



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Jiřího Pally a soudců Mgr. Aleše Roztočila a Mgr. Petry Weissové v právní věci navrhovatelky: **Městská část Praha 6**, se sídlem Čs. armády 601/23, Praha 6, proti odpůrci: **Magistrát hlavního města Prahy**, se sídlem Mariánské náměstí 2/2, Praha 1, za účasti osoby zúčastněné na řízení: Městská část Praha 7, se sídlem U Průhonu 1338/38, Praha 7, o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 16. 3. 2022, č. j. MHMP-470867/2022/O4/Vo, v řízení o kasační stížnosti navrhovatelky proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 29. 11. 2022, č. j. 3 A 73/2022-44.

t a k t o :

- I. Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 29. 11. 2022, č. j. 3 A 73/2022-44, **se zrušuje.**
- II. Opatření obecné povahy Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 16. 3. 2022, č. j. MHMP-470867/2022/O4/Vo, **se zrušuje** dnem právní moci tohoto rozsudku.
- III. V řízeních o kasační stížnosti a o návrhu na zrušení opatření obecné povahy Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 16. 3. 2022, č. j. MHMP-470867/2022/O4/Vo, **je** odpůrce **p o v i n e n** zaplatit navrhovatelce náhradu nákladů řízení ve výši 27.000 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- IV. Osoba zúčastněná na řízení **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti a o návrhu na zrušení opatření obecné povahy Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 16. 3. 2022, č. j. MHMP-470867/2022/O4/Vo.

O d ů v o d n ě n í :

I. Shrnutí předcházejícího řízení

[1]Odpůrce vydal podle § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 a § 78 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním

provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, opatření obecné povahy ze dne 16. 3. 2022, č. j. MHMP-470867/2022/O4/Vo (dále jen „napadené OOP“), kterým stanovil přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci Korunovační spočívající v umístění dopravního značení a zařízení na místní komunikaci v rozsahu dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, za blíže specifikovaných podmínek pro jejich realizaci. Z grafické přílohy napadeného OOP vyplývá, že přechodná úprava provozu, která je realizována převážně na území osoby zúčastněné na řízení, spočívá zejména ve svedení dvou souběžných jízdních pruhů do jednoho jízdního pruhu na přibližně 150 metrech ulice Korunovační od Skakunova mostu (území navrhovatelky) a přilehlé křižovatky s ulicí Nad Královskou oborou, až po následující křižovatku s ulicí Jana Zajíce, jakož i v realizaci ostrůvků na přechodech pro chodce u těchto křižovatek za pomoci citybloků.

[2]Návrh na zrušení napadeného OOP zamítl Městský soud v Praze (dále jen „městský soud“) rozsudkem ze dne 29. 11. 2022, č. j. 3 A 73/2022-44.

[3]V odůvodnění rozsudku se městský soud mimo jiné zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti napadeného OOP kvůli jeho nedostatečnému odůvodnění.

[4]Městský soud shledal, že napadené OOP obsahuje v textové části obecné odůvodnění zaváděného značení a v jeho grafické části konkrétní úpravu provozu v podobě umístění jednotlivých značek. Cílem přijaté úpravy přitom bylo „*zvýšení bezpečnosti provozu a odstranění kolizních situací mezi motorovou dopravou a chodci na přechodech pro chodce v úseku mezi ulicemi Nad Královskou oborou a Jana Zajíce.*“ Jakkoli je odůvodnění napadeného OOP velmi stručné, je z něj seznatelný důvod přijaté úpravy. Konkrétní přijatá opatření spočívají v instalaci bezpečnostních ostrůvků a spojení stejnosměrných jízdních pruhů mezi ulicemi Nad Královskou oborou a Jana Zajíce. V průběhu soudního řízení pak odpůrce i osoba zúčastněná na řízení uvedli řadu důvodů, proč přijatá opatření zvyšují bezpečnost chodců. Upozornili zejména na konkrétní nebezpečné situace spojené s přecházením dvou stejnosměrných jízdních pruhů a na dosavadní dopravní nehody v tomto úseku. S navrhovatelkou lze sice souhlasit, že absenci odůvodnění nelze „dohnat“ v průběhu soudního řízení, avšak k takové situaci v nyní projednávané věci nedošlo. Odpůrce a osoba zúčastněná na řízení totiž v soudním řízení jen podrobněji popsali a rozvedli důvod přijetí úpravy, který byl v napadeném OOP uveden. Skutečnost, že snížení počtu stejnosměrných jízdních pruhů, které jsou chodci nuceni překonat, jakož i instalace bezpečnostních ostrůvků jsou způsobilé přispět ke zvýšení bezpečnosti chodců, je možné navíc považovat za notoriету. Stručnost odůvodnění proto v daném případě nezpůsobuje nepřezkoumatelnost napadeného OOP. Městský soud přes tuto skutečnost podotkl, že z hlediska srozumitelnosti i přesvědčivosti opatření obecné povahy vydávaných odpůrcem by bylo žádoucí jejich podrobnější odůvodnění i komplexní popis přijatých opatření v jejich textové části, která v nyní projednávané věci nezmiňuje snížení počtu jízdních pruhů.

[5]K námitce o nedostacích výrokové části napadeného OOP městský soud zopakoval, že konkrétní určení prováděné úpravy provozu je uvedeno v jeho grafické části. Takovému vymezení přitom nic nebrání, naopak ho lze v případě stanovení úpravy provozu považovat za obvyklé a vhodné. Nic také nebrání přijetí opatření obecné povahy fakticky navazujícího

pokračování

na opatření obecné povahy vydaná dříve. Tato návaznost je přitom v napadeném OOP výslovně zmíněna.

II. Obsah kasační stížnosti, vyjádření odpůrce a osoby zúčastněné na řízení

[6] Proti tomuto rozsudku městského soudu podala navrhovatelka (dále jen „stěžovatelka“) včasnou kasační stížnost, v níž označila důvody uvedené v ustanoveních § 103 odst. 1 písm. a) a d) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“).

[7] Stěžovatelka v kasační stížnosti mimo jiné namítla, že jakkoliv je napadené OOP vydáno jako opakované prodloužení opatření stejného obsahu, není v jeho výrokové části definováno jako prodloužení původního opatření, nýbrž jako nové opatření přechodné úpravy na pozemních komunikacích. Pokud krajský soud uvádí, že nic nebrání přijetí opatření obecné povahy fakticky navazujícího na opatření obecné povahy vydaná dříve, pak to nelze pokládat za vypořádání námítky této formální vady, a to obzvláště za situace, kdy je přechodná úprava provozu zneužívána jejím opakovaným prodloužováním tak, že by k ní mohlo docházet v podstatě natrvalo.

[8] Dále stěžovatelka namítá nedostatek výrokové části napadeného OOP kvůli absenci specifikace přiložené grafické dokumentace (např. jejím očíslováním či přesným označením jejích jednotlivých komponent) tak, aby nebyla možná záměna této grafické části. Ta je totiž podstatnou částí výroku opatření obecné povahy, neboť definuje, kde a jaké dopravní značení má být umístěno.

[9] Podle další stížnostní námítky je napadené OOP nepřezkoumatelné, neboť postrádá náležité věcné odvodnění. Jestliže totiž bylo vydáno opatření obecné povahy stanovující určitou konkrétní úpravu provozu na pozemních komunikacích, mělo by jeho odůvodnění obsahovat i důvody, proč konkrétního účelu přijaté úpravy nebylo možné dosáhnout jiným způsobem. Nepostačuje proto, pokud je toto opatření obecné povahy odůvodněno jen nějakým nekonkrétním veřejným zájmem jako je bezpečnost či veřejný pořádek.

[10] S ohledem na tyto skutečnosti stěžovatelka navrhla zrušení napadeného rozsudku a vrácení věci městskému soudu k dalšímu řízení.

[11] Odpůrce ve vyjádření ke kasační stížnosti navrhl její zamítnutí, přičemž k výše uvedeným kasačním námitkám se konkrétně nevyjádřil a pouze zmínil, že k prodloužování předmětných přechodných úprav provozu na pozemních komunikacích docházelo vždy o jeden rok a tato provizorní úprava organizace dopravy bude nahrazena trvalým stavebním řešením vybudováním ochranných ostrůvků na inkriminovaných přechodech pro chodce.

[12] Osoba zúčastněná na řízení ve vyjádření ke kasační stížnosti navrhla zrušení rozsudku městského soudu za současného odmítnutí návrhu na zrušení napadeného OOP, případně zamítnutí kasační stížnosti. K zmíněným stížnostním námitkám uvedla, že zákon o silničním provozu ani zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), nestanoví, že by opatření obecné povahy, které věcně a časově navazuje na jiné opatření obecné povahy, mělo být ve výrokové části definováno jako prodloužení původního opatření obecné povahy. Dokumentace (situační výkres) je

jednoznačně identifikována tím, že je přiložena k napadenému OOP jako jeho nedílná součást. Takovou metodu ostatně běžně používají civilní soudy, když nějakou listinu učiní nedílnou součástí rozsudku. Napadené OOP je pak sice odůvodněno stručně, nicméně dostatečně. Není totiž pravdou, že by jen odkazovalo na obecný veřejný zájem, bezpečnost či veřejný pořádek. Naopak je v něm konkrétně uvedeno, že důvodem přijetí úpravy je „*zvýšení bezpečnosti provozu a odstranění kolizních situací mezi motorovou dopravou a chodci na přechodech pro chodce v území mezi ulicemi Nad Královskou oborou a Jana Zajíce*“. Takové odůvodnění je naprosto dostatečné, pochopitelné a přezkoumatelné.

III. Posouzení kasační stížnosti

[13] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v souladu s § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., podle nichž byl vázán rozsahem a důvody, jež stěžovatelka uplatnila v kasační stížnosti. V ní stěžovatelka odkázala na důvody podle § 103 odst. 1 písm. a) a d) s. ř. s.

[14] Podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s., *kasační stížnost lze podat pouze z důvodu tvrzené nezákonnosti spočívající v nesprávném posouzení právní otázky soudem v předcházejícím řízení. Podle písmene d) tohoto ustanovení, kasační stížnost lze podat pouze z důvodu tvrzené nepřezkoumatelnosti spočívající v nesrozumitelnosti nebo nedostatku důvodů rozhodnutí, popřípadě v jiné vadě řízení před soudem, mohla-li mít taková vada za následek nezákonné rozhodnutí o věci samé.*

[15] Napadené OOP odpůrce vydal za použití § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, podle něhož *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 podáváním připomínek nebo námitek; opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.*

[16] Toto ani jiné zákonné ustanovení neupravuje institut prodlužování přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, a proto stanovení takové prozatímní úpravy, která věcně a časově navazuje na předchozí dočasnou úpravu, musí být vydáno ve formě nového opatření obecné povahy. Odpůrce tedy nepochybil, když po učinění závěru o nutnosti zachování stávající přechodné úpravy vydal napadené OOP, které nebylo definováno jako prodloužení předchozího opatření, nýbrž jako stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci Korunovačnické spočívající v umístění dopravního značení a zařízení na místní komunikaci v rozsahu podle přiložené dokumentace a za specifikovaných podmínek pro jejich realizaci s tím, že instalace dopravního značení a zařízení bude provedena v termínu od 1. 4. 2022 do 31. 3. 2023. Nedostatek výrokové části napadeného OOP nelze spatřovat ani v tom, že odpůrce blíže nespecifikoval přiloženou grafickou dokumentaci. Ta

pokračování

je totiž jednoznačně identifikována tím, že je podle znění výroku napadeného OOP nedílnou součástí stanovení přechodné úpravy, a proto není možná její záměna.

[17] Uvedené právní otázky městský soud posoudil správně, takže v tomto ohledu nebyl naplněn důvod kasační stížnosti podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

[18] Nejvyšší správní soud však přisvědčil další stížnostní námitce o nepřezkoumatelnosti napadeného OOP kvůli absenci jeho náležitého věcného odůvodnění.

[19] Nejvyšší správní soud zdůrazňuje, že již zmíněná zjednodušená procedura přijímání opatření obecné povahy podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, jež má za cíl co nejvíce urychlit jeho vydání, neznamená podstatně nižší nároky kladené na jeho odůvodnění. Předně, takovému závěru ve zmíněné právní úpravě nic výslovně nenásvědčuje. Navíc pokud by byl standard kvality odůvodnění tohoto typu opatření obecné povahy oslaben či dokonce vyprázdněn, dotčené osoby by se nikdy nedomohly jeho věcného přezkumu, neboť bližší důvody jeho přijetí by správní orgán nemusel sdělovat. Takový výsledek výkladu práva je nepřijatelný, neboť by fakticky vedl k výluce ze soudního přezkumu ohledně opatření obecné povahy vydaného podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, a tedy i k faktické nemožnosti dotčených osob realizovat své základní právo podle čl. 36 odst. 2 Listiny základních práv a svobod, aniž by k tomu existoval zákonný důvod. Proto je nutné i v tomto případě vycházet ze znění § 173 odst. 1 správního řádu, podle kterého musí opatření obecné povahy obsahovat odůvodnění. Podle § 174 odst. 1 správního řádu pak pro řízení podle jeho části šesté 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*. Nejvyšší správní soud se vyjádřil k náležitostem odůvodnění opatření obecné povahy v rozsudku ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136, v němž jednoznačně uvedl, 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 z roku 2004). 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“*.

[20] Pro nyní přezkoumávané opatření obecné povahy, jehož předmětem je přechodná změna dopravního značení, je podstatné zejména splnění zákonem stanovených podmínek obsažených v již zmíněném § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu a v jeho ustanovení § 78 odst. 2, podle něhož *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*.

[21] V odůvodnění napadeného OOP se však jen uvádí, že *„dne 16. 3. 2022 podala Městská část Praha 7 žádost o prodloužení stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci, která se týká osazení přenosného dopravního značení a zařízení a umístění citybloků z důvodu zvýšení bezpečnosti provozu a odstranění kolizních situací mezi motorovou dopravou a chodci na*

přechodech pro chodce v úseku mezi ulicemi Nad Královskou oborou a Jana Zajíce“. V něm je tedy zmíněn jen obsah žádosti osoby zúčastněné na řízení a důvody jejího podání, aniž by bylo provedeno její zhodnocení a posouzení, zda na základě ní jsou splněny všechny zákonné podmínky pro stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích formou opatření obecné povahy. Rovněž z odůvodnění napadeného OOP nelze seznat, zda byla dodržena procedura pro jeho vydání, včetně projednání návrhu s příslušnými dotčenými orgány v souladu se zněním § 77 odst. 2 a 3 zákona o silničním provozu, a řádně zhodnoceny kolidující zájmy na základě testu proporcionality. Tuto absenci odůvodnění napadeného OOP přitom není možné napravit v průběhu řízení před správními soudy, jak již správně uvedl městský soud. Na rozdíl od něho však Nejvyšší správní soud na základě uvedených úvah dospěl k závěru o naprosté absenci rozhodovacích důvodů v napadeném OOP, které tak již nebylo možné podrobněji popsat a rozvést v soudním řízení.

[22] Lze tedy konstatovat, že napadené OOP je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Pokud tedy za této situace městský soud meritorně posoudil toto nepřezkoumatelné opatření obecné povahy, zatížil vadou nepřezkoumatelnosti i svůj rozsudek, čímž je naplněn důvod kasační stížnosti podle § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. Ke stejným závěrům dospěl Nejvyšší správní soud v případech obdobně strohých a bezobsažných odůvodnění opatření obecné povahy o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích vydaných podle § 77 odst. 5 s. ř. s. taktéž v rozsudcích ze dne 27. 4. 2023, č. j. 3 As 357/2021-37, ze dne 10. 2. 2020, č. j. 10 As 163/2019-48, nebo ze dne 13. 6. 2019, č. j. 5 As 121/2018-30.

[23] S ohledem na nepřezkoumatelnost napadeného OOP i rozsudku městského soudu se Nejvyšší správní soud nemohl zabývat námitkami o tom, že napadené OOP nebylo vydáno po předchozím projednání s Policií ČR jak dotčeným orgánem, že je důsledkem nesprávného použití a zneužití institutu přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, že je v rozporu s veřejným zájmem na plynulosti a bezpečnosti dopravy kvůli masivním kongescím a že účelu dosažení potřebné bezpečnosti chodců bylo možné dosáhnout přijetím jiných dopravních opatření, které byly rovněž uplatněny v kasační stížnosti.

V. Závěr a náklady řízení

[24] S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti Nejvyšší správní soud napadený rozsudek městského soudu podle § 110 odst. 1 věty první před středníkem s. ř. s. zrušil. Jelikož již v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy byly dány důvody pro jeho zrušení pro nepřezkoumatelnost, městský soud by v novém řízení nemohl učinit nic jiného než jej zrušit. Povaha věci tak umožňuje, aby Nejvyšší správní soud o návrhu sám rozhodl a podle § 110 odst. 2 písm. b) a § 101d odst. 2 věty první s. ř. s. současně se zrušením rozsudku městského soudu zrušil také napadené OOP, a to dnem právní moci tohoto rozsudku. Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích totiž byla napadeným OOP stanovena jen do dne 31. 3. 2023, takže jeho okamžitým zrušením nebude nikterak narušena organizace dopravy v dané lokalitě.

[25] Nejvyšší správní soud je posledním soudem, který o dané věci rozhoduje, a proto musí rozhodnout i o náhradě nákladů celého soudního řízení. O náhradě nákladů řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy a o kasační stížnosti rozhodl Nejvyšší správní soud tak,

pokračování

že stěžovatelka má vůči odpůrci právo na náhradu nákladů řízení, které důvodně vynaložila, neboť měla ve věci plný úspěch (§ 60 odst. 1 věta první za použití § 120 s. ř. s.).

[26] Důvodně vynaložené náklady řízení tvoří zaplacené soudní poplatky za návrh na zrušení opatření obecné povahy ve výši 5.000 Kč a za kasační stížnost ve výši 5.000 Kč, celkem 10.000 Kč, a dále odměna a náhrada hotových výdajů za zastupování advokátem v řízení před městským soudem a po téměř celý průběh řízení před Nejvyšším správním soudem, když na jeho samém konci byla stěžovatelka zastoupena svým zaměstnancem s příslušným vysokoškolským právnickým vzděláním.

[27] Odměna za zastupování byla určena podle § 11 odst. 1 odst. 1 písm. a), d) a g) ve spojení s § 7, § 9 odst. 3 písm. f) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“), a to za pět úkonů právní služby po 3.100 Kč poskytnutých stěžovateli v řízeních před oběma správními soudy (převzetí a příprava zastoupení, podání žaloby, podání repliky k vyjádření odpůrce, účast na jednání před městským soudem a podání kasační stížnosti), celkem 15.500 Kč. Náhrada hotových výdajů (režijní paušál) činí podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu 300 Kč za každý z uvedených pěti úkonů, celkem 1.500 Kč.

[28] Celkové důvodně vynaložené náklady stěžovatelky tedy činí 27.000 Kč, a proto Nejvyšší správní soud uložil povinnost procesně neúspěšnému odpůrci zaplatit tuto částku úspěšné stěžovateli na náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti a o návrhu na zrušení opatření obecné povahy. Ke splnění této povinnosti stanovil Nejvyšší správní soud přiměřenou lhůtu třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.

[29] Osoba zúčastněná na řízení má v souladu s § 60 odst. 5 za použití § 120 s. ř. s. právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinností, jež jí soud uložil. Z důvodů zvláštního zřetele hodných jí může soud na návrh přiznat právo na náhradu dalších nákladů řízení. Taková situace ovšem v dané věci nenastala. Proto Nejvyšší správní soud rozhodl o tom, že osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti a o návrhu na zrušení opatření obecné povahy.

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

V Brně dne 31. ledna 2024

JUDr. Jiří Palla
předseda senátu