení automobilů s naloženou dřevní hmotou vykácet část lesa. Z ustanovení § 13 lesního zákona vyplývá, že veškeré pozemky určené k plnění funkcí lesa musí být účelně obhospodařovány podle tohoto zákona. Jejich využití k jiným účelům je zakázáno. Výjimka z tohoto zakazuje je možná jen za velmi přísných podmínek, které evidentně v daném případě splněny nejsou, neboť odvoz dřevní hmoty je možné na základě žalobcem žádané výjimky zajistit bez větších problémů jinak. Žalobce konstatoval, že musím zdůraznit, že intenzita využití předmětné komunikace na základě jím žádané výjimky je omezená a souvisí čistě s plněním těžebního plánu, který je pro něho jako majitele lesa ze zákona závazný. Jedná se přibližně o 30 jízd za rok. Jen v případě přírodní kalamity by mohl být provoz intenzivnější, ale to by se jednalo tak jako tak o stav krajní nouze, který by nepochybně umožňoval využití předmětné komunikace i bez poskytnutí výjimky. Žalobce uvedl, že ani argumenty prvoinstančního orgánu nepovažuje za relevantní. Není totiž respektována kolize dvou právních úprav a sice na jedné straně úpravy provozu na pozemních komunikacích, která sleduje maximální bezpečnost provozu na

pozemních komunikacích z hlediska jejich technického stavu a provozu na nich, a na druhé straně úpravy hospodaření v lesích, která sleduje zachování a udržení stavu lesů minimálně ve stávajícím rozsahu a v této souvislosti ukládá vlastníkům lesů zcela specifické povinnosti, které z tohoto důvodu pak nelze již posuzovat jako soukromý zájem, ale jako zájem obecný. Kromě toho argument, že komunikace se nachází v poddolované oblasti, nemůže obstát již proto, že poddolována je celá oblast, tedy i komunikace, na kterých žádné obdobné omezující opatření obecné povahy nařízeno není. Pokud by tento argument měl mít relevanci, pak by nebylo možné v dané lokalitě provozovat žádnou dopravu, a to ani na těchto dalších komunikacích, kde takový zákaz neplatí. Žalobce doplnil, že k žádosti o výjimku předložil potvrzení Obvodního báňského úřadu v Plzni ze dne 23.11.2009, ze kterého vyplývá, že celá oblast Chomle je vedena jako poddolována a přitom za celou dobu tento úřad neřešil problematiku poškození místní komunikace na pozemku č. 230 v katastrálním území Chomle, na kterém se uvedená komunikace nachází. Z potvrzení stavebního úřadu Radnice ze dne 30.10.2009, které žalobce k žádosti rovněž přiložil, vyplývá, že tento úřad nikdy nevedl a ani nyní nevede žádné stavební řízení související s poškozením staveb v důsledku poddolování. Žalobce konstatoval, že nemůže akceptovat ani tzv. odborné stanovisko pana Z. V., na které se žalovaný v napadeném rozhodnutí odvolává. Závěr, že komunikace vykazuje síťové trhliny a deformace vozovky ve stopě vozidel neříká nic o tom, že příčinou tohoto stavu je, že vozovka je poddolována.

Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvedl, že v postupu prvoinstančního orgánu nebyly zjištěny závady, rozhodnutí bylo vydáno v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“). Žalovaný uzavřel, že trvá na správnosti a zákonnosti napadeného rozhodnutí.

Vzhledem k tomu, že žalobce i žalovaný souhlasili s rozhodnutím o věci samé bez jednání, rozhodl soud v souladu s § 51 odst. 1 zák.č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen s.ř.s.), o věci samé bez jednání.

V souladu s § 75 odst. 1, 2 s.ř.s., vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě.

Podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu výjimky z místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích povoluje ten orgán nebo vlastník pozemní komunikace, který úpravu stanovil. Nelze však zejména povolit výjimku z maximální dovolené rychlosti, zákazu stání a zastavení, jestliže by byla ohrožena bezpečnost nebo plynulost silničního provozu.

Zákon o silničním provozu umožňuje povolení výjimky z místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, avšak nestanoví žádná kritéria, ze kterých má správní orgán v řízení o povolení výjimky vycházet. Hypoteticky se tak nabízejí tři možné výklady ustanovení § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu.

Zaprvé, správní orgán je povinen povolit výjimku každému, kdo o ni požádá. Takovýto výklad soud nepovažuje za správný. Podle § 61 odst. 2 zákona o silničním provozu je místní úprava provozu na pozemních komunikacích úprava provozu na pozemních komunikacích provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními. Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními (§ 61 odst. 3 téhož zákona). Vycházejíc z ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle kterého 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, nastíněný výklad by vedl k faktickému popření významu a smyslu místní a přechodné úpravy na pozemních komunikacích. Vyžaduje-li totiž bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem umístění dopravní značky, lze jen stěží akceptovat, aby umístěná dopravní značka platila pouze pro toho, kdo nepožádá o udělení výjimky.

Zadruhé, je zcela v benevolenci správního orgánu, zda výjimku udělí či neudělí. Ani tento výklad nepovažuje soud za správný. Vychází přitom z vlastního znění ustanovení § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu. Zákon používá sloveso „*povoluje*“, nikoli spojení „*může povolit*“, které by teprve svědčilo o tom, že je povolení či nepovolení výjimky věcí volné úvahy správního orgánu. Z použití slovesa „*povoluje*“ lze dovodit, že kritéria, ze kterých má správní orgán v řízení o povolení výjimky vycházet, nejsou povahy subjektivní, tj. nezáleží na subjektivním mínění správního orgánu, nýbrž jsou povahy objektivní, při jejichž naplnění je správní orgán povinen výjimku udělit.

Nejsou-li předchozí výklady možné, je nezbytné provést výklad třetí, který soud považuje za výklad správný. Lze jej popsat tak, že správní orgán je povinen udělit výjimku v případě, kdy jsou naplněna objektivní kritéria pro její udělení. Nejsou-li tato objektivní kritéria naplněna, je správní orgán povinen výjimku neudělit. Nezbyvá než tato objektivní kritéria definovat.

V této věci se žalobce domáhal výjimky ze zákazové dopravní značky B12 (§ 9 odst. 1 písm. m) vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích), která zakazovala vjezd nákladních automobilů a traktorů.

Prvé kritérium je dovoditelné z věty první ustanovení § 43 odst. 5 zákona o silničním provozu, které je v případě žalobce analogicky aplikovatelné na řízení o udělení výjimky podle § 77 odst. 5 téhož zákona.

Ustanovení § 43 zákona o silničním provozu stanoví, jako je tomu obdobně v případě dopravní značky B12, omezení, resp. zákaz jízdy některých vozidel. Jediným rozdílem je, že v případě zákazu uvedeného v § 43 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu je zákaz stanoven přímo zákonem, zatímco v případě zákazu provedeného dopravní značkou B12 je zákaz stanoven opatřením obecné povahy. Podle § 43 odst. 1 zákona o silničním provozu je v písm.

a) až c) specifikovaných dnech a časech na dálnici a na silnici I. třídy zakázána jízda nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7.500 kg a nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3.500 kg s připojeným přípojným vozidlem. Podle § 43 odst. 2 zákona o silničním provozu je v písm. a) až c) specifikovaných dnech a časech na silnici I. třídy mimo obec v období od 15. dubna do 30. září zakázána jízda zvláštním vozidlům, potahovým vozidlům a ručním vozíčkům o celkové šířce větší než 600 mm.

Z věty první ustanovení § 43 odst. 5 zákona o silničním provozu vyplývá, že ze zákazu jízdy podle odstavců 1 a 2 může místně příslušný krajský úřad z důvodu hodného zvláštního zřetele povolit výjimku.

Prvním kritériem, ze kterého je nutné v řízení o povolení výjimky vycházet a které vyplývá z ustanovení § 43 odst. 5 zákona o silničním provozu je, že pro udělení výjimky jsou dány důvody hodné zvláštního zřetele.

Druhé kritérium je dovoditelné z již citovaného ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu.

Je-li podle tohoto ustanovení možné umístění dopravní značky pouze v rozsahu a způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem, je nutné trvat na tom, aby udělením výjimky nedošlo ke zmaření účelu jejího umístění. Výjimka je totiž již svojí podstatou odchylkou od obecného pravidla. Došlo-li by k udělení výjimky, která by zmařila účel umístění dopravní značky, nejednalo by se o výjimku, nýbrž o nové obecné pravidlo.

Druhé kritérium je možné definovat tak, že udělením výjimky nesmí být zmařen účel místní či přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Dlužno dodat, že první i druhé kritérium musejí být naplněny současně. Nenaplnění byť jednoho z kritérií je důvodem pro zamítnutí žádosti o udělení výjimky.

Podle § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, nevyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2. Podklady pro vydání rozhodnutí opatřuje správní orgán (§ 50 odst. 2 správního řádu). Podle § 52 věta druhá není správní orgán vázán návrhy účastníků na provedení důkazů, vždy je však povinen provést důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci.

Řízení o udělení výjimky podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu není řízením sporným ve smyslu § 141 správního řádu, a proto odpovědnost za zjištění skutečností rozhodných pro vydání rozhodnutí ve věci samé leží zcela na správním orgánu. Správní orgány jsou povinny zjistit, zda jsou pro udělení výjimky dány tvrzené důvody hodné zvláštního zřetele a za tím účelem provést potřebné důkazy, a současně jsou povinny zjistit, zda udělením výjimky bude či nebude zmařen účel místní či přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a také za tím účelem taktéž provést potřebné důkazy.

Pro řízení o udělení výjimky je naprostou nezbytností precizně formulovaný obsah žádosti o udělení výjimky, neboť tento v zásadním rozsahu určuje předmět řízení. V žádosti musí být uvedeny nejen důvody, z jakých žadatel o udělení výjimky žádá, nýbrž i skutečnosti další. Inspirativním, resp. analogicky aplikovatelným obdobně jako ustanovení § 43 odst. 5 zákona o silničním provozu, je ustanovení § 43 odst. 6 téhož zákona, resp. § 1 odst. 1 vyhlášky č. 30/2001 Sb.

Podle § 43 odst. 6 zákona o silničním provozu prováděcí právní předpis stanoví náležitosti žádosti o povolení výjimky podle odstavce 5. Tímto právním předpisem je již zmíněná vyhláška č. 30/2001 Sb. V § 1 odst. 1 této vyhlášky je uvedeno, že žádost o udělení výjimky z omezení jízdy některých vozidel obsahuje jméno, příjmení a trvalý pobyt fyzické osoby nebo, je-li žadatelem právnická osoba, její obchodní firmu, popřípadě název a její sídlo (písm. a), územní rozsah, popřípadě trasu, po které se bude vozidlo pohybovat, a dobu požadované výjimky (písm. b), účel a zdůvodnění výjimky (písm. c), státní poznávací značku, druh, tovární značku a typ vozidla, pro které je požadována výjimka (písm. d), jméno, příjmení a trvalý pobyt nebo obchodní firmu, popřípadě název a sídlo provozovatele vozidla, není-li sám žadatelem (písm. e), a podpis žadatele, popřípadě otisk jeho razítka (písm. f).

Avizovanými dalšími skutečnostmi jsou především, územní rozsah, popřípadě trasa, po které se bude vozidlo pohybovat, a doba požadované výjimky a státní poznávací značka, druh, tovární značka a typ vozidla, pro které je výjimka požadována. Uvedení těchto skutečností v žádosti není samoúčelné, neboť bez uvedení těchto skutečností není vůbec možné posoudit, zda udělením výjimky bude či nebude zmařen účel místní či přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Není-li zřejmé pro jaké vozidlo a v jakém územním či časovém rozsahu se o udělení výjimky žádá, nelze dovodit, jak bude udělením výjimky dotčena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem, tj. zájmy chráněné umístněním dopravní značky.

Není-li žádost o udělení výjimky úplná, je povinností správních orgánů žadatele k jejímu doplnění vyzvat. Tato povinnost vyplývá z ustanovení § 37 odst. 3 správního řádu, podle kterého nemá-li podání předepsané náležitosti nebo trpí-li jinými vadami, pomůže správní orgán podateli nedostatky odstranit nebo ho vyzve k jejich odstranění a poskytne mu k tomu přiměřenou lhůtu, tak z ustanovení § 45 odst. 2 správního řádu, podle kterého nemá-li žádost předepsané náležitosti nebo trpí-li jinými vadami, pomůže správní orgán žadateli nedostatky odstranit na místě nebo jej vyzve k jejich odstranění, poskytne mu k tomu přiměřenou lhůtu a poučí jej o následcích neodstranění nedostatků v této lhůtě; současně může řízení přerušit (§ 64).

Žalobce v žádosti o udělení výjimky uvedl, že „umístněním předmětné dopravní značky mu byl znemožněn přístup na jeho lesní pozemky nákladními automobily pro odvoz dřevní hmoty. Na pozemky sice lze dojet z druhé strany, avšak v dané lokalitě není žádná možnost pro otočení dopravní soupravy tak, aby se tato mohla s nákladem vrátit po komunikaci, po které se do uvedeného prostoru dostala“. Žalobce dále uvedl, že „z důvodů řádného hospodaření v lesích nacházejících se v k.ú. Chomle musí mít zajištěn přístup k těmto lesům za účelem odvozu dřevní hmoty pro nákladní soupravy, které mají větší hmotnost než 3,5 tuny. Nejedná se přitom o pravidelné jízdy, ale jízdy podmíněné plněním plánu těžby

dřeva. Odhadem jde o tři až čtyři průjezdy za rok“. V závěru žádosti žalobce uvedl, že „žádá o povolení výjimky ze zákazu provedeného dopravní značkou B12 zákaz vjezdu vyznačených vozidel na části místní komunikace v obci Chomle, pozemková parcela číslo 230 – ostatní komunikace, a to pro nákladní soupravy na odvoz dřevní hmoty z lesů v jeho vlastnictví v k.ú. Chomle“.

Přestože ze žádosti nebylo vůbec zřejmé, pro jaké vozidlo se o udělení výjimky žádá, správní orgány žalobce v rozporu s ustanovením § 37 odst. 3, resp. § 45 odst. 2 správního řádu nevyzvaly k jejímu doplnění. Na samém počátku řízení tak došlo k závažnému procesnímu pochybení, které znemožnilo věcné posouzení žádosti žalobce. Toto procesní pochybení mohlo mít vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, neboť teprve při znalosti vozidla nebo vozidel, pro které bylo o udělení výjimky žádáno, bylo možné posoudit, zda je či není možné výjimku udělit. Přestože již toto procesní pochybení je důvodem pro zrušení napadeného rozhodnutí, je vhodné z důvodu prevence upozornit na další pochybení správních orgánů.

Prvoinstanční orgán v odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedl, že „celou věc opakovaně projednal s dopravním inspektorátem PČR Rokycany. Dopravní inspektorát konstatoval, že nesouhlasí s vydáním výjimky a pro obsluhu lesů v k.ú. Chomle doporučil problematiku řešit pomocí samostatného přístupu mimo lokalitu intravilánu, nebo rekonstrukcí poškozených nevyhovujících komunikací. Dále bylo opakovaně vyžádáno stanovisko Z. V. - autorizovaný technik pro dopravní stavby, který předmětnou komunikaci pozemek č. 241/1 a 230 k.ú. Chomle posuzoval z hlediska únosnosti již před stanovením místní úpravy provozu omezující pro provoz nákladních automobilů a traktorů. Dle sdělení pana V. bylo před zpracováním dokumentace „Posouzení a návrh dopravního řešení místní komunikace Chomle“ provedeno místní šetření, při kterém bylo zjištěno (dle Katalogu poruch netuhých vozovek TP 82), že komunikace vykazuje konstrukční poruchy zejména síťové trhliny a deformace vozovky ve stopě vozidel. Dále byla při zpracování dokumentace zohledněna skutečnost, že místní komunikace se nachází v poddolovaném území. Skutečnost, že celé území obce Chomle je označeno jako poddolované (zasaženo hornickou činností - těžbou uhlí hlubinným způsobem) potvrdil Obvodní báňský úřad v Plzni. Městský úřad Rokycany, odbor dopravy při rozhodování vzal v úvahu vyjádření příslušného orgánu policie jako dotčeného orgánu státní správy z hlediska bezpečnosti silničního provozu a vyjádření autorizovaného technika pro dopravní stavby pana Z. V., který posoudil technický stav komunikace. Z důvodu zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na uvedené komunikaci, správní orgán žádosti nevyhověl“.

Žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedl, že „místní komunikace s uvedenou místní úpravou není jedinou příjezdovou komunikací a je možné využít k dopravě další pozemní komunikaci od Vejvanova, kdy důvody kvůli kterým nebyla udělena výjimka (nesouhlas příslušného orgánu policie a špatný stavební stav místní komunikace) jsou dle názoru odvolacího orgánu významnější než argumentace, že se na další přístupové komunikaci od Vejvanova nelze otočit, a to právě s ohledem, že jak žadatel uvádí, zákon o lesích umožňuje pro dopravu použít i cizí pozemek, který dokonce nemusí mít povahu komunikace. Právě s ohledem na tyto skutečnosti si může žadatel upravit pozemek, ke kterému existuje přístupová cesta bez dopravních omezení a který je v jeho vlastnictví tak, aby se mohl

otočit a využívat pozemní komunikaci, na které nejsou žádná dopravní omezení. Rovněž se nelze ztotožnit s tvrzením odvolatele, týkajícího se odborného stanoviska p. Z. V., kdy správnímu orgánu nepřísluší hodnotit po odborné stránce toto stanovisko a pouze jej použít pro své řízení, právě s ohledem, že byla v rozhodnutí zohledněna skutečnost, že místní komunikace se nachází ve stavu kdy vykazuje konstrukční poruchy zejména síťové trhliny a deformace vozovky ve stopě vozidel, kdy byla vzata v úvahu i skutečnost, že místní komunikace se nachází na poddolovaném území. Ke srovnání stavebního stavu dálnice D1 s předmětnou místní komunikací a k případným dopravním omezením lze uvést, že stavební a dopravně technický stav nepřísluší správnímu orgánu srovnávat a způsob jakým učinil žadatel srovnání nelze v řízení použít i s ohledem na rozdílné kategorie, z toho vyplývající rozdílné postupy, materiály při stavbě a rozdílný dopravní význam výše uvedených pozemních komunikací, který je nesrovnatelný. Při udělení výjimky správní orgán přihlíží k současným poměrům a k současným vyjádřením účastníků řízení, kdy jsou pečlivě zkoumány důvody svědčící v prospěch i neprospěch a po přezkoumání důvodů nevzniká na udělení výjimky právní nárok. Prvoinstanční orgán žádost přezkoumal opatřil si podklady, tyto vyhodnotil a na základě svého správního uvážení výjimku nepovolil. Po přezkoumání napadeného rozhodnutí a vzhledem ke všem zjištěným skutečnostem dospěl odvolací správní orgán k závěru, že v postupu prvoinstančního správního orgánu nebyly zjištěny závady, které by byly důvodem pro zrušení rozhodnutí a vrácení věci k novému projednání a rozhodnutí. Svůj postup prvoinstanční orgán řádně zdůvodnil“.

Pokud jde o shora definované první kritérium, teprve z odůvodnění napadeného rozhodnutí lze dovodit, že žalovaný uzavřel, že pro udělení výjimky nejsou dány důvody hodné zvláštního zřetele. Prvoinstanční orgán se naplněním či nenaplněním prvního kritéria nezabýval. Žalovaný dospěl k závěru, že výjimku udělit žalobci není možné, neboť přístup ke svým pozemkům může řešit jinak. Žalovaný uvedl, že si žalobce může „upravit pozemek, ke kterému existuje přístupová cesta bez dopravních omezení a který je v jeho vlastnictví tak, aby se mohl otočit a využívat pozemní komunikaci, na které nejsou žádná dopravní omezení“. K tomuto závěru je nutné podotknout, že je nepřezkoumatelný. Žalovaný zaprvé v rozporu s ustanovením § 68 odst. 3 správního řádu neuvedl podklady pro svůj závěr o nenaplnění prvního kritéria ani úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na základě kterých dospěl k závěru, že žalobce může k otáčení vozidel jiný svůj pozemek. Zadruhé v odůvodnění napadeného rozhodnutí chybí přesná specifikace pozemku, kde má k vybudování točny dojít. Zatřetí žalovaný ani prvoinstanční orgán neprovedli žádné šetření za účelem zjištění stavu na místě samém. K tomuto účelu slouží institut důkazu ohledáním podle § 54 správního řádu. Žalovaný tedy nejen že porušil ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu, nýbrž porušil také ustanovení § 3, § 50 odst. 2 a § 52 věta druhá, když nebyl zjištěn skutkový stav věci v rozsahu potřebném k učinění závěru o tom, že pro udělení výjimky nejsou dány důvody hodné zvláštního zřetele.

Pokud jde o druhé kritérium, lze z obsahu odůvodnění správních rozhodnutí dovodit, že dospěly k závěru, že udělením výjimky by byl zmařen účel místní či přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Správní orgány uzavřely, že „komunikace vykazuje konstrukční poruchy zejména síťové trhliny a deformace vozovky ve stopě vozidel“ a „komunikace se nachází v poddolovaném území“. Ač žalovaný uvedl, že „při udělení výjimky správní orgán přihlíží k současným poměrům“, je nutné konstatovat, že žalovaný ani

prvoinstanční orgán v průběhu řízení o udělení výjimky neučinili žádné šetření za účelem zjištění stavu na místě samém. Nebyl proveden důkaz ohledáním podle § 54 správního řádu. Prvoinstanční orgán pouze konstatoval, že „dle sdělení pana V. bylo před zpracováním dokumentace „Posouzení a návrh dopravního řešení místní komunikace Chomle“ provedeno místní šetření. Tvrzení třetí osoby o tom, že bylo provedeno místní šetření, není způsobilým důkazem o stavu na místě samém v době vedení řízení o žádosti žalobce. Tímto je jedině důkaz ohledáním podle § 54 správního řádu respektující procesní pravidla, kterými se provedení tohoto důkazu řídí. Dále je nutné upozornit na to, že vyjádření pana Z. V. ze dne 10.2.2010 nelze považovat za pro správní orgány jakkoli zavazující. Listina není opatřena náležitostmi podle § 13 odst. 3 zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, a proto ji nelze považovat ani za veřejnou listinu podle § 13 odst. 5 téhož zákona. Z vyjádření navíc vůbec nevyplývá, z jakého důvodu by nebylo možné po předmětné komunikaci projet třikrát až čtyřikrát v roce nákladním automobilem se dřevní hmotou, popř. bez ní. Zde je nutné znovu upozornit na to, že dosud není specifikováno, o jaký konkrétní automobil či automobily se má jednat. V neposlední řadě je potřebné upozornit na to, že v odůvodnění správních rozhodnutí není konkrétně uvedeno, jakým způsobem má být kvalita předmětné komunikace ohrožována poddolovaností území obce Chomle a proč poddolování znemožňuje projet po předmětné komunikaci třikrát až čtyřikrát v roce nákladním automobilem se dřevní hmotou, popř. bez ní. Krom shora uvedeného se správní orgány dopustily také porušení ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu, podle kterého je správní orgán mimo jiné povinen uvést v odůvodnění rozhodnutí informaci o tom, jak se vypořádal s návrhy a námítkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí. Správní orgány se vůbec nevypořádaly s listinami, které žalobce přiložil k žádosti o udělení výjimky, a to s vyjádřením Obvodního báňského úřadu v Plzni ze dne 23.11.2009 a vyjádřením Městského úřadu Radnice ze dne 30.10.2009.

Vzhledem k tomu, že žaloba byla důvodná, soud napadené rozhodnutí zrušil pro vady řízení (§ 78 odst. 1 s.ř.s.). S ohledem na zrušení napadeného rozhodnutí, soud současně vyslovil, že se věc vrací žalovanému k dalšímu řízení (§ 78 odst. 4 s.ř.s.). Správní orgán je v dalším řízení vázán právním názorem, který soud vyslovil ve zrušujícím rozsudku (§ 78 odst. 5 s.ř.s.).

Soud neprovedl žalobcem navržený důkaz prvoinstančním ani napadeným rozhodnutím, neboť skutečnost, že tato rozhodnutí byla vydána, ani jejich obsah, nebyly mezi účastníky řízení spornými.

Žalobce měl ve věci plný úspěch, a proto mu soud přiznal v souladu s § 60 odst. 1 s.ř.s. právo na náhradu nákladů řízení před soudem. Náklady řízení spočívají v zaplaceném soudním poplatku ve výši 2.000 Kč a v odměně advokátky za 2 úkony právní služby, a to za jeden úkon právní služby podle § 11 odst. 1 písm. a) a jeden úkon právní služby podle § 11 odst. 1 písm. d) vyhl.č. 177/1996 Sb., advokátního tarifu, když advokátka jménem žalobce podala žalobu. Podle § 9 odst. 3 písm. f) a § 7 bod 5. vyhl.č. 177/1996 Sb., činí sazba za jeden úkon právní služby ve věcech žalob projednávaných podle soudního řádu správního částku 2.100 Kč, tj. 4.200 Kč za dva úkony právní služby. Podle § 13 odst. 3 advokátního tarifu má advokát za jeden úkon právní služby nárok na paušální částku ve výši 300 Kč. Advokátka ve

věci učinila celkem dva úkony, a proto soud přiznal žalobci částku ve výši 600 Kč. Vzhledem k tomu, že zástupcem žalobce je advokátka, který je plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšují se náklady řízení o částku odpovídající této dani. Částka daně z přidané hodnoty činí 960 Kč, náklady řízení tedy včetně DPH činí částku ve výši 7.760 Kč. Lhůtu k plnění určil soud podle § 160 odst. 1 zák.č. 99/1963 Sb. ve spojení s § 64 s.ř.s. Místo plnění určil soud v souladu s § 149 odst. 1 zák.č. 99/1963 Sb. ve spojení s § 64 s.ř.s.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost u Krajského soudu v Plzni. Lhůta je zachována i tehdy, byla-li kasační stížnost podána u Nejvyššího správního soudu. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud (§ 12 odst. 1, § 102, § 106 odst. 2 a 4 s.ř.s.).

V Plzni dne 31. března 2011

JUDr. Zdeněk Pivoňka
předseda senátu