



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátu složeném z předsedy senátu Mgr. Milana Procházky a soudců Mgr. Karla Černína, Ph.D. a JUDr. Ing. Venduly Sochorové ve věci

navrhovatele: **M. S.**
zastoupen advokátem Mgr. Pavlem Černým, Frank Bold Advokáti,
s.r.o.
sídlem Údolní 33, Brno

proti
odpůrci: **Městský úřad Vyškov**
sídlem Masarykovo náměstí 1, 682 01 Vyškov

za účasti: 1. Obec Hlubočany
sídlem Hlubočany 22, 682 01 Vyškov
2. P. S.
zastoupen advokátem Mgr. Pavlem Černým, Frank Bold Advokáti,
s.r.o.
sídlem Údolní 33, Brno

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – vyhlášky Městského úřadu Vyškov, odboru dopravy ze dne 19. 11. 2021, č. j. MV 109251/2021 OD/3 Šl (stanovení přechodní úpravy provozu)

takto:

I. Opatření obecné povahy – veřejná vyhláška vydaná Městským úřadem Vyškov, odborem dopravy dne 19. 11. 2021 pod č. j. MV 109251/2021 OD/3 Šl se ruší ke dni právní moci tohoto rozsudku.

II. Odpůrce je povinen zaplatit navrhovateli na náhradě nákladů řízení částku ve výši 13 228 Kč k rukám jeho zástupce Mgr. Pavla Černého, advokáta, a to do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku.

III. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. V projednávané věci se jedná o přezkum opatření obecné povahy - veřejné vyhlášky vydané Městským úřadem Vyškov, odborem dopravy dne 19. 11. 2021, č. j. MV 109251/2021 OD/3 Šl (dále jen „Vyhláška“). K vydání tohoto opatření obecné povahy došlo na základě podnětu obce Hlubočany ze dne 16. 11. 2021 a byla jím postupem podle ust. § 77 odst. 1 písm. c) a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) stanovena přechodná úprava provozu na veřejně přístupné účelové komunikaci v obci Hlubočany - úsek od hlubočanského potoka k zemědělskému areálu, km 0,001-0,069; jedná se o osazení svislého dopravního značení B 13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“ – 2 t, přičemž termín provedení přechodné úpravy provozu byl stanoven ode dne účinnosti opatření obecné povahy do 31. 12. 2022.

II. Obsah návrhu

2. Navrhovatel uvedl, že je spoluvlastníkem jedné ideální poloviny pozemků v k. ú. X, zapsaných na LV č. X a číslo X, jichž se vyhláška dotýká. Jeden z těchto pozemků (p. č. XA) je součástí zemědělského areálu na západním okraji obce H., kde navrhovatel zemědělsky hospodář. Tento pozemek bezprostředně sousedí s veřejně přístupnou účelovou komunikací na parc. č. XS v k. ú. X ve vlastnictví obce Hlubočany (jedná se o komunikaci dotčenou Vyhláškou). Část účelové komunikace, na níž byla Vyhláškou stanovena přechodná úprava provozu, končí u vjezdu do zemědělského areálu navrhovatele; ten ji jako zemědělský podnikatel využívá bez jakéhokoliv omezení od roku 2005. Areál statku je využíván historicky a po uvedené komunikaci byl vždy dopravně obsluhován. Fakticky komunikace slouží k dopravní obsluze zemědělského areálu navrhovatele a k obhospodařování jím spoluvlastněných, vlastněných a pronajatých zemědělských pozemků zemědělskou technikou a zemědělskými stroji, jejichž hmotnost přesahuje 2 t. V zimním období bývá z důvodu sjízdnosti a bezpečnosti zemědělský areál navrhovatele přístupný pouze ze směru od hlubočanského potoka k zemědělskému areálu, přičemž tato část komunikace je důležitá rovněž pro dopravní obsluhu a údržbu spodní části zemědělského areálu navrhovatele, na niž nevede jiná cesta; využívání dotčené části komunikace je pro navrhovatele významné zejména v období sklizně.
3. Navrhovatel namítal, že odpůrce nijak nezkoumal, zda jím deklarovaného cíle (zamezení dalšího zhoršení stavu komunikace) nelze dosáhnout i jinak, s menším omezením pro navrhovatele. Z uvedeného důvodu je napadená vyhláška nepřezkoumatelná pro nedostatek důvodů. Nebyl rovněž i řádně zdůvodněn termín přechodné úpravy provozu,

který byl stanoven v rozporu s návrhem obce Hlubočany. Není zřejmé, proč právě takto stanovený termín zohledňuje konkrétní okolnosti v lokalitě a zda je určen pouze v nezbytném rozsahu. Termín je nepřiměřený i vzhledem k účelu přechodné úpravy, jenž má být podle odůvodnění opatření obecné povahy provedení posouzení únosnosti vozovky. Je nepřípustné zneužívat pravomoci k vydání přechodné úpravy provozu k zastřenému dosažení dlouhodobé eliminace dopravy. Napadená Vyhláška nevyhovuje proto požadavku proporcionality (bez rozumného důvodů v rozporu s požadavkem vhodnosti a potřeby a ve větším než nezbytně nutném rozsahu zasahuje do práv navrhovatele).

4. Navrhovatel také namítal nedostatečně zjištěný skutkový stav, přičemž rozporoval v odůvodnění Vyhlášky citované závěry zprávy č. 0821 V215032, nazvané „Posouzení únosnosti vozovky na vybraném úseku účelové komunikace v obci Hlubočany“ (dále jen „Posouzení únosnosti vozovky“) zhotovené společností Imos Brno a. s. v srpnu 2021. Navrhovatel rozporoval správnost provedené dynamické nedestruktivní metody, jenž počítala s nákladním vozidlem jedoucím rychlostí zhruba 60 km/h (dosažení této rychlosti na předmětném úseku komunikace je nereálné; jednak v obci je maximální povolená rychlost 50 km/h, navíc v uvedeném úseku může nákladní automobil vyvinout rychlost cca 10 km/h, reálná rychlost traktoru v předmětném úseku vzhledem k jeho délce a sklonu může být cca 10-15 km/h). Navrhovatel komunikaci pro obsluhu zemědělského areálu používá již 16 let, přičemž praskliny a tvar vozovky jsou po celou dobu ve stejném stavu a nedochází k jejich zhoršování. Podloží neujiždí, neboť je vysypáno a vydlážděno kameny a na dláždění se nachází utužená šterková vrstva s asfaltovým násřikem, na němž byly položeny a zavaleny dvě vrstvy asfaltobetonu. K posouzení únosnosti vozovky uvádí, že podloží podle modulu pružnosti v průměru vyhovuje. Navrhovatel rovněž rozporoval v Posouzení únosnosti vozovky použitý propočít těžkých nákladních vozidel za 24 hodin na daném úseku. Odpůrce při vydání Vyhlášky vycházel z nedostatečně a nesprávně zjištěného skutkového stavu věci.

III. Vyjádření odpůrce

5. V písemném vyjádření k návrhu odpůrce uvedl, že Vyhláška byla vydána v souladu se zákonnými požadavky a jedná se o přiměřenou právní regulaci odpovídající podkladům pro její vydání (Posouzení únosnosti vozovky).

IV. Osoby zúčastněné na řízení

6. V postavení osob zúčastněných na řízení vystupuje pan P. S. – spoluvlastník nemovitostí, jichž se řízení týká a je rovněž zemědělským podnikatelem a společně s navrhovatelem hospodaří; sídlo podnikání má v zemědělském areálu, jenž se nachází na pozemku p. č. XA v k. ú. H., kde navrhovatel a pan P. S. parkují veškerou zemědělskou techniku, skladují osivo, hnojivo i veškerou zemědělskou produkci. Pan P. S. uvedl, že souhlasí s návrhem na zrušení Vyhlášky i s návrhovými body uplatněnými navrhovatelem. Jako osoba zúčastněná na řízení vystupuje dále obec Hlubočany, jenž je podatelem podnětu k vydání předmětné Vyhlášky a osobou povinnou k zajištění provedení přechodné úpravy provozu, odpovědnou za řádné provedení dopravně bezpečnostních opatření, jeho udržování, úplnost a včasné odstranění.

V. Posouzení věci krajským soudem

7. Nejprve se soud zabýval otázkou, zda jsou splněny podmínky řízení. Shledal, že návrh byl podán včas (§ 101a odst. 1 s.ř.s.) je dána aktivní procesní legitimace navrhovatele (viz níže) i pasivní legitimace odpůrce, napadená Vyhláška je opatřením obecné povahy (§ 77 odst. 5 zákona o silničním provozu) a v návrhu je dostatečně určité formulován petit.
8. Pokud jde o tvrzené dotčení práv navrhovatele, není mezi účastníky řízení sporné, že tento je spoluvlastníkem ideální jedné poloviny pozemků p. č. st. XB, st. XC, st. XD, st. XE, st. XF, st. XG, XA, XH, XI, XJ a XK, zapsaných na LV č. X v k. ú. H. a vlastníkem pozemků p. č. XL, XM a XN zapsaných na LV č. X v k. ú. H. a nájemcem pozemků p. č. XO, XP, XQ a XR v k. ú. H., jichž se toto napadené opatření obecné povahy týká. Pozemek p. č. XA je součástí zemědělského areálu na západním okraji obce H., kde navrhovatel zemědělsky hospodaří. Tento pozemek bezprostředně sousedí s veřejně přístupnou účelovou komunikací na pozemku p. č. XS v k. ú. X ve vlastnictví obce Hlubočany. Komunikace se nachází v kopci a je udržována na náklady navrhovatele. Část účelové komunikace, na níž byla napadeným opatřením obecné povahy stanovena přechodná úprava provozu, končí u vjezdu do zemědělského areálu navrhovatele. Areál statku je využíván k zemědělské činnosti a byl po této části účelové komunikace dopravně obsluhován. Komunikaci navrhovatel využívá k dopravní obsluze zemědělského areálu (osobním automobilem, traktorem a nákladním automobilem) a k obhospodařování navrhovatelem spoluvlastněných, vlastněných a pronajatých zemědělských pozemků z tohoto areálu zemědělskou technikou a stroji, tedy vozidly, jejichž hmotnost přesahuje 2 tuny. Uvedené skutečnosti navrhovatel rovněž doložil dokumenty z webové stránky <https://nahlizenedokn.cuzk.cz>. Za uvedeného stavu soud aproboval tvrzení navrhovatele o dotčení jeho práv vydáním předmětného opatření obecné povahy, neboť navrhovatel používá dotčenou část komunikace k obsluze svého areálu jakožto zemědělský podnikatel.
9. Soud přezkoumal napadené opatření obecné povahy v mezích návrhových bodů (§ 101b odst. 2 s.ř.s.), přičemž byl vázán uplatněnými důvody návrhu. Při přezkumu opatření obecné povahy vycházel ze závěrů rozsudku Nejvyššího správního soudu se dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, č. 740/2006 Sb. NSS, podle kterých posouzení opatření obecné povahy spočívá v přezkumu: 1. pravomoci správního orgánu vydat opatření obecné povahy, 2. otázky, zda správní orgán nepřekročil při vydání opatření obecné povahy meze své působnosti 3. otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem, 4. obsahu opatření obecné povahy z hlediska rozporu se zákonem, 5. obsahu opatření obecné povahy z hlediska přiměřenosti.
10. Navrhovatel namítal porušení požadavků proporcionality, nedostatečně zjištěný skutkový stav a nepřezkoumatelnost napadené Vyhlášky.
11. Krajský soud ve vztahu k projednávané věci připomíná, že při stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích příslušný správní úřad nedoručuje návrh opatření obecné povahy a nevyzývá dotčené osoby k podávání námitek nebo připomínek (viz ust. § 77 odst. 5 věta třetí zákona o silničním provozu).
12. Pokud jde o namítaný nedostatečně zjištěný skutkový stav věci (jedná se o posouzení obsahu opatření obecné povahy z hlediska rozporu se zákonem), navrhovatel namítal nesprávnost odpůrcem ve Vyhlášce citovaného Posouzení únosnosti vozovky. Konkrétně

navrhovatel namítal, že v uvedeném posouzení je uvedeno, že byla použita dynamická nadestruktivní metoda na principu tlumeného rázu simulujícího ve vozovce obdobné zatížení jako je zatížením kolem těžkého nákladního vozidla jedoucího rychlostí zhruba 60 km/h. Navrhovatel namítal, že uvedená simulace neodpovídá skutečnému stavu v území, neboť se jedná o komunikaci nacházející se v obci, kde je povolena maximální rychlost 50 km/h, ovšem z důvodu krátkého úseku a sklonu komunikace je dosažení této rychlosti ve skutečnosti nereálné - maximální rychlostí, kterou může na předmětném úseku komunikace nákladní automobil vyvinout, je podle navrhovatele rychlost cca 10 km/h, v případě traktoru pak rychlost ve výši cca 10-15 km/h.

13. Popis principu zkoušky je uveden v Posouzení únosnosti vozovky v části 4. „Rázové zatěžovací zkoušky“, kde je v části týkající se principu zkoušek uvedeno navrhovatelem poukazované vysvětlení průběhu použité zkoušky. Je třeba dát za pravdu navrhovateli, že v odůvodnění Vyhlášky ani v Posouzení únosnosti vozovky není žádným způsobem zdůvodněno, z jakého důvodu byla při zkoušce použita simulace jízdy těžkého nákladního vozidla rychlostí cca 60 km/h, a to na komunikaci v obci, kde je maximální povolená rychlost 50 km/h; z mapky v Posouzení únosnosti vozovky a fotografií [příloha a) a c)] je zřejmá pravdivost tvrzení navrhovatele ohledně malé délky předmětné komunikace začínající ve spodní části za křižovatkou, pokračující do svahu a končící před areálem využívaným navrhovatelem.
14. Navrhovatel dále namítal, že v závěru Posouzení únosnosti vozovky je mj. uvedeno, že provoz nákladních vozidel s hmotností nad 2 t na posuzované komunikaci nelze doporučit, neboť by s velkou pravděpodobností došlo ke značnému zhoršení stavu povrchu vozovky vlivem rychlého rozvoje výrazných poruch a k dalšímu rapidnímu snížení únosnosti této komunikace, přičemž podle tvrzení navrhovatele tento využívá pro obsluhu zemědělského areálu a zemědělských pozemků komunikaci již od roku 2005, kdy se stal spoluvlastníkem areálu; podle jeho tvrzení, praskliny a tvar vozovky jsou po celou dobu ve stejném stavu a nedochází k jejich zhoršování. Odpověď na uvedenou námitku navrhovatele nelze nalézt v citovaném Posouzení únosnosti vozovky ani v odůvodnění Vyhlášky, přičemž k tomu je nutno konstatovat, že tato námitka nebyla zřejmě autorovi Posouzení únosnosti vozovky známa a nebyla zřejmě známa ani odpůrci (jak bylo shora již uvedeno podle ust. § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu se návrh na stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích nedoručuje a dotčené osoby k podávání připomínek a námitek vyzývány nejsou). Navrhovatel k uplatněnému tvrzení nepředložil žádné důkazy, k této námice se nevyjádřil odpůrce, ani osoba zúčastněná na řízení. Předmětná námitka tak nebyla důkazně podložena, k jejímu posouzení nejsou k dispozici relevantní podklady a soud ji proto nemůže považovat za důvodnou
15. Obdobný závěr je třeba vztáhnout i k tvrzení navrhovatele ohledně nesmyslnosti předpokladu počtu pěti těžkých nákladních vozidel za den, jenž v rámci Posouzení únosnosti vozovky použil její zpracovatel.
16. Navrhovatel dále namítal vzhledem k testu proporcionality, že se odpůrce měl pokusit eliminovat či minimalizovat věcné omezení užívání komunikace, které citelně zasáhlo osoby, jenž ji obvykle užívají (navrhovatel).

17. Jak vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2020, č. j. 2 As 65/2019-36, jenž rozhodoval rovněž ve věci stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci spočívající v zákazu vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje stanovenou mez (§ 77 odst. 5 zákona o silničním provozu), smyslem a účelem pozemní komunikace je, aby byly využívány zejména silničními nebo jinými vozidly a chodci (§ 2 odst. 1 posledně citováno zákona. Z uvedeného vyplývá, že orgány veřejné moci a jiné osoby, jejichž úkolem je správa pozemních komunikací, jsou povinny počínat si tak, aby jimi spravované pozemní komunikace mohly být v co největší míře využívány v souladu se svým zákonem stanoveným účelem. Jednotlivec má subjektivní právo na užívání pozemní komunikace v souladu s jejím účelem, přičemž toto právo může být omezeno pouze ze zákonem stanovených důvodů a za zákonem stanovených podmínek, jejichž součástí je i dodržení povinnosti minimalizace omezení tohoto práva (omezit užívání lze pouze v míře nezbytně nutné k dosažení zákonem aprobovaného cíle). Vlastník či správce pozemní komunikace je povinen počínat si tak, aby případná omezení v možnostech jejího užívání eliminoval či minimalizoval jak z hledisek věcných (například omezení hmotnosti vozidel, či jejich nejvyšší povolené rychlosti pod limity dané obecnou zákonnou úpravou, či místní dlouhodobě stanovenou úpravou), tak z hlediska časových (pokud je již nezbytně nutné věcná omezení stanovit, má se tak dít pouze na nezbytnou dobu). Z uvedeného je podle názoru Nejvyššího správního soudu nutno dovodit i základní povinnost příslušného správní orgánu při stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, má-li jím vydané opatření obecné povahy obstát v testu proporcionality. Touto povinností je stanovit takové omezení v přechodné úpravě provozu, které je nejmenší rozumně možné z hledisek věcných a časových a v jejich vzájemné kombinaci zohledňující konkrétní okolnosti v místě. V první řadě se musí správní orgán pokusit eliminovat či minimalizovat takové věcné omezení užívání pozemní komunikace, které by citelně zasáhlo ty osoby, které ji obvykle (pravidelně, častěji) užívají. Zejména musí pečlivě vážit, zda je nezbytné omezit vjezd vozidel nad určitou hmotnost, šířku, výšku a podobně, je-li podle konkrétních okolností patrné, že daná komunikace je většími, širšími, vyššími apod. vozidly (typicky nákladními automobily, autobusy apod.) obvykle užívána, například k zajištění dopravní obslužnosti přilehlých výrobních podniků, skladů, obchodů, kulturních zařízení apod. Je-li to rozumně možné, je třeba se takových omezení vyvarovat volbou jiných pro obvyklé uživatele komunikace méně invazivních prostředků, které dosáhnou téhož cíle (například omezením nejvyšší povolené rychlosti či střídavým provozem v místě, kde špatný technický stav určité součásti pozemní komunikace brání jejímu standardnímu zatížení). Především však je třeba uvážit, zda věcná omezení nelze eliminovat či minimalizovat okamžitým provizorním zajištěním bezpečnosti provozu, která umožňují co možná nejvíce zachovat standardní způsob využití dané pozemní komunikace, či minimalizovat jeho omezení. Nejvyšší právní soud v citovaném rozsudku dále dovodil, že je zcela nepřípustné zneužívat pravomoci k vydání přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích k zastřenému dosažení jiného než deklarovaného cíle (například k fakticky trvalé či dlouhodobé eliminaci těžké nákladní dopravy).
18. Vzhledem k námitce porušení požadavků proporcionality opatření obecné povahy navrhovatel dále namítal, že odpůrce nezkoumal, zda by deklarovaného cíle nebylo možné dosáhnout jinými prostředky, dále že nebyl řádně odůvodněn termín přechodné úpravy provozu, jenž byl stanoven do 31. 12. 2022, a to navíc v rozporu s návrhem obce

Hlubočany, jenž požadovala přechodnou úpravu provozu stanovit v termínu do 31. 12. 2021.

19. Pokud jde o deklarovaný účel přechodné úpravy provozu vyplývající z výrokové části opatření obecné povahy, má jít o úpravu stanovenou „z důvodu provedení posouzení únosnosti vozovky“ - posouzení parametrů vozovky, což je pak dále v odůvodnění Vyhlášky vysvětleno, že ze shora již citovaného Posouzení únosnosti vozovky vyplývá, že i při posouzení na minimální dopravní zatížení vykazuje vozovka havarijní únosnost s výrazně sníženými moduly pružnosti vozovkového souvrství; provoz nákladních vozidel (hmotnost nad 2 t) nelze doporučit, neboť by docházelo ke značnému zhoršení stavu povrchu vozovky vlivem rozvoje výrazných poruch a k dalšímu rapidnímu snížení únosnosti komunikace, jejíž následná oprava by byla možná pouze formou celkové rekonstrukce.
20. V odůvodnění předmětného opatření obecné povahy absentují shora citované judikaturou Nejvyššího správního soudu požadované úvahy týkající se pečlivého zvážení nezbytnosti omezení vjezdu vozidel. Zejména se jedná o případ, kdy je obvykle užívána k obsluze areálu. V nyní projednávané věci navrhoval využívá dotčenou část komunikace k obsluze zemědělského areálu a jím využívaných pozemků k zemědělské činnosti. Nebylo ani zkoumáno, zda deklarovaného cíle nelze dosáhnout například provizorním zajištěním bezpečnosti provozu pomocí rychle proveditelných technických opatření a především nebylo vůbec zdůvodněno, proč doba stanovení přechodné úpravy provozu navrhovaná vlastníkem předmětné komunikace obcí Hlubočany byla překročena devítinásobně. Je to přitom z logiky věci především vlastník místní komunikace, jenž by měl vzhledem k účelu přechodné úpravy provozu kvalifikovaně vědět, na jak dlouhou dobu tuto úpravu žádá. S ohledem na násobné překročení navrhované doby, bez toho, aniž by bylo odpůrcem vysvětleno, nelze dovodit, že by odpůrce poskytl řádné odůvodnění stanovené přechodné úpravy místního provozu, které by mohlo v testu proporcionality či z pohledu nároku na odůvodnění opatření obecné povahy obstát. V době rozhodování krajského soudu o tomto návrhu byla navíc obcí navrhovaná přechodná úprava provozu z časového hlediska již překročena (ostatně ta byla překročena již v době podání návrhu soudu).
21. Za uvedené situace je také otázkou, zda nebyl porušen zákaz vyplývající ze shora citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu používat pravomoci k vydání přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích k faktické dlouhodobé eliminaci nákladní dopravy provozované navrhovatelem k obsluze zemědělského areálu a jím používaných pozemků.
22. Krajský soud v Brně na základě shora uvedených skutečností a úvah dospěl k závěru, že předmětné opatření obecné povahy nebylo dostatečným způsobem odůvodněno a neobstojí ani z hlediska pátého kroku algoritmu přezkum týkajícího se proporcionality opatření obecné povahy.

VI. Závěr a náklady řízení

23. Na základě shora uvedených skutečností a úvah dospěl soud k závěru o nutnosti zrušit předmětné opatření obecné povahy, přičemž ve výroku pod bodem I. tohoto rozsudku stanovil, že se tak stane ke dni právní moci tohoto rozsudku (viz ust. § 101d odst. 2 s.r.s.)

24. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud postupem ve smyslu ust. § 60 odst. 1 s.ř.s., z něhož plyne, že právo na náhradu důvodně vynaložených nákladů řízení má účastník, který byl ve věci úspěšný. Náklady řízení spočívají v zaplaceném soudním poplatku za návrh výši 5 000 Kč a dále v nákladech právního zastoupení navrhovatele v celkové výši 11 228 Kč podle vyhlášky č. 177/1996 Sb. o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“). V daném případě se jedná o odměnu zástupce žalobce (advokáta) za zastupování v řízení před krajským soudem, a to za 2 úkony právní služby (převzetí a příprava zastoupení a písemné podání soudu ve věci samé) dle § 7, § 9 odst. 4 písmeno d) a § 11 odst. 1 písm. a) a d) advokátního tarifu ve výši 6 200 Kč ($2 \times 3\,100$ Kč); a dále o náhradu hotových výdajů ve výši 600 Kč (2×300 Kč). Vzhledem k tomu, že zástupce žalobce je plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšuje se částka odměny za zastupování a náhrady hotových výdajů o částku 1 428 Kč odpovídající příslušné dani z přidané hodnoty. Celkem se jedná o částku 13 228 Kč. Ke splnění uvedené povinnosti byla odpůrci stanovena přiměřená lhůta.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. 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 právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 30. 3. 2022

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu