



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Ladislava Vaško a soudců JUDr. Jiřího Derfla a JUDr. Martiny Vernerové ve věci

navrhovatele: **M. B.**, narozen X,
bytem X,
zastoupen JUDr. Jiřím Rouskem, advokátem,
sídlem Dubská 390/4, 415 01 Teplice,

proti

odpůrci: **Magistrát města Teplice**, odbor dopravy,
sídlem náměstí Svobody 2/2, 415 95 Teplice,

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 5. 6. 2023,
č. j. MgMT/070802/2023 OD/Hum/DZ-T,

takto:

- I. Opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích“ vydané Magistrátem města Teplice dne 5. 6. 2023 pod č. j. MgMT/070802/2023 OD/Hum/DZ-T **se zrušuje** dnem právní moci tohoto rozsudku.
- II. Odpůrce **je** povinen zaplatit navrhovateli náhradu nákladů řízení ve výši 13 228 Kč do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Navrhovateli **se vrací** zaplacený soudní poplatek v částce 1 000 Kč, která bude navrhovateli vyplacena z účtu Krajského soudu v Ústí nad Labem do třiceti dnů od Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. Návrhem na zrušení opatření obecné povahy podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) podaným prostřednictvím svého právního zástupce se navrhovatel domáhal zrušení opatření obecné povahy ze dne 5. 6. 2023, č. j. MgMT/070802/2023 OD/Hum/DZ-T, jímž odpůrce stanovil úpravu místního provozu na pozemní komunikaci na úseku silnice č. III/25328, k. ú. Kladruby u Teplic, p. p. č. XA, k. ú. X, v přesné specifikaci a umístění podle vložené Situace s návrhem dopravního značení z důvodu uvedeného jako zamezení průjezdu nákladních vozidel nad 3,5 t obcí a povolení vjezdu vozidlům sídlících obchodních firem. Navrhovatel se současně domáhal náhrady nákladů soudního řízení.

Návrh

2. V návrhu navrhovatel namítal rozpor napadeného opatření obecné povahy s rozsudkem zdejšího soudu ze dne 25. 11. 2020, č. j. 40 A 8/2020-204, kterým soud zrušil opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích“ vydané odpůrcem dne 21. 8. 2020 pod č. j. MgMT/014090/2020 OD/Hum/DZ-T. Odkázal přitom na body 24 až 26 odůvodnění tohoto rozsudku. Navrhovatel konstatoval, že záměrem změny dopravního značení opět není zamezení průjezdu nákladních vozidel obcí, ale zcela zjevně umožnění vjezdu klientům servisu a myčky.
3. Stávající dopravní značení v obci je podle navrhovatele umístěno na základě rozhodnutí odpůrce ze dne 14. 10. 2004, proti čemuž obec Kladruby ani žádný dotčený subjekt jakkoli nebrojil. V tomto směru je třeba vycházet z presumpce správnosti správních aktů. Za zcela nepřijatelné označil tvrzení odpůrce uvedené na str. 4 napadeného opatření obecné povahy, podle kterého po nabytí právní moci zmíněného rozsudku zdejšího soudu „z *právního hlediska neexistovalo v obci platné dopravní značení*“ a podle kterého tak odpůrce „*nyní reaguje na situaci, kdy v obci chybí dopravní značení upravující průjezd nákladních vozidel*“.
4. Dále navrhovatel upozornil na to, že kolaudační rozhodnutí dotčeného autoservisu a myčky byla vydána v letech 2006 a 2007, kdy byl na území obce zakázán vjezd vozidel nad 3,5 t mimo dopravní obsluhy. Vlastníkovi nemovitostí, kterým je společnost Truck Pedan s.r.o. a pan Petr Kubík, proto nesvědčí žádné legitimní očekávání či domněnka oprávněnosti podnikání ve vztahu k servisu či myčce. Závazné stanovisko Krajské hygienické stanice totiž stanovilo, že myčka bude využívána pouze vozidly vlastníka a že souhlas bude udělen pouze za podmínky, že myčka bude sloužit k mytí vozů firmy Petr Kubík, nebude využívána ke komerčním účelům, což bylo v souladu s tehdy platným dopravním značením. Podle navrhovatele je stavba využívána v rozporu s kolaudačním rozhodnutím pro účely mytí vozidel třetích osob. Rovněž v kolaudačním rozhodnutí, kterým bylo povoleno užívání servisu, je uvedeno, že servis je povolován jako značkový servis nákladních vozidel DAF, přičemž společnost Truck Pedan s.r.o. tehdy užívala firmu „DAF Pedan s.r.o.“ a vozidla DAF tvořila velkou část flotily Truck Pedan s.r.o. a Petra Kubíka. Aktuální využití společností Penax - Petr Sýba s.r.o. podle jejích webových stránek však spočívá i v servisu návěsů, autobusů, zemědělských i stavebních strojů. Původním účelem přitom podle navrhovatele bylo umožnit využívání kolaudovaných prostor vlastníkem areálu, což opět koresponduje s tehdy platným dopravním značením, které kolaudacím předcházelo.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

5. Dále navrhovatel zanalyzoval činnost společnosti Truck Pedan s.r.o. a společnosti Penax - Petr Sýba s.r.o., která ani nemá sídlo na území obce. Socioekonomický přínos těchto společností obci označil za spekulativní, navrhovatelem obcí Kladruby ničím nedoložený a odpůrcem navzdory námitkám a důkazům navrhovatele nekriticky přejatý jako pravdivý. Za neuvěřitelné pak navrhovatel označil tvrzení odpůrce, který uvedl, že „*v případě, že by nyní správní orgán zamezil průjezdu veškerých nákladních vozidel, pak by tím narušil právo svobodně podnikat*“ v kontextu toho, že odpůrce nerozhodoval o jakémkoli omezení, ale o návrhu na umožnění vjezdu, který je zakázán od roku 2004 a s jehož vědomím podnikatelé v obci zahajovali svou činnost. Legitimní očekávání podnikatelů ani odpůrcem často zmiňovaný „pokojný stav“ či smysl a účel dosavadního dopravního značení v obci dále nelze dovozovat z protiprávního jednání zákazníků servisu či myčky, kteří dosavadní dopravní značení nerespektují, či z nečinnosti správního orgánu, který nedodržování dopravního značení netrestá. Pro stanovení nového dopravního značení tak podle navrhovatele chybí legitimní důvod. Nepřípustnost vydání opatření obecné povahy spatřuje také v tom, že jeho adresátem není neurčitý okruh adresátů, když sám navrhovatel (obec Kladruby) uvedl konkrétní adresáty, a sice provozovatele myčky a servisu a jejich zákazníky.
6. S odkazem na rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem sp. zn. 40 A 2/2015 navrhovatel konstatoval, že ho odpůrce nevyzval, aby se vyjádřil k obsahu spisu, čímž ho zkrátil na jeho právech. Dále navrhovatel s ohledem na dříve podané návrhy změny dopravního značení namítl překážku litispendence a věci pravomocně rozhodnuté. Poukázal též na řízení vedené Krajským úřadem Ústeckého kraje jakožto silničního orgánu ve věci č. j. KUUK/019824/2020/3 v téže věci na základě totožného návrhu obce Kladruby. Navrhovatel dále namítal, že mu měl být návrh na vydání opatření obecné povahy s ohledem na základní principy dobré správy, vývoj situace a jeho známost doručen stejně jako i všem dotčeným osobám vhozením do schránky, příp. v jeho případě advokátovi.
7. Navrhovatel dále uvedl, že v řízení vznesl námitku podjatosti úřední osoby Ing. H., která ve věci rozhodovala, a že disponuje velkým množstvím důkazů nasvědčujících tomu, že Ing. H. je ve vztahu ke společnosti Penax - Petr Sýba s.r.o. podjatá, resp. že s ní komunikuje strategii a výsledky řízení tak, aby ke změně dopravního značení došlo. Uskutěčnilo se totiž množství konzultací a opakovaně byla narušena nestrannost, kdy mělo dojít ke sjednávání provedení důkazů s dotčenými osobami, aniž by bylo rozhodnuto o jejich účastenství v řízení. Rovněž mělo dojít de facto k odmítnutí žádosti účastníka ze dne 10. 3. 2023 o osobní schůzku se shodným předmětem, ke kterému se Ing. H. scházela se společností Penax - Petr Sýba s.r.o., a to pro nemoc a aniž by byla nabídnuta jiná varianta.
8. O námitce podjatosti dosud nebylo pravomocně rozhodnuto; zatím o námitce v rozporu s § 14 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) rozhodovala pouze přímo sama Ing. H. Spisové dokumentaci týkající se napadeného opatření obecné povahy pak navrhovatel vytýkal, že v ní chybí záznamy o kontaktech úřední osoby Ing. H. se společností Penax - Petr Sýba s.r.o. Nadstandardní styk podle navrhovatele dle vyúčtování právních služeb založeného do spisu sp. zn. 10 C 63/2022 u Okresního soudu v Teplicích probíhá i mezi Ing. H. a zástupcem společnosti Penax - Petr Sýba s.r.o. advokátní kancelář Dostál & partneři, advokátní kancelář, s.r.o. Další vadou má být s ohledem na § 38 odst. 2 správního řádu umožnění společností Penax - Petr Sýba s.r.o. nahlížet do spisu bez prokázání zájmu nebo vážného důvodu.
9. Napadenému opatření obecné povahy navrhovatel vytýkal rovněž nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatečném odůvodnění, neboť odpůrce se nevypořádal s jeho věcnou a přesvědčivou argumentací, když vycházel toliko ze svých domněnek, veškeré důkazy Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

provedl ledabyle a o vydání opatření obecné povahy rozhodl i přes rozpor s hmotným právem. Nepřezkoumatelnost navrhovatel spatřoval i v závěru o upřednostnění znaleckého posudku doc. Ing. Markové, jehož závěry jsou v rozporu se znaleckým posudkem předloženým navrhovatelem i dalšími odbornými vyjádřeními a který navíc nesplňuje zákonné podmínky pro posouzení jako znalecký posudek a vychází z nesprávných podkladů.

10. Na jednotlivé námitky navrhovatele odpůrce podle navrhovatele reagoval jen velmi krátce, kdy rozsah odůvodnění je tvořen zejména citacemi těchto námitek, k nimž se odpůrce dostatečně kvalifikovaně nevyjádřil. Zcela opomenuta zůstala tvrzení navrhovatele a dalších dotčených osob v části, kde odpůrce „provádí“ test proporcionality. Nedostatečně odůvodněno je i neprovedení navrhovatelem navrhovaných důkazů včetně dalšího znaleckého zkoumání poškození nemovitostí a znaleckého zkoumání posouzení vlivu dopravy na zdraví a na kvalitní a klidný život navrhovatele a dalších dotčených osob a obyvatel obce Kladruby, výsledků osob podávajících námitky a měření vibrací a hluku při současné realizaci vyšetřovacího pokusu simulujícího provoz po změně dopravního značení. Neobstojí, že vyšetřovací pokus není důvodný z důvodu měření provedeného ze strany Krajské hygienické stanice, neboť měření bylo provedeno za situace, kdy byl vjezd vozidel zakázán a pohyb těchto vozidel byl minimální, přičemž i tak byly naměřené hodnoty schopny zasáhnout do pohody bydlení navrhovatele. Odpůrce si měl také zajistit vyjádření Správy a údržby silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, a Ředitelství silnic a dálnic ohledně aktuálního stavu a možnosti provozu na mostu ev. č. 25328-1, který je mostem přes silnici I/13, je umístěn za výjezdem z obce Kladruby směr Lbín a zejména silnice I/13 směr Teplice/dálnice D8, kudy je veden výjezd většiny návštěvníků servisu a myčky. Tento most je v klasifikaci stavu mostů (dostupné na <https://www.hlidacstatu.cz/data/Index/stav-mostu>) hodnocen stupněm VI – velmi špatný ze sedmi možných, ačkoli před pouhými třemi lety byl ještě hodnocen stupněm V. Faktický stav mostu tak odpovídá nutnosti přísnější regulace nákladní dopravy, nikoliv povolení většího množství nákladních vozidel, které na stav mostu nepochybně mají negativní vliv.
11. Podle navrhovatele tedy odpůrce překročil svou diskreční pravomoc při hodnocení důkazů, neboť existují důkazy, které opomenul, zdevalvoval či deformoval, i když z nich vyplývá, že dojde k poškození nemovitostí a zhoršení kvality života. Navrhovatel odmítl odpůrcův argument, že k důkazům nelze přihlížet, neboť vozidla do servisu stále zajíždějí, když tím je legalizován nezákonný postup zákazníků servisu. Podle navrhovatele odpůrce v podstatě a navzdory předchozímu rozhodnutí zdejšího soudu konstatoval, že za situace, kdy veřejná moc rezignovala na dodržování dopravních předpisů v Kladrubech, je zcela v pořádku změnit dopravní značení ve prospěch pachatelů přestupků a těch, kteří je k porušování dopravních předpisů ponoukají za účelem vlastního zisku. Dostatečně odůvodněno podle navrhovatele nebylo ani to, proč odpůrce nepřistoupil k veřejnému projednání námitek, ačkoli to navrhovatel navrhoval a s ohledem na množství dotčených osob a rozsah námitek by to bylo namístě.
12. Navrhovatel současně poukázal na hrozící poškození nemovitého majetku jeho i dalších obyvatel obce, zhoršení životního prostředí v obci a ohrožení života občanů obce v důsledku nárůstu kamionové dopravy a zvýšeného rizika dopravních nehod, neboť silnice č. III/25328 není svou šířkou uzpůsobena pro zvýšený pohyb kamionů na území. Jde o tak úzkou silnici, že Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, vylučuje provoz vozidel nad 3,5 t, chybí zde přechody pro chodce, moderní prvky snižující rychlost vozidel a zajišťující ochranu a prostupnost komunikace pro nejzranitelnější účastníky silničního

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

provozu. Navrhovatel je toho názoru, že když mu z důvodu zvýšení vibrací v rámci obce nebylo umožněno zřízení dlouhého zpomalovacího prahu či krátkého příčného prahu dle § 66 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“), ke zvýšení vibrací nad rámec limitů stanovených zákonem by došlo i v důsledku změny dopravního značení dle napadeného opatření obecné povahy. Nezpůsobitelnost komunikace podle navrhovatele vyplývá i z dalšího jednání obce Kladruby, která dne 11. 2. 2012 požadovala umístění značky zákaz stání z důvodu, že je silnice široká cca 4 (pozn. soudu – míněno zřejmě 4 m) s tím, že v případě průjezdu MHD dochází ke zhoršení již tak nebezpečné situace.

13. Podle navrhovatele je napadené opatření obecné povahy diskriminační, neboť dělí obec na dvě části a její občany na dvě kategorie, kdy při vjezdu z Teplic (Nová Ves) až po servis Penax zachovává absolutní zákaz vjezdu kamionů a ze strany silnice č. I/13 chce umožnit tranzit, tedy i vjezd kamionů do servisu. Zvolené řešení vyžaduje změnu dopravního značení u silnice I. třídy, zatímco v případě změny dopravního značení ve směru z Teplic (Nové Vsi) by šlo o výměnu pouze jedné dopravní značky. Namítal také, že bylo zasaženo do jeho práva na příznivé životní prostředí, neboť hlukové limity v důsledku vydání napadeného opatření obecné povahy překročí závazné hlukové limity hluku stanovené zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, resp. nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění. Již nyní jsou hlukové imise velmi vysoké, navrhovatele budí ze spánku a způsobují mu únavu vlivem nedostatečného množství a kvality spánku. V rozporu se zákonem podle navrhovatele již v tuto chvíli nepochybně jsou překročeny také nejvýše přípustné úrovně znečištění ovzduší. Zmínil rovněž zásah do vlastnického práva v důsledku nemožnosti užívat své nemovitosti jím zvoleným způsobem (nemůže nechat otevřená okna a větrat ani pobývat na zahradě kvůli imisím z vozovky); dochází rovněž ke snížení hodnoty nemovitých věcí v blízkosti silnice. Dále navrhovatel odkázal na své námítky, které podal jako dotčená osoba, včetně návrhů na provedení dokazování.
14. Podle navrhovatele napadené opatření absolutně neprochází testem proporcionality. Odpůrce se takovým testem sice zabýval, ale učinil tak vadně a v rozporu s judikaturou správních soudů. Podle navrhovatele nemůže převážít vlastně neexistující právo dvou podnikatelů proti velké většině obyvatel obce, přičemž znovu poukázal na dobu kolaudace až po dvou či třech letech od stanovení dosavadního dopravního značení. Navrhovatel poukázal rovněž na nepravdivé a neodůvodněné úvahy odpůrce ohledně potřeby přijaté úpravy. Podle odpůrce *„chce-li obec Kladruby dosáhnout toho, že obcí nebude projíždět veškerá kamionová doprava, ale pouze vyhrazená nákladní vozidla, která budou cílit do průmyslového areálu, je zapotřebí regulovat tuto kamionovou dopravu pomocí dopravního značení. Není jiného způsobu, jakým by mohla obec dosáhnout zamýšleného cíle, než přijetím dopravního značení, spočívajícího v umístění zákazové značky. Rovněž je také třeba přihlédnout k tomu, že cílem obce rovněž je, neznemožnit tamním podnikatelským subjektům výkon jejich podnikatelské činnosti v důsledku úplného zákazu vjezdu kamionové dopravy“*. Tyto úvahy jsou v rozporu s tím, že za stávající úpravy nejde o úplný zákaz vjezdu kamionové dopravy, i s předchozím rozhodnutím zdejšího soudu. Ten totiž uvedl, že stávající dopravní značení znemožňuje průjezd kamionů obcí, a zamýšlený záměr je tak zastírán, když jde pouze o povolení vjezdu zákazníků servisu a myčky. Podle navrhovatele – ačkoli to tak podle odůvodnění napadeného opatření obecné povahy často nevypadá – ve věci nejde o žádné omezení práva podnikatelů a nedochází ke stanovení dopravního značení, které by podnikatele jakkoliv omezovalo v podnikatelské činnosti. Jde o nezměnění stavu, který na území obce panuje již takřka 19 let a předcházel zahájení činnosti podnikatelů v této obci. Vydané opatření obecné Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

povahy tak nijak nezasahuje do práva podnikatelů na podnikání. Podle něj přitom nikdo nemá právo na úpravu dopravního značení pro účely svého podnikání, které navíc bylo otevřeno na místě, kam zákazníci měli zakázán vjezd ještě před otevřením prostor. Uzavřel, že veřejný zájem na provozu servisu a myčky neexistuje, neboť nejde o provoz, který by jakýmkoliv způsobem uspokojoval potřeby obyvatel obce či zlepšoval život na území obce. Odpůrce v napadeném opatření obecné povahy zcela opominul ústavně garantovaná práva navrhovatele.

15. Současně se navrhovatel domáhal vydání předběžného opatření, kterým by soud do doby pravomocného skončení tohoto řízení zakázal odpůrci a Obecnímu úřadu Kladruby umístit dopravní značení dle napadeného opatření obecné povahy.

Vyjádření odpůrce k návrhu

16. Odpůrce poukázal na obsah předložené spisové dokumentace s tím, že se k věci nebude vyjadřovat.

Posouzení věci soudem

17. O návrhu soud rozhodl v souladu s § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. bez jednání, neboť přistoupil ke zrušení napadeného opatření obecné povahy pro vadu řízení spočívající v nepřezkoumatelnosti napadeného opatření obecné povahy.
18. Napadené opatření obecné povahy soud přezkoumal v řízení podle části třetí hlavy druhé sedmého dílu s. ř. s., který vychází z dispoziční zásady vyjádřené v § 101b odst. 2 a § 101d odst. 1 s. ř. s. Z této zásady vyplývá, že soud přezkoumává opatření obecné povahy pouze v rozsahu, který navrhovatel uplatnil v návrhu, přičemž obsahuje-li návrh předepsané náležitosti, nelze již v dalším řízení návrh rozšiřovat na dosud nenapadené části opatření obecné povahy nebo jej rozšiřovat o další návrhové body. Povinností navrhovatele je proto tvrdit, že opatření obecné povahy nebo jeho část odporuje konkrétnímu zákonnému ustanovení, a toto tvrzení zdůvodnit. Nad rámec návrhových bodů musí soud přihlídnout toliko k vadám napadeného opatření obecné povahy, k nimž je nutno přihlížet bez návrhu nebo které vyvolávají nicotnost napadeného opatření obecné povahy podle § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 2 s. ř. s.
19. Soud může shledat, že návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části je důvodný, pokud opatření obecné povahy nebo jeho část jsou v rozporu se zákonem, nebo pokud ten, kdo je vydal, překročil meze své působnosti a pravomoci, anebo pokud opatření obecné povahy nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem (srov. § 101d odst. 2 s. ř. s.), avšak pouze v případě, je-li to navrhovatelem ve lhůtě pro podání návrhu stanovené v § 101b odst. 1 s. ř. s. namítáno.
20. Nejprve se soud zabýval otázkou aktivní legitimace navrhovatele k podání tohoto návrhu a shledal, že tato podmínka byla splněna, neboť navrhovatel tvrdil, že byl napadeným opatřením obecné povahy zkrácen na svých právech, a to konkrétně zejména na vlastnickém právu, neboť jeho dům (stavba č. p. 8) přes chodník přímo sousedí se silnicí č. III/25328, a právu na příznivé životní prostředí. Od aktivní legitimace k podání návrhu, která je založena již pouhým tvrzením o dotčení práv, je třeba odlišovat otázku důvodnosti návrhu, která se odvíjí od toho, zda k tvrzenému dotčení práv skutečně došlo. Navrhovatel se přitom může úspěšně dovolávat výhradně dotčení svých vlastních práv, nikoli práv třetích osob (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího správního řádu ze dne 6. 6. 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, publ. pod

č. 2903/2013 Sb. NSS). Pasivně legitimovaným v této věci je odpůrce, který napadené opatření obecné povahy vydal.

21. Na tomto místě soud předesílá, že po přezkoumání skutkového a právního stavu a po prostudování obsahu předložené spisové dokumentace dospěl k závěru, že návrh je důvodný.
22. Nejprve soud připomíná, že v minulosti již rozhodoval o návrhu kromě jiných i současného navrhovatele na zrušení opatření obecné povahy, kterým odpůrce stejně jako nyní stanovil místní úpravu provozu na pozemní komunikaci na úseku silnice č. III/25328 v k. ú. Kladruby u Teplic tak, že oproti dosavadnímu dopravnímu značení umožňujícímu nákladním vozidlům vjezd do obce dle dodatkové tabulky E 13 „Mimo dopravní obsluhy“ ze strany silnice č. I/13 umožnil nákladním vozidlům vjezd do obce dle dodatkové tabulky E 14 „Tranzit“. Tabulka E 14 „Tranzit“ omezuje platnost značky (v tomto případě zákazu odbočování či zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 3,5 t) na nákladní vozidla, pro něž užití takto označeného úseku není nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče. Oproti tomu dodatková tabulka E 13 „Mimo dopravní obsluhy“ umožňovala vjezd (kromě dalších, nesporných a nesouvisejících výjimek) jen nákladním vozidlům fyzických i právnických osob bydlících a sídlících v obci, tedy nikoli obecně všem zákazníkům autoservisu nákladních vozidel a myčky.
23. Rozsudkem ze dne 25. 11. 2020, č. j. 40 A 8/2020-204, zdejší soud popsane opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích“ vydané odpůrcem dne 21. 8. 2020 pod č. j. MgMT/014090/2020 OD/Hum/DZ-T zrušil pro nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů. Uvedl přitom:

„[23] Soud nepřehlédl, že odpůrce ve výroku napadeného opatření obecné povahy uvedl, že nová místní úprava provozu na pozemní komunikaci je stanovena z důvodu zamezení průjezdu nákladních vozidel nad 3,5 t obcí a povolení vjezdu vozidlům sídlících obchodních firem“. Přesně to však podle názoru soudu umožňovalo (resp. stanovovalo) již dosavadní dopravní značení v podobě zákazové značky B 4 (Zákaz vjezdu nákladních automobilů) s dodatkovou tabulkou E 13 „Mimo dopravní obsluhy“, neboť v důsledku umístění těchto dopravních značek nemohla nákladní vozidla obcí projíždět a pro dopravní obsluhu (tedy pro vozidla fyzických i právnických osob bydlících a sídlících v obci) platila výjimka stanovená zmíněnou dodatkovou tabulkou. Pokud tedy chtěl odpůrce dosavadní dopravní značení změnit, bylo jeho povinností náležitě vysvětlit, co jej k tomu vedlo a proč tuto změnu pokládá za racionální a novou místní úpravu provozu považuje za odpovídající některému ze zákonem předepsaných důvodů uvedených v § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu.

[24] Současně byl odpůrce povinen provést test proporcionality, jak byl popsán v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, publ. pod č. 740/2006 Sb. NSS, dostupném na www.nssoud.cz, tj. posoudit, zda opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů) a zda je následek opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu). Podle názoru soudu zjevně nebylo cílem napadeného opatření obecné povahy zabránit průjezdu nákladních vozidel nad 3,5 tuny a umožnit vjezd vozidlům obchodních společností sídlících v obci, jak bylo deklarováno v jeho výroku, neboť to umožňovalo již předchozí dopravní značení. Z obsahu spisové dokumentace, jakož i z podání navrhovatelů a osob zúčastněných na řízení podle názoru soudu vyplývá, že

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

sledovaným cílem bylo umožnit vjezd nákladních automobilů patřících zákazníkům podnikatelů sídlících v obci.

[25] V rámci testu proporcionality tak měl odpůrce zvážit na straně jedné zásah do práv osob zúčastněných na řízení 1) a 2) v případě, že by napadené opatření obecné povahy nebylo vydáno, a na straně druhé zásah do práv navrhovatelů a dalších občanů obce vyvolaný napadeným opatřením obecné povahy (zejména tvrzeňé poškození jejich majetku a zásahy do práva na příznivé životní prostředí). Přitom měl vzít v potaz jednotlivé skutečnosti, na které poukazovali navrhovatelé ve svých námitkách, a mimo jiné též dosavadní dopravní značení, dobu, kdy bylo v obci zavedeno, a okamžik, od kdy osoby zúčastněné na řízení 1) a 2) v obci provozují autoservis nákladních vozidel a mycí linku. Své úvahy a závěry vyplývající z provedeného testu proporcionality pak měl odpůrce náležitě popsat v odůvodnění napadeného opatření obecné povahy. Nic takového však odpůrce neučinil, možnými zásahy do práv navrhovatelů se náležitě nezabýval a v odůvodnění zcela chybí jejich porovnání s možným zásahem do práv osob zúčastněných na řízení 1) a 2). Namísto toho odpůrce zohlednil výhradně potřeby osob zúčastněných na řízení 1) a 2), aniž by jakkoli ověřil jejich legitimitu a své závěry odůvodnil. Soud proto shledal, že odůvodnění napadeného opatření obecné povahy je naprosto nedostatečné, což je činí nepřezkoumatelným pro nedostatek důvodů ve smyslu § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. ve spojení s § 101b odst. 4 téhož zákona.

[26] Nad rámec výše uvedeného soud poznamenává, že při posuzování míry zásahu do práv navrhovatelů nelze přihlížet k tomu, že zákazníci autoservisu nákladních vozidel a mycí linky přijíždějí do obce nákladními vozidly i za dosavadního dopravního značení, neboť tak činili protiprávně. Řidiči těchto vozidel totiž byli podle § 4 písm. c) zákona o silničním provozu povinni se řídit dopravními značkami, přičemž značka B 4 (Zákaz vjezdu nákladních automobilů) s dodatkovou tabulkou E 13 „Mimo dopravní obsluhy“ umožňovala vjezd jen nákladním vozidlům fyzických i právnických osob bydlících a sídlících v obci, nikoli obecně všem zákazníkům autoservisu nákladních vozidel a mycí linky. Tento význam dodatkové tabulky E 13 „Mimo dopravní obsluhy“ vychází z přílohy č. 6 k vyhlášce Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V souladu s právní zásadou, že z bezpráví nemůže vzejít právo, pak podle názoru soudu není možné, aby se odpůrce nebo kdokoli jiný odvolával na to, že nákladní vozidla do autoservisu a myčky přijíždějí i za dosavadního dopravního značení.“

24. Odpůrce se bohužel předchozím rozsudkem do značné míry neřídil a i nyní napadené opatření obecné povahy zatížil vadou nepřezkoumatelnosti spočívající v nedostatku důvodů i vnitřní rozpornosti jeho odůvodnění.
25. Již v předchozím rozsudku soud poukázal na to, že podle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu je v odůvodnění opatření obecné povahy nutno uvést důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, jak vyplývá z § 68 odst. 3 a § 174 odst. 1 správního řádu. Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136, publ. pod č. 1795/2009 Sb. NSS).
26. Odůvodnění opatření obecné povahy přitom nelze redukovat jen na vypořádání námitek a připomínek, které byly uplatněny ze strany dotčených osob a dotčených orgánů. V této souvislosti zdejší soud zdůrazňuje, že podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu se dopravní značky smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

veřejný zájem. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, publ. pod č. 1794/2009 Sb. NSS, smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Právě těmito okolnostmi se měl odpůrce v procesu vydávání napadeného opatření obecné povahy zabývat a své závěry měl náležitě popsat v jeho odůvodnění, což však neučinil.

27. Ani z nyní napadeného opatření obecné povahy totiž není přesně zřejmé, co má být cílem nově stanovené místní úpravy provozu. Stejně jako u předchozího a následně soudem zrušeného opatření obecné povahy z roku 2020 odpůrce i ve výroku nyní napadeného opatření obecné povahy uvedl, že místní úprava provozu je stanovena „z důvodu zamezení průjezdu nákladních vozidel nad 3,5 t obcí a povolení vjezdu vozidlům sídlících obchodních firem“. O tom, že plánovaná místní úprava provozu bude znamenat jen „občasný průjezd vyhrazených vozidel nákladní dopravy sídlících obchodních firem“, odpůrce hovoří například na str. 3 a obdobně na str. 4, 7, 25 nebo 45. To však podle názoru soudu umožňovalo (resp. stanovovalo) již dopravní značení v podobě zákazové značky B 4 (Zákaz vjezdu nákladních automobilů) s dodatkovou tabulkou E 13 „Mimo dopravní obsluhy“ stanovené rozhodnutím Magistrátu města Teplice, odboru dopravy a životního prostředí, ze dne 14. 10. 2004, č. j. ODŽP/54826.2/04/Ro/DztStan, neboť v důsledku umístění těchto dopravních značek nemohla nákladní vozidla obcí projíždět a pro dopravní obsluhu (tedy pro vozidla fyzických i právnických osob bydlících a sídlících v obci) platila výjimka stanovená zmíněnou dodatkovou tabulkou. Naopak nyní stanovená dodatková tabulka E 14 „Tranzit“ umožňuje vjezd do obce i nákladním vozidlům za účelem údržby nebo opravy vozidla, tedy i klientům v obci umístěného servisu a myčky, a nová úprava místního provozu proto ve výroku deklarovaný cíl zjevně překračuje.
28. V odůvodnění napadeného opatření obecné povahy odpůrce navíc na různých místech cíl nové úpravy místního provozu popisuje odlišně. Z jeho vypořádání se s námitkami dotčených osob tak pro změnu vyplývá, že cílem nové úpravy místního provozu je zamezit průjezdu nákladních automobilů obcí, avšak zároveň umožnit příjezd zákaznické klientely k podnikatelským subjektům (srov. např. str. 7, 12, 37 či 50). To sice podle názoru soudu více odpovídá skutečně přijaté místní úpravě provozu, zároveň to však je – stejně jako v případě předchozího, soudem zrušeného opatření obecné povahy z roku 2020 – v rozporu hned s cílem opatření obecné povahy uvedeným ve výroku i v dalších pasážích odůvodnění opatření obecné povahy.
29. S ohledem na nejasný cíl nové úpravy místního provozu logicky není následně možné ani posoudit a přezkumu podrobit úvahu, zda nově stanovovaná místní úprava provozu vůbec umožňuje sledovaného cíle dosáhnout (kritérium vhodnosti testu proporcionality).
30. Popsaná nekonzistence přitom do značné míry souvisí s ještě závažnějším nedostatkem napadeného opatření obecné povahy, a sice s vymezením referenčního rámce, ve vztahu ke kterému odpůrce měl nově zvažovanou úpravu místního provozu posuzovat – tedy s vymezením úpravy provozu na pozemní komunikaci v době vydání nyní napadeného opatření obecné povahy. I zde si odpůrce na mnoha místech odůvodnění napadeného opatření obecné povahy odporuje. Jde přitom o zcela základní věc, která činí napadené opatření obecné povahy do takové míry vnitřně rozporné, že jej nelze vůbec podrobit soudnímu přezkumu.
31. Konkrétně na straně 4 v předposledním odstavci odůvodnění napadeného opatření obecné povahy odpůrce deklaruje, že v místě v současné době právně žádné dopravní značení

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

zavedeno není. To odůvodňuje tím, že dopravní značení B 4 s dodatkovou tabulkou E 13 „Mimo dopravní obsluhu“ bylo v roce 2020 nahrazeno opatřením obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích“ ze dne 21. 8. 2020, č. j. MgMT/014090/2020 OD/Hum/DZ-T, které zdejší soud následně zrušil. Od právní moci zrušujícího rozsudku, tedy ode dne 3. 12. 2020, tak podle odpůrce v obci z právního hlediska neexistovalo dopravní značení. Odpůrce tak dle svých slov nyní reaguje na situaci, kdy v obci chybí dopravní značení upravující průjezd nákladních vozidel. Ze stejného důvodu odmítá názor, že aktuální dopravní značení je zákonné a závazné. V témže duchu se odpůrce vyjádřil na str. 26 odůvodnění napadeného opatření obecné povahy, kde odkázal na své odůvodnění oznámení o návrhu opatření obecné povahy s tím, že dopady, přínosy a obecný kontext opatření obecné povahy se posuzují oproti obecné (zákonné) úpravě provozu na pozemních komunikacích, tedy oproti situace bez dopravního značení.

32. Uvedené však odpůrci nebránilo v tom, aby na jiných místech odůvodnění napadeného opatření obecné povahy uváděl názor zcela odlišný a nově zvažovanou a nakonec přijatou místní úpravu provozu (resp. zejména námitky proti ní brojící, neboť odůvodnění napadeného opatření obecné povahy se skládá hlavně z jejich vypořádání) posuzoval oproti dosavadnímu stanovenému dopravnímu značení. Ve 3. odstavci na str. 5 tak uvádí, že *„vozidla nákladní dopravy (s jistou výjimkou) měla i za současného stavu povolen průjezd“*. Na str. 23 hovoří o *„současném dopravním značení“* hned dvakrát, na konci str. 33 přímo konstatuje, že se *„zabýval smyslem a účelem současného dopravního značení, jež bylo stanoveno dne 14. 10. 2004“* a uzavírá, že *„současným dopravním značením je v rozporu se zásadou legitimního očekávání zasahováno do práva osob nacházejících se v předmětném podnikatelském areálu [...]“*. *„Smyslem a účelem současného dopravního značení“* se odpůrce zabýval i na str. 39, 43 nebo 46.
33. V předposledním odstavci str. 34 pak odpůrce při vypořádání jedné z námitek argumentuje z pozic obou uvedených, vzájemně neslučitelných přístupů.
34. K tomu soud zdůrazňuje, že při hodnocení souladu napadeného opatření obecné povahy se zákonem a se zásadou proporcionality je třeba posuzovat, zda jsou v přezkoumávaném opatření přesvědčivě vysvětleny důvody jeho přijetí a také nezbytnost rozsahu a způsobu užití dopravního značení, a to zejména ve vztahu ke stávajícímu dopravnímu značení (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2016, č. j. 7 As 39/2016-47).
35. Odpůrce v napadeném opatření obecné povahy neuvedl žádný právní předpis či alespoň rozhodnutí soudu, ze kterého dovodil, že po zrušení předchozího opatření obecné povahy stanovujícího místní úpravu provozu na pozemní komunikaci soudem v místě (snad nikoli v celé obci, jak odpůrce uvedl na str. 4 v jedné větě) není stanoveno dopravní značení upravující průjezd nákladních vozidel.
36. Z listiny nazvané „Návrh opatření obecné povahy určený k projednání s dotčenými orgány“ ze dne 31. 10. 2022, č. j. MgMT/1218800/2022 Od/Hum/DZ-T, založené v předložené spisové dokumentaci a podle rozdělovníku určené obci Kladruby soud zjistil, že odpůrce tento svůj názor opírá o bod 15 zrušujícího rozsudku zdejšího soudu č. j. 40 A 8/2020-204 a podporuje jej odkazem na § 1013 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“).
37. Bod 15 zrušujícího rozsudku zdejšího soudu zní: *„Soud nejprve považuje za vhodné připomenout, že podle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu platí, že [s]tanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, která zakládá pro účastníky provozu odlišné povinnosti, než by měly být podle obecné zákonné úpravy provozu na pozemních komunikacích, Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.*

je nutno považovat za opatření obecné povahy (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46, a ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, publ. pod č. 1794/2009 Sb. NSS, dostupné na www.nssoud.cz). Z této judikatury zdejší soud při svém rozhodování vycházel.“ (zvýraznění použito v listině odpůrce – pozn. soudu).

38. Podle § 1013 odst. 2 občanského zákoníku platí, že jsou-li imise důsledkem provozu závodu nebo podobného zařízení, který byl úředně schválen, má soused právo jen na náhradu újm v penězích, i když byla újma způsobena okolnostmi, k nimž se při úředním projednávání nepřihlédlo. To neplatí, pokud se při provádění provozu překračuje rozsah, v jakém byl úředně schválen.
39. Podle soudu závěr, podle kterého po zrušení opatření obecné povahy měnicího dříve stanovenou místní úpravu provozu na pozemní komunikaci soudem platí, že v místě se uplatní obecná úprava provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu, z citované pasáže odůvodnění rozsudku soudu ani ustanovení občanského zákoníku, které se týkají zcela odlišných skutečností, v žádném případě nevyplývá a soud jej považuje za nesprávný i z dalších důvodů.
40. Tomuto závěru totiž nenasvědčuje právní úprava. Zároveň vznik takovýchto „bílých míst“, která nenavazují na již dříve v rámci obce stanovenou úpravu provozu, by ve svém důsledku byl v rozporu s požadavkem na provázanou a racionální úpravu provozu na pozemních komunikacích a představoval by hrozbu pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Za situace, kdy je v obci stanovena a platí úprava provozu na pozemních komunikacích odlišná od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, je třeba vycházet z toho, že se tak stalo zákonem předepsaným způsobem a především za účelem ochrany hodnot jako je život, zdraví anebo majetek. Pokud je následně vydáno opatření obecné povahy, které tuto úpravu i třeba jen zčásti mění, je na ně třeba nahlížet právě jako na změnu dříve stanovené úpravy provozu na pozemních komunikacích. Takovou změnu lze připodobnit ke změně územního plánu, přičemž u ní platí, že dojde-li ke zrušení změny územního plánu, znamená to, že platí územní plán v podobě před zrušenou změnou (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2011, č. j. 2 Ao 6/2011-210). Dochází tedy k návratu k logické a s okolím místa vnitřně provázané koncepci úpravy provozu na pozemních komunikacích v daném místě.
41. Opačný přístup soud považuje nejen za nebezpečný z hlediska nutnosti ochrany takových hodnot, jako jsou zejména život, zdraví a majetek, ale i do značné míry absurdní a potenciálně zneužitelný. Na to je možné poukázat i v právě projednávané věci, kdy v předchozím soudním řízení se navrhovatelé úspěšně domohli zrušení opatření obecné povahy, které zmírňovalo dosavadní omezení pro vjezd nákladních vozidel do obce. Za poněkud absurdní nejen z pohledu práv účastníků by soud v takovém případě považoval závěr, podle kterého v takovém případě neplatí přechozí stanovená úprava provozu, kterou si navrhovatelé přáli zachovat, ale vjezd nákladních vozidel do obce je nyní v souladu s obecnou úpravou provozu možný bez omezení. Byť nejspíše každá právní úprava je zneužitelná, a argumentace v tomto směru proto nebývá z nejsilnějších, teoreticky si lze podle soudu představit i situaci, kdy by – byl-li by uplatňován princip „bílých míst“ – záměrně, či třeba jen z určité „pohodlnosti“ mohla být vydávána zjevně vadná opatření obecné povahy pouze s očekáváním, že budou napadena a soudem zrušena, a v důsledku toho bude odklizená přechozí, z pohledu správního orgánu již nežádoucí, avšak z různých důvodů třeba obtížně zrušitelná úprava. Takový přístup je z pohledu soudu nepřipustný.

42. Soud zdůrazňuje, že pro každou osobu, která k návrhu opatření obecné povahy podává námítky či připomínky, je podstatné, aby mohla jednoduše zjistit, co, kde, kdy, jak a proč se má opatřením obecné povahy změnit [srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 10. 2008, č. j. 9 Ao 2/2008-62, publ. pod č. 1766/2009 Sb. NSS]. Původní stav je pro každou takovou osobu určitým referenčním rámcem, podle něhož hodnotí rozsah a kvalitu plánovaných změn.
43. Na základě výše uvedeného proto soud stejně jako v rozsudku č. j. 40 A 8/2020-204 dospěl k jednoznačnému závěru, že napadené opatření obecné povahy je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a pro nesrozumitelnost. Soud proto napadené opatření obecné povahy podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. ve spojení s § 101b odst. 4 téhož zákona pro vady řízení zrušil, a to dnem právní moci tohoto rozsudku.
44. Dalšími argumenty navrhovatele se soud nezabýval, neboť výsledkem řádného procesního postupu včetně náležitého provedení testu proporcionality by mohly být i jiné závěry, které soudu nepřísluší předjímat.
45. I tak soud považuje za vhodné s ohledem na opakované rozhodování soudu pro účely případného dalšího řízení o návrhu opatření obecné povahy znovu plně odkázat na závěry svého rozsudku č. j. 40 A 8/2020-204. Správnímu orgánu je třeba též připomenout, že jej tíží povinnost zjistit stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a v tomto směru jej upozornit alespoň na některé další nedostatky rušeného opatření obecné povahy, kterých je nezbytné se v budoucnu vyvarovat. Už v předchozím rozsudku bylo odpůrci zdůrazněno, že měl vzít v potaz mimo jiné dobu, kdy bylo v obci zavedeno dosavadní dopravní značení, a okamžik, od kdy dotčené podnikající subjekty v obci provozují autoservis nákladních vozidel a mycí linku (tedy provozy aktuální v době vydání opatření obecné povahy). Zabývat se přitom je třeba nejen tím, od kdy dotčené podnikající subjekty v obci provozují autoservis nákladních vozidel a myčku, ale – je-li to zpochybněno – i za jakých podmínek má jejich činnost probíhat. Kolaudační rozhodnutí založená ve spisové dokumentaci jsou v tomto ohledu příliš strohá. Je-li předložena listina, která zpochybňuje možnosti užívání stavby širokou veřejností, nelze vycházet pouze z nich.
46. Ohledně působení dotčených podnikatelských subjektů v obci za dosavadního dopravního značení, dopadu tohoto značení na jejich činnost a důvodů, proč je ve veřejném zájmu stanovit nové dopravní značení, se odpůrce nemůže spolehnout na pouhá nepodložená tvrzení, byť by byla třeba uvedena v návrhu obce. Návrh obce či její vyjádření nelze považovat za závazné stanovisko (viz tvrzení odpůrce v 6. odstavci str. 3 napadeného opatření obecné povahy).
47. Jsou-li ve věci předloženy dva vzájemně si konkurující znalecké posudky a odpůrce jeden z nich upřednostní, musí při tom zároveň přesvědčivě odůvodnit, proč se přiklonil k závěrům jednoho ze znalců; není-li to možné, je namístě protichůdnost jejich závěrů řešit jiným způsobem. Stav, resp. způsoblost vozovky pro nákladní automobilovou dopravu byly dle spisové dokumentace v průběhu řízení odpovědnou osobou popsány ve dvou odlišných, na první pohled nekonzistentních vyjádřeních. Opět zde platí, že odpůrce si nemůže vybrat vyjádření, které se mu více hodí, příp. vyjádření novější, když se zároveň nepodává, že ke změně vyjádření došlo jen z důvodu plynutí času. V takovém případě je namístě trvat na vysvětlení a odstranění zjevného rozporu ve vyjádřeních odpovědné osoby. Konkrétně prověřit je třeba též podložená tvrzení týkající se namítaného stavu mostu.

48. Závěrem soud opět opakuje, že při posuzování míry zásahu do práv navrhovatelů nelze přihlížet k tomu, že zákazníci autoservisu nákladních vozidel a mycí linky přijížděli do obce nákladními vozidly i za dosavadního dopravního značení, neboť tak činili protiprávně.
49. Soud v souladu s § 52 odst. 1 s. ř. s. pro nadbytečnost neprovedl navržené dokazování, neboť jeho výsledky by na shora uvedených závěrech nemohly nic změnit.
50. O nákladech řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Navrhovatel měl ve věci plný úspěch, a proto soud uložil procesně neúspěšnému odpůrci povinnost zaplatit navrhovateli do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku náhradu důvodně vynaložených nákladů řízení ve výši 13 228 Kč. Náhrada se skládá ze zaplaceného soudního poplatku za návrh na zrušení opatření obecné povahy ve výši 5 000 Kč, z částky 6 200 Kč za dva úkony právní služby právního zástupce navrhovatele po 3 100 Kč podle § 35 odst. 2 s. ř. s. ve spojení s § 7 a § 9 odst. 4 písm. d) vyhlášky Ministerstva spravedlnosti č. 177/1996 Sb., advokátní tarif, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „AT“) [převzetí a příprava zastoupení – § 11 odst. 1 písm. a) AT; podání návrhu – § 11 odst. 1 písm. d) AT], z částky 600 Kč jako náhrady hotových výdajů advokáta [dva režijní paušály po 300 Kč podle § 35 odst. 2 s. ř. s. ve spojení s § 13 odst. 1 a 3 AT] a z částky 1 428 Kč představující 21% DPH, kterou byl advokát podle zvláštního právního předpisu povinen odvést z vyčíslené odměny za zastupování a náhrady hotových výdajů.
51. Podle § 38 odst. 3 s. ř. s. věty první soud o návrhu na předběžné opatření rozhodne bez zbytečného odkladu; není-li tu nebezpečí z prodlení, rozhodne do 30 dnů od jeho podání. Jelikož soud ve lhůtě 30 dnů od podání návrhu na vydání předběžného opatření napadené opatření obecné povahy zrušil, o návrhu na předběžné opatření nerozhodoval. Proto zároveň rozhodl i o vrácení soudního poplatku za návrh na předběžné opatření uhrazeného navrhovatelem ve výši 1 000 Kč. Na zaplacený soudní poplatek za návrh na předběžné opatření je za popsané situace třeba nahlížet jako na soudní poplatek zaplacený osobou, která k tomu nebyla povinna [§ 10 odst. 1 zákona č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o soudních poplatcích“)]. Soudní poplatek ve výši 1 000 Kč bude navrhovateli vrácen z účtu krajského soudu dle § 10a odst. 1 zákona o soudních poplatcích ve lhůtě třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat **kasační stížnost** ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 611/6, 657 40 Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti **musí** být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Ústí nad Labem 12. července 2023

Mgr. Ladislav Vaško, v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.