



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 navrhovatelek: a) **České přístavy, a.s.**, se sídlem Jankovcova 1627/16a, Praha 7, a b) **T-PORT, spol. s r.o.**, se sídlem Jankovcova 1627/16a, Praha 7, zast. Mgr. Filipem Buchtou, advokátem se sídlem Jungmannova 745/24, Praha 1, proti odpůrci: **Městský úřad Kolín**, se sídlem Karlovo náměstí 78, Kolín, zast. JUDr. Borisem Jančákem, advokátem se sídlem Mostní 77, Kolín, **za účasti:** město Kolín, se sídlem Karlovo náměstí 78, Kolín, zast. JUDr. Borisem Jančákem, advokátem se sídlem Mostní 77, Kolín, v řízení o kasační stížnosti navrhovatelek proti usnesení Krajského soudu v Praze ze dne 21. 6. 2022, č. j. 43 A 13/2022-57,

t a k t o :

Usnesení Krajského soudu v Praze ze dne 21. 6. 2022, č. j. 43 A 13/2022-57, **se ruší** a věc **se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

Odůvodnění

[1] Kasační stížností se navrhovatelky (stěžovatelky) domáhají zrušení shora označeného usnesení Krajského soudu v Praze (dále jen „krajský soud“), kterým byly odmítnuty návrhy na zrušení opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci ze dne 3. 2. 2021, č. j. MUKOLIN/OD 4997/21-vol. Tímto opatřením obecné povahy odpůrce dle § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) stanovil místní úpravu provozu na pozemních komunikacích ve městě Kolín a u obce Ovčáry. Na silnicích č. II/125 a č. II/328 a na přeložkách silnic č. II/125 a č. II/328 mělo být umístěno svislé dopravní značení B4 (Zákaz vjezdu nákladních automobilů) s uvedením údaje „12 t“, a to současně

s dodatkovou tabulkou E14 (Tranzit) a dodatkovou tabulkou E 7b (Směrová šipka pro odbočení).

[2] Navrhovatelky podaly proti opatření obecné povahy obsahově stejné návrhy podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“). Namítaly, že napadené opatření obecné povahy je nepřezkoumatelné a nepřiměřené, neboť v jeho důsledku dojde k uzavření trasy využívané tranzitní nákladní dopravou mezi dálnicí D11 a veřejným přístavem Kolín [který provozuje navrhovatelka a) – stěžovatelka a)], a v přístavu umístěným terminálem kombinované dopravy [který provozuje navrhovatelka b) – stěžovatelka b)]. Napadené opatření obecné povahy dle navrhovatelek nemůže obstát v testu proporcionality.

[3] **Krajský soud** se nejprve zabýval otázkou naplnění podmínek, za nichž lze návrhy věcně projednat. Napadené opatření obecné povahy bylo na úřední desce odpůrce vyvěšeno dne 8. 2. 2021 a bylo v něm obsaženo poučení, že nabývá účinnosti 15. dnem po vyvěšení, mělo by tedy nabýt účinnosti dne 23. 2. 2021. Podle krajského soudu však pro okamžik účinnosti opatření obecné povahy spočívající v místní úpravě provozu na pozemních komunikacích není relevantní formální účinnost veřejné vyhlášky, již bylo toto opatření obecné povahy zveřejněno, ale až faktické umístění dopravních značek v terénu, s nímž je teprve spojena závaznost (materiální účinnost). K tomu krajský soud citoval rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2012, č. j. 1 AOs 1/2012-30, č. 2709/2012 Sb. NSS.

[4] Krajský soud připustil, že citovaný rozsudek se vztahoval k zákonu o silničním provozu ve znění účinném do 31. 3. 2008. Dosavadní § 129 odst. 1 zákona o silničním provozu [z něhož plynulo, že silniční správní úřady nemusely při stanovování místní úpravy postupovat dle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)] totiž byl ke dni 1. 4. 2008 zrušen. Podle krajského soudu však dosavadní přístup ob stojí i nadále, neboť stále platí, že místní úpravou se musí účastník provozu na pozemních komunikacích řídit teprve tehdy, když je realizována umístěním dopravních značek (nikoli toliko „na papíře“). Svou argumentaci krajský soud doplnil odkazy na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2020, č. j. 2 As 65/2019-36, a usnesení Ústavního soudu ze dne 11. 9. 2018, sp. zn. III. ÚS 1728/18. Jelikož z podání navrhovatelek i vyjádření odpůrce vyplynulo, že v projednávané věci k umístění dopravních značek v terénu dosud nedošlo, toto opatření obecné povahy nemůže být materiálně účinné, a proto podle krajského soudu stěžovatelkám nesvědčí aktivní legitimace k podání návrhu na jeho zrušení. Proto krajský soud podle § 46 odst. 1 písm. c) s. ř. s. návrhy odmítl.

[5] **Stěžovatelka b)** v kasační stížnosti namítá, že nebyly splněny podmínky pro odmítnutí návrhu. Krajský soud podle ní svým nesprávným posouzením otázky účinnosti napadeného opatření obecné povahy nepřipustně zasáhl do jejího práva na přístup k soudu a práva na spravedlivý proces. Stěžovatelka b) zdůraznila, že vydávání napadeného opatření obecné povahy podléhalo části šesté správního řádu, protože na něj nelze vztáhnout rozsudek, který se týkal právního stavu před 1. 4. 2008. Správní řád (§ 173 odst. 1) totiž jednoznačně stanoví, že opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po vyvěšení; žádné další podmínky neobsahuje. To vyplývá i ze samotného napadeného opatření obecné povahy a připustil to i krajský soud (bod 8 napadeného usnesení).

pokračování

[6] Podle stěžovatelky b) vycházel Nejvyšší správní soud v případě č. j. 1 AOs 1/2012-30 z toho, že opatření obecné povahy se nezveřejňovala, okamžik účinnosti (jinde taktéž nedefinovaný) tedy nelze navázat na okamžik zveřejnění. Proto bylo nutno za okamžik účinnosti opatření obecné povahy považovat okamžik faktické realizace místní úpravy (umístění dopravních značek v terénu). Za současné právní úpravy je okamžik účinnosti v zákoně definován, navíc ke zveřejňování vždy dochází a je i zpětně jednoznačně ověřitelné, kdy k němu došlo (na rozdíl od faktického umístění dopravních značek). Ke krajským soudem odkazovanému rozsudku č. j. 2 As 65/2019-36 stěžovatelka b) upozornila, že soud se podrobně nezabýval otázkou nabytí účinnosti, ale pouze pozbytí účinnosti – to však ve správním řádu nijak specificky upraveno není (na rozdíl od nabytí účinnosti). K usnesení Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 1728/18 stěžovatelka poznamenala, že usnesení Ústavního soudu (krom publikovaných) nejsou právně závazná.

[7] Krajský soud podle stěžovatelky b) opomněl vzít v úvahu rozhodovací praxi Nejvyššího správního soudu, z níž vyplývá, že opatření obecné povahy podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu nabývá účinnosti uplynutím 15 dní od jeho zveřejnění. Stěžovatelka b) konkrétně cituje rozsudek ze dne 16. 8. 2016, č. j. 6 As 231/2015-44, č. 3474/2016 Sb. NSS. Podle stěžovatelky b) je ustálenou praxí Nejvyššího správního soudu rovněž to, že věcné projednání návrhu na zrušení opatření obecné povahy nevyžaduje, aby přezkoumávané opatření obecné povahy bylo účinné – postačuje, je-li platné. K tomu rovněž odkazuje na judikaturu. Stěžovatelka b) shrnuje, že návrh na zrušení opatření obecné povahy nelze odmítnout z důvodu, že opatření obecné povahy nemá aktuální právní účinky. Postačuje tedy, aby opatření obecné povahy bylo platné, aby byl správní soud povinen je věcně projednat a meritorně o něm rozhodnout.

[8] Otázka okamžiku realizace místní úpravy je podle stěžovatelky b) relevantní pro posouzení toho, kdy jsou adresáti povinni se opatřením obecné povahy skutečně řídit. Umístění dopravních značek v terénu dává (již účinnému) opatření obecné povahy novou kvalitu, jíž je způsobilost být na základě správních rozhodnutí vymahatelné. Krajský soud podle ní směřoval otázku účinnosti s otázkou vymahatelnosti. Pokud by se účinnost opatření obecné povahy odvíjela od nejistého okamžiku skutečného umístění značek, působilo by to podle stěžovatelky b) nepřiměřené obtíže při určování časového rámce, v němž jsou adresáti oprávněni proti němu brojít.

[9] Dále stěžovatelka b) připomíná odlišný režim abstraktního a incidenčního přezkumu opatření obecné povahy. Pro abstraktní přezkum není nutná realizace dopravního značení v terénu, neexistuje tedy důvod, proč jej nepřipustit i v případech, kdy k realizaci dosud nedošlo (navrhovatel není povinen dokládat zásah do svých práv). Naopak pro incidenční přezkum zákon stanovuje přísnější podmínky (podání žaloby proti rozhodnutí, které bylo na základě opatření obecné povahy vydáno), lze k němu tedy přistoupit až v situaci, kdy je opatření obecné povahy vymahatelné. Stěžovatelka b) rovněž upozorňuje, že je efektivnější, pokud se i odpůrce dozví o protiprávnosti napadeného opatření obecné povahy ještě před tím, než k jeho realizaci vynaloží finanční prostředky. Přístup krajského soudu podle stěžovatelky b) fakticky vede k tomu, že musí být nejprve správním orgánem spácháno bezpráví, aby proti němu mohl správní soud *ex post* zakročit.

[10] **Stěžovatelka a)** ve své kasační stížnosti rovněž namítá, že účinnost opatření obecné povahy je jednoznačně definována v § 173 správního řádu; ani správní řád, ani zákon

o silničním provozu nedefinují pro místní úpravu provozu na pozemních komunikacích žádné další podmínky. Odvozování účinnosti opatření obecné povahy od okamžiku umístění dopravních značek v situaci, kterou posuzoval Nejvyšší správní soud pod č. j. 1 AOs 1/2012-30, vyplývalo i podle stěžovatelky a) ze skutečnosti, že za tehdejší právní úpravy nebyly správní orgány povinny toto opatření obecné povahy zveřejnit. Zrušením § 129 odst. 1 zákona o silničním provozu od 1. 4. 2008 dal podle stěžovatelky a) zákonodárce jednoznačně najevo, že právní úprava správního řádu se má vztáhnout i na opatření obecné povahy o stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Ani stěžovatelka a) nerozporuje, že adresáti jsou povinni řídit se dopravními značkami až tehdy, když jsou umístěny v terénu, s tímto okamžikem však nelze slučovat okamžik účinnosti opatření obecné povahy.

[11] Stěžovatelka a) rovněž připomíná, že od okamžiku účinnosti opatření obecné povahy podle § 173 odst. 1 správního řádu může správní orgán kdykoli přistoupit k jeho realizaci (což lze i očekávat – pokud by úprava nebyla podle správního orgánu potřebná, tak by k ní zřejmě nedošlo). Pokud je přijaté opatření obecné povahy nezákonné, i podle stěžovatelky a) je žádoucí, aby náprava nebyla odložena až na okamžik, kdy bude nezákonnost uvedena do života.

[12] Podle stěžovatelky a) prosté konstatování krajského soudu, že Nejvyšší správní soud převzal závěry historického rozsudku do jednoho aktuálního, nepředstavuje dostačující vypořádání rozporu plynoucího z rozdílnosti právní úpravy. Z výše uvedených důvodů tedy též stěžovatelka a) navrhuje, aby Nejvyšší správní soud výroky I. a II. napadeného usnesení krajského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[13] **Odpůrce** se ke kasační stížnosti nevyjádřil. Osoba zúčastněná na řízení předložila pouze vyčíslení nákladů právního zástupce.

[14] **Nejvyšší správní soud** po konstatování včasnosti kasačních stížností, jakož i splnění ostatních podmínek řízení, přezkoumal napadené usnesení krajského soudu v rozsahu a z důvodů uplatněných kasačních námitek, neshledal přitom vady, k nimž by byl povinen přihlížet z úřední povinnosti (§ 109 odst. 4 s. ř. s.).

[15] Kasační stížnosti jsou důvodné.

[16] 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“*.

[17] Mezi stranami je nesporné, že místní úprava provozu na pozemních komunikacích podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu, spočívající v umístění (mimo jiné) svislého dopravního značení B4 (Zákaz vjezdu nákladních automobilů) se provádí v souladu s § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu opatřením obecné povahy, při jehož vydávání se obecní úřad obce s rozšířenou působností řídí částí šestou správního řádu.

[18] Podle § 171 správního řádu *„[p]odle této části postupují správní orgány v případech, kdy jim zvláštní zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím“*.

pokračování

[19] Podle § 172 odst. 1 správního řádu „[n]ávrh 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“.

[20] Podle § 173 odst. 1 správního řádu „[o]patření obecné povahy, které musí obsahovat odůvodnění, správní orgán oznámí veřejnou vyhláškou; opatření obecné povahy zveřejní též na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká. Ustanovení § 172 odst. 1 platí obdobně. Opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky. Hrozí-li vážná újma veřejnému zájmu, může opatření obecné povahy nabýt účinnosti již dnem vyvěšení; stanoví-li tak zvláštní zákon, může se tak stát před postupem podle § 172. Do opatření obecné povahy a jeho odůvodnění může každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal“.

[21] Pro posouzení nyní rozhodné otázky Nejvyšší správní soud považuje za vhodné zrekapitulovat judikaturní vývoj aplikace správního řádu na místní úpravu provozu na pozemních komunikacích.

[22] Podle § 129 odst. 1 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 31. 3. 2008 „[n]a rozhodování podle § 43 odst. 5, § 83 odst. 5, § 92, 93, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 102, 110a, 123f, 125 a 125a se vztahuje správní řád, pokud tento zákon nestanoví jinak“.

[23] Právě z tohoto ustanovení Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, č. 1794/2009 Sb. NSS, vyvodil, že tímto ustanovením zákonodárce povinnost řídit se správním řádem pro ostatní ustanovení zákona o silničním provozu vyloučil. Ustanovení § 129 odst. 1 zákona o silničním provozu však bylo zákonem č. 374/2007 Sb. s účinností od 1. 4. 2008 zrušeno. Od tohoto dne již tedy v zákoně o silničním provozu neexistuje žádné ustanovení, které by vylučovalo aplikaci správního řádu.

[24] K závěru, že opatření obecné povahy spočívající ve stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci ve smyslu § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu přijaté do 1. 4. 2008 nabývá účinnosti dnem, kdy došlo k faktickému umístění dopravní značky v terénu, dospěl tento soud v rozsudku č. j. 1 Aos 1/2012-30. Tehdy projednávaný případ se týkal opatření obecné povahy přijatého v roce 2007, nevztahovala se na něj tedy povinnost správního orgánu postupovat podle části šesté správního řádu. Nelze tak bez dalšího uzavřít, že tento rozsudek lze aplikovat i na případy, které podléhají právní úpravě pozdější.

[25] Krajskému soudu lze přisvědčit, že Nejvyšší správní soud závěry rozsudku č. j. 1 Aos 1/2012-30 podpořil argumentací vyplývající z povahy místní úpravy provozu na pozemních komunikacích ve spojení s § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, podle něhož mají účastníci provozu na pozemních komunikacích povinnost řídit se dopravními značkami. Tato okolnost (závažnost dopravního značení v době jeho umístění v terénu) se nezměnila ani za stávající právní úpravy. Po účastnících provozu na pozemních komunikacích nelze požadovat, aby se řídili opatřením obecné povahy, které nebylo

v terénu dosud realizováno [srov. např. komentář k § 4 in BEZDĚKOVSKÝ, K.; NOVOPACKÝ, D.; VETEŠNÍK, P.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), Praha: Wolters Kluwer, 2022]. Jak však správně uvádějí stěžovatelky, samotná tato skutečnost nevyžaduje, aby byl okamžik účinnosti opatření obecné povahy (tedy okamžik, kdy lze místní úpravu realizovat) nutně ztotožněn s okamžikem jeho vymahatelnosti.

[26] Krajskému soudu naopak nelze přisvědčit v tom, že by tuto problematiku Nejvyšší správní soud již posoudil v rozsudku č. j. 2 As 65/2019-36. V onom rozsudku se totiž Nejvyšší správní soud při posuzování jedné konkrétní kasační námitky (která směřovala proti údajnému vnitřnímu rozporu v závěrech krajského soudu) zabýval pouze dobou, po kterou je opatření obecné povahy pro adresáty závazné (zejména ve vztahu k jeho ukončení), tedy otázkou „materiální účinnosti“ (přesněji vymahatelnosti). Nezabýval se však posouzením aplikace správního řádu a rozsudku č. j. 1 Aos 1/2012-30 v kontextu určení lhůty k podání návrhu na abstraktní přezkum opatření obecné povahy. Paušální závěry nelze činit ani z jednotlivého usnesení Ústavního soudu, jímž byla odmítnuta ústavní stížnost.

[27] Nejvyšší správní soud se však neztotožňuje ani s tvrzením stěžovatelek, že by otázku účinnosti opatření obecné povahy podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu po 1. 4. 2008 jednoznačně zodpověděl v rozsudku č. j. 6 As 231/2015-44 - v něm totiž bylo rozhodnou otázkou to, kdy nabývá účinnosti návrh opatření obecné povahy (a kdy se rozbíhá lhůta k podání námitek podle § 172 odst. 5 správního řádu). Nejvyšší správní soud se v tomto rozsudku ani okrajově nezabýval případnou možností aplikace rozsudku č. j. 1 Aos 1/2012-30 při účinnosti opatření obecné povahy jako takového.

[28] Přesvědčivé posouzení této problematiky neposkytují ani dosavadní rozsudky krajských soudů. V některých rozsudcích krajské soudy aplikují § 173 odst. 1 správního řádu bez toho, že by jakkoli přihlížely k závěrům rozsudku č. j. 1 Aos 1/2012-30 (např. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 19. 10. 2016, č. j. 5 A 141/2016-85, či rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 3. 2. 2016, č. j. 65 A 1/2015-131 – kasační stížnost proti tomuto rozsudku byla zamítnuta, otázkou účinnosti opatření obecné povahy se však Nejvyšší správní soud vůbec nezabýval).

[29] V této souvislosti lze rovněž poznamenat, že rozsudek č. j. 1 Aos 1/2012-30 bývá často citován v případech, kdy soudy při posuzování přestupků zdůrazňují povinnost účastníků provozu na pozemních komunikacích podle § 4 písm. c) zákona o silničním provozu (např. rozsudky Krajského soudu v Ostravě ze dne 15. 6. 2022, č. j. 18 A 1/2022-45, či Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 10. 2023, č. j. 141 Ad 4/2022-33). V souvislosti s okamžikem účinnosti opatření obecné povahy citoval rozsudek č. j. 1 Aos 1/2012-30 Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 31. 8. 2016, č. j. 10 A 93/2016-44. V jím projednávaném případě však ke zveřejnění opatření obecné povahy vůbec nedošlo, městský soud tak za účelem posouzení včasnosti návrhu za okamžik účinnosti opatření obecné povahy považoval den umístění dopravních značek. Konkrétně uvedl: „Ačkoliv je v této věci nesporné, že dopravní značka byla umístěna po 1. 4. 2008, a tedy ve věci měl být aplikován správní řád, fakticky k jeho aplikaci nedošlo, opatření obecné povahy tedy nebylo zveřejněno, a nemohlo nabýt účinnosti patnáctým dnem od vyvěšení příslušné veřejné vyhlášky ve smyslu § 173 odst. 1 věty třetí správního řádu. Pokud by soud důsledně trval na

pokračování

aplikaci správního řádu, dostali by se navrhovatelé do neřešitelné situace, neboť by formálně nezveřejněné opatření obecné povahy nemohli napadnout, ačkoliv v jeho důsledku byly v terénu umístěny omezující dopravní značky, které jsou způsobilé zasahovat do práv jednotlivců. Z tohoto důvodu soud v intencích výše citovaného judikátu považoval za okamžik účinnosti napadeného opatření obecné povahy den, kdy byly dopravní značky umístěny“.

[30] Argumentace Městského soudu v Praze obsažená v rozsudku č. j. 10 A 93/2016-44 odpovídá rovněž argumentaci Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. j. 1 A os 1/2012-30. Jeho tehdejší úvahy totiž vyplynuly především ze skutečnosti, že do 31. 3. 2008 správní orgány vůbec neměly povinnost opatření obecné povahy spočívající v místní úpravě provozu na pozemní komunikaci zveřejnit: „Z tohoto procesního postupu ani z jiných relevantních částí zákona o silničním provozu neplyne, že by v určité fázi musela být zamýšlená místní úprava zveřejněna či doručena potenciálně dotčeným osobám. Vázat účinnost stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci na zveřejnění tohoto stanovení, resp. na určitou lhůtu po tomto zveřejnění, proto nelze“. Až v situaci, kdy kvůli absenci požadavku na zveřejnění nebylo možné ani analogicky použít § 173 odst. 1 správního řádu, přistoupil Nejvyšší správní soud k hledání jiného vhodného okamžiku účinnosti.

[31] Od 1. 4. 2008 je však situace diametrálně odlišná. Nejenže § 173 odst. 1 správního řádu obsahuje přesnou definici, kdy nabývá opatření obecné povahy účinnosti (a tato definice není v případě místní úpravy zákonem o silničním provozu nikterak modifikována), ale zároveň zakotvuje jednoznačnou povinnost správního orgánu opatření obecné povahy zveřejnit. Tím je vyvrácena premisa, z níž Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 A os 1/2012-30 vycházel (absence povinnosti zveřejnění), proto tento rozsudek nelze na posouzení okamžiku účinnosti opatření obecné povahy za současné právní úpravy aplikovat. Lze tudíž uzavřít, že opatření obecné povahy spočívající v místní úpravě provozu na pozemních komunikacích podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu stanovené po 1. 4. 2008 nabývá účinnosti v souladu s § 173 odst. 1 správního řádu patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky, jíž bylo toto opatření obecné povahy oznámeno. V projednávané věci bylo napadené opatření obecné povahy vyvěšeno dne 8. 2. 2021, nabylo tedy účinnosti dne 23. 2. 2021.

[32] Jelikož tedy první námitka stěžovatelek byla shledána důvodnou, není třeba zabývat se dalšími námitkami, které směřovaly k prokázání jejich aktivní legitimace k podání návrhu pro případ, že by bylo opatření obecné povahy shledáno dosud neúčinným.

[33] Jak vyplývá z výše uvedeného, závěr krajského soudu o tom, že návrhy byly podány předčasně, neboť napadené opatření obecné povahy dosud nenabylo účinnosti, z hlediska práva neobstojí. Nejvyšší správní soud proto kasačním stížnostem vyhověl a dle § 110 odst. 1 s. ř. s. napadené usnesení zrušil a věc vrátil krajskému soudu k dalšímu řízení; v něm je krajský soud vázán právním názorem vysloveným v tomto rozsudku. Krajský soud současně rozhodne o nákladech řízení o kasační stížnosti.

[34] Závěrem Nejvyšší správní soud poznamenává, že stěžovatelky napadly pouze výroky I. a II. (tedy výroky o odmítnutí návrhů a o tom, že nemají právo na náhradu nákladů řízení), nikoli výroky III. (o nákladech řízení osoby zúčastněné na řízení) a IV. (vrácení soudních poplatků). Výroky III. a IV. však byly závislé na výroku I., proto Nejvyšší správní soud přistoupil ke zrušení celého napadeného usnesení (§ 109 odst. 3 s. ř. s.).

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 1. února 2024

JUDr. Lenka Matyášová
předsedkyně senátu