



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně senátu Lenky Oulíkové a soudců Richarda Galise a Martiny Kotouček Mikoláškové ve věci

navrhovatelky: **obec Dubenec**
sídlem čp. 48, 261 01 Dubenec
zastoupená advokátem JUDr. Jiřím Matznerem, PhD., LL.M.
sídlem Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2

proti

odpůrci: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5

o návrhu na zrušení části opatření obecné povahy – Stanovení místní úpravy provozu na silnici č. I/4H ze dne 21. 10. 2024, č. j. 139060/2024/KUSK-DOP/Jel,

takto:

- I. Opatření obecné povahy – Stanovení místní úpravy provozu na silnici č. I/4H ze dne 21. 10. 2024, č. j. 139060/2024/KUSK-DOP/Jel, se ruší v rozsahu stanovujícím odstranění svislého dopravního značení IP6, A11 (přechod pro chodce) a vodorovného dopravního značení V7a (přechod pro chodce).
- II. Odpůrce je povinen zaplatit navrhovatelce do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku na náhradě nákladů řízení částku 19 362,70 Kč k rukám zástupce navrhovatelky JUDr. Jiřího Matznera, PhD., LL.M, advokáta.

Odůvodnění:

Obsah návrhu

1. Návrhem podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále „s. ř. s.“), se navrhovatelka domáhá zrušení části v záhlaví označeného opatření obecné povahy (dále „napadené OOP“) v rozsahu stanovujícím odstranění svislého dopravního značení (IP 6, A11 – přechod pro chodce) a vodorovného dopravního značení (V7A – přechod pro chodce) z důvodu nezákonnosti, jeho nepřiměřenosti a dále pro vady řízení.
2. Navrhovatelka namítala, že je napadené OOP v rozporu s principem proporcionality (v širším smyslu), když zakládá právní úpravu, která vede k nerozumnému uspořádání společenských vztahů. Odpůrce sice v napadeném OOP opakovaně poukazuje na nebezpečnost přechodu v důsledku jeho délky 13 m a toho, že je situován v křižovatce, ovšem podle navrhovatelky takové odůvodnění nebezpečnosti nepostačuje. Navíc se odpůrce vůbec nezabýval tím, co se stane v důsledku aplikace napadeného OOP, tedy bude-li daný přechod pro chodce zrušen.
3. Navrhovatelka přitom již v průběhu správního řízení uvedla, že je sporný přechod pro chodce jediným na území navrhovatelky; napadené OOP tak celou situaci jen zhorší a nebezpečnost přecházení dané komunikace se podstatně zvýší, neboť chodci budou vystaveni nežádoucímu střetu s dalšími účastníky silničního provozu. Zejména pak v podzimních a zimních měsících, kdy je zhoršená viditelnost, se lze důvodně obávat, že ostatní účastníci dopravního provozu (např. osobní a kamionová doprava) nebude vůbec motivována v obci respektovat pohyb chodců.
4. Navrhovatelka je přesvědčena o tom, že má existence přechodu pro chodce na řidiče vozidel psychologický efekt, který je přinejmenším upozorňuje na to, že se v obci vyskytují také chodci s potřebou přechodu předmětné komunikace, a současně jim ukládá povinnost dát chodci při splnění stanovených podmínek přednost a umožnit mu bezpečné přejití dané komunikace. V případě odstranění sporného přechodu pak takový efekt odpadne a řidiči nebudou vůbec motivováni respektovat chodce v obci. Na tom nic nemění ani návrh na umístění vodorovného dopravního značení V18 – Optická brzda. Toto opatření hodnotí navrhovatelka jako zcela nedostatečné.
5. Navrhovatelka považuje za zcela nesmyslný argument odpůrce, že *„eliminací potencionálně velmi rizikového místa se jak dotčený orgán Policie ČR, tak i odbor dopravy snaží snížit riziko střetu vozidel s těmito slabšími účastníky, tedy chodci.“* Podle navrhovatelky se situace odstraněním přechodu zhorší, neboť chodci budou nuceni přecházet předmětnou silnici zcela živelně bez ochrany zabezpečené přechodem pro chodce. Zejména děti, které dojíždějí do škol do sousedních obcí autobusem, který má zastávku právě přímo na předmětné komunikaci, a které daný přechod pro chodce často využívají, budou významně dotčené a bude značně zvýšeno ohrožení jejich bezpečnosti.
6. Navrhovatelka poukázala na zákon 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“), ze kterého vyplývá, že přechodem pro chodce se rozumí místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, které je vyznačené příslušnou dopravní značkou. Přechod pro chodce je nástrojem pro zajištění bezpečnějšího

přecházení příslušné komunikace. Pokud tedy odpůrce navrhuje odstranění přechodu pro chodce, pak nutně dojde ke zvýšení nebezpečnosti při přecházení dané komunikace.

7. Napadené OOP by tak mělo být posuzováno prostřednictvím kritérií vhodnosti, potřeby a minimalizace zásahů, jakož i zkoumáno, zda je následek napadeného OOP úměrný sledovanému cíli. K tomu navrhovatelka odkázala na rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98. Pokud tedy napadeným OOP, které má být vydáno za účelem zvýšení bezpečnosti účastníků provozu, dojde k tomu, že se bezpečnost provozu nejen nezvýší, nýbrž dokonce podstatně zhorší, je nutné dovodit, že je napadené OOP v rozporu s uvedeným principem proporcionality. Napadené OOP je tak nevhodné, vede k nerozumnému uspořádání dopravní situace, nepotřebné, představuje nepřiměřený zásah do stávajícího stavu věci, a především je neúměrné sledovanému cíli.
8. Navrhovatelka dále namítala, že se odpůrce v odůvodnění napadeného OOP vůbec nezabýval situací chodců a možnostmi přecházení dané komunikace. Odpůrce na několika místech jen odkazuje na nebezpečnost přechodu. Odpůrce měl přesvědčivě, detailně a logicky zdůvodnit svůj návrh.
9. Navrhovatelka dále namítá, že napadené OOP neproporcionálně zvýhodňuje jednu skupinu účastníků provozu, a to řidiče motorových vozidel na úkor chodců. Jeví se jako nepřiměřené, aby v obci, kde se vyskytuje přechod pro chodce, který se osvědčil, neboť nebyla zaznamenána žádná vážnější dopravní nehoda související s tímto přechodem, bylo napadeným OOP dopravní řešení změněno tak, že dojde ke zrušení přechodu pro chodce. Takové řešení možná povede k větší plynulosti provozu na dané komunikaci, ovšem v žádném případě to nepřispěje k větší bezpečnosti chodců. Dle názoru navrhovatelky je také nelogická argumentace odpůrce ohledně poklesu intenzity dopravy, neboť kromě jiného právě i z důvodu poklesu dopravy je přínos odstranění přechodu pro chodce pro plynulost dopravy značně eliminován.
10. Navrhovatelka je tak přesvědčena o tom, že záměrem napadeného OOP není zajištění bezpečnosti chodců při přecházení předmětné silnice, ale stanovení regulace spočívající v omezení chodců na úkor ostatních účastníků dopravního provozu. Napadené OOP je tak diskriminační, neboť zákon o silničním provozu neupřednostňuje žádnou skupinu účastníků dopravního provozu.
11. Navrhovatelka dále namítala, že je v odůvodnění napadeného OOP uvedeno, že svislé dopravní značení IP 6, A11 – přechod pro chodce a vodorovné dopravní značení V7A – přechod pro chodce nejsou opatření obecné povahy. Navrhovatelka má tak za to, že pokud nebyly přijaty formou opatření obecné povahy, neměly být ani touto formou rušeny. Navrhovatelka má tak pochybnost o zákonnosti procesu vydání napadeného OOP.

Vyjádření odpůrce

12. Odpůrce ve svém vyjádření nejprve citoval podnět Dopravního inspektorátu Krajského ředitelství policie Středočeského kraje (dále jen „dopravní inspektorát“) ke zrušení přechodu pro chodce a úpravu dopravního značení na silnici č. I/4H s tím, že některé pasáže (týkající se psychologického hlediska přechodů pro chodce) graficky zdůraznil. K tomuto podnětu doplnil, že pokud se chodec řídí zákonem o silničním provozu, musí jít v levém jízdním pruhu a z důvodu chybějícího chodníku (po krajnici jen za sucha nebo tam, kde je) pak musí přejít do pravého jízdního pruhu, aby se dostal na začátek přechodu, přejde křižovatku a

přímo vstoupí opět do pravého jízdního pruhu. Teprve potom se při pravém jízdním pruhu, z důvodu chybějícího chodníku, může vydat k autobusové zastávce. Odpůrce poukázal na to, že v průběhu řízení o OOP navrhoval umístění trvalého svislého dopravního značení A12b (Děti) + A12a (Chodci), ale tento návrh neodsouhlasil dopravní inspektorát, který k tomuto záměru uvedl, že v dané obci je reálný předpoklad, že se zde nevyskytuje takový počet dětí či chodců, kteří by docházeli na autobusovou zastávku nebo se pohybovali v blízkosti komunikace, aby bylo nutné uведенé značení na komunikaci umisťovat. Dále dopravní inspektorát doplnil, že ve svém podnětu evidovaném pod č. j. KRPS-181486-1/ČJ-2024-01116 navrhoval zřízení chodníků s místem pro přecházení, které by bylo realizováno podle ČSN 736110.

13. Dále odpůrce uvedl, že intenzitu dopravy ověřoval na stránkách Ředitelství silnic a dálnic s. p. (dále „ŘSD“) a porovnal výstupy z celostátního sčítání doprav roku 2020 (956 vozidel) a 2016 (14 536 vozidel). Další sčítání bude v roce 2025. Odpůrce uvedl, že bude intenzita dopravy klesat. V případě kamionové dopravy má obec jiné nástroje pro její omezení než přechod pro chodce (např. provedení dopravního značení současné I/4H a následné III/604 zákazové značky tranzitu).
14. Odpůrce nespaturuje v umožnění přecházení chodců přes komunikaci podle obecné zákonné úpravy represí, omezení chodců, ale naopak umožnění přechodu komunikace kdekoli v místě, které se chodci bude zdát bezpečnější. Navrhoval návrh zamítnout.

Obsah správního spisu

15. Ze správního spisu soud zjistil, že odpůrce obdržel od dopravního inspektorátu podnět ze dne 11. 7. 2024 ke zrušení přechodu pro chodce a úpravě dopravního značení na silnici č. I/4H v obci Dubenec. Dopravní inspektorát uvedl, že v předmětném místě není intenzita dopravy a poptávka po přecházení, kterou uvádí norma ČSN 73 6110 (100-200 chodců/h a více při intenzitě dopravy 400-500 vozidel/h ve špičkové hodině). Stávající přechod pro chodce tak není podle dopravního inspektorátu v souladu s ČSN 73 6110. Dále uvedl, že přechod pro chodce vede z místní komunikace a navádí chodce na protilehlou stranu taktéž na místní komunikaci. Jedná se o přechod pro chodce, který vede uprostřed křižovatky místních komunikací a silnice č. I/4H. Podle dopravního inspektorátu lze vzhledem k intenzitě dopravy v předmětném místě komunikaci bezpečně přejít i mimo přechod, což považuje vzhledem k předmětné lokalitě za bezpečnější. *„Přechod pro chodce lze považovat z jistých hledisek i za nebezpečný. Z psychologického hlediska má chodec na přechodu pro chodce „pocit falešného bezpečí“ a není tak ostražitý při vstupování do silnice, než když přechází silnici mimo přechod. Důkazem toho jsou i statistické údaje, kdy k nejvíce střetům vozidel s chodci dochází právě na přechodech pro chodce. Tam kde to není nutné, je bezpečnější se těmito rizikům vyhnout a nevytvářet na komunikaci další potenciálně rizikové místo, kterým každý přechod pro chodce bezpochyby je, neboť nepozorných a chybujících řidičů je velmi mnoho. Tímto podnětem se snažíme chránit především ty slabší účastníky silničního provozu, kterými jsou chodci, neboť pro přehlédnutého chodce je střet s vozidlem často velmi tragický. Pro zvýšení bezpečnosti chodců navrhujeme zřízení chodníků a na vhodném místě zřízení místa pro přecházení.“* Dále zde bylo navrženo odstranění dopravního značení IZ8a (B21a traktory předjíždět povoleno) a dopravního značení IZ8b (B21a Traktory předjíždět povoleno).
16. V oznámení návrhu opatření obecné povahy stanovení místní úpravy provozu na silnici č. I/4H, kterým mělo dojít k odstranění svislého dopravního značení IP6, A11 (přechod pro chodce), odstranění vodorovného dopravního značení V 7a (přechod pro chodce),

odstranění svislého dopravního značení IZ 8a zóna s dopravním omezením (B21a Traktory předjíždět povoleno), odstranění informativního značení I2 konec zóny s dopravním omezením (B21a Traktory předjíždět povoleno) a provedení nového vodorovného dopravního značení V18 (optická psychologická brzda před dopravním značením IZ4a (Začátek obce Dubenec), byl uveden důvod stanovení místní úpravy provozu tak, že mělo dopravní značení na silnici č. I/4H v daném úseku přispět ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

17. K návrhu na vydání opatření obecné povahy o stanovení místní úpravy provozu na silnici č. I/4H v obci Dubenec podala navrhovatelka námitky ze dne 10. 9. 2024, ve kterých odkázala na své vyjádření ze dne 25. 7. 2024, přičemž tam uvedené výhrady pokládala i nadále za relevantní, jelikož nebyly odpůrcem při vypracování návrhu OOP jakkoli zohledněny. Navrhovatelka namítala, že dopravní inspektorát uvedl, že lze dotčený přechod považovat z jistých hledisek za nebezpečný, avšak nijak nespecifikoval, o jaká hlediska by se mělo jednat. Navrhovatelka považovala za nezbytné, aby byl pro další úpravu provozu v obci vyhotoven dopravní model zohledňující mj. i sezónní trendy, protože intenzita dopravy je v čase proměnlivá a závisí na daném měsíci v roce a dále pak na denní době. Např. v ranních hodinách je hustota dopravy v obci nejvyšší a stejně tak i poptávka chodců po přecházení. V tomto čase (kolem sedmé hodiny) odjíždějí školní autobusy linky 517, jejichž přítomnost navyšuje intenzitu dopravy. Navrhovatelka namítala, že pouhé konstatování, že stupeň dopravy neodpovídá normě ČSN, je nepodložené, a proto nemá žádnou vypovídající hodnotu. Navrhovatelka pak upozornila na to, že provedením úpravy předpokládané v OOP by mohli být chodci v obci vystaveni nežádoucímu riziku střetu s dalšími účastníky silničního provozu, zejména v podzimních a zimních měsících, kdy je zhoršená viditelnost. Navrhovatelka vyjádřila přesvědčení o tom, že právě přítomnost přechodu pro chodce má na řidiče psychologický efekt, který je přinejmenším upozorňuje na to, že se v obci vyskytují také chodci s potřebou přejít předmětnou komunikaci. Pokud bude přechod odstraněn, hrozí, že řidiči nebudou vůbec motivováni respektovat chodce v obci. Na tom nic nemění ani návrh na umístění vodorovného dopravního značení V18 (Optická psychologická brzda), které navrhovatelka hodnotí jako zcela nedostatečné. Dále poukázala na to, že investovala nemalé prostředky z obecního rozpočtu na zřízení světelného výstražného zařízení u značky IP6; realizaci OOP by byla tato investice zmařena. Navrhovatelka nakonec poukázala na to, že návrh nerespektuje další souvislosti významně ovlivňující dopravu v obci, a to zejména skutečnost, že v současné době není přes obec zakázána tranzitní doprava, stále není plně zprovozněna křižovatka D4 x II/118 a dále, že se obec bude rozšiřovat o další výstavbu, čímž dojde ke zvýšení počtu obyvatel (přibližně o 150) a navýšení dopravy a tím i ke zvýšení výskytu chodců. Navrhovatelka připomněla, že městská policie Příbram byla již v minulosti přizvána v zimním období k dohledu nad přecházením dětí z důvodu zvýšení bezpečnosti. Nakonec navrhovatelka poukázala na to, že již ve svém dřívějším vyjádření navrhovala vyčkat s další úpravou provozu v obci na kolaudaci celého chybějícího úseku D4, která významně ovlivní dopravu nejen v obci Dubenec.
18. Správní spis dále obsahuje vyjádření dopravního inspektorátu k umístění trvalého svislého dopravního značení A12b (Děti) a A12a (Chodci) na silnici č. I/4H v obci Dubenec, v němž dopravní inspektorát vyjádřil nesouhlas s umístěním tohoto trvalého dopravního značení. V odůvodnění uvedl, že je v dané obci reálný předpoklad, že se zde nevyskytuje takový počet dětí či chodců, kteří by docházeli na autobusovou zastávku nebo se pohybovali v blízkosti komunikace, aby bylo nutné na komunikaci umisťovat dopravní značení, které by upozorňovalo na úsek, v jehož blízkosti se děti či chodci často pohybují nebo shromažďují

nebo přecházejí vozovku, kde hrozí zvýšené nebezpečí jejich nenadálého vběhnutí do vozovky. Podle dopravního inspektorátu se jedná o přehledný a rovný úsek komunikace procházející obcí mimo přilehlou zástavbu rodinných domů. Dopravní inspektorát upozornil na § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle kterého se dopravní značky a dopravní zařízení smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu nebo jiný důležitý veřejný zájem.

19. Správní spis obsahuje též vyjádření navrhovatelky ze dne 25. 7. 2024. Obsah je obdobný jako námitky uplatněné navrhovatelkou v podání ze dne 10. 9. 2024, které soud rekapituloval výše.
20. Napadené OOP stanoví podle § 77 odst. 1 písm. b) v návaznosti na § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu a § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, místní úpravu provozu na silnici č. I/4H obec Dubenec spočívající v odstranění svislého dopravního značení IP6, A11 (přechod pro chodce), odstranění vodorovného dopravního značení V 7a (přechod pro chodce), odstranění svislého dopravního značení IZ 8a zóna s dopravním omezením (B21a Traktory předjíždět povoleno), odstranění IZ 8b konec zóny s dopravním omezením (B21a Traktory předjíždět povoleno) a provedení nového vodorovného dopravního značení V18 (Optická psychologická brzda) před dopravní značení IZ4a (začátek obce Dubenec). Přílohou jsou mapové podklady a fotografie. V odůvodnění odpůrce uvedl, že obdržel podnět k odstranění mj. přechodu pro chodce umístěného nedaleko autobusové zastávky v křižovatce s místní komunikací, který posoudil dopravní inspektorát jako nebezpečný. Odpůrce shrnul, že je možné přechod pro chodce vzhledem k jeho umístění považovat za velmi nebezpečný. Je umístěn v prostoru křižovatky komunikací a silnice I/4H. Vyústění přechodu je přímo do jízdního pruhu místní komunikace. Chodec při jeho užití tedy přímo vejde do jízdního pruhu, což je z hlediska bezpečnosti nepřijatelné. Je ohrožen nejen chodec, ale i ostatní účastníci silničního provozu, např. vozidlo jedoucí v tomto jízdním pruhu. Dále posuzoval odbor dopravy parametry přechodu a upozornil na to, že má délku 13 m; při této vzdálenosti nemůže chodec bezpečně přejít komunikaci. Přechod není odpovídajícím způsobem nasvětlen. K připomínce Ing. J. N., Dis., odpůrce znovu poukázal na to, že je přechod s ohledem na jeho umístění a délku nebezpečný. Uvedl, že pokud takovou skutečnost silniční úřad zjistí, je povinen ze zákona konat, neboť musí dbát na bezpečnost dopravy všech účastníků silničního provozu. S odkazem na to, že přechod užívají v hojném počtu děti, je pak přechod vzhledem k jejich bezpečnosti velmi riskantní, neboť jak oni, tak i ostatní chodci mají při vstupu na přechod pro chodce falešný pocit bezpečí a jsou méně obezřetní. Eliminací potenciálně velmi rizikového místa se sníží riziko střetu vozidel s těmito slabšími účastníky (chodci). Jejich bezpečnost je v zájmu nejen správních orgánů, ale jistě i široké veřejnosti. Odbor dopravy navrhnul ke zvýšení bezpečnosti chodců v dané oblasti další možnosti řešení, a umísťuje tak před začátek obce dopravní značku V18 (Optická psychologická brzda).
21. K připomínkám navrhovatelky se odpůrce vyjádřil tak, že intenzitu dopravy ověřoval na stránkách ŘSD a porovnal výstupy z celostátního sčítání dopravy z roku 2020 a 2016. Byl porovnán roční průměr denních intenzit dopravy, pracovní den 6-18 hod., součet dopravy. V roce 2016 byl součet 14 536 vozidel, v roce 2020 to bylo již pouze 956 vozidel. Je tak patrný velký pokles intenzity dopravy. Pokud navrhovatelka požaduje vypracovat model dopravy pro budoucích 5 let, nic jí nebrání si ho nechat vypracovat na své náklady. K připomínce navrhovatelky, že investovala nemalé finanční prostředky do instalace výstražného zařízení u dopravního značení IP6 a provedením OOP by byla tato investice

zmařena, odpůrce uvedl, že odbor dopravy neřeší ani vlastnické ani majetkové nároky navrhovatelky. K námitce navrhovatelky, že v současnou dobu není přes obec Dubenec zakázána tranzitní doprava a tento aspekt není zohledněn, odpůrce uvedl, že tranzitní doprava nemá vliv na skutečnost, jak je předmětný přechod pro chodce na komunikaci umístěn. K námitce navrhovatelky, ve které navrhovala vyčkat na kolaudaci chybějícího úseku D4 a poukazovala na očekávaný nárůst obyvatel obce (tedy i zvýšení potřeby překonávat komunikaci I/4H), odpůrce uvedl, že při stanovení opatření obecné povahy vychází ze současné situace, nikoli ze situace budoucí, která ani nemusí nastat. Odbor dopravy poukázal na to, že v případě zjištění nebezpečného, nadbytečného či poškozeného dopravního značení či zařízení musí bezodkladně konat a nemůže čekat na dostavbu probíhajících staveb. Odpůrce zopakoval, že je stávající přechod pro chodce nebezpečný vzhledem k jeho parametrům a umístění. Odpůrce má za to, že byl návrh na vydání OOP řádně odůvodněn, neboť v něm bylo konstatováno, co je zamýšleno a proč. Odpůrce se neztotožnil s připomínkami navrhovatelky. Podle něho nelze akceptovat její požadavek na zachování přechodu pro chodce, který považuje odpůrce za velmi nebezpečný. Pro odpůrce je nepochopitelné, že navrhovatelka požaduje setrvání nebezpečného přechodu pro chodce a tím možné bezprostřední ohrožení účastníků silničního provozu vč. dětí. Odpůrce se ztotožnil s posouzením věci dopravním inspektorátem. Dospěl k závěru, že převažující riziko, pokud by přechod pro chodce byl zachován, je mnohonásobně vyšší, než když ho zruší. V okolí silnice I/4H nejsou dořešeny vazby pro pěší. Skutečnost, že stávající přechod je nutno pro nebezpečnost zrušit, nebrání posouzení možnosti zřídit bezpečný přechod pro chodce, který vyhoví všem požadavkům. V závěru odpůrce upozornil na to, že dopravní značení IP6, A11 a V7a nejsou opatření obecné povahy. Vzhledem k předmětu, který obsahoval IZ 8a a IZ 8b se zákazovou dopravní značkou, stanovil odpůrce místní úpravu jako celek opatření obecné povahy.

Splnění procesních podmínek, rozsah soudního přezkumu

22. Soud se nejprve zabýval splněním procesních podmínek pro projednání návrhu na zrušení napadeného OOP.
23. V dané věci je zjevné, že místní úprava provozu na pozemních komunikacích byla vydána formou opatření obecné povahy za použití odpovídajících ustanovení zákona o silničním provozu a správního řádu. Co se týče otázky včasnosti návrhu, konstatuje soud, že napadené OOP nabylo formálně účinnosti dne 8. 11. 2024, tedy patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (§ 173 odst. 1 správního řádu). Návrh na zrušení napadeného OOP podaný dne 16. 12. 2024 do datové schránky soudu je tedy včasný. Soud rovněž konstatuje, že návrh obsahuje všechny potřebné náležitosti dle § 101b odst. 2 s. ř. s.
24. Soud dále posuzoval, zda navrhovatelce svědčí aktivní procesní legitimace k podání návrhu a dospěl k závěru, že i tato podmínka je splněna. Mezi stranami není spornou otázkou aktivní legitimace navrhovatelky k podání návrhu podle § 101a a násl. s. ř. s., přičemž krajský soud dospěl k závěru, že navrhovatelka je aktivně legitimovaná k podání návrhu podle § 101a odst. 2 s. ř. s.
25. Soud posoudil návrh v rozsahu uplatněných návrhových bodů (§ 101d odst. 1 s. ř. s. ve spojení se závěry usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 12. 12. 2023, č. j. 9 Ao 37/2021-57, č. 4562/2024 Sb. NSS) vycházející ze skutkového a právního stavu ke dni vydání napadeného OOP (§ 101b odst. 3 s. ř. s.).
26. Soud dospěl k závěru, že návrh je důvodný.

Posouzení návrhu

27. Soud se nejprve zabýval námitkou navrhovatelky, ve které poukazovala na tvrzení odpůrce, že opatření, které navrhovatelka navrhuje zrušit, tj. svislé dopravní značení (IP 6, A11 – přechod pro chodce) a vodorovné dopravní značení V7A (přechod pro chodce), nejsou opatřeními obecné povahy. Navrhovatelka má za to, že pokud nejde o opatření obecné povahy, neměly by být touto formou ani rušeny. Navrhovatelka tak vyslovila pochybnost o zákonnosti procesu vydání napadeného OOP.
28. Tento návrhový bod není důvodný. Povahou dopravního značení přechod pro chodce se již zabýval Nejvyšší správní soud (dále „NSS“) v odst. 31 rozsudku ze dne 6. 9. 2024, č. j. 5 As 265/2022-31, ve kterém uvedl, že „[p]řechod pro chodce představuje místní úpravu provozu na pozemních komunikacích ve smyslu § 61 odst. 2 zákona o silničním provozu, kterou podle § 77 odst. 1 písm. c) téhož zákona stanoví obecní úřad obce s rozšířenou působností, a to opatřením obecné povahy (§ 77 odst. 5 téhož zákona). (...) Pokud se tedy stěžovatelka domáhala zachování přechodu pro chodce (byť vzhledem k provedeným stavebním změnám v terénu nemohl zůstat přesně na téže místě), řízením, v němž tento požadavek měla uplatňovat, bylo právě řízení o návrhu opatření obecné povahy podle části šesté správního řádu.“
29. Jelikož je dopravní značení přechod pro chodce místní úpravou, která se stanovuje opatřením obecné povahy, odpůrce jednal v souladu se zákonem, když o této úpravě rozhodl formou opatření obecné povahy. Jeho nejednoznačné vyjádření, že dopravní značení přechod pro chodce není opatřením obecné povahy, nemá na zákonnost napadeného OOP žádný vliv, neboť je podstatné, že o přijetí této místní úpravy rozhodl ve správném řízení, správnou formou.
30. Podstata návrhu na zrušení části napadeného OOP pak sestává z argumentace navrhovatelky, že napadené OOP spočívající zejména ve zrušení stávajícího přechodu pro chodce ve skutečnosti povede ke zhoršení bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci pro chodce jako jednu ze skupin účastníků provozu.
31. Podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.
32. Komentářová literatura [Novopacký, D., Vetešník, P., Bezděkovský, K. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*], dostupné v systému ASPI] toto ustanovení (ve spojení s odst. 1 téhož zákona) vykládá tak, že „[j]ednotlivé prvky místní a přechodné úpravy provozu a zařízení pro provozní informace musí v rámci České republiky tvořit jednotný, přehledný a ucelený systém, který je pro účastníky provozu na pozemních komunikacích předvídatelný. Zároveň tyto prvky smí být užívány jen v nezbytném a přiměřeném rozsahu, který je určen požadavkem na zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu nebo jiným důležitým veřejným zájmem; z toho plyne rovněž zákaz neodůvodněného nadužívání dopravního značení, které by zbytečně omezovalo účastníky provozu na pozemních komunikacích nebo snižovalo jejich pozornost. Zejména však jednotlivé prvky místní či přechodné úpravy musí být v souladu s tímto zákonem a nesmí si vzájemně odporovat nebo se vylučovat.“
33. Navrhovatelka již v průběhu pořizování napadeného OOP namítala, že zrušením přechodu pro chodce dojde ke zhoršení situace chodců (bude pro ně dopravní situace nebezpečnější).

Zároveň namítala, že umístění dopravního značení V18 (optická psychologická brzda) je zcela nedostatečné opatření k zajištění bezpečnosti chodců. Soud se tak zabýval v kontextu požadavků § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu tím, zda zrušení, resp. zachování přechodu nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích či jiný veřejný zájem.

34. V oznámení návrhu opatření obecné povahy se jako důvod stanovení uvádělo, že má dopravní značení přispět ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Odpůrcem tvrzený důvod přijetí opatření tak formálně vychází z účelu požadavků stanovených v § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu.
35. Odpůrce v napadeném OOP pak uvedl, že je přechod pro chodce možno vzhledem k jeho umístění považovat za velmi nebezpečný. Přechod je totiž umístěn v prostoru křižovatky komunikací a silnice I/4H. Vyústění přechodu je přímo do jízdního pruhu místní komunikace (tuto skutečnost odpůrce i graficky zdůraznil). Podle odpůrce tak chodec při jeho užití vejde přímo do jízdního pruhu, což je z hlediska jeho bezpečnosti nepřijatelné.
36. Soud se seznámil i s přílohami napadeného OOP, kterými je několik mapových výstupů a fotografií místa se sporným přechodem pro chodce. Pro názornost vkládá níže jednu z příloh (označení místa se sporným přechodem červenou šipkou provedl již odpůrce – pozn. soudu):



37. Z uvedeného snímku je patrné, že na místní komunikaci, která je přechodem pro chodce spojena přes silnici č. I/4H, není v jedné její části (vyobrazené na snímku v horní polovině) chodník, v druhé části pak přechod ústí přímo k chodníku sousedícímu s touto křižovanou místní komunikací. Zároveň není mezi účastníky sporná skutečnost, že v obci Dubenec není přes silnici č. I/4H žádný jiný přechod pro chodce (ani jiné místo určené k přecházení). Soud má přitom za to, že odstraněním přechodu pro chodce nedojde k odstranění potenciálně

nebezpečného místa pro chodce (a další účastníky silničního provozu, kterým by mohl hrozit střet s těmito chodci), na které upozorňoval odpůrce, neboť chodec při každé příležitosti, kdy bude chtít přejít silnici v místě (nyní odstraněného) přechodu (např. i k tomu, aby došel od autobusové zastávky domů), bude muset nakonec vstoupit do jízdního pruhu místní komunikace. A i tehdy, přecházel-li by komunikaci v jiném místě, než je nyní přechod umístěn, bude muset nakonec na místní komunikaci vstoupit přímo do jízdního pruhu v místě, kde je nyní umístěn právě i sporný přechod pro chodce.

38. Pokud měl tedy odpůrce za to, že je problematické (nebezpečné), že se chodec pohybuje (užitím přechodu pro chodce) přímo v jízdním pruhu místní komunikace, pak odstraněním tohoto přechodu se situace nevyřeší, neboť při jakémkoli využití této části místní komunikace v blízkosti křižovatky se silnicí I/4H bude chodec na místní komunikaci vstupovat do jízdního pruhu, jelikož není opatřena chodníkem a chodec nemá možnost jít alternativní cestou (např. stezkou pro chodce apod.). Přijaté opatření je tak logicky rozporné ve vztahu k dopravní situaci, již bylo odůvodněno. Chodci jsou nuceni užívat v této části obce jízdní pruh místní komunikace k chůzi, ať už tam přechod je či není, protože (tato část) místní komunikace není opatřena chodníkem. (Pokud by v této části byla opatřena chodníkem, je naopak zřejmé, že by chodec přecházel silnici č. I/4H z jednoho chodníku na druhý chodník, který je nyní již vybudovaný, a který na přechod logicky navazuje). Soud znovu připomíná, že se jedná o jediný přechod v celé obci. V případě jeho zrušení tedy chodci nemají jinou alternativu, kterou by mohli využít – musí přes komunikaci přecházet shora popsáním způsobem.
39. Odpůrce také poukazoval na nebezpečnost přechodu z důvodu chybějícího osvětlení, byť není ani zřejmé, jestli nedostatek spatřuje v nedostatečném umístění pouličních lamp v blízkosti přechodu nebo v absenci světelných výstražných prvků upozorňujících na existenci přechodu – možnou přítomnost chodců. I v tomto případě postupoval odpůrce poněkud nelogicky, neboť namísto toho, aby přijal opatření vedoucí k osvětlení dotčeného přechodu, nebo vysvětlil, proč takové opatření nelze přijmout, přistoupil ke zrušení sporného přechodu jako takového. Zároveň soud nepřehlédl, že navrhovatelka upozornila odpůrce na to, že již na své náklady zhotovila světelné zařízení k přechodu, přesto praktický dopad navrhovatelkou přijatého opatření (přechod je nějakým světelným způsobem označen) odpůrce zcela pominul, a namísto toho se lakonicky vyjádřil tak, že vlastnické ani majetkové poměry nejsou předmětem úpravy napadeného OOP.
40. Odpůrce poukazoval i na nevhodnou délku přechodu (13 m) s tím, že chodci nemohou tuto vzdálenost bezpečně překonat, ovšem neuvedl, proč by byla tato vzdálenost pro chodce obtížná k překonání silnice I/4H, když současně v jiné části odůvodnění zmiňoval relativně nízké dopravní vytížení této silnice. Případně neuvedl, proč by nebylo možné pro bezpečnější přecházení zřídit na daném přechodu ostrůvek, anebo proč je vhodnější přechod odstranit zcela a ponechat chodce přecházet na neznačeném místě, nikoli přechod například přesunout na jiné (kratší) místo. Odpůrce se nijak nezabýval tím, jak široká je silnice I/4H v jiném místě, než je aktuálně značený přechod pro chodce, a jak se tato vzdálenost liší od vytýkaných 13 m. Tvrzený důvod (nevhodná délka) tak nelze nijak vyhodnotit, protože není zřejmé, na základě jakých okolností se jedná o délku nevhodnou. Opět lze poukázat na to, že zrušením přechodu se tento problém nevyřeší. Budou-li chtít chodci přejít komunikaci v tomto místě či u autobusové zastávky, budou muset překonat úplně stejnou vzdálenost (jak se jeví ze shora zobrazené fotografie).

41. Soud se i s ohledem na výše popsané nedostatky odůvodnění ztotožňuje s výtkou navrhovatelky, že se odpůrce vůbec nezabýval tím, co se stane v důsledku zrušení sporného přechodu pro chodce. Odpůrce v odůvodnění toliko lakonicky uvedl, že *„dospěl k závěru, že převažující riziko, pokud by přechod pro chodce byl zachován, je mnohonásobně vyšší, než když ho zruší.“* Avšak v kontextu odpůrcem uvedených nedostatků sporného přechodu není vůbec zřejmé, v čem je riziko zachování přechodu vyšší. Pokud přechodu vytýkal, že ústí do jízdního pruhu, tak ani zrušením přechodu nebude zamezeno tomu, že chodci nebudou muset jízdní pruh místní komunikace pro chůzi využívat, neboť v daném místě ani jinou možnost nyní nemají. Navíc ani nijak nezohlednil, že v obci žádný jiný přechod není. Vozovku přitom mohou potřebovat přejít i osoby se sníženou pohyblivostí, pro které může být překonání této vzdálenosti bez zajištění přednosti před vozidly téměř nemožné. Pokud pak odpůrce vytýkal přechodu pro chodce nedostatečné osvětlení, tak jednak navrhovatelka poukázala na to, že na vlastní náklady nějaké světelné opatření přijala, a soud k tomu jednak dodává, že případné přecházení vozovky v neznačeném místě (kdekoli uzná chodec za vhodné) nebude též nijak osvětleno, neboť nelze nasvítit celou délku vozovky protínající obec Dubenec. Situace tak bude pro chodce též nebezpečná (s ohledem na neosvětlení) ba dokonce i nebezpečnější, když místo, které si pro přecházení zvolí, nebude ani jakkoli dopravně označeno (nejen nenasvětleno), aby mohli řidiči přítomnost přecházejících chodců v takovém místě očekávat a dbát zvýšené opatrnosti (zvláště pak za snížených světelných podmínek nebo zhoršených klimatických podmínek, které mohou ovlivnit rozhled řidičů nebo jízdní vlastnosti vozidla). Nakonec pak odpůrce ani nijak neporovnal situaci chodců s ohledem na vytýkanou délku přechodu. Ačkoli uvedl, že je dlouhý 13 m, nepopsal/neporovnal, jak by se situace s ohledem na tento parametr lišila v případě přecházení vozovky v jiném místě (bez přechodu pro chodce/anebo kam by přechod přesunul). Případně ani nijak nevysvětlil, proč by nebylo možné se současným zrušením sporného přechodu umístit přechod na vhodnější – posuzováno kritériem délky – kratší spojnici v rámci obce.
42. Zároveň je třeba zdůraznit, že dopravní inspektorát ve svém podnětu navrhoval pro zvýšení bezpečnosti chodců zřízení chodníků a na vhodném místě zřízení místa pro přecházení. Odpůrce ovšem přistoupil toliko k prvnímu kroku opatření navrženého dopravním inspektorátem – zrušení přechodu, aniž by přitom vysvětlil, proč nebyl sporný přechod zrušen až v situaci, kdy by byly splněny podmínky pro přijetí doporučených opatření pro zvýšení bezpečnosti chodců (chodníky a příprava místa pro přecházení). Zvláště za situace, kdy se v obci ani žádný jiný přechod, než ten sporný, nenachází. Ačkoli odpůrce v odůvodnění napadeného OOP konstatoval, že *„musí při zjištění nebezpečného, nadbytečného, či poškozeného dopravního značení, či zařízení bezodkladně konat a nemůže čekat na dostavbu probíhajících staveb.“*, tak k tomu soud doplňuje, že takové konání by nemělo spočívat jen v urychleném odstranění zjištěného značení, ale musí být konány koordinované úkony, které účelně povedou k nápravě zjištěného závadného stavu a zajištění bezpečnosti (a plynulosti) provozu na komunikaci (§ 78 odst. 2 zákona o silničním provozu). Pouhým odstraněním sporného přechodu nemusí být odstraněn závadný stav spočívající v nebezpečné situaci pro chodce; naopak jím může být nastolen jiný, a to i obdobně intenzivně závadný stav. Pokud navrhovatelka upozorňovala na to, že za dobu existence sporného přechodu nebyla zjištěna žádná vážná dopravní nehoda, mohlo to odpůrci signalizovat, že se nejedná o dopravní situaci, která by si žádala bezodkladné/urgentní odstranění sporného přechodu, aniž by byly připraveny podmínky pro přijetí adekvátního opatření (např. navrhované zbudování chodníků a příprava jiného místa pro přecházení).

Nevhodné opatření (přechod pro chodce umístěný na nevhodném místě) by nemělo být nahrazováno případně ještě nevhodnějším řešením (naprostou absencí jakéhokoli opatření vedoucího k zajištění bezpečnosti chodců, pokud by nebylo řádně odůvodněno, že žádná opatření k zajištění bezpečnosti chodců nejsou s ohledem na konkrétní skutkové okolnosti potřebná).

43. Soud nepřehlédl, že vlastní podnět pro odstranění sporného přechodu poukazoval na nadbytečnost přechodu pro nízkou intenzitu dopravy, avšak toto odůvodnění odpůrce do napadeného OOP nepřevzal. Jako důvod pro odstranění přechodu pro chodce uváděl toliko jeho nebezpečnost. Proto by mělo napadené OOP přinášet odpovědi na to, proč je jiné zvolené řešení [tj. nulové opatření, neboť, jak soud vysvětlí níže, ztotožnil se s názorem navrhovatelky, že umístění dopravního značení V18 (optická brzda) před začátek obce nemá žádný vztah k zajištění bezpečnosti chodců] méně nebezpečné než existence sporného přechodu. A toliko nad rámec k tomu soud ještě doplňuje, že technické podmínky či normy ČSN je třeba aplikovat v souladu s běžnými pravidly výkladu, zejména jazykového a logického. Pokud daná technická norma stanoví určité podmínky pro nutnost či vhodnost umístění přechodu pro chodce (např. intenzitu dopravy), nenaplnění těchto podmínek samo o sobě neznamená, že v daném místě přechod pro chodce být umístěn *nesmí*, ale pouze to, že tam umístěn být nemusí (totožně srov. např. rozsudek NSS ze dne 6. 9. 2024, č. j. 5 As 265/2022-31, odst. 38). Je nezbytné znovu zopakovat, že v obci Dubenec žádný jiný přechod pro chodce není, přičemž navrhovatelka přílehlavě upozorňovala na to, že v blízkosti současného přechodu pro chodce je autobusová zastávka, která obsluhuje i školní autobusy. Odpůrce by tak měl přihlídnout k tomu, jak by zajistil bezpečnost dětí při přecházení silnice č. I/4H, případně jak by zajistil bezpečné přecházení této silnice osobami se sníženou pohyblivostí, pro které může být bez zajištění přednosti vozidly (i při relativně nízké intenzitě dopravy) přejítí této vozovky téměř nemožné, nebo nepřiměřeně obtížné.
44. Soud již výše nastínil, že se ztotožňuje s názorem navrhovatelky, že umístění dopravního značení V18 (optická psychologická brzda) před dopravní značení IZ4a (začátek obce Dubenec) je zcela nedostatečné a nesouvisející opatření ve vztahu k zajištění bezpečnosti chodců při přecházení vozovky v obci. Není totiž zřejmé, jak by mělo dopravní značení V18 (optická psychologická brzda) upozornit řidiče na případné chodce. Optická psychologická brzda má vést k tomu, aby řidič snížil rychlost. Je-li ovšem tato dopravní značka umístěna před začátkem obce, může se řidič důvodně domnívat, že je zde tato značka umístěna k posílení dodržení pravidla ohledně maximální dovolené rychlosti v obci, tj., že má vést k tomu, aby v okamžiku míjení dopravní značky IZ4a (začátek obce Dubenec) jel již řidič maximálně rychlostí 50 km/h, která je pro jízdu v obci předepsána. Nikoli nutně, že má upravovat rychlost proto, že je možné, že se bude v některém místě v obci (zejm. u autobusové zastávky) po komunikaci pohybovat zvýšené množství chodců chodec. Na přítomnost chodců upozorňují zpravidla jiná dopravní značení, nikoli optická psychologická brzda. Ta má za následek pouze to, že nutí řidiče snížit rychlost, ale sama o sobě nemá žádnou informativní hodnotu, proč tak má řidič činit. Tuto informativní hodnotu může mít až ve vztahu ke svému umístění nebo ve spojení s jinou dopravní značkou nebo dopravní situací. V nyní projednávané věci však soud neshledal souvislost mezi umístěním této dopravní značky před začátek obce a informováním/upozorněním na možnou přítomnost chodců.
45. Ačkoli je žádoucí, aby chodci nebyli nuceni přecházet vozovku v místě, které pro to není vhodné, měl odpůrce zvážit, zda je v dané situaci v zájmu bezpečnosti provozu na pozemních

komunikacích, aby bezodkladně přistoupil toliko ke zrušení přechodu pro chodce bez přijetí jiného adekvátního dopravního opatření; resp. proč by nebylo vhodnější případně přechod toliko přesunout na dle kritérií odpůrce vhodnější místo, popř. zajistit jeho bezpečnost na stávajícím či jiném místě dalšími prvky (ostrůvek, snížení maximální povolené rychlosti, doporučená rychlost, výstražné značky, semafor aj.). Přechod pro chodce je místem, které je označeno a které je určeno k přecházení vozovky. Účastníci silničního provozu mohou v takovém místě důvodně očekávat výskyt chodců a musí tomu uzpůsobit styl (způsob) jízdy. Případné nezodpovědné chování některých chodců, kteří se nedostatečně nebo vůbec nerozhlednou před vstupem do vozovky, nemůže zpochybňovat smysl a účel tohoto dopravního značení jako takového.

46. Soud má za to, že při vyhodnocování účinků konkrétních dopravních opatření je třeba přihlédnout nejen k jednoduchým statistickým hodnotám, ale je třeba se zabývat i praktickými aspekty takových opatření. Pokud je na nějakém místě zřízen přechod, je výrazně prospěšnější pro osoby se sníženou pohyblivostí, kterým musí dát vozidla za stanovených podmínek přednost, než pro „běžného“ chodce, který zvládne vozovku překonat svižnou chůzí za výrazně kratší čas a není tolik omezen hustější dopravou. Nelze tedy jen porovnat četnost případných nehod, ale je třeba se zabývat i strukturou chodců (účastníků silničního provozu) a dalšími individuálními okolnostmi případu. Zde zejména tím, že v obci není žádný jiný přechod pro chodce přes silnici č. I/4H (ani jiné opatření: např. nadchod, podchod). Pokud by bylo zjištěno, že se jedná o místo, po kterém často přecházejí (byť jen v určité exponované hodiny) děti, je třeba tento aspekt zohlednit (byť by třeba vytiženost přechodu neodpovídala ČSN normám na povinné zřízení přechodu), neboť na značeném místě (přechodu pro chodce) je zvýšená pravděpodobnost, že budou řidiči častěji (až na výjimky) ostražitější a přizpůsobí svůj styl jízdy než v místě neznačeném. Může se tak ukázat, že byt' není určitý přechod nezbytné vybudovat na základě ČSN normy, neboť není dané místo vytiženo dostatečným počtem chodců, tak se může ukázat zřízení (ponechání) takového přechodu účelné, protože pomůže vytvořit podmínky pro bezpečnější přecházení zranitelnějších skupin osob, které se mohou v daném místě vyskytovat častěji. I v případě, že nebudou naplněna kritéria norem ČSN pro povinné vybudování přechodu pro chodce se může ukázat, že je jeho ponechání/případně přesunutí účelné, neboť bude efektivním opatřením ke zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu oproti situaci s nulovým řešením (úplná absence přechodu pro chodce v obci).

Závěr a náklady řízení

47. S ohledem na výše uvedené dospěl soud k závěru, že napadené OOP je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, neboť se odpůrce nevypořádal se všemi námitkami navrhovatelky a se všemi relevantními skutečnostmi včetně vyhodnocení důsledků přijatého řešení z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu. Z odůvodnění tak nelze seznat, zda napadené OOP skutečně splňuje podmínky § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu či nikoliv. Proto soud napadené OOP zrušil v části, ve které stanovuje odstranění svislého dopravního značení IP 6, A11 – přechod pro chodce) a vodorovného dopravního značení V7a (Přechod pro chodce), a to ke dni právní moci tohoto rozsudku (§ 101d odst. 2 věta první s. ř. s.).
48. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Odpůrce nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch. Navrhovatelce, která naopak byla ve věci plně úspěšná, náleží náhrada nákladů řízení. Náhradu nákladů řízení tvoří odměna za dva úkony právní služby po 3 100 Kč (převzetí a příprava zastoupení a sepis návrhu) podle § 7 bodu 5, § 9 odst. 4 písm. d) a § 11 odst. 1 písm. a) a d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátní

tarif, ve znění účinném do 31. 12. 2024 (viz přechodné ustanovení čl. II vyhlášky č. 258/2024 Sb.); odměna za jeden úkon právní služby ve výši 4 620 Kč [sepis repliky podle § 7, § 9 odst. 5 a § 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu ve znění vyhlášky č. 258/2024 Sb.], dále paušální náhrada hotových výdajů za dva úkony právní služby po 300 Kč podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu, ve znění účinném do 31. 12. 2024, a náhrada hotových výdajů odpovídající jedné paušální částce ve výši 450 Kč podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu ve znění vyhlášky č. 258/2024 Sb. K výsledné částce 11 870 Kč soud připočetl 2 492,70 Kč odpovídající náhradě daně z přidané hodnoty v sazbě 21 %, neboť zástupce navrhovatelky je plátcem daně z přidané hodnoty (§ 57 odst. 2 s. ř. s.). Konečně soud připočetl navrhovatelkou zaplacený soudní poplatek ve výši 5 000 Kč. Odpůrce je povinen zaplatit navrhovatelce náhradu nákladů řízení v celkové výši 19 362,70 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku (§ 54 odst. 7 s. ř. s.) k rukám jejího zástupce (§ 149 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, užitý na základě § 64 s. ř. s.).

Poučení:

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

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

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

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

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

Praha 4. března 2025

Lenka Oulíková, v. r.
předsedkyně senátu