



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Lenky Matyášové a soudců JUDr. Jakuba Camrdy a JUDr. Viktora Kučery v právní věci navrhovatelů: a) **Asociace Segway ČR, o. s.**, se sídlem Plavecká 405/2, Praha 2, b) **R. B.**, oba zastoupeni advokátem Mgr. Pavlem Říčkou, se sídlem Türkova 2319/5b, Praha 4, proti odpůrci: **Hlavní město Praha**, se sídlem Mariánské náměstí 2/2, Praha 1, v řízení o kasační stížnosti navrhovatele a) proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 10. 4. 2019, č. j. 5 A 37/2017 – 137,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Odpůrci **s e** náhrada nákladů řízení **n e p ř i z n á v á .**

O d ů v o d n ě n í :

[1] Odpůrce vydal dne 23. 11. 2016 podle § 77 odst. 1 písm. c) a § 78 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu) a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, opatření obecné povahy č. j. MHMP-2105891/2016/O4/Kj, sp. zn. S-MHMP 1733912/2016ODA, jímž byla stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích v Praze 1, Praze 2, Praze 3, Praze 4, Praze 5, Praze 6, Praze 7 a Praze 8, spočívající v umístění dopravního značení IZ8a a IZ8b s vyznačením DZ B30a „Zákaz vjezdu osobních přepravníků“ na konkrétně vymezených místních komunikacích. Přílohou tohoto opatření obecné povahy pak byly situace dopravního značení vyhotovené pro všechny městské části, jichž se toto opatření obecné povahy týká.

[2] Navrhovatelé a), a b) podali k Městskému soudu v Praze (dále jen „městský soud“) návrh na zrušení označeného opatření obecné povahy; namítali překročení meze působnosti správního orgánu, porušení § 172 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění

pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), nedostatek odůvodnění napadeného opatření obecné povahy a nedostatek podkladů pro vydání opatření obecné povahy.

[3] Městský soud rozsudkem ze dne 28. 4. 2017, č. j. 5A 37/2017-74, návrh zamítl s poukazem na to, že místa, kde je na území hl. m. Prahy zakázáno provozování osobního přepravníku, byla vymezena obecně závazným právním předpisem, tj. nařízením č. 14/2016 Sb. hl. m. Prahy (dále také jen „nařízení č. 14/2016“), nikoliv napadeným opatřením obecné povahy, které odpůrce vydal jen z důvodu umístění dopravního značení vyznačujícího území hl. m. Prahy, kde je podle nařízení provozování osobního přepravníku zakázáno. Napadené opatření obecné povahy tak fakticky pouze realizovalo nařízení, kterým byla vymezena místa, kde je provozování osobního přepravníku na území hl. m. Prahy zakázáno. Městský soud zároveň konstatoval, že nebylo v pravomoci odpůrce při vyznačování místa, kde je provozování osobního přepravníku nařízením obce zakázáno, hodnotit důvodnost regulace provedené nařízením obce či snad vymezit místa zákazu na území hl. m. Prahy jinak, než je vymezilo nařízení. Zároveň soud neshledal, že by nařízení překročilo rámec oprávnění dle § 60a odst. 5 zákona o silničním provozu.

[4] Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 28. 6. 2018, č. j. 5 As 166/2017-36, rozsudek městského soudu zrušil, když dospěl k závěru, že městský soud pochybil již při posouzení právní otázky, pokud konstatoval, že se v případě dopravního značení nejedná o opatření obecné povahy, a nepodrobil opatření obecné povahy, jehož zrušení se navrhovatelé domáhali, soudnímu přezkumu v intencích algoritmu, který Nejvyšší správní soud svou judikaturou stanovil, a s jednotlivými námitkami navrhovatelů se nevypořádal. Nejvyšší správní soud konstatoval, že na základě setrvalé judikatury (přes uvedené nejasnosti v zákoně o silničním provozu), lze z materiálního hlediska považovat za opatření obecné povahy jak nařízení, tak i rozhodnutí o stanovení dopravního značení, které slouží k realizaci dopravní regulace, o které bylo nařízením rozhodnuto.

[5] Městský soud v novém rozhodnutí ze dne 10. 4. 2019, č. j. 5 A 37/2017 - 137, vyšel z právního názoru Nejvyššího správního soudu a napadené opatření obecné povahy přezkoumal v intencích algoritmu vymezeného rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 – 98.

[6] Po konstatování pravomoci odpůrce vydat napadené opatření obecné povahy přistoupil městský soud k hodnocení procesního postupu při vydání opatření obecné povahy. Městský soud konstatoval, že jelikož v posuzovaném případě je obcí, jejíchž správních obvodů se opatření obecné povahy týká, hl. m. Praha, vyvěšením návrhu opatření obecné povahy pouze na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy k porušení § 172 odst. 1 správního řádu nedošlo.

[7] Soud dále konstatoval, že z odůvodnění napadeného opatření obecné povahy jsou zřejmé důvody, které odpůrce vedly ke stanovení této místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem ke skutečnosti, že osobním přepravníkem je možno se pohybovat i na pozemcích komunikacích, kde se vyskytují chodci, je tímto opatřením obecné povahy zajišťována zejména bezpečnost chodců. Zóna zákazu vjezdu osobních přepravníků zahrnuje i území Pražské památkové rezervace, tedy eliminuje pohyb osobních přepravníků v oblasti hl. m. Prahy, kde je vysoká koncentrace pěších, a to jak obyvatel města, tak i turistů. V území širším, než je oblast Pražské památkové rezervace, je zóna zřízena z toho důvodu, že se jedná o hustě zastavěné a

pokračování

obydlené lokality a tedy lokality, kde je též vysoká koncentrace pěších. Omezení pouze v některých ulicích by znamenalo přesun osobních přepravníků do ulic dnes jimi méně zatížených, a proto bylo využito zónové řešení. Praxe ukázala, že dochází ke střetům osob pohybujících se na osobních přepravnících s chodci, kteří jsou tímto sraženi na zem, a to i přes skutečnost, že dle § 60a odst. 1 zákona o silničním provozu je nejvyšší dovolená rychlost pohybu na osobním přepravníku rychlost srovnatelná s rychlostí chůze. Odpůrce dle městského soudu zároveň uvedl v odůvodnění svého rozhodnutí všechny námitky a připomínky, které byly podány na základě vyvěšení návrhu opatření obecné povahy, a se všemi se, byť stručně, vypořádal.

[8] K námitce navrhovatelů o absenci odborných podkladů odpůrce pro posouzení návrhu opatření obecné povahy a poukazu na jimi předloženou studii ze dne 5. 4. 2013 zpracovanou ČVUT v Praze, soud konstatoval, že tato studie neřeší právní aspekty problematiky, které byly navíc v době zpracování jiné; § 60a zákona o silničním provozu, který upravuje užívání dopravního přepravníku, byl do zákona o silničním provozu vložen novelou obsaženou v zákoně č. 48/2016 Sb., účinnou od 20. 2. 2016. Pro odpůrce bylo základním podkladem pro vydání napadeného opatření obecné povahy nařízení č. 14/2016; tímto nařízením byl vázán.

[9] Soud neshledal důvodnou ani námitku nepřiměřenosti napadeného opatření obecné povahy; poukázal na to, že smysl napadeného opatření obecné povahy – bezpečnost pěších v centrální části i širším centru hl. m. Prahy není samoučelný, ale je opodstatněný a racionální z hlediska cíle, který sleduje. Za důvodnou neshledal soud ani námitku navrhovatelů, že odpůrcem vydané opatření obecné povahy jenom a pouze realizuje nařízení; toto nařízení bylo jako obecně závazný předpis nižší právní síly pro odpůrce závazné a soud neshledal, že by nařízení nebylo v souladu se zákonem. Odpůrce uvedl v odůvodnění opatření obecné povahy cíle sledované opatřením obecné povahy a logicky vysvětlil rozsah a důvody přijatého opatření. K tvrzení navrhovatelů o neexistující obdobné prohibici v jiných evropských městech soud odkázal na zmíněnou studii ČVUT; dle ve studii uvedeného sdělení drážďanské radnice mohou být osobní přepravníky na území města užívány pouze na vyznačených cyklostezkách a pohyb mimo tyto stezky je zakázán; podle sdělení londýnské radnice mohou být osobní přepravníky na území města užívány výhradně na soukromých pozemcích a pohyb na veřejných komunikacích je zakázán.

[10] K předloženým fotografiím, ilustrujícím dle stěžovatelů nepřiměřenost argumentace správních orgánů, městský soud konstatoval, že u těchto fotografií není žádný popis a konkretizace místa, kde byly pořízeny, a nelze tak posoudit situaci širších vztahů a návaznost na hranice a vyznačení zóny zákazu provozování osobních přepravníků. Tvrzení navrhovatelů stran omezení pohybu invalidních vozíků pak městský soud odmítl jako minimálně neetické, protože invalidní vozík, i když má samovyvažovací zařízení, není osobním přepravníkem, a tudíž se v řešené zóně pohybovat může. Obdobně městský soud označil za nepřijatelný argument navrhovatelů rozsudkem městského soudu, sp. zn. 8 A 66/2018, neboť se týká opatření obecné povahy vydaného městskou částí Praha 1; závěr, který tvrdili navrhovatelé, z něj neplyne.

[11] Městský soud dospěl k závěru, že podaný návrh není důvodný, a proto ho zamítl.

[12] Navrhovatel a) [dále jen „stěžovatel“] napadl rozsudek městského soudu kasační stížností. Městskému soudu vytýká nezákonnost spočívající v nesprávném posouzení právní otázky soudem v předcházejícím řízení [§ 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.]; vady řízení, spočívající v tom, že skutková podstata, z níž správní orgán v napadeném rozhodnutí vycházel, nemá oporu ve spisech [§ 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s.]; a nepřezkoumatelnost

spočívající v nesrozumitelnosti a nedostatku důvodů rozhodnutí [§ 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s.].

[13] Stěžovatel považuje za zásadní otázku, zda napadené opatření obecné povahy bylo pouhou realizací nařízení hl. m. Prahy, kterým byl správní orgán vázán, a musel jej realizovat, při praktickém vyloučení postupů dle správního řádu, či v rámci vydání opatření obecné povahy sice nařízení bylo zásadním podkladem, ale nevylučovalo řádný postup v rámci vydávání opatření obecné povahy. Stěžovatel tvrdí, že rozhodnutí městského soudu je nezákonné, neboť jde proti původnímu kasačnímu rozhodnutí, které tuto otázku vymezilo tak, že se nejedná o pouhou realizaci nařízení, ale jedná se o standardní rozhodnutí, kterým je regulována silničním správním úřadem doprava na pozemních komunikacích, včetně všech zásad, které se s tímto spojují a postupů a náležitostí podkladů, důvodů a rozhodnutí, která jsou na opatření obecné povahy kladena. Tím, že městský soud konstatoval, že omezení obecného užívání v daném případě nevydává silniční správní úřad jako své rozhodnutí v intencích správního řádu, ale jedná se toliko opět o realizaci rozhodnutí Rady, kterým je údajně realizováno oprávnění obce dle § 60a zákona o silničním provozu, dopustil se dle stěžovatele výkladu v rozporu s ústavním pořádkem a Listinou základních práv a svobod garantovaných práv.

[14] Samotný rozsudek je pak dle stěžovatele zcela nepřezkoumatelný, neboť v části zamítá návrh na zrušení opatření, které formálně přezkoumává, aby následně uvedl, že správní orgán fakticky nebyl oprávněn vykonávat svoji pravomoc dle správního řádu a v jeho intencích, ale pouze a toliko realizovat podzákonný právní předpis hl. m. Prahy, jehož existence je sama o sobě řádným právním titulem odůvodnění vydání opatření obecné povahy. Rozsudek navíc vychází ze závěrů, které nebyly skutkově předmětem řízení ani dokazování; soud hodnotil rozsudek městského soudu, sp. zn. 8 A 66/2018, týkající se obdobné situace, aniž by tímto rozsudkem jakkoliv provedl důkaz. Stěžovatel městskému soudu také vytýká, že důkazy, které navrhovatelé předložili, hodnotí jednostranně a v jejich neprospěch. Napadené rozhodnutí obecně obhájí, nikoliv posuzuje to, že vozítka o rychlosti rychlé chůze jsou zásadně nebezpečná, ačkoliv tato skutečnost není předmětem spisu, tj. takovýto závěr soudu nemá oporu ve správním spise a ve správním spise je tato skutečnost konstatována, aniž by to bylo jakkoliv doloženo.

[15] V další obsáhlé části kasační stížnosti stěžovatel rozebírá jednotlivé výroky a závěry v odůvodnění městského soudu, přičemž v zásadě opakuje námitky učiněné ve správní žalobě a opakovaně se vrací ke konstatování, že napadený rozsudek městského soudu je ve zjevném rozporu s jeho dřívějším rozsudkem, sp. zn. 8 A 66/2018. Stěžovatel rovněž snáší argumenty na podporu svého tvrzení, podle něhož je nehodovost samovyvažovacích zařízení zcela marginální; k tomu stěžovatel odkazuje na novinový článek a statistiku Policie ČR. V posuzované věci dle názoru stěžovatele nedošlo k žádnému poměrování veřejného a dalších zájmů.

[16] Do závěrečné části kasační stížnosti stěžovatel zařadil úplný text původní kasační stížnosti a dále kompletní argumentaci týkající se návrhu na zrušení opatření obecné povahy, včetně souhrnu regulace osobních přepravníků v rámci evropských velkoměst.

[17] Stěžovatel navrhl, aby Nejvyšší správní soud rozsudek městského soudu a napadené

pokračování

opatření obecné povahy zrušil.

[18] Odpůrce ve vyjádření ke kasační stížnosti zrekapituloval postup přijetí napadeného opatření obecné povahy a následující řízení před městským soudem; odpůrce má za to, že ze strany silničního správního úřadu nedošlo k žádnému pochybení a navrhuje kasační stížnost zamítnout.

[19] Přípisem ze dne 12. 6. 2020 stěžovatel zaslal zdejšímu soudu rozsudek městského soudu ze dne 25. 5. 2020, č. j. 8 A 26/2020 – 78, kterým městský soud rozhodoval rovněž o návrhu na zrušení opatření obecné povahy. Stěžovatel se domnívá, že v citovaném rozsudku je posuzována stejná situace jako ve věci nyní projednávané.

[20] Nejvyšší správní soud přezkoumal formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost je podána včas, neboť byla podána ve lhůtě dvou týdnů od doručení napadeného rozhodnutí krajského soudu (§ 106 odst. 2 s. ř. s.), je podána oprávněnou osobou, neboť stěžovatel byl účastníkem řízení, z něhož napadené rozhodnutí městského soudu vzešlo (§ 102 s. ř. s.), a je zastoupen advokátem (§ 105 odst. 2 s. ř. s.).

[21] V nyní projednávané věci jde o opakovanou kasační stížnost, proto se Nejvyšší správní soud nejprve zabýval její přípustností z hlediska § 104 odst. 3 písm. a) s. ř. s., podle kterého je kasační stížnost nepřipustná proti rozhodnutí, jímž soud rozhodl znovu poté, kdy jeho původní rozhodnutí bylo zrušeno Nejvyšším správním soudem; to neplatí, je-li jako důvod kasační stížnosti namítáno, že se soud neřídil závazným právním názorem Nejvyššího správního soudu. Ze zákazu opakované kasační stížnosti dovodila judikatura nad rámec doslovného znění § 104 odst. 3 písm. a) s. ř. s. výjimky, jejichž respektování znamená dodržení smyslu a účelu rozhodování Nejvyššího správního soudu. K zásadnímu sjednocení rozhodovací činnosti k této otázce došlo usnesením rozšířeného senátu ze dne 22. 3. 2011, č. j. 1 As 79/2009 – 165, jenž dovodil, že ze zákazu opakované kasační stížnosti platí výjimky též pro případy, v nichž Nejvyšší správní soud zrušil rozhodnutí soudu pro procesní pochybení, nedostatečně zjištěný skutkový stav, případně nepřezkoumatelnost jeho rozhodnutí. Předcházející rozsudek městského soudu byl zrušen pro jeho nepřezkoumatelnost, resp. nezákonnost, a současně je stěžovatelem v kasační stížnosti namítáno, že městský soud v nyní napadeném rozsudku nerespektoval závazný právní názor vyslovený Nejvyšším správním soudem v předcházejícím zrušujícím rozsudku. Nejvyšší správní soud proto shledal kasační stížnost stěžovatele přípustnou.

[22] Poté Nejvyšší správní soud posoudil kasační stížnost v rozsahu a z důvodů, které stěžovatel uplatnil; současně zkoumal, zda napadený rozsudek městského soudu netrpí vadami, k nimž by byl povinen přihlížet z úřední povinnosti (§109 odst. 3 a 4 s. ř. s.); dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

[23] Nejvyšší správní soud předesílá, že důvody kasační stížnosti musí směřovat proti rozhodnutí městského soudu, neboť podstatou řízení o kasační stížnosti je přezkum soudního rozhodnutí (§ 102 s. ř. s.). Řízení o kasační stížnosti není pokračováním řízení o žalobě (nebo návrhu), ale je samostatným řízením o mimořádném opravném prostředku za procesní situace, kdy řízení před městským soudem již bylo pravomocně skončeno. Nejvyšší správní soud přezkoumává především rozhodnutí a postup městského soudu,

stěžovatel je proto povinen uvést konkrétní argumentaci zpochybňující závěry vyslovené v napadeném rozhodnutí městského soudu (srov. např. bod 140 rozsudku NSS ze dne 29. 1. 2015, č. j. 8 Afs 25/2012 – 351, nebo bod 21 rozsudku ze dne 29. 3. 2013, č. j. 8 Afs 34/2012 – 64).

[24] Obrátí-li nyní Nejvyšší správní soud svou pozornost zpět k souzené věci, nemohlo zůstat bez povšimnutí, že stěžovatel aplikuje shodné argumentační schéma jak v řízení před městským soudem, tak v řízení o kasační stížnosti. Toto schéma je charakteristické tím, že stěžovatel spojuje námitku nepřezkoumatelnosti prakticky s každým žalobním či stížnostním bodem (v řízení před městským soudem ve vztahu k opatření obecné povahy vydanému odpůrcem, v řízení o kasační stížnosti ve vztahu k rozsudku městského soudu). Pro všechna stěžovatelova podání je rovněž typické prolínání a opakování obsahově shodných námitek bez vzájemné logické souvislosti, což vede nejen k tomu, že pravá podstata problému ustupuje do pozadí, ale současně má za následek, že místy až urputná snaha neopomenout žádný z dílčích argumentů může vyústit v nepřehlednost a neuspořádanost podání. Vzhledem k obsáhlosti a nesystematičnosti jednotlivých žalobních bodů stál proto městský soud před nelehkým úkolem, a to jednak utřídit stěžovatelovy roztržité skutkové a argumentační linie, jednak srozumitelně vystihnout jádro věci. Lze konstatovat, že městský soud tomuto úkolu dostál.

[25] Za společný jmenovatel všech vytýkaných případů nepřezkoumatelnosti lze označit výhradu stěžovatele, že se městský soud neřídil přecházejícím zrušujícím rozsudkem Nejvyššího správního soudu; stěžovatel má za to, že kasační soud označil napadené opatření obecné povahy jako standardní rozhodnutí, kterým je regulována doprava na pozemních komunikacích, včetně všech zásad a náležitostí, které jsou na opatření obecné povahy kladena. Tím, že městský soud konstatoval, že napadené opatření obecné povahy v daném případě nevydává silniční správní úřad jako své rozhodnutí v intencích správního řádu, ale jedná se o realizaci rozhodnutí Rady, kterým je realizováno oprávnění obce dle § 60a zákona o silničním provozu, dopustil se dle stěžovatele výkladu v rozporu s ústavním pořádkem.

[26] Nejvyšší správní soud tvrzený rozpor odůvodnění městského soudu s právním názorem, vysloveným v předcházejícím zrušujícím rozsudku Nejvyššího správního soudu, neshledal. Předně, Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 5 As 166/2017-36 připustil, že právní úprava obsažená v zákoně o silničním provozu, konkrétně v § 60a je nesrozumitelná, nepřehledná a matoucí. Ustanovení § 60a odst. 5 totiž stanoví, že obec může nařízením vymezit ve svém území místa, kde je provozování osobního přepravníku zakázáno; v odst. 6 je potom stanovena povinnost vyznačit tato území dopravní značkou. Byť je o zákazu provozu osobních přepravníků primárně rozhodnuto nařízením, nelze stanovení dopravního značení považovat za pouze faktickou realizaci nařízení o regulaci dopravního provozu (zde zákazu provozu osobních přepravníků), resp. za ryze technický úkon (fyzické umístění dopravního značení): „[n]utno především konstatovat, že právě toto opatření je nezbytné pro zavázání všech účastníků silničního provozu, resp. uživatelů dopravních přepravníků, neboť nepochybně nelze od jednoho každého z nich vyžadovat znalost místního nařízení. Jinými slovy, právě až prostřednictvím zákazových dopravních značek vymezujících prostor, kde je zakázáno se na dopravním přepravníku pohybovat, je široké veřejnosti ukládána určitá povinnost, jejíž porušení může být správním deliktem, za který lze

pokračování

porušitele postihnout. [bod 19 rozsudku]

[27] Jelikož značky zakazující provozování osobního přepravníku nepochybně neslouží pouze k informaci účastníkům provozu, ale přímo jim stanoví vynutitelnou povinnost, jedná se svojí podstatou o opatření obecné povahy. Rozhodným kritériem tedy není existence výslovného zákonného odkazu, nýbrž samotný obsah napadeného správního aktu (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008 – 100).

[28] Nejvyšší správní soud v předcházejícím rozsudku konstatoval, že městský soud pochybil, dospěl-li k závěru, že se v případě dopravního značení nejedná o opatření obecné povahy, a nepodrobil jej soudnímu přezkumu v intencích judikaturou stanoveného algoritmu [bod 27]. Kasační soud současně konstatoval, že ve smyslu usnesení Ústavního soudu ze dne 18. 11. 2010, sp. zn. Pl. 14/08, by z materiálního hlediska bylo možno za opatření obecné povahy podléhající přezkumu ve správním soudnictví považovat i nařízení vydaná dle § 60a odst. 5 zákona o silničním provozu. Ani materiální pojmání opatření obecné povahy však dle názoru Nejvyššího správního soudu nemůže překlenout skutečnost, že výslovně vyjádřenou vůlí zákonodárce bylo rozhodovat o projednávaném dopravním omezení formou normativního právního aktu – nařízení; není tak možno tento akt považovat za opatření obecné povahy, resp. tuto jeho povahu proti výslovnému zákonnému textu interpretačně dovozovat a podrobit jej soudnímu přezkumu jako opatření obecné povahy podle s. ř. s. [bod 26]. Tento názor byl ostatně potvrzen i nálezem Ústavního soudu ze dne 31. 1. 2012, sp. zn. Pl. ÚS 19/11. Přezkumu ve správním soudnictví je tak podrobeno pouze rozhodnutí o stanovení dopravního značení, které slouží k realizaci dopravní regulace, o které bylo nařízením rozhodnuto; pouze tak zůstávají veřejná subjektivní práva spočívající v účasti na procesu vydání opatření obecné povahy osobám dotčených provedenou regulací zachována [bod 28].

[29] Nejvyšší správní soud je v konkrétní věci („kasačně“) vázán právním názorem výše vysloveným; v souladu s ním nyní zdůrazňuje, že předmětem přezkumu je opatření obecné povahy spočívající v umístění dopravního značení, nikoliv nařízení č. 14/2016 Sb. hl. m. Prahy. Stěžovatel, ačkoliv formálně brojí proti napadenému opatření obecné povahy, jehož zrušení se domáhá, fakticky nesouhlasí s nařízením č. 14/2016, způsobem jeho přijetí, jakož i s okolnostmi přijetí zákona č. 48/2016 Sb., upravujícího užívání dopravního přepravníku; tyto námitky však v posuzované věci nebyly relevantní.

[30] Co se týče posouzení zákonnosti napadeného opatření obecné povahy, městský soud postupoval v souladu s algoritmem vyjádřeným již v rozsudku NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98, publ. pod č. 740/2006 Sb. NSS. Tento algoritmus spočívá v pěti krocích, a to zkoumání, zda za prvé, je dána pravomoc správního orgánu vydat opatření obecné povahy; za druhé, zda správní orgán při vydávání opatření obecné povahy nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání *ultra vires*); za třetí, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem; za čtvrté, zda je opatření obecné povahy co do obsahu v rozporu se zákonem (materiální kritérium); a za páté v přezkumu obsahu vydaného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality (kritérium přiměřenosti právní regulace). Použitelnost tohoto algoritmu jako celku je dnes zčásti omezená v důsledku novely s. ř. s., která stanovila vázanost soudu rozsahem a důvody návrhu na zrušení opatření obecné povahy (zákon č. 303/2011 Sb., k tomu viz

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 7. 2013, č. j. 2 AOs 1/2013 - 138), z hlediska systematiky přezkumu opatření obecné povahy zůstává nicméně nadále inspirativní. Tato posloupnost představuje nejen obvyklou logickou sekvenci řešení relevantních otázek, ale také problémové okruhy, jimiž se soud v řízení zabývá, aniž by zkoumání těchto okruhů v jiném pořadí podmíněném individuální povahou případu, znamenalo jakékoli porušení práva (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2010, č. j. 1 Ao 2/2010 - 116, publ. pod č. 2215/2011 Sb. NSS).

[31] V nyní projednávané věci se návrhové body stěžovatele podstatnou měrou týkaly prakticky všech kroků algoritmu; v případě prvního a druhého kroku algoritmu stěžovatel shodně namítal, zdali tím, že v daném případě bylo vydáno jedno opatření obecné povahy, jímž byla stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích v osmi městských částech, byl odpůrce vůbec nadán pravomocí a působností vydat takové opatření obecné povahy. Svou argumentaci stěžovatel opíral o rozsudek městského soudu ze dne 25. 5. 2020, č. j. 8 A 26/2020 - 78.

[32] K tomu lze dodat, že citovaný rozsudek městského soudu, sp. zn. 8 A 26/2020 byl rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 10. 2020, č. j. 1 As 231/2020 - 58, zrušen a vrácen městskému soudu k dalšímu řízení; kasační soud shledal, že městský soud posoudil nesprávně právě otázku pravomoci a působnosti odpůrce vydat obdobné opatření obecné povahy spočívající v zákazových svislých dopravních značkách umístěných po obvodu vymezeného území několika městských částí hl. m. Prahy. Argumentace stěžovatele je tudíž lichá.

[33] I v nyní posuzované věci je podstatné, že napadené opatření obecné povahy stanovilo místní úpravu provozu na pozemních komunikacích v Praze 1, Praze 2, Praze 3, Praze 4, Praze 5, Praze 6, Praze 7 a Praze 8, tj. na území více městských částí hl. m. Prahy.

[34] Podle § 60 odst. 5 zákona o silničním provozu: *Obec může nařízením vymezit na svém území místa, kde je provozování osobního přepravníku na chodníku, stezce pro chodce, stezce pro chodce a cyklisty, na odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty, na pěších a obytných zónách nebo vozovce zakázáno.* Podle odst. 6: *V případě vymezení území místa, kde je provozování osobního přepravníku na chodníku, stezce pro chodce, stezce pro chodce a cyklisty, na odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty, na pěších a obytných zónách nebo vozovce zakázáno, je obec povinna vyznačit území dopravní značkou.*

[35] Podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu: *Místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích stanoví příslušný správní orgán opatřením obecné povahy, jde-li o světelné signály, příkazové a zákazové dopravní značky, dopravní značky upravující přednost a dodatkové tabulky k nim nebo jiné dopravní značky ukládající účastníkovi silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Opatření obecné povahy nebo jeho návrh zveřejní příslušný správní orgán na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká, jen vztahuje-li se stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo může-li stanovením místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce. Jde-li o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, nedoručuje příslušný správní úřad návrh opatření obecné povahy a nevyzývá dotčené osoby k podávání připomínek nebo námitek; opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.*

pokračování

[36] Podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu *[m]ístní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností.*

[37] Podle § 40 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích *[s]tátní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností a obecní úřad, celní úřad a újezdní úřad.*

[38] Podle § 40 odst. 7 zákona o pozemních komunikacích platí: *Jde-li o věc, jež se má uskutečnit v územním obvodu dvou nebo více silničních správních úřadů, provede řízení a vydá rozhodnutí nejbližší společně nadřízený správní orgán. Tento orgán může stanovit, že řízení provede a rozhodnutí vydá některý ze silničních správních úřadů, v jehož územním obvodu se má věc uskutečnit.*

[39] Zákon o hl. m. Praze v § 31 odst. 2 uvádí, že orgány hl. m. Prahy vykonávají přenesenou působnost, která je zvláštním zákonem svěřena orgánům obcí, orgánům obcí s pověřeným obecním úřadem a orgánům obcí s rozšířenou působností, není-li dále stanoveno jinak. Dle § 32 odst. 2 zákona o hl. m. Praze lze orgánům městských částí v mezích zákona svěřit Statutem přenesenou působnost, která je zvláštním zákonem svěřena orgánům obcí, orgánům obcí s pověřeným obecním úřadem nebo orgánům obcí s rozšířenou působností, není-li dále stanoveno jinak. V § 4 Statutu je pak upravena místní působnost ve vztahu k úpravě provozu na pozemních komunikacích tak, že městské části vykonávají přenesenou působnost na svém území. Dle položky 388 přílohy č. 4 orgánům městských částí přísluší ve smyslu § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích na silnici III. třídy, místní komunikaci II., III. a IV. třídy a veřejně přístupné účelové komunikaci, s výjimkou veřejně přístupných účelových komunikací Aviatická a Schengenská, a užití zařízení pro provozní informace na silnici III. třídy, místní komunikaci II., III. a IV. třídy a veřejně přístupné účelové komunikaci s výjimkou komunikací Aviatická a Schengenská.

[40] Obdobně jako v citovaném rozsudku NSS, č. j. 1 As 231/2020 – 58, i nyní Nejvyšší správní soud konstatuje, že pokud se opatření týkalo území více městských částí hlavního města Prahy, vyplývá pravomoc a působnost odpůrce vydat toto opatření přímo z § 40 odst. 7 zákona o pozemních komunikacích: „Podle něj o věci, jež se má uskutečnit v území obvodu dvou a více silničních správních úřadů, provede řízení a vydá rozhodnutí nejbližší společně nadřízený správní orgán. Tuto právní úpravu přitom lze podpůrně použít i pro posouzení pravomoci a působnosti k vydání opatření obecné povahy.“ Pokud se tedy místní úprava provozu na pozemních komunikacích dotýkala území několika městských částí, měl toto opatření vydat odpůrce, jako orgán nadřízený orgánům městských částí, do jejichž působnosti by jinak tato oblast úpravy, pokud by se jednalo pouze o území dané městské části, spadala (§ 4 Statutu). Statut přitom působnost odpůrce nijak nevylučuje, neboť sám výslovně neřeší, jaký správní orgán je příslušný ke stanovení místní úpravy provozu za situace, že se opatření týká území více městských částí. V takovém případě je tedy nutno vyjít přímo ze zákonné úpravy, z níž lze příslušnost stěžovatele k vydání

napadeného opatření jednoznačně dovodit. Jakýkoli jiný výklad by vedl k tomu, že by prakticky nebylo možné vydat komplexní opatření týkající se úpravy provozu na pozemních komunikacích v širší oblasti přesahující území jedné městské části hlavního města Prahy (viz bod 31 cit. rozsudku Nejvyššího správního soudu, č. j. 1 As 231/2020 – 58). Závěr městského soudu, který připomíná úpravu dle § 77 odst. 1 písm. c) a § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu a výkon přenesené působnosti orgány městských částí dle Statutu hl. m. Prahy, je tudíž správný.

[41] Další námitky stěžovatele směřují ke třetímu kroku algoritmu, v němž městský soud posuzoval zákonnost postupu odpůrce při vydávání napadeného opatření obecné povahy; podle stěžovatele nebylo řádně zahájeno řízení o vydání opatření obecné povahy dle § 172 správního řádu, neboť veřejná vyhláška, kterou se zahajuje řízení o vydání opatření obecné povahy, byla zveřejněna pouze na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy, a nikoliv na úředních deskách jednotlivých městských částí, kterých se opatření obecné povahy týká.

[42] Obecná úprava obsažená v § 172 odst. 1 správního řádu uvádí: *Návrh opatření obecné povahy s odůvodněním správní orgán po projednání s dotčenými orgány uvedenými v § 136 doručí veřejnou vyhláškou podle § 25, kterou vyvěsí na své úřední desce a na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se má opatření obecné povahy týkat, a vyzve dotčené osoby, aby k návrhu opatření podávaly připomínky nebo námitky. V případě potřeby se návrh zveřejní i jiným způsobem, v místě obvyklém. Návrh opatření obecné povahy musí být zveřejněn nejméně po dobu 15 dnů.*

[43] Dále § 77 odst. 5 věta druhá zákona o silničním provozu uvádí: *Opatření obecné povahy nebo jeho návrh zveřejní příslušný správní orgán na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká, jen vztahuje-li se stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo může-li stanovením místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce.*

[44] Podle městského soudu nedošlo vyvěšením návrhu opatření obecné povahy toliko na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy, k porušení § 172 odst. 1 správního řádu; to dle názoru soudu nevylučuje, že nad rámec zákonné povinnosti byl v jiných případech návrh opatření obecné povahy správním orgánem zveřejněn i na úředních deskách městských částí, jichž se tento návrh týkal. Nejvyšší správní soud musí uvedený názor městského soudu korigovat, neboť z uvedené právní úpravy jednoznačně vyplývá, že odpůrce byl povinen zveřejnit návrh opatření obecné povahy nejen na své úřední desce, ale rovněž na úředních deskách městských částí, jejichž správních obvodech se opatření týkalo. Účelem této právní úpravy totiž je umožnit dotčené veřejnosti se seznámit se záměrem plánované regulace a uplatnit k němu své připomínky.

[45] Ze správního spisu je ovšem zřejmé, že odpůrce návrh napadeného opatření obecné povahy projednal se zástupci orgánů dotčených městských částí; dne 23. 9. 2016 byli osloveni zástupci silničních správních úřadů městských částí Praha 1 až Praha 8 s žádostí o účast na projednání budoucí realizace diskutovaného dopravního opatření. Na základě uskutečněného jednání, které se konalo dne 26. 9. 2016, obdržel odpůrce za každou dotčenou městskou část vyjádření k realizaci řešeného dopravního opatření. Dne 3. 10. 2016 podala Technická správa komunikací hl. m. Prahy žádost o stanovení místní

pokračování

úpravy provozu na pozemních komunikacích v Praze 1, Praze 2, Praze 3, Praze 4, Praze 5, Praze 6, Praze 7 a Praze 8, která se týká osazení dopravního značení IZ8a a IZ8b s vyznačením dopravní značky B30a „Zákaz vjezdu osobních přepravníků“ ve smyslu § 78 zákona o silničním provozu z důvodu bezpečnosti dopravního provozu, jejíž přílohou byly situace dopravního značení. Dne 4. 10. 2016 obdržel odpůrce vyjádření Odboru služby dopravní policie, Policie ČR k návrhu umístění dopravního značení IZ8a a IZ8b s vyznačením dopravní značky B30a „Zákaz vjezdu osobních přepravníků“. Dne 4. 10. 2016 vydal odpůrce oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, které bylo vyvěšeno na úřední desce odpůrce ve dnech 5. 10. 2016 - 20. 10. 2016.

[46] Na základě vyvěšení návrhu opatření obecné povahy byly podány námitky a připomínky, konkrétně připomínky ÚMČ Praha 2 (příloha č. 13), námitky pana M. Š. (příloha č. 14), námitky stěžovatele (příloha č. 15), a připomínky Ing. F. P. (příloha č. 16). S přihlédnutím k projednání návrhu s dotčenými městskými částmi a ke skutečnosti, že s podanými námitkami a připomínkami se odpůrce vypořádal v samotném odůvodnění opatření obecné povahy vyvěšeném na úřední desce odpůrce ve dnech 24. 11. 2016 - 8. 12. 2016, Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že nezveřejnění návrhu napadeného opatření obecné povahy i na úředních deskách městských částí, jichž se tento návrh týkal, nemělo vliv na zákonnost napadeného opatření obecné povahy, resp. v daném případě nebylo důvodem, pro který by mělo být napadené opatření zrušeno. Byť se jedná o pochybení žalovaného, stěžovatel tímto postupem nebyl na svých právech nikterak dotčen.

[47] Další část kasační stížnosti směřuje ke čtvrtému a pátému kroku algoritmu přezkumu, tj. otázce obsahového souladu napadeného opatření obecné povahy se zákonem, tedy s hmotněprávními předpisy; stěžovatel je přesvědčen, že opatření není dostatečně odůvodněno, resp. absentují v něm ověřitelné podklady pro zvolenou formu regulace provozu na pozemních komunikacích, nebyla zkoumána proporcionalita.

[48] Podle § 173 odst. 1 správního řádu musí opatření obecné povahy obsahovat odůvodnění. Podle § 174 odst. 1 správního řádu pro řízení podle této části (část šestá správního řádu) platí obdobně ustanovení části první a přiměřeně ustanovení části druhé. Přiměřeně tedy lze použít i § 68 odst. 3 správního řádu, v němž je stanoveno, že v odůvodnění se uvedou důvody výroku, 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. Z judikatury Nejvyššího správního soudu vyplývá, že i v odůvodnění opatření obecné povahy je nutno uvést důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů (§ 68 odst. 3 a § 174 odst. 1 správního řádu). Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost. *„Je-li vydání opatření obecné povahy vázáno na splnění zákonných podmínek, mělo by být obsahem jeho odůvodnění též posouzení, zda byly tyto podmínky splněny“* (viz rozsudek NSS 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008 – 136).

[49] V posuzované věci se jednalo o opatření obecné povahy vydané podle § 77 odst. 1 písm. c) a § 78 zákona o silničním provozu a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích; byla stanovena místní úprava provozu

na pozemních komunikacích v dotčených městských částech hlavního města Prahy, spočívající v umístění dopravního značení IZ8a a IZ8b s vyznačením DZ B30a „Zákaz vjezdu osobních přepravníků“ na konkrétně vymezených místních komunikacích.

[50] Pro posouzení tohoto opatření a naplnění požadavků na jeho odůvodnění je proto podstatné splnění zákonem stanovených podmínek obsažených v § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, dle kterého platí, že *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*. Nejvyšší správní soud ve své judikatuře vyslovil, že smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Pokud takový důvod neexistuje, jedná se o dopravní značku umístěnou protizákonně (srov. rozsudek NSS ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008 - 100, č. 1794/2009 Sb. NSS).

[51] Při hodnocení souladu napadeného opatření obecné povahy s hmotným právem a se zásadou proporcionality je pak třeba posuzovat, zda jsou v přezkoumávaném opatření přesvědčivě vysvětleny důvody jeho přijetí a také nezbytnost rozsahu a způsobu užití dopravního značení, jak explicitně požaduje citovaný § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2016, č. j. 7 As 39/2016 - 47).

[52] Městský soud v napadeném rozsudku dospěl k závěru, že odpůrce uvedl v odůvodnění opatření obecné povahy cíle sledované opatřením obecné povahy a logicky vysvětlil rozsah a důvody přijatého opatření. Nejvyšší správní soud má shodně s městským soudem za to, že z napadeného rozhodnutí je zřejmé, že bylo přijato z důvodu zajištění bezpečnosti chodců. Odpůrce vedla k zákazu vjezdu a provozování osobního přepravníku na pozemních komunikacích skutečnost, že osobním přepravníkem je možno se pohybovat i na pozemních komunikacích, kde se vyskytují chodci, přičemž zóna zákazu vjezdu v sobě zahrnuje území Pražské památkové rezervace, kde je vysoká koncentrace chodců, a to jak obyvatel města, tak i turistů. Další městské části, zahrnuté v zóně zákazu, pak představují hustě zastavěné a obydlené lokality, tedy lokality, kde je též vysoká koncentrace pěších. Omezení pouze v některých ulicích by podle odpůrce znamenalo přesun osobních přepravníků do ulic dnes jimi méně zatížených, a proto bylo využito rovnou zónové řešení. Praxe ukázala, že dochází ke střetům osob pohybujících se na osobních přepravnících s chodci, kteří jsou tímto sraženi na zem; odpůrce zdůraznil ohrožení starších osob z důvodu jejich zhoršených reakcí při úhybných manévrech před osobami jedoucími na osobních přepravnících.

[53] Odpůrce se rovněž v napadeném opatření obecné povahy vypořádal s uplatněnými námitkami a připomínkami navrhovatelů, v rámci nichž akcentoval bezpečnost chodců a svou povinnost podle § 60a odst. 6 zákona o silničním provozu vyznačit území, kde je provozování osobního přepravníku zakázáno, dopravní značkou.

[54] V odůvodnění napadeného opatření tedy odpůrce podle přesvědčení Nejvyššího správního soudu poměrně podrobně popsal, z jakých důvodů považuje přijetí úpravy provozu za pomoci rozmístění dopravního značení za nezbytné. Stěžejní důvody přitom spočívají v zajištění bezpečnosti pěších v centrální části i širším centru hlavního města Prahy, tj. v místech s vysokou koncentrací pěších. Napadené opatření realizuje nařízení č. 14/2016, které bylo pro odpůrce jako obecně závazný předpis nižší právní síly závazné. Směřují-li námitky

pokračování

stěžovatele k otázce zákonnosti a přiměřenosti nařízení č. 14/2016, pak uvedené nařízení nebylo předmětem přezkumu v nyní projednávané věci. Nejvyšší správní soud k tomu může ve shodě s městským soudem konstatovat, že obec hl. m. Praha zde využila zákonného zmocnění § 60a odst. 5 zákona o silničním provozu a svým nařízením vymezila na svém území místa, kde je provozování osobního přepravníku zakázáno. Učinila tak na základě znalosti místních poměrů a potřeby zajistit bezpečnost chodců v historickém a širším centru hl. m. Prahy. Důvody ohrožení bezpečnosti chodců dle Nejvyššího správního soudu nebylo nutno nějakým způsobem dokládat, neboť vycházejí z technických vlastností a parametrů osobních přepravníků, o nichž není sporu. Opatření upravující provoz na pozemních komunikacích, resp. zákaz vjezdu určitých dopravních prostředků, může být zcela jistě přijato i preventivně, aniž by k řešené problematice již existovaly určité statistiky policie, stížnosti ze strany občanů a podobně.

[55] Z hlediska proporcionality je zřejmé, že smysl umístění dopravních značek je opodstatněný; opatření má za cíl ochránit chodce v centrálních částech hl. m. Prahy před střety s osobními přepravníky, čehož lze stanovením zákazu jejich vjezdu dosáhnout. Opatření tak splňuje kritérium vhodnosti. Ačkoli osobní přepravníky mají povinnost dodržovat maximální povolenou rychlost ve smyslu § 60a odst. 1 zákona o silničním provozu, i tak může dojít ke střetům osob pohybujících se na osobních přepravnících s chodci, kteří jsou tímto srazeni na zem; opatření tak splňuje kritérium potřebnosti, neboť cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem. Vymezením území, spočívajícím v několika, ale ne všech městských částí hl. m. Prahy, pak opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně a následek napadeného opatření obecné povahy je úměrný sledovanému cíli, čímž je splněno i kritérium proporcionality v užším slova smyslu.

[56] Nejvyšší správní soud tedy uzavírá, že napadené opatření obecné povahy obsahuje řádné odůvodnění, lze seznat, na základě jakých konkrétních důvodů stěžovatel přistoupil k jeho vydání, a rovněž vysvětlil, proč považoval přijatou místní úpravu provozu prostřednictvím dopravního značení za nezbytnou. Toto opatření tedy splňuje požadavky přezkoumatelnosti, resp. dostatečnosti odůvodnění, a přiměřenosti právní regulace.

[57] Nejvyšší správní soud uzavírá, že městský soud zhodnotil věc správně, v míře odpovídající způsobu argumentace stěžovatele, závěry soudu pak vycházejí z dostatečně zjištěného skutkového stavu a v právních úvahách městský soud nikterak nevybočil z platné právní úpravy ani z judikatury správních soudů. Z výše popsaných důvodů vyhodnotil Nejvyšší správní soud kasační stížnost proti napadenému rozsudku v souladu s § 110 odst. 1 větou druhou s. ř. s. jako nedůvodnou a zamítl ji.

[58] O nákladech řízení rozhodl Nejvyšší správní soud podle § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s. Odpůrci, kterému by dle pravidla úspěchu náhrada nákladů řízení náležela, žádné náklady přesahující jeho běžnou správní činnost v řízení o kasační stížnosti nevznikly, proto mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 5. března 2021

JUDr. Lenka Matyášová
předsedkyně senátu