



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Jana Rutsche a soudkyň JUDr. Martiny Kůchlerové, Ph.D. a Mgr. Heleny Konečné ve věci

žalobkyně: **Obec Sloupno**
sídlem Sloupno 47, 503 53 Sloupno
zastoupena advokátem Mgr. Karlem Půšem
sídlem Sloupno 13, 503 53 Sloupno

proti
žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**
sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

za účasti: **1. Správa železnic, s. o.**
Oblastní ředitelství Hradec Králové
sídlem U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové
2. Obec Skřivany
sídlem Dr. Vojtěcha 199, 503 52 Skřivany

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 1. 2024, č. j. KUKHK-36845/DS/2023-5 (Ma),

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Královéhradeckého kraje ze dne 3. 1. 2024, č. j. KUKHK-36845/DS/2023-5 (Ma), se zrušuje a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobkyni na náhradě nákladů řízení částku ve výši 12 228 Kč, a to do 10 dnů ode dne právní moci rozsudku, k rukám zástupce žalobkyně.

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

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobkyně se žalobou podanou u Krajského soudu v Hradci Králové dne 4. 3. 2024 domáhala zrušení výše specifikovaného rozhodnutí žalovaného, a to ve smyslu § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“). Uváděným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání žalobkyně a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Nový Bydžov ze dne 13. 10. 2023, č. j. NB-D/26831/2023/Vos/1350/2023 (dále jen „Rozhodnutí správního orgánu I. stupně“).
2. Rozhodnutím správního orgánu I. stupně bylo rozhodnuto k žádosti Správy železnic, s. o., tak, že železniční přejezd č. P4447 v km 34,976 trati 1401 Chlumec nad Cidlinou - Trutnov se podle § 37a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), ruší.
3. Žalobkyně se podanou žalobou domáhá zrušení rozhodnutí správních orgánů obou stupňů z důvodů uvedených níže.

II. Obsah žaloby

4. Žalobkyně rozčlenila svá žalobní tvrzení do čtyř žalobních bodů, které však de facto ve své podstatě míří do problematiky výkladu § 37a zákona o pozemních komunikacích ve smyslu toho, zda má při rušení přejezdu - a v té souvislosti zkoumání jiné vhodné trasy - onu „vhodnost“ alternativní trasy posuzovat příslušný silniční správní úřad, který řízení vede či tuto „vhodnost“ alternativní trasy posuzuje výlučně Policie České republiky v závazném stanovisku vydávaném dle § 37a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Žalobkyně odkázala na rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 24. 2. 2023, č. j. 30 A 71/2022 – 51, kde zdejší soud v této souvislosti vyslovil závěr, že silniční správní úřad, který řízení o zrušení železničního přejezdu vede, je povinen zabývat se otázkou vhodnosti alternativní trasy, neboť dotčený orgán Policie České republiky (dále jen „PČR“) může tuto otázku posuzovat pouze ve vztahu ke své působnosti.
5. Ve výše uvedených souvislostech žalobkyně prvním žalobním bodem napadala nezákonnost žalobou napadeného rozhodnutí (potažmo Rozhodnutí správního orgánu I. stupně) z důvodu nesprávného zjištění skutkového stavu. To plyne z toho, že správní orgány obou stupňů nekriticky přijaly hodnocení vhodnosti trasy předložené PČR, a to přes skutečnost, že stanovisko evidentně nestojí na empirickém zkoumání (k tomu srov. neurčité formulace o rozsahu využití komunikací uživateli atd.). Stejně tak nebyla nikterak zjišťována četnost využití, která je ve stanovisku PČR uvedena nesprávně a minimálně o řád nižší.
6. Druhým žalobním bodem žalobkyně napadala nezákonnost žalobou napadeného rozhodnutí (potažmo Rozhodnutí správního orgánu I. stupně) stran jeho nezákonnosti pro nesprávné právní posouzení věci. Žalobkyně znovu zopakovala, že žalovaný správní orgán se namísto právního hodnocení věci, vyhodnocení námitek žalobkyně zejména právě co do závazných stanovisek a namítaných od správního orgánu odlišných právních

závěrů uvedených v rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 24. 2. 2023, č. j. 30 A 71/2022 – 51, pustil toliko do odůvodnění zákazu správní úvahy.

7. **Třetím žalobním bodem žalobkyně namítala nepřiměřenost zásahu do svých práv, veřejnosti a vlastníků okolních nemovitostí v důsledku zrušení přejezdu P4447.**
8. I tato žalobní námitka navazuje na předchozí argumentaci žalobkyně. Pokud totiž vytýká žalovanému absenci jakéhokoliv správního uvážení, resp. úmyslnou a žalovaným deklarovanou rezignaci na posuzování dopadů jeho rozhodnutí do sféry dotčených osob, pak nemohl ani dostatečně posoudit a uzavřít, že zrušení jediného přejezdu v katastru obce, kde železniční trať dělí katastrální území fakticky na polovinu, je zásahem do místní sféry velmi rasantním. Přičteme-li k tomu skutečnost, že současná trasa je na místní poměry poměrně hojně užívána (na rozdíl od tvrzení PČR lze tuto skutečnost prokázat) pěšími včetně vozíčkářů (míří k poutnímu kříži i k oblíbené v okolí ojedinělé vyhlídce), cyklisty, motocyklisty i automobilisty zemědělskou technikou, pak značně (pro pěši v podstatě neakceptovatelně) dlouhá náhradní trasa přináší reálné riziko, že s pravděpodobností hraničící s jistotou dojde při zrušení přejezdu k překonávání železniční trati nepovoleným a nebezpečným způsobem mimo zmíněné přejezdy.
9. **Posledním a v pořadí čtvrtým žalobním bodem žalobkyně namítala nepřezkoumatelnost žalobou napadeného rozhodnutí pro nedostatek důvodů a pro nepřezkoumatelnost podkladového aktu – závazného stanoviska PČR ze dne 17. 8. 2023, č. j. KRPH-85891-2/ČJ-2023-050206 (dále jen „Závazné stanovisko PČR“).** Žalobkyně uvedla, že dle jejího názoru obsahuje toto Závazné stanovisko PČR pouhé dohady o intenzitě provozu, vůbec nezmiňuje nebezpečí přiblížení k trati, nemožnost obousměrného provozu po náhradní trase v délce více než 800 metrů, riziko překonávání trati chodci i cyklisty s ohledem na délku alternativní trasy apod. Rozhodnutí žalovaného v podstatě neobsahuje žádné právní hodnocení a právní závěry, neboť správní orgán naprosto nepřipustně odkázal pouze na obsah svých jiných rozhodnutí.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě a vyjádření osob zúčastněných na řízení

10. Žalovaný se k podané žalobě vyjádřil ve svém vyjádření ze dne 25. 3. 2024 tak, že navrhl její zamítnutí v celém rozsahu pro nedůvodnost. Odkázal zejména na obsah svého rozhodnutí ze dne 10. 7. 2023, č. j. KUKHK-20471/DS/2023-4 (Ma), které bylo ve věci vydáno před vydáním žalobou napadeného rozhodnutí. Uváděným rozhodnutím bylo v předmětné věci zrušeno v pořadí první rozhodnutí správního orgánu I. stupně pro nezákonnost (nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů) závazného stanoviska PČR, a to k odvolání žalobkyně.
11. V uváděném rozhodnutí, tedy rozhodnutí ze dne 10. 7. 2023, č. j. KUKHK-20471/DS/2023-4 (Ma), se žalovaný poměrně obsáhle a s řadou odkazů na soudní judikaturu a další podklady zabýval klíčovou právní otázkou, a totiž, zda silniční správní úřad rozhodující podle § 37a zákona o pozemních komunikacích řeší otázku vhodnosti alternativní trasy (pokud má dojít k zrušení přejezdu) či zda je tato otázka řešena výlučně v závazném stanovisku PČR vydávaném podle § 37a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Žalovaný v tomto svém rozhodnutí, na jehož argumentaci odkazuje ve vyjádření k žalobě i v žalobou napadeném rozhodnutí, dospěl k závěru, že silniční správní úřad onu „vhodnost“ alternativní trasy zkoumat nemůže, neboť zde s ohledem na

historický, jazykový a teleologický výklad dikce § 37a zákona o pozemních komunikacích není prostor pro jeho správní uvážení.

12. Žalovaný z hlediska jazykového výkladu zdůraznil, že v předmětné právní úpravě se nevyskytuje text, který by mohl vyvolat pochybnosti stran určení správního orgánu, který má posoudit jinou trasu z hlediska vhodnosti. Je jím toliko PČR. To znamená, že pokud PČR vydá kladné závazné stanovisko, při splnění dalších v zákoně uvedených podmínek, je povinností silničního správního úřadu povolit zrušení železničního přejezdu. Text uváděného ustanovení nesvěřuje silničnímu správnímu úřadu posuzování vhodnosti jiné trasy; lze uvažovat maximálně nad tím, že silniční správní úřad je oprávněn (povinen) posoudit, zda jiná trasa není delší než 5 km. Navíc předmětné ustanovení používá slovo „povolí“, tj. akcentuje na povinnost tak učinit, pokud jsou splněna konkrétní uvedená kritéria v zákoně.
13. Stran historického výkladu žalovaný odkázal na důvodovou zprávu k zákonu č. 403/2020 Sb., kterým se měnil zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Z této potom citoval vybrané pasáže [k tomu srov. strany 3 – 5 rozhodnutí Krajského úřadu Královéhradeckého kraje ze dne 10. 7. 2023, č. j. KUKHK-20471/DS/2023-4 (Ma), uvedené rozhodnutí je součástí správního spisu]. Z jím citovaného textu dovozoval povinnost silničního správního úřadu rozhodnout o rušení přejezdu při splnění zákonem stanovených podmínek bez dalšího.
14. Pokud jde o teleologický výklad, žalovaný zdůraznil, že výše specifikovaná novela, která do právního řádu přinesla dikci § 37a zákona o pozemních komunikacích, nemá být vykládána tak, že silniční správní úřad disponuje správním uvážením stran posuzování vhodnosti alternativní trasy, neboť taková novela by nepřinesla zjednodušení – stanovení konkrétních a jasných podmínek, jak bylo plánováno. To vše oproti právní úpravě dřívejší – tedy znění § 37 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích ve znění platném a účinném do 31. 12. 2020 [k tomu srov. strany 5 - 7 rozhodnutí Krajského úřadu Královéhradeckého kraje ze dne 10. 7. 2023, č. j. KUKHK-20471/DS/2023-4 (Ma)].
15. Závěrem tak žalovaný uvedl, že výklad, který z dikce § 37a zákona o pozemních komunikacích dovozuje povinnost silničního správního úřadu posuzovat vhodnost alternativní trasy, je výkladem contra verba legis, je v rozporu se všemi výše uvedenými metodami právní interpretace a jedná se o nepřípustné dotváření práva. Silniční správní úřad nemůže posoudit věc odlišně od toho, jak byla posouzena v závazných stanoviscích dotčených orgánů. Je potřeba doplnit, že je nepochybné, že na závazné stanovisko PČR jsou nyní kladeny zvýšené nároky a že jde o stěžejní podklad v řízení o zrušení železničního přejezdu.
16. Jako osoby zúčastněné na řízení se přihlásily Správa železnic, s. o. a další dotčená obec. Obec Skřivany se připojila k žalobnímu tvrzení žalobkyně. Správa železnic s. o. nepodala ve věci žádné písemné vyjádření.

IV. Závěry krajského soudu

17. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů v řízení podle části třetí hlavy první a druhé dílu prvního s. ř. s., vycházející přitom ze skutkového a právního stavu věci ke dni vydání napadeného rozhodnutí dle § 75 odst. 1 s. ř. s. Učinil tak bez nařízení jednání dle § 51 odst. 1 s. ř. s., neboť pro takový postup byly splněny

podmínky. Rovněž však byly splněny podmínky pro rozhodnutí věci bez nařízení jednání, které předpokládá díkce § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

18. Krajský soud na tomto místě připomíná, že klíčovým pro právní posouzení věci je výklad § 37a zákona o pozemních komunikacích. Ústřední právní otázkou tedy je, zda má při rušení přejezdu - a v té souvislosti zkoumání jiné vhodné trasy - onu „vhodnost“ alternativní trasy posuzovat příslušný silniční správní úřad, který řízení vede, či tuto „vhodnost“ alternativní trasy posuzuje výlučně Policie České republiky v závazném stanovisku vydávaném dle § 37a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích.
19. Podle § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích platí, že: *„Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou vhodnou trasu, která*
- a) není delší o více než 5 km a*
 - b) nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení.“*
20. Podle § 37a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích platí, že: *„Účastníkem řízení o povolení zrušení přejezdu je vlastník pozemní komunikace, vlastník dráhy a obec, na jejímž území se rušený přejezd nachází.“*
21. Podle § 37a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích platí, že: *„Silniční správní úřad si před vydáním rozhodnutí vyžádá závazné stanovisko*
- a) Policie České republiky k posouzení vhodnosti trasy podle odstavce 1, jde-li o zrušení přejezdu na silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci, a*
 - b) drážního správního úřadu k posouzení stupně zabezpečení přejezdu, má-li trasa podle odstavce 1 vést přes přejezd.“*
22. Krajský soud na tomto místě předesílá, že nesdílí výkladový závěr žalovaného, jak je prezentován výše, a tudíž jeho rozhodnutí trpí vadou nepřezkoumatelnosti ve smyslu § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. pro nedostatek důvodů. Krajský soud i nadále zastává právní názor vyjádřený ve svém rozsudku ze dne 24. 2. 2023, č. j. 30 A 71/2022 – 51, který níže doplňuje – v návaznosti na argumentaci žalovaného – o další argumenty.
23. Krajský soud nejprve obecněji shrnuje, že s poukazem na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 1. 2008, č. j. 2 As 34/2006 - 73 (publ. pod č. 1546/2008 Sb. NSS), je povinen přihlížet k nepřezkoumatelnosti rozhodnutí správního orgánu (ať už pro nesrozumitelnost či pro nedostatek důvodů) i z moci úřední. Je to proto, že nepřezkoumatelnost brání zpravidla věcnému přezkumu a posouzení důvodnosti dalších žalobních námitek.
24. Pro úvod do této problematiky je zcela zásadní poukázat na ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu, které stanovuje správnímu orgánu povinnost řádně odůvodnit své rozhodnutí a vyjádřit právní názor k předmětné otázce jednoznačným a srozumitelným způsobem. Pakliže správní orgán dostojí předestřeným požadavkům, nemůže závěr o nepřezkoumatelnosti jeho rozhodnutí pro nedostatek důvodů obstát (obdobně srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 4. 2007, č. j. 7 As 34/2006 – 76). Šlo by tak o ni za situace, kdy se správní orgán ve svém rozhodnutí řádně nevypořádá se všemi námitkami účastníků řízení, případně rozhodnutí neodůvodní vůbec nebo nedostatečně

vzhledem k požadavkům zákona (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 12. 2006, sp. zn. 2 As 37/2006).

25. Lze shrnout, že nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů (či nesrozumitelnost) je vadou, která souvisí zpravidla s nedodržením požadavků kladených procesním právním předpisem na výrok a odůvodnění správních rozhodnutí. Otázka, kterou si je tak třeba v tomto směru dále pokládat, je, zda se správní orgány zabývaly všemi skutečnostmi rozhodnými pro posouzení dané věci (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75), a zda svoje úvahy dostatečně odůvodnily.
26. **Krajský soud shodně se žalobkyní dospívá k závěru, že povinností žalovaného (respektive dříve správního orgánu I. stupně) je zabývat se otázkou vhodnosti alternativní trasy jako takové – nikoli jen stran splnění podmínek a) a b) uvedených v díkci § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.**
27. V této souvislosti se krajský soud ztotožňuje se závěry vyslovenými v rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 18. 2. 2021, č. j. 30 A 18/2019 – 85. Předmětné rozhodnutí bylo vydáno k právní úpravě před novelizací. Tehdejší znění § 37 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích, tedy jeho znění platné a účinné do 31. 12. 2020, normovalo, že: *„Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace může příslušný silniční správní úřad se souhlasem drážního správního úřadu rozhodnout o zrušení přejezdu.“* Nebyla tedy stanovena žádná pravidla pro rozhodnutí silničního správního úřadu pro zrušení přejezdu (či přechodu). Do přijetí novelizace provedené zákonem č. 403/2020 Sb. tak měl silniční správní úřad široký prostor pro uvážení, zda rozhodnutí o zrušení přejezdu vydá. Jedinou podmínkou výslovně uvedenou v zákoně bylo doložení závazného stanoviska příslušného drážního úřadu.
28. Novela zákona o pozemních komunikacích účinná od 1. 1. 2021 vymezila podrobnější podmínky pro zrušení přejezdu. Ustanovení § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích „nově“ uvádí, že příslušný silniční správní úřad na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou *vhodnou* trasu, která a) není delší o více než 5 km a b) nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení.
29. Krajský soud v Brně tehdy dovodil, že přestože zákon o pozemních komunikacích účinný do 31. 12. 2020 nestanovil žádné konkrétní podmínky pro vydání rozhodnutí o zrušení přejezdu, byly správní orgány povinny dbát ochrany práv účastníků řízení, resp. osob potenciálně dotčených rozhodnutím o zrušení přejezdu. Bylo jejich povinností vážit, zda případným zrušením přejezdu nedojde k nepřiměřenému zásahu do vlastnického práva jiných osob či ke znemožnění obslužnosti některých pozemků. Správní orgány tak musely zkoumat, zda zrušením přejezdu nebudou některé nemovitosti neúměrně zatíženy, či zda nebude přímo znemožněno jejich obhospodařování.
30. Uvedené tak po správních orgánech požadovalo zkoumat, zda zrušení přejezdu není s ohledem na konkrétní okolnosti dané věci nepřiměřeným zásahem do práv v úvahu přicházejících uživatelů (tyto závěry korespondují rovněž se základními zásadami činnosti správních orgánů, které jsou uvedeny v § 2 - § 8 správního řádu).

31. Do nové právní úpravy se již promítl požadavek na zkoumání vhodnosti alternativní trasy stran její délky plynoucí z výše uváděného rozsudku krajského soudu, zároveň byl vtělen další požadavek a totiž povinnost zkoumat, zda alternativní trasa nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení. I nadále je však dle přesvědčení krajského soudu silniční správní úřad povinen zkoumat rovněž vhodnost alternativní trasy jako takové, tedy vhodnost v intencích toho, co plyne z výše uváděného rozsudku Krajského soudu v Brně. Správní orgány jsou u alternativních tras, které splňují požadavky na délku a zabezpečení dle písmen a) a b) § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích (a kde byla zároveň ke zrušení přejezdu či přechodu dána souhlasná závazná stanoviska ve smyslu § 37a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích), povinny zkoumat, zda zrušením přejezdu nebudou některé nemovitosti neúměrně zatíženy, či zda nebude přímo znemožněno jejich obhospodařování. Jejich povinností je zkoumat míru přiměřenosti zásahu do práv uživatelů, který vznikne v důsledku zrušení přejezdu či přechodu – se zohledněním té které konkrétní lokality, její dopravní obslužnosti, to vše při zohlednění terénu a místních specifik a rovněž optikou rozsahu v úvahu připadající skupiny osob, které se takový zásah může dotknout.
32. Dle jazykového výkladu zkoumaného ustanovení § 37a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích krajský soud dospívá k závěru, že pro zrušení přejezdu či přechodu musí existovat alternativní trasa o určité délce a určitém stupni zabezpečení a zároveň musí být tato trasa pro předem vymezený okruh potenciálních adresátů vhodná. Ona vhodnost je totiž dle názoru krajského soudu de facto třetí podmínkou, která má být silničním správním úřadem v daném typu správního řízení zkoumána.
33. Závazné stanovisko, které stran vhodnosti vydává ve smyslu § 37a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích Policie České republiky, se totiž musí týkat agendy, ke které se může Policie České republiky vyjadřovat – tedy otázky bezpečnosti pro uživatele takové alternativní trasy (k tomu srov. § 124 odst. 11 zákona č. 361/2000 Sb.). Ona vhodnost však vybízí silniční správní úřad k tomu, aby hodnotil optikou místních poměrů věc podrobněji a mohl reagovat na vybraná místní specifika.
34. Opačný výklad – výklad žalovaného – by totiž znamenal vyprázdnění rozhodovací pravomoci silničního správního úřadu. Po tomto by se očekávalo (optikou výkladu žalovaného) pouze nekritické převzetí závěrů závazného stanoviska PČR vydaného ve smyslu § 37a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Tento závěr ale odporuje i zásadě legality – k tomu srov. díkce § 149 odst. 8 poslední věta správního řádu. Výklad žalovaného by znamenal, že silniční správní úřad musí převzít i nezákonné závazné stanovisko Policie ČR. Už z posledně uváděného ustanovení plyne, že správní orgán, který řízení vede, je oprávněn zkoumat zákonnost závazného stanoviska, které je podkladem pro vydání jeho rozhodnutí.
35. Stejně tak by výklad žalovaného směřoval k tomu, že silniční správní úřad bude odpovědný – jako správní orgán, který řízení vede a který vydává rozhodnutí – za výsledek takového řízení, avšak obsah výsledku by byl dán výlučně a bez dalšího závazným stanoviskem dotčeného orgánu (PČR), který by za onen obsah a výsledek de facto neodpovídal. Forma závazného stanoviska byla zjevně do zákona vložena proto, aby bylo zřejmé, že vyjádření PČR z hlediska její působnosti na úseku bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebude ze strany silničního správního úřadu ignorováno, nikoliv bezmyšlenkovitě převzato. Působnost PČR musí být totiž rovněž dána zákonem [k tomu opětovně srov. § 124 odst. 11 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu

na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)].

36. Dle názoru krajského soudu výše uvedené závěry korespondují i s tím, jak je vymezeno účastenství pro předmětný typ řízení (k tomu srov. § 37a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích). Je to právě obec jakožto účastník řízení, která je zmocněna namítat zohlednění kritérií, která plynou z výše citovaného rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 18. 2. 2021, č. j. 30 A 18/2019 – 85 (k tomu srov. § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů).
37. Krajský soud rovněž považuje za důležité zmínit, že žalovaný v rámci svého rozhodnutí ze dne 10. 7. 2023, č. j. KUKHK-20471/DS/2023-4 (Ma), necitoval z důvodové zprávy (jak sám uvádí) – k tomu již výše zmíněné strany č. 3 – 5, ale z Hodnocení dopadu regulace (RIA), což je dokument, který se zpracovává k návrhu zákona za účelem vyhodnocení dopadů. V tomto jsou zpracovány varianty řešení a jejich vyhodnocení. Nejde o argumentaci, kterou by bylo možné použít tak, jak uvádí žalovaný.
38. Důvodová zpráva k zákonu č. 403/2020 Sb., kterou se vkládá právní úprava § 37a do zákona o pozemních komunikacích totiž říká, že:
39. „V současné době je problematika rušení přejezdů řešena pouze stručně v § 37 odst. 4, přičemž největší úskalí této úpravy spočívá v tom, že je zde silničnímu správnímu úřadu dána možnost přejezd zrušit, aniž by byla stanovena jakákoli kritéria pro rozhodování.
40. *Navrhuje se proto tuto stručnou úpravu z § 37 vyjmout a proces povolování zrušení přejezdu upravit komplexně v novém § 37a. Řízení o povolení zrušení přejezdu bude zahajováno i nadále na žádost vlastníka dráhy nebo vlastníka pozemní komunikace a povede jej silniční správní úřad. Zákon nově stanoví kritéria, při jejichž splnění silniční správní úřad zrušení přejezdu povolí. Těmito kritérii bude především existence vhodné trasy, po které budou přístupné nemovitosti, k nimž se dosud využíval přístup přes rušený přejezd. **Vhodnost trasy bude posuzována zejména s ohledem na stavebně technický stav pozemních komunikací, po nichž tato trasa povede, hustotu provozu na těchto pozemních komunikacích, jejich kapacitu a intenzitu provozu, který se na ně v důsledku zrušení přejezdu přesune.** Dalším kritériem bude délka této trasy, tzn. povolit zrušení přejezdu bude možné, jen pokud se přístup k nemovitostem, k němuž se využívá rušený přejezd, neprodlouží o více než 5 km. Poslední kritérium se vztahuje k bezpečnosti této trasy a povolit zrušení přejezdu bude možné, jen pokud na ní nebude přejezd s nižším stupněm zabezpečení, než má rušený přejezd. **K posouzení tohoto kritéria bude dávat závazné stanovisko drážní úřad. Ke vhodnosti trasy se bude vyjadřovat závazným stanoviskem Policie České republiky.***
41. Navržená úprava se dotýká rovněž účastenství v řízení. Vzhledem k tomu, že všechny skutečnosti, které budou rozhodující při posuzování, zda zrušení přejezdu lze či nelze povolit, budou silničnímu správnímu úřadu známy z jeho vlastní činnosti, případně budou vyplývat ze závazných stanovisek, a žádné další skutečnosti nebude možné zohlednit, navrhuje se, aby účastníky řízení byli pouze vlastníci pozemní komunikace, vlastníci dráhy a obec, na jejímž území se rušený přejezd nachází.“
42. Důvodovou zprávou je tak nastíněn seznam možných kritérií, která mají být zohledněna v závazném stanovisku PČR, které je vydáváno s ohledem na dikci § 37a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, avšak pouze a výlučně v rámci působnosti tohoto dotčeného orgánu (k tomu srov. § 124 odst. 11 zákona o silničním provozu).

43. V intencích otázky „vhodnosti“ alternativní trasy je tak povinností silničního správního úřadu se touto rovněž zabývat (mimo onu výseč, kterou má na starosti PČR jako dotčený orgán) a hodnotit další v úvahu připadající faktory. Žalovaný tak pochybil tím, že se v napadeném rozhodnutí vůbec nezabýval dopady zrušení železničního přejezdu na žalobkyni, veřejnost a vlastníky okolních nemovitostí, přičemž na negativní vlivy zrušení železničního přejezdu byl ze strany žalobkyně upozorněn. Závěrem se tedy dá shrnout, že prosté naplnění základních předpokladů v § 37a zákona o pozemních komunikacích, bez posouzení veškerých dalších známých skutečností, nepostačuje k vydání rozhodnutí o zrušení železničního přejezdu. Jelikož se těmito skutečnostmi, jakož i proporcionalitou zásahu, žalovaný v napadeném rozhodnutí vůbec nezabýval, založil tím nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů.
44. Spíše nad rámec výše uvedeného krajský soud dodává, že závazné stanovisko, jehož nepřezkoumatelnost obecně zkonstatovala žalobkyně v rámci čtvrtého žalobního bodu, vadou nepřezkoumatelnosti netrpí. Závazné stanovisko PČR ze dne 17. 8. 2023, č. j. KRPH-85891-2/ČJ-2023-050206, je na č. l. 31 – 32 správního spisu. Toto přezkoumatelným způsobem a v intencích toho, co bylo uvedeno ve výše citované pasáži důvodové zprávy k zákonu č. 403/2020 Sb., hodnotí alternativní cestu a zrušení přejezdu z pohledu vhodnosti – avšak znovu krajský soud zdůrazňuje, že z pohledu působnosti dotčeného orgánu vymezené v § 124 odst. 11 zákona o silničním provozu. Obecná námitka žalobkyně směřující do nepřezkoumatelnosti tohoto podkladového aktu tak není důvodná, krajský soud se jí zabýval s ohledem na dikci § 75 odst. 2 s. ř. s.
45. Závěrem tak nezbyvá, než konstatovat, že vzhledem k tomu, že se výše uvedenou otázkou vhodnosti zrušení přejezdu č. P4447 žalovaný nezabýval, krajskému soudu nezbylo, než jeho rozhodnutí v souladu s § 78 odst. 1 s. ř. s. zrušit a věc mu vrátit k dalšímu řízení dle § 78 odst. 4 s. ř. s. Důvody pro zrušení Rozhodnutí správního orgánu I. stupně, jak požadoval žalobce a jak umožňuje dikce § 78 odst. 3 s. ř. s., krajský soud neshledal, neboť výše vytknuté nedostatky je možné dle jeho názoru odstranit v řízení před žalovaným. V dalším řízení žalovaný věc posoudí znovu, a to v intencích výše uvedeného.

V. Náhrada nákladů řízení

46. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud dle § 60 odst. 1 s. ř. s. tak, že procesně plně úspěšná žalobkyně má proti žalovanému nárok na náhradu nákladů řízení v celkové výši 12 228 Kč. Náklady řízení tvoří soudní poplatek ve výši 4 000 Kč. Dále odměna advokáta dle § 9 odst. 4 písm. d) a § 7 vyhlášky č. 177/1996 Sb. (3 100 Kč za jeden úkon právní služby) ve výši 6 200 Kč (tj. za dva úkony právní služby – převzetí a příprava zastoupení a podání žaloby). Dále náhradu nákladů řízení představuje paušální náhrada hotových výdajů zástupce žalobkyně ve výši 2 x 300 Kč dle ustanovení § 13 odst. 3 vyhlášky č. 177/1996 Sb. za celkem dva účelně vynaložené výdaje zástupce žalobkyně, tj. 600 Kč. Náklady soudního řízení dále představuje 21 % DPH z odměny a náhrad v celkové výši 1 428 Kč. Náhrada nákladů řízení tedy celkově činí částku 12 228 Kč. Výše uvedenou částku je žalovaný povinen zaplatit žalobkyni v souladu s § 64 s. ř. s. a § 149 odst. 1 o. s. ř. k rukám zástupkyně žalobkyně. Lhůtu k plnění soud určil podle § 64 s. ř. s. a § 160 odst. 1 věta před středníkem o. s. ř. jako desetidenní.

47. O náhradě nákladů řízení osob zúčastněných na řízení krajský soud rozhodl v souladu s § 60 odst. 5 s. ř. s., jak je uvedeno ve výroku III. rozsudku. Žádná z osob zúčastněných na řízení nadto náhradu nákladů řízení nepožadovala.

Poučení:

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

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.

Hradec Králové 9. dubna 2024

JUDr. Jan Rutsch v. r.
předseda senátu