



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Evy Šonkové a soudců Tomáše Kocourka a Sylvy Šiškeové v právní věci navrhovatelů: **a) Holešovičky pro lidi, z.s.**, se sídlem V Holešovičkách 1478/52, Praha 8, **b) M. S.**, oba zastoupeni JUDr. Petrou Humlíčkovou, Ph.D., advokátkou se sídlem Vodičkova 704/36, Praha 1, proti odpůrci: **Magistrát hlavního města Prahy**, se sídlem Mariánské náměstí 2/2, Praha 1, ve věci návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 2. 6. 2022, č. j. MHMP-933266/2022/O4/Vo, o kasační stížnosti navrhovatelů proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 31. 8. 2023, č. j. 15 A 86/2023-58,

t a k t o :

- I. Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 31. 8. 2023, č. j. 15 A 86/2023-58, **se ruší.**
- II. Opatření obecné povahy Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 2. 6. 2022, č. j. MHMP-933266/2022/O4/Vo, **se ruší** dnem uplynutí osmi měsíců od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Odpůrce **je povinen** zaplatit každému z navrhovatelů náhradu nákladů řízení o návrhu a o kasační stížnosti ve výši **23 150 Kč** k rukám advokátky JUDr. Petry Humlíčkové, Ph.D. do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- IV. Odpůrce **nemá právo** na náhradu nákladů řízení o návrhu ani o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Navrhovatelé se domáhali zrušení shora označeného opatření obecné povahy (dále jen „napadené OOP“), proti jehož návrhu již dříve podali námítky. Napadeným OOP

odpůrce stanovil místní úpravu provozu na pozemní komunikaci most Barikádníků, V Holešovičkách, Povltavská, Nová Povltavská v podobě dopravního značení a zařízení. Napadené OOP spočívalo ve změně dopravního řešení na předmětné komunikaci přidáním druhého jízdního pruhu na rampě z ulice Povltavská do severního předpolí mostu Barikádníků, na níž byla doprava dříve svedena pouze do jednoho jízdního pruhu. Současně byly ponechány dva jízdní pruhy ve směru od ulice Argentinská, v důsledku čehož je provoz v severním předpolí mostu Barikádníků směrem z centra veden částí ulice V Holešovičkách ve čtyřech pruzích (souhrnně dále také „nové dopravní řešení“).

[2] Městský soud v Praze (dále „městský soud“) návrh shora označeným rozsudkem zamítl. Vázán rozsahem a důvody návrhu konstatoval, že napadené OOP je souladné s hmotným právem a dostojí kritériu přiměřenosti právní regulace, tj. že ob stojí ve čtvrtém a pátém kroku tzv. algoritmu přezkumu opatření obecné povahy.

[3] Městský soud nepřisvědčil tvrzení navrhovatelů, že napadené OOP je nezákonné proto, že se odpůrce nijak nezabýval nadlimitním zatížením území v okolí ul. V Holešovičkách z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Označil napadené OOP za zcela souladné s hmotným právem, neboť nové dopravní řešení mělo přispět ke zlepšení plynulosti dopravy a průjezdnosti vozidel po tzv. pražském městském okruhu, a naplňuje tak požadavky § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

[4] Argumentaci stěžovatelů ohledně nedodržování hlukových limitů, limitů znečištění ovzduší a nadměrné intenzity provozu městský soud označil za irelevantní při posuzování kritéria materiální zákonnosti. Úprava provozu totiž coby podlimitní záměr nepodléhá posuzování ve smyslu § 4 a přílohy č. 1 (bod 48) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále „zákon o posuzování vlivů“). Městský soud pak výslovně označil za nepřiléhavé odkazy navrhovatelů na rozsudky NSS ze dne 30. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011-246, a ze dne 1. 2. 2013, č. j. 9 As 28/2012-129, s tím, že v těchto věcech byla přezkoumávána územní rozhodnutí, nikoli opatření obecné povahy.

[5] Následně městský soud přistoupil k přezkumu proporcionality napadeného OOP. Nejprve přisvědčil odpůrci, který se k tvrzení navrhovatelů, že dopravní komplikace mají být řešeny v jiné části města, kde se vyskytují, vyjádřil v tom smyslu, že mu nepřislušelo posuzovat alternativy, jež nebyly předmětem podané žádosti o stanovení místní úpravy provozu. Podle městského soudu pouhé tvrzení o vhodnosti alternativního řešení nezakládá důvodnou pochybnost o proporcionalitě napadeného OOP, navrhovatelé navíc nepředložili konkrétní důkazy, které by dokládaly, že zaváděnou místní úpravou provozu došlo ke zvýšení intenzity dopravy. Vedle toho navrhovatelé přesvědčivě nezpochybnili výsledky měření, jež bylo podkladem napadeného OOP. Městský soud tak neshledal zjevný důvod, z něhož by šlo usuzovat, že došlo v daném místě k navýšení intenzity dopravy a tím ke zhoršení environmentálně relevantních ukazatelů.

[6] Navrhovatelé dále namítali, že napadené opatření bagatelizuje zjištění o zvýšení intenzity dopravy oproti květnu o 3 % v červnu a o 1 % v září 2021. Odpůrce tyto rozdíly označil za zanedbatelné, navíc vykázané za relativně krátké období. Městský soud jeho

pokračování

úvahu pokládal za logickou, nikterak svévolnou a přezkoumatelnou. Z pohledu proporcionality podle městského soudu samotné mírné zvýšení intenzity dopravy ještě neindikuje významnou nerovnováhu mezi relevantními kolidujícími zájmy. Cílem posuzování proporcionality je minimalizace, nikoli úplné odstranění zásahů do práv adresátů.

[7] Tvrzením navrhovatelů, že odpůrce neprovedl další měření intenzity dopravy, aby odstranil pochybnosti o její změně, se odmítl městský soud zabývat s tím, že nedostatečnou četnost ani načasování měření navrhovatelé nerozporovali v námitkách v řízení, které předcházelo vydání napadeného OOP. Stejně městský soud vypořádal i tvrzení, že porovnání intenzity dopravy v květnu s intenzitou v červnu a září není dostatečně vypovídající.

[8] Městský soud dále nevyhověl návrhu na provedení důkazů s tím, že dokumenty předkládané navrhovateli by nebyly způsobilé vyvrátit klíčové zjištění, na kterém napadené OOP stojí, tj. že intenzita dopravy se vlivem předmětné místní úpravy nezměnila, resp. její nepatrný nárůst není přičitatelný provedenému dopravnímu řešení. Dodal, že není potřeba zabývat se naplněním prognózy intenzity dopravy z roku 2011. Uzavřel, že navrhovatelé uspokojivě neprokázali ani své tvrzení, že intenzita dopravy v lokalitě přesahuje 100 tisíc vozidel za den. S ohledem na podlimitní charakter místní úpravy a nevyvrácení závěru, že intenzita dopravy v lokalitě se výrazně nezvýší, označil městský soud za nadbytečné provádět důkazy listinami, které se týkaly hlukové zátěže v dané lokalitě.

[9] Městský soud tudíž nepřisvědčil žádnému z návrhových bodů a návrh na zrušení napadeného OOP zamítl jako nedůvodný. Části napadeného rozsudku, které nejsou pro nyní řešenou věc podstatné, NSS nerekapituluje.

II. Kasační stížnost, vyjádření odpůrce a replika

[10] Navrhovatelé podali proti rozsudku městského soudu kasační stížnost (dále „stěžovatelé“ a „napadený rozsudek“), v níž uplatnili důvody podle § 103 odst. 1 písm. a) a d) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále „s. ř. s.“).

[11] Podle stěžovatelů městský soud v první řadě nesprávně posoudil právní otázku týkající se zákonnosti napadeného OOP – to podle nich neprokazuje, že nezvýší intenzitu provozu v nadlimitně zatíženém území. Nedostojí tak čtvrtému kroku algoritmu přezkumu opatření obecné povahy. Navrhovatelé uvedli, že při soudním přezkumu mělo být posouzeno také dodržování hlukových limitů, limitů znečištění ovzduší a navýšení intenzity provozu v dané lokalitě. Městský soud namísto toho uvedl, že argumentace stran těchto otázek se míjí s podstatou posuzování materiálního kritéria. V tomto ohledu podle stěžovatelů napadený rozsudek odhlíží od základních zásad činnosti správních orgánů (konkrétně zásady ochrany veřejného zájmu a zásady ochrany práv dotčených osob), ale i od § 78 odst. 2 *in fine* zákona o silničním provozu, podle kterého lze dopravní značení a zařízení užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje nejen bezpečnost a plynulost provozu, ale také „jiný důležitý veřejný zájem“. Tímto zájmem se podle stěžovatelů rozumí mj. právě snížení hlukové zátěže.

[12] Stěžovatelé dále uvedli, že z toho, že nové dopravní řešení představuje podle zákona o posuzování vlivů tzv. podlimitní záměr, nevyplývá, že správní orgán nemá povinnost zjišťovat a posuzovat i možné překročení limitních hodnot relevantních environmentálních a zdravotních ukazatelů. Tato povinnost vyplývá ze složkových předpisů. Podle stěžovatelů tak napadený rozsudek klade nevhodně přílišný důraz na veřejný zájem na zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu, přičemž odhlíží od ostatních důležitých zájmů.

[13] K závěru městského soudu stran nepřiléhavosti odkazovaných rozsudků NSS č. j. 1 As 135/2011-246 a č. j. 9 As 28/2012-129 stěžovatelé uvedli, že předmětem napadeného OOP bylo faktické umístění nového jízdního pruhu. Nezbytným předpokladem realizace této změny byly určité předchozí stavební úpravy, rozsudky tudíž nejsou nepřiléhavé. V souvislosti s konstatováním městského soudu, že s ohledem na podlimitní povahu řešeného záměru a odpůrcem dokládané nezvýšení intenzity dopravy v dané lokalitě *„nemá význam zabývat se hlukovými limity, resp. posuzováním pojmu ‚stará hluková zátěž‘*“, stěžovatelé s odkazem na oba judikáty uvedli, že v lokalitách s překročenými imisními limity hluku musí být záměry hodnoceny odlišně než v lokalitách, kde se hluková zátěž pohybuje v zákonných limitech. Stěžovatelé považují zjištění, zda jsou dodržovány (resp. porušovány) imisní limity, za klíčovou podmínku zákonnosti výsledného rozhodnutí ve věci samé.

[14] Vedle materiálního kritéria zákonnosti podle stěžovatelů napadený rozsudek nesprávně posoudil také právní otázku proporcionality napadeného OOP.

[15] Za nesprávné stěžovatelé považují to, že napadený rozsudek nehodnotí stav životního prostředí v místě, tj. že se jedná o nadlimitně zatíženou lokalitu, kde nesmí být činěny kroky ke zhoršení existujícího stavu. S odkazem na dokument „MÚK PELC-TYROLKA, VYHODNOCENÍ PROVEDENÉ ÚPRAVY, NAPOJENÍ RAMPY z ul. POVLTAVSKÁ DO SEVERNÍHO PŘEDPOLÍ MOSTU BARIKÁDNÍKŮ“, vypracovaný Ústavem dopravní telematiky ČVUT v Praze, Fakulty dopravní (dále „vyhodnocení zpracované ČVUT“), z něhož vycházel i odpůrce, stěžovatelé uvedli, že napadené OOP způsobilo každodenní, celodenní kolony, sahající až k samotné hranici obytné zástavby. S ohledem na sklon vozovky jsou vozidla v dané lokalitě při popojíždění hlučnější a znečišťují ovzduší více než při běžném provozu. Stěžovatelé rovněž zdůraznili, že již nyní dochází k rázovým vlnám (občasným dopravním zácpám) od nájezdových a výjezdových ramp.

[16] Ke konstatování městského soudu, že stěžovatelé nepředložili konkrétní důkaz, kterým by vyvrátili klíčový závěr, že místní úpravou provozu nedošlo ke zvýšení intenzity dopravy ve špičkových hodinách ani v celkovém úhrnu, stěžovatelé v kasační stížnosti zopakovali své tvrzení z návrhu na zrušení napadeného OOP. Odkázali opět na vyhodnocení zpracované ČVUT, podle kterého v důsledku místní úpravy provozu došlo k navýšení intenzity dopravy o 1600 vozidel za den při měření v červnu a 700 vozidel za den při měření v září 2021. Stěžovatelé dodali, že závěry odpůrce arobované městským soudem, že *„[n]edošlo k měřitelnému nárustu intenzit dopravy v ul. V Holešovičkách (zjištěné rozdíly se pohybují v mezích denních variací intenzit dopravy)“*, nevyplývají nijak z provedeného důkazu – vyhodnocení zpracovaného ČVUT. Vedle toho uvahu, že období v délce jednoho kalendářního týdne je ze statistického hlediska relativně malým vzorkem, lze vztáhnout pouze k jednomu ze způsobů měření intenzity dopravy. Stěžovatelé naopak citují pasáž

pokračování

vyhodnocení zpracovaného ČVUT, v níž je zmíněno, že v odpoledních hodinách dopravní zátěž v ulici V Holešovičkách celkově roste, přičemž „*dochází ke zdržení vozidel a tvorbě kolon v ulici Argentinské, ale i na rampě z výjezdu [tunelového komplexu Blanka]*“. Stěžovatelé připouštějí, že zvýšení intenzity dopravy může působit v relativních číslech zanedbatelně – v kontextu stávající nadlimitní zátěže jde však o navýšení výrazné – změny se pohybují v jednotkách tisíc vozidel (nejvíce 7.100). S odkazem na vyhodnocení zpracované ČVUT pak stěžovatelé dodávají, že ulice V Holešovičkách je z hlediska saturace dopravního toku na samé hranici své kapacity.

[17] Stěžovatelé se domnívají, že v nadlimitně zatíženém území má důkazní břemeno „nezhoršení stavu“ nést provozovatel – napadené OOP podle nich neprokazuje, že přispěje ke snížení zatížení. Stěžovatelé uvádí s odkazem na ústavně garantované právo na včasné a úplné informace o stavu životního prostředí, že potřebné informace měl zajistit stát. Je podle nich naopak nespravedlivé a nepřiměřené, aby totéž bylo požadováno po nich.

[18] Městský soud ve svém rozhodnutí aproboval závěry odpůrce, že v dané lokalitě nedošlo k měřitelnému nárůstu intenzity dopravy, že zjištěné rozdíly oscilují v mezích denních variací a že sledované období o délce jednoho kalendářního týdne je ze statistického pohledu malým vzorkem. Stěžovatelé označují tento závěr za nesprávný. Odpůrce podle nich opakovaně manipuloval s popisem účelu a vlivy jednotlivých staveb. Odpůrcovy závěry o vlivech napadeného OOP mají stěžovatelé za zjednodušující, svévolné a manipulativní. Připomněli v této souvislosti čtyři svá tvrzení z návrhu na zrušení napadeného OOP, konkrétně (i) odkaz na námitku uplatněnou v rámci stavebního řízení pro tunelový komplex Blanka, v níž bylo poukazováno na nedostatečné řešení pokračování zvýšené dopravy za příslušným vyústěním na úrovnových komunikacích, (ii) odkaz na podmínky stavebního povolení stran hluku a emisí, které podle stěžovatelů nejsou plněny, (iii) zmínku o skutečnosti, že stavební povolení, na základě kterého byly vybudovány dva jízdní pruhy na nájezdné rampy do ulice V Holešovičkách, bylo t. č. předmětem soudního přezkumu pro potenciální nedodržení zákonem stanoveného postupu a (iv) tvrzení, že odpůrce tutéž místní úpravu provozu povolil opakovaně jako přechodnou nezákonně. Podle stěžovatelů by tyto skutečnosti měly být zohledněny při posuzování vyjádření odpůrce k dopadům napadeného OOP.

[19] Stěžovatelé dále namítají, že městský soud nesprávně poměřil konkurující veřejné zájmy. K závěru, že mírné zvýšení intenzity dopravy samo o sobě neindikuje významnou nerovnováhu mezi zájmem na zajištění plynulosti dopravy a zájmem na ochraně životního prostředí, uvádějí, že přiměřené nemůže být takové opatření obecné povahy, které omezuje adresáty nad zákonem přípustnou mez. Považují za nelogické, aby bylo stejné zvýšení intenzity dopravy posuzováno jednou jako nepřipustné proto, že vede k překročení zákonných limitů, zatímco jindy jako přípustné proto, že limity byly v dané lokalitě překročeny již dříve. Uvádějí, že v případě nadlimitní zátěže životního prostředí je nepřipustné jakékoli, byť nepatrné, zhoršení. Namísto poměrování zcela optimálního stavu z hlediska plynulosti dopravy s minimálním zásahem do práv stěžovatelů poměřoval městský soud mírné zlepšení plynulosti dopravy za současného zhoršení plynulosti v dalších směrech a dalšího navýšení zátěže už tak nadlimitně zatížené lokality.

[20] Stěžovatelé dále rozporovali závěr městského soudu, že argumentaci ohledně četnosti a délky měření měli uplatnit už v námitkách proti návrhu napadeného OOP. Vyvraceli rovněž konstatování městského soudu, že námitku ohledně nefunkčnosti detektorů intenzity dopravy nekonkretizovali a omezili se na odkaz na analýzu se spornou odbornou relevancí.

[21] Závěrem stěžovatelé namítali, že městský soud nedostatečně zjistil skutkový stav ve vztahu k intenzitě provozu, když uvedl, že stěžovatelé neprokázali, že intenzita dopravy v ul. V Holešovičkách přesahuje 100 tisíc vozidel denně, resp. že si naopak odporují, když v doplnění návrhu poukázali na údaje o intenzitě dopravy zjištěné z měření zachyceného ve vyhodnocení zpracovaném ČVUT, které se pohybují přibližně pod 50 tisíci vozidel denně. Stěžovatelé zdůrazňují, že vyhodnocení zpracované ČVUT pracovalo zvláště se směrem do centra a z centra, intenzita 50 tisíc vozidel denně se proto vztahovala pouze na jeden z těchto směrů. S ohledem na to, že tato otázka je součástí podstaty samotného sporu, takto zásadní chyba ve zjištění skutkového stavu může mít za následek nezákonné rozhodnutí městského soudu ve věci samé.

[22] Odpůrce uvedl ve svém vyjádření ke kasační stížnosti, že stěžovatelé se odkazují na výsledky modelování účinků dopravy – ty však sloužily jako podklad pro povolení dočasné úpravy dopravního režimu a byly překonány vyhodnocením skutečných účinků úpravy na základě dat sbíraných při provozu po provedení úpravy.

[23] Odpůrce nepopřel, že v důsledku místní úpravy provozu dochází k dopravním zácpám ve větším rozsahu, než jak tomu bylo před její realizací, současně však zdůraznil, že tento negativní důsledek je vyvážen snížením regulací dopravy v jiných lokalitách, kde komunikace prochází v těsné blízkosti obytné zástavby. Naopak zcela odmítl tvrzení stěžovatelů, že změřený nárůst intenzity dopravy na vybraných místech komunikace lze vnímat jako důsledek realizace napadeného OOP. Zjištěné změny intenzity dopravy se podle něj nijak nevymykají standardním variacím dopravy, k nimž by docházelo i za starého dopravního řešení. Nic nenaznačuje, že právě v důsledku napadeného OOP došlo k nárůstu intenzity dopravy v ulici V Holešovičkách. Odpůrce přitom odkazoval na výsledky každoročního sčítání dopravy Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, z něhož vyplývá, že na ulici V Holešovičkách ve směru z centra za rok 2022 došlo ke snížení intenzity dopravy o 473 vozidel za den oproti stavu před zavedením nového dopravního řešení.

[24] Odpůrce dále citoval z výsledků veřejně dostupných měření intenzity dopravy v ulici V Holešovičkách údaje pro jednotlivá období mezi lety 2015 až 2019. Odmítl tvrzení, že intenzita dopravy atakuje hodnotu 100 tisíc vozidel za den. Intenzita dopravy v dané lokalitě byla v roce 2022 obdobná jako při vyhodnocování environmentálních dopadů při zkušebním provozu tunelového komplexu Blanka – výsledky měření hluku a imisí škodlivin z té doby tudíž zůstávají nadále relevantní. Na rozdíl od výsledků měření, na které poukazují stěžovatelé, byla tato měření vyhodnocována podle platné legislativy a s ohledem na zákonné limity. Odpůrce zmiňuje, že příslušné závazné stanovisko hygienické stanice vyjádřilo souhlas s uvedením tunelového komplexu Blanka do provozu, resp. že při vydávání kolaudačního souhlasu k této dopravní stavbě neměl orgán ochrany životního prostředí

pokračování

žádné připomínky stran ochrany ovzduší. Vedle toho navíc došlo v tuzemsku k obměně vozového parku, a v Praze tak nedochází k překračování imisních limitů.

[25] K tvrzení stěžovatelů ohledně vzniku „rázových vln“ odpůrce uvedl, že provedením úpravy provozu podle napadeného OOP došlo k pravděpodobnému snížení intenzity dopravy ve špičkové hodině, což je údaj relevantní právě při posuzování rizika vzniku „rázových vln“. Závěrem odpůrce shrnul, že místní úprava provozu podle napadeného OOP vedla k žádoucímu zvýšení plynulosti provozu na tzv. pražském městském okruhu na úkor pouze drobného zdržení v ulici Argentinská. Navrhl zamítnutí kasační stížnosti.

[26] V replice k vyjádření odpůrce stěžovatelé nejprve rozporovali úvodní konstatování, že výsledky modelování sloužily jako podklad pro povolení a provedení dočasné úpravy dopravního režimu a byly překonány podrobným vyhodnocením jeho skutečných účinků na základě dat získaných při provozu na komunikaci po jeho zavedení. Připomněli, že pouze odkazovali na vyhodnocení zpracované ČVUT, tedy na ono požadované vyhodnocení skutečných účinků úpravy provozu (tj. nového dopravního řešení).

[27] Dále stěžovatelé poukázali na to, že odpůrce sám ve svém vyjádření potvrdil, že nové dopravní řešení vedlo ke zhoršení dopravních zácp v ulici V Holešovičkách. Uvedli, že zástavba po obou stranách komunikace začíná bezprostředně za křižovatkou, před níž se mají podle odpůrce tvořit tyto zácpy. Obytná zástavba je tak přímo dotčena negativními vlivy s nimi spojenými.

[28] Stěžovatelé rovněž připomněli, že (o hodnoty intenzity dopravy ve špičkových hodinách opřené) tvrzení odpůrce, že občasné dopravní zácpy nemají příčinnou souvislost s novým dopravním řešením, je v rozporu s úvodem vyjádření, v němž odpůrce nárůst četnosti dopravních zácp připustil.

[29] Dále stěžovatelé uvedli, že část odpůrcových úvah týkajících se nenavýšení intenzity dopravy, resp. toho, že zjištěné změny v intenzitě dopravy nevybočují z denních variací, je obsažena pouze v napadeném OOP a nemá podklad ve vyhodnocení zpracovaném ČVUT. Napadené OOP podle stěžovatelů nijak neuvádí, při jakých hodnotách by se již o prokazatelný nárůst intenzity dopravy jednalo.

[30] K odkazu odpůrce na výsledky sčítání dopravy Technickou správou komunikací hl. m. Prahy v roce 2022 stěžovatelé připomněli výsledky těžké statistiky za rok 2023, podle kterých intenzita dopravy ve směru z centra oproti stavu před realizací nového dopravního řešení vzrostla.

[31] Stěžovatelé rozporovali také konstatování odpůrce, že se vozový park v ČR zlepšuje a že dle posledních dostupných měření aktuálně nikde na území hl. m. Prahy nedochází k překračování imisních limitů škodlivých látek. Připomněli, že znečištění ovzduší není v ulici V Holešovičkách dlouhodobě nijak monitorováno, a odkázali na akreditované měření z dubna 2024, kdy mělo být zaznamenáno překročení povolených hodnot NO₂ v ovzduší. Podle stěžovatelů je největším znečišťovatelem ovzduší v Praze automobilová doprava. Vyjádření odpůrce navíc neuvádí zdroj informace o průběžném zlepšování vozového parku. Stěžovatelé přiložili odkazy na internetové zdroje, v nichž zaznívá opačný

závěr, resp. v nichž se rozvádí nesoulad mezi modelovým a skutečným znečištěním produkovaným starými vozidly.

[32] Závěrem stěžovatelé uvedli, že problém s vysokou dopravní zátěží má být řešen v jiných částech města, nikoli v ulici V Holešovičkách. Nastínili současně několik alternativních dopravních řešení.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[33] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v souladu s § 109 odst. 3 s. ř. s., vázán rozsahem a důvody, které uplatnili stěžovatelé v kasační stížnosti, a přitom neshledal vady, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti.

[34] Před vypořádáním jednotlivých kasačních námitek NSS připomíná, že v návaznosti na usnesení rozšířeného senátu ze dne 12. 12. 2023, č. j. 9 Ao 37/2021-57, č. 4562/2024 Sb. NSS, již správní soudy nemusí postupovat podle tzv. algoritmu přezkumu vycházejícího z dřívější judikatury NSS. Pětikrokový algoritmus nicméně zůstává použitelný jako pomůcka, kterou správní soudy mohou využívat při strukturování své argumentace.

[35] Vydání napadeného rozsudku i sepsání kasační stížnosti předcházelo vyhlášení posledně citovaného právního názoru rozšířeného senátu, právní argumentace předkládaná kasačnímu soudu je tudíž do velké míry svázána strukturou tzv. algoritmu přezkumu. NSS se proto pro přehlednost přidržel přibližného rozdělení námitek do dvou okruhů tak, jak to učinil městský soud a stěžovatelé.

[36] Nejvyšší správní soud se nejprve zabýval námitkou stěžovatelů ohledně nesprávného posouzení tvrzené nezákonnosti napadeného OOP.

[37] Stěžovatelé správně poukazují na formulaci § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle kterého 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 veřejný zájem*“. Takovým veřejným zájmem může bezpochyby být právě ochrana životního prostředí či veřejného zdraví, jak naznačují stěžovatelé (shodně rozsudek NSS ze dne 19. 1. 2017, č. j. 1 As 226/2016-44, body 39-44, případně BUŠTA, Pavel a KNĚŽÍNEK, Jan. Zákon o silničním provozu: Komentář. Wolters Kluwer. Dostupné v Systému ASPI, § 78). Současně však nelze odhlížet od toho, že z § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu jednoznačně plyne, že dopravní značka bude užitá souladně s tímto ustanovením už za předpokladu, že bude její užití odpovídat rozsahu a způsobu, který nezbytně vyžaduje alespoň některý – třeba i jediný – z vypočtených legitimních důvodů.

[38] Městský soud v napadeném rozsudku poukázal na to, že deklarovaným cílem optimalizace dopravního proudu na komunikaci Nová Povltavská, která je povrchovou částí tzv. městského okruhu navazující na tunelový komplex Blanka, je právě zvýšení plynulosti provozu. Posílení napojení rampy z komunikace Povltavská o jeden jízdní pruh umožňuje minimalizovat regulace vjezdů do tunelů městského okruhu ve směru Troja a současně snížit množství redukci do tunelového komplexu Blanka. Napadené OOP přitom odkazuje na vyhodnocení zpracované ČVUT, podle kterého došlo v důsledku nového dopravního řešení

pokračování

k pozitivnímu zvýšení intenzity dopravy na rampě Povltavská – most Barikádníků ve směru z centra a ke zvýšení intenzity na výjezdu právě z tunelového komplexu Blanka. Nové dopravní řešení tak přispívá k preferenci městského okruhu, který napadené OOP označuje za významnou sběrnou komunikaci s návazností na dálniční tahy ve směru z centra Prahy. V tomto ohledu je tak správná úvaha městského soudu, že z hlediska souladu s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu napadené OOP ob stojí.

[39] Stěžovatelé ve své kasační stížnosti zdůrazňovali, že lokalita je nadlimitně zatížena z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Proto podle nich mělo napadené OOP dokládat, že v důsledku nového dopravního řešení nedojde k dalšímu navýšení intenzity dopravy v ulici V Holešovičkách, a tedy s tím imanentně spojeného hluku a znečištění ovzduší. Stěžovatelé tak mají za to, že napadené OOP nemůže obstát z hlediska souladu s hmotným právem mj. proto, že v rozporu se zákonnými limity přispívá k dalšímu nárůstu zatížení již nadlimitně zatíženého území. V této souvislosti stěžovatelé odkazovali na zmiňované rozsudky NSS č. j. 1 As 135/2011-246 a č. j. 9 As 28/2012-135. V obou citovaných rozsudcích se NSS ztotožnil se závěrem, *„že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území,“* a tudíž *„je-li řada staveb umísťovaná do území, v němž jsou hlukové limity překročeny, nelze argumentovat tím, že každá jednotlivá stavba představuje jen nevýznamný, byť měřitelný přírůstek již stávající hodnoty hluku,“* (rozsudek č. j. 1 As 135/2011-246).

[40] Podle NSS nelze paušálně říci, že opatření obecné povahy za žádných okolností nemůže přispět k navýšení environmentální zátěže nadlimitně zatíženého území. Zákonné limity jsou orientovány na výsledek a v tomto ohledu je lhostejné, jaké právní formy je správní akt, na jehož základě je v území zdroj zátěže realizován. Přesto však odkazované závěry nejsou bez dalšího přenositelné na nyní řešený případ.

[41] Na rozdíl od územního řízení, v jehož kontextu byly citované pasáže obou judikátů formulovány, do procesu vydání dopravní značky zákonodárce neintegroval žádné nástroje ke zjišťování souladu těchto opatření obecné povahy se složkovými předpisy. Ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu neobsahuje žádnou povinnost zabývat se environmentální a zdravotní zátěží lokality, do níž je místní úprava provozu situována. Do procesu přijímání opatření obecné povahy tak nejsou zapojeny dotčené orgány příslušné k posuzování souladu umísťovaných dopravních značek s podmínkami zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, resp. zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále „zákon o ochraně veřejného zdraví“ a „zákon o ochraně ovzduší“). Zákon o ochraně ovzduší stanoví, že se závazné stanovisko vydává pouze k umístění pozemní komunikace, nikoliv k úpravě provozu (§ 11). Obdobným způsobem je nastaven rovněž zákon o ochraně veřejného zdraví (§ 77), jenž vedle toho zakotvuje mj. institut tzv. hlukové výjimky, o jejíž udělení lze žádat, pokud při používání, popřípadě provozu, zdroje hluku nelze z vážných důvodů zajistit nepřekračování hygienických limitů podle § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví.

[42] Stěžejní myšlenka citovaného závěru rozsudku č. j. 1 As 135/2011-246 vychází ze základního principu práva životního prostředí, podle něhož území nesmí být zatěžováno

lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, či blíže bod 45 rozsudku č. j. 9 As 28/2012-135). NSS v žádném případě nijak nezpochybňuje důležitost této zásady ani nevylučuje, že v řešené lokalitě mohou být některé ze zákonných limitů překročeny. I pokud by tomu tak nicméně bylo, kasační námitce stěžovatelů nelze vyhovět. Napadení opatření obecné povahy zavádějícího místní úpravu provozu totiž nemůže být cestou, jejímž prostřednictvím se lze domáhat odstranění tohoto (myslitelně protiprávního) stavu. Právní řád obsahuje pro tento účel řadu jiných nástrojů. Proti překračování hlukových limitů lze potenciálně brojit kupříkladu podnětem k zahájení řízení o pozastavení nebo omezení provozu zdrojů hluku podle § 84 odst. 1 písm. b) či m) zákona o ochraně veřejného zdraví. Možnosti obrany připadají v úvahu rovněž ve vztahu k nedostatečnému měření kvality ovzduší (srov. rozsudek SDEU ve věci C-723/17, *Craeynest a další*, body 44-56). Vedle veřejnoprávních nástrojů se pak stále nabízí možnost domáhat se ochrany proti imisím hlukem, prachem a vibracemi např. negatorní žalobou před civilními soudy.

[43] Nejvyšší správní soud proto z výše popsanych důvodů nepřisvědčil námitkám, jimiž stěžovatelé rozporovali posouzení souladnosti napadeného OOP s hmotným právem. Napadení samotného opatření obecné povahy zavádějícího místní úpravu provozu cestou k odstranění tvrzeného protiprávního stavu být nemůže.

[44] Stejně tak ve světle výše uvedeného nemůže obstát kasační námitka ohledně nedostatečně zjištěného skutkového stavu stran nadlimitní zátěže území. Neplatí totiž paušální závěr stěžovatelů, že v místech s překročenými limity hluku musí být dopravní značky z hlediska zákonnosti hodnoceny odlišně než v lokalitách, kde jsou limity znečištění dodržovány. Úvaha městského soudu, že nemá význam se při přezkumu napadeného OOP zabývat hlukovými limity, tak ob stojí.

[45] Z týchž důvodů jsou nedůvodné námitky namířené proti posouzení přiměřenosti napadeného OOP městským soudem, v nichž stěžovatelé namítají, že napadený rozsudek měl vycházet z předpokladu, že v nadlimitně zatížené lokalitě již nesmí být nadále zhoršován existující stav třeba i v sebezanedbatelnější míře a že v takovém případě nese důkazní břemeno „nezhoršení stavu“ provozovatel komunikace.

[46] Napadený rozsudek vychází ze správné premisy, že k posuzování přiměřenosti napadeného OOP nelze přistupovat tak, že jakékoli řešení, které povede k sebemenšímu zásahu do některého z kolidujících zájmů, bude vyhodnoceno jako nepřijatelné. Princip proporcionality, resp. minimalizace zásahů, nelze ztotožňovat s absolutním vyloučením zásahů do některého z chráněných zájmů.

[47] Nejvyšší správní soud v nedávném rozsudku ze dne 6. 12. 2024, č. j. 5 As 87/2024-65, při přezkumu opatření obecné povahy v podobě dopravní značky judikoval, že proporcionalita bude dána, „pokud (viz např. *nálezy sp. zn. Pl. ÚS 78/06, bod 23; či sp. zn. I. ÚS 1587/15, bod 27*):

1. Opatření omezující základní právo je vůbec způsobilé dosáhnout sledovaného cíle (test vhodnosti).
2. Sledovaného cíle není možno ve stejné nebo podobné míře dosáhnout jinými prostředky, které by méně zasahovaly do základního práva (test potřeby).

pokračování

3. *Zásah je přiměřený, tedy závažnost zásahu do základního práva je v dané konkrétní situaci vyvážena významem sledovaného cíle, neboli obět přinesená v podobě omezení základního práva se nedostává do nepoměru s užitkem, který omezení přineslo (proporcionalita v užším smyslu).“*

(Srov. obdobně dříve formulovaný test např. podle rozsudku NSS ze dne 17. 12. 2020, č. j. 2 As 65/2019-36, č. 4138/2021 Sb. NSS, bod 19, kde byl druhý krok testu rozčleněn na dva samostatné dílčí mezikroky.)

[48] Legitimním cílem, který sledovalo napadené OOP, byla již výše zmiňovaná, v zákoně vypočtená plynulost provozu. O tom, že napadené OOP bylo způsobilé dosáhnout sledovaného cíle, není v řízení před NSS sporu. Ostatně to připouští stěžovatel i v kasační stížnosti.

[49] Aby v duchu citované judikatury napadené OOP obstálo v testu potřebnosti (nezbytnosti), musí (zejména v návaznosti na konkrétní námitky) správní orgány, resp. soudy, dostatečně odůvodnit, že sledovaného cíle nelze dosáhnout prostředky, které by byly šetrnější k zasaženému právu či chráněnému zájmu.

[50] Při posuzování napadeného OOP však NSS nemohl odhlížet od toho, že v rozsudcích č. j. 5 As 87/2024-65 a č. j. 2 As 65/2019-36 byly přezkoumávány dopravní značky, které zaváděly místní úpravu provozu spočívající v určitém omezení veřejného užívání pozemní komunikace (v prvním případě zamezení vjezdu tranzitní nákladní dopravy nad určitou hmotnost, v druhém případě zákaz vjezdu pro veškerá vozidla nad určitou hmotnost). Jednalo se tak o jisté odchylky od obecné úpravy provozu. Napadené OOP je naproti tomu specifickým typem místní úpravy provozu, která pouze mění stávající zvolené dopravní řešení v daném místě za jinou myslitelnou alternativu, aniž by šlo některé ze zvolených řešení považovat za úpravu standardní, resp. odchylnou.

[51] Z těchto důvodů podle NSS není vhodné v nyní řešené věci bez dalšího lpět na přísném posuzování nezbytnosti napadeného OOP způsobem vymezeným v rámci druhého kroku testu proporcionality, jak byl popsán v rozsudcích č. j. 5 As 87/2024-65 a č. j. 2 As 65/2019-36. Snaha nalézt nejšetrnější z poměřovaných alternativ by ostatně u přezkumu opatření obecné povahy podobných napadenému OOP nutně narazila na limit v podobě množství a nesourodosti chráněných zájmů, případně konkurence různých okruhů potenciálně dotčených osob. Podmínkou proporcionality opatření obecné povahy podobného typu by tudíž neměl být požadavek, aby zvolená varianta byla nutně tou nejšetrnější, resp. nejméně invazivní. Míra šetrnosti bude koneckonců z uvedených důvodů často jen obtížně exaktně měřitelná.

[52] To ovšem bezpochyby neznamená, že odpůrce mohl otázku nezbytnosti napadeného OOP zcela přejít, aniž by se s ní jakkoli vypořádal. To platí tím spíše, konfrontovali-li stěžovatelé odpůrce s námitkami nastiňujícími potenciálně šetrnější varianty již v procesu přijímání napadeného OOP.

[53] Stěžovatelé v kasační stížnosti a v replice k vyjádření odpůrce opakují svou tezi, kterou uváděli již v námitkách proti návrhu napadeného OOP a v návrhu na zrušení napadeného OOP. K přijatému dopravnímu řešení podle nich existují i jiné alternativy, které nicméně nebyly řádně posouzeny. Stěžovatelé mj. navrhovali, aby dopravní

komplikace, k jejichž eliminaci má napadené OOP přispět, byly řešeny v jiné části města, tj. tam, kde vznikají. V úvahu podle nich připadá např. dávkové pouštění vozidel tzv. světelnými závory mimo obydlenou oblast nebo tam, kde je široké prostranství a je možné negativní dopady z vozidel odstínit. K takovému řešení lze podle stěžovatelů přistoupit v ulici Patočkova, případně z opačného směru před vyústěním komunikace Vychovatelna ve směru do Prahy.

[54] Odpůrce v odůvodnění napadeného OOP se touto argumentací odmítl zabývat s tím, že mu nepřísluší posuzovat alternativy, které nebyly předmětem podaného návrhu na stanovení místní úpravy provozu. Městský soud tento postup aproboval s odkazem na to, že odpůrce je vázán obsahem žádosti, tedy konkrétně navrženou místní úpravou provozu. Pouhé tvrzení navrhovatelů, že sledovaného cíle by bylo možno dosáhnout úpravou provozu v jiné části hlavního města, nezakládá podle městského soudu pochybnost o proporcionalitě napadeného OOP.

[55] Nejvyšší správní soud se s takovým hodnocením postupu odpůrce neztotožňuje. Odpůrcem tvrzená vázanost obsahem návrhu nevyplývá z žádného zákonného ustanovení. Řízení o vydání místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je řízením zahajovaným z moci úřední, nikoli na žádost (v tom se NSS ztotožňuje s rozsudky krajských soudů, např. Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 24. 3. 2014, č. j. 15 A 92/2013-33, Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 14. 2. 2017, č. j. 51 A 44/2016-34, či z poslední doby Městského soudu v Praze ze dne 3. 7. 2024, č. j. 6 A 33/2024-54, bod 42). Chtěl-li by zákonodárce řízení podle § 77 odst. 1 zákona o silničním provozu upravit jako řízení zahajované na žádost, patrně by svůj záměr vyjádřil explicitně. V odst. 7 téhož ustanovení ostatně pojem žádost výslovně použil, byť v souvislosti s řízením o povolení výjimky z místní a přechodné úpravy provozu. Výklad uplatněný odpůrcem a městským soudem by současně přímo popíral povinnost správních orgánů hodnotit potřebnost (nezbytnost) přijímané regulace.

[56] Na nyní řešený případ se bez dalšího neaplikuje teze formulovaná judikaturou NSS v kontextu přezkumu opatření obecné povahy z oblasti územního plánování, podle níž má hrát při soudním přezkumu zvláště důležitou roli princip zdrženlivosti. Správní soudy tak nemohou dotvářet územní plány, vybírat řešení z široké palety alternativ, ale naopak mají zasáhnout pouze proti excesům v územním plánování či proti nedodržení zákonných mantinelů (viz např. rozsudek NSS ze dne 24. 10. 2007, č. j. 2 Ao 2/2007-73, č. 1462/2008 Sb. NSS, část D, a navazující judikatura). Uvedené totiž vychází z potřeby minimalizace zásahů do rozhodnutí o využití určitého území vygenerovaných politickým procesem, resp. do výkonu samostatné působnosti územní samosprávy. Vydávání opatření obecné povahy v podobě dopravních značek nicméně nespadá do rámce autonomního rozhodování samospráv coby politických jednotek. Jedná se naopak o výkon veřejné správy v tzv. přenesené působnosti, při jehož soudním přezkumu není důvod ustupovat z požadavků na uplatnění principu proporcionality (§ 2 odst. 3 a 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád).

[57] Zvláště namítali-li stěžovatelé existenci možných alternativ k napadenému OOP již v řízení o jeho vydání, nemohl odpůrce ponechat tuto otázku zcela bez odezvy. Na tu část odůvodnění opatření obecné povahy, jejímž obsahem je (odůvodnění) rozhodnutí o konkrétních námitkách, je totiž obecně třeba klást přísnější nároky, odpovídající nárokům

pokračování

kladeným na odůvodnění standardních správních rozhodnutí (srov. § 68 odst. 3 správního řádu a bod 154 rozsudku NSS ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010-169, či obdobně HEJČ, David a BAHÝLOVÁ, Lenka. *Opatření obecné povahy v teorii a praxi*. V Praze: C.H. Beck, 2017., s. 91).

[58] Odpůrce se v odůvodnění napadeného OOP nijak nezabýval možnými alternativami zvolené místní úpravy provozu, blíže tak nerozvedl jejich způsobilost vést k naplnění vytyčeného legitimního cíle, resp. míru jejich šetrnosti k základním právům jednotlivců či jiným chráněným zájmům. Napadené OOP z hlediska potřeby (nezbytnosti) nebylo posuzováno vůbec.

[59] Nejvyšší správní soud nepřehlíží argumentaci odpůrce aprobovanou městským soudem, v níž je poukazováno na to, že navýšení intenzity dopravy v ulici V Holešovičkách po zavedení nového dopravního řešení dosahovalo zcela minimálních hodnot. Z vyhodnocení zpracovaného ČVUT vyplývá, že po zavedení nového dopravního řešení ve směru z centra došlo oproti původnímu dopravnímu řešení k navýšení intenzity o 1600 vozidel za den (tj. o 3,4 %) v červnu, resp. o 700 vozidel za den (tj. o 1,5 %) v září. Uvedené navýšení však podle vyhodnocení zpracovaného ČVUT nelze s jistotou přisuzovat napadenému OOP. Současně mělo dojít ke snížení intenzity dopravy ve špičkových hodinách. Tvrzená minimální závažnost zásahu do práv stěžovatelů může hrát významnou roli při poměrování s důležitostí sledovaného cíle, tj. veřejným zájmem na zabezpečení plynulosti provozu na pozemních komunikacích a potřebě preference významné infrastrukturní stavby, tzv. pražského městského okruhu.

[60] Nicméně, s ohledem na to, že odpůrce se zcela opomněl vypořádat s otázkou potřeby (nezbytnosti) napadeného OOP, nemohl NSS k posuzování proporcionality napadeného OOP v užším smyslu (třetí krok testu proporcionality cit. výše) vůbec přistoupit.

[61] Provedl-li městský soud mj. posouzení (materiálně) proporcionality v užším smyslu s tím, že odpůrce neměl povinnost zabývat se alternativními variantami místní úpravy provozu, dopustil se nesprávného posouzení právní otázky, pro něž NSS napadený rozsudek zrušil.

[62] Podle § 110 odst. 2 písm. b) s. ř. s., ruší-li NSS rozhodnutí krajského soudu, a pokud již v řízení před krajským soudem byly pro takový postup důvody, současně se zrušením rozhodnutí krajského soudu může sám podle povahy věci rozhodnout o zrušení opatření obecné povahy; ustanovení §§ 101b a 101d se použijí přiměřeně. O takový případ se může jednat např. tehdy, zjistí-li kasační soud, že opatření obecné povahy je nepřezkoumatelné.

[63] Nevěnoval-li se odpůrce navzdory námitkám stěžovatelů hodnocení nového dopravního řešení z hlediska jeho nezbytnosti k dosažení vytyčeného cíle, zatížil napadené OOP vadou nepřezkoumatelnosti, pro niž musel NSS přistoupit k jeho zrušení.

IV. Závěr a náklady řízení

[64] Na základě výše uvedených skutečností NSS shledal kasační stížnost důvodnou. Podle § 110 odst. 2 písm. b) ve spojení s § 101d odst. 2 s. ř. s. zrušil NSS napadený rozsudek městského soudu, a protože již v řízení před městským soudem k tomu byly dány důvody, zrušil rovněž napadené OOP.

[65] Podle § 110 odst. 2 písm. b) ve spojení s § 101d odst. 2 věta první *in fine* s. ř. s. má NSS možnost opatření obecné povahy zrušit dnem, který v rozsudku určí. NSS nemohl odhlížet od složitosti dopravní situace v hlavním městě, jak byla nastíněna během řízení oběma stranami. Veden zásadou zdrženlivosti a vědomím, že i drobná skoková změna dopravního řešení v určitém místě může mít závažné dopady na dopravu třeba až ve vzdálených částech vzájemně provázaného systému, zrušil NSS napadené OOP až ke dni uplynutí osmi měsíců od právní moci tohoto rozsudku.

[66] Podle § 110 odst. 3 věty druhé s. ř. s. NSS rozhodne v případě, že zruší opatření obecné povahy, o nákladech řízení o kasační stížnosti i o nákladech řízení před krajským soudem.

[67] O náhradě nákladů řízení rozhodl NSS v souladu s § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s. Odpůrce neměl ve věci úspěch, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Stěžovatelé měli úspěch, mají tedy právo na náhradu nákladů řízení o návrhu i kasační stížnosti.

[68] V řízení o návrhu u městského soudu tak představují náklady řízení následující částky: - Soudní poplatek ve výši $2 \times 5\,000$ Kč.

- Odměna zástupkyně stěžovatelů, konkrétně za převzetí a přípravu zastoupení, podání návrhu a podání označené jako doplnění návrhu, tj. tři úkony právní služby [k veškerému vyčíslení níže viz § 1 odst. 1, § 7 bod 5, § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. a) a d), § 12 odst. 4 a § 13 odst. 4 vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění účinném do 31. 12. 2024]. Jde-li o společné úkony při zastupování dvou nebo více osob, náleží advokátovi za každou takto zastupovanou osobu mimosmluvní odměna snižovaná o 20 %, tedy ve výši 2 480 Kč. Zástupkyni náleží odměna v celkové výši 14 880 Kč ($2 \times 3 \times 2\,480$ Kč).

- Náhrada hotových výdajů v paušální částce 900 Kč [3×300 Kč; hotové výdaje se v případě více zastupovaných účastníků přiznávají ke každému úkonu v zákonné (nezvýšené) výši]. - Celková náhrada nákladů řízení před městským soudem činí 25 780 Kč.

[69] V řízení vedeném u NSS představují náklady řízení následující částky: - Soudní poplatek ve výši $2 \times 5\,000$ Kč.

- Odměna zástupkyně stěžovatelů, konkrétně za podání kasační stížnosti a repliky k vyjádření odpůrce, tj. dva úkony právní služby. Jde-li o společné úkony při zastupování dvou nebo více osob, náleží advokátovi za každou takto zastupovanou osobu mimosmluvní odměna snižovaná o 20 %, tedy ve výši 2 480 Kč. Zástupkyni náleží odměna v celkové výši 9 920 Kč ($2 \times 2 \times 2\,480$ Kč).

- Náhrada hotových výdajů v paušální částce 600 Kč (2×300 Kč).

- Celková náhrada nákladů řízení vedeného u NSS činí 20 520 Kč.

pokračování

[70] Protože zástupkyně není plátkyní DPH, NSS nezvýšil přiznanou odměnu a výdaje o částku odpovídající této dani, 46 300 Kč je tedy částka konečná. Odpůrce je tedy povinen uhradit každému ze stěžovatelů k rukám jejich zástupkyně náhradu nákladů řízení ve výši 23 150 Kč, a to ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku (§ 149 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve spojení s § 64 s. ř. s.).

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

V Brně dne 5. března 2025

Eva Šonková
předsedkyně
senátu