



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Magdaleny Ježkové a soudců JUDr. Ivony Šubrtové a Mgr. Ondřeje Bartoše ve věci

žalobkyně: **H. M.**
zastoupena: Mgr. Liborem Zbořilem, advokátem, ev. č. ČAK 04924
vykonávajícím advokacii jako společník společnosti ARROWS,
advokátní kancelář, s. r. o., IČ 0671786
se sídlem: Plzeňská 3350/18, Smíchov, 150 00 Praha 5

proti
žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina, Žižkova 1882/57, 5XB01 Jihlava**
v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 17. prosince 2024, č.j. KUJI
111357/2024,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 17. prosince 2024, č.j. KUJI 111357/2024, se zrušuje a věc se žalovanému vrací k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobkyni náklady řízení ve výši 21 404 Kč do rukou jejího zástupce, do 20 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. Včas podanou žalobou namítala žalobkyně nezákonnost shora identifikovaného rozhodnutí, jímž bylo zamítnuto její odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Havlíčkův Brod, č.j. MHB_DOP/4017/2024/JSOB ze dne 6. 8. 2024.

I. Žalobní argumentace

2. Žalobkyně vyslovila přesvědčení, že napadené rozhodnutí nedostatečně vypořádalo její odvolací námitky, zejména ty, které se týkaly vyvrácení závěrů znaleckého posudku a ve vztahu k rozdílnému přístupu ke srovnatelným případům. Upozornila, že soudní judikatura stanoví, že rozhodnutí správního orgánu musí být přezkoumatelné a dostatečně odůvodněné. Žalovaný však použil jako podklady pro rozhodnutí neoficiální informace dostupné na internetu (např. webové statistiky nehodovosti), které nebyly opatřeny jako důkazy v souladu se správním řádem.
3. Dále žalobkyně napadenému rozhodnutí vytkla, že odmítlo znalecký posudek M. jako irrelevantní, aniž by bylo provedeno vlastní odborné posouzení. Žalobkyně tak vyslovila přesvědčení, že nelze znalecký posudek odmítnout pouze na základě subjektivního hodnocení správního orgánu. Poznamenala rovněž, že žalovaný zcela rezignoval na svou povinnost a v tomto ohledu pouze uvedl, že s ohledem na nedostatečnou kvalifikaci znalkyně, mají závěry znaleckého posudku hodnotu „běžného uživatele pozemních komunikací“. S tímto žalobkyně vyjádřila zásadní nesouhlas. Konstatovala, že statistiky nehodovosti použité v rozhodnutí nepostihují reálnou situaci v dotčeném úseku a správní orgán nepřihlédl k preventivní funkci dopravní regulace, přičemž zcela absentuje úvaha nad možnými následky, byť i jediné závažné dopravní nehody, která může v daném úseku silnice nastat. Těmito úvahami se žalovaný zcela odmítl zabývat a bezpečnost daného úseku silnice posuzoval pouze toliko s ohledem na četnost dopravních nehod v minulosti, zcela bez přihlédnutí ke specifickým dané lokality. Napadené rozhodnutí tak nezohledňuje, že zásah do vlastnického práva žalobkyně je neúměrný a odporuje principu proporcionality ve smyslu čl. 11 Listiny základních práv a svobod.
4. Závěrem žalobkyně uvedla, že napadené rozhodnutí dostatečně neodůvodňuje, proč v obdobných případech byla dopravní omezení stanovena, zatímco v tomto případě nikoli, čímž došlo k porušení principu rovnosti před zákonem a zákazu diskriminace. Napadené rozhodnutí v případě hráze Jezuitského rybníka uvádí, že v dané věci bylo dopravní značení umístěno na základě statického posudku mostní konstrukce, ze kterého pravděpodobně vyplývá, že vyšší dopravní zatížení jeho konstrukce nesnese. V tomto ohledu nechápe žalobkyně danou argumentaci žalovaného, který po předložení znaleckého posudku žalobkyní dochází k rozdílnému závěru, než v případě Jezuitského rybníka, přičemž z žalobkyní předloženého znaleckého posudku taktéž vyplývá, že konstrukce hráze rybníka xx není dimenzovaná na těžkou nákladní dopravu.

II. Vyjádření žalovaného

5. Žalovaný konstatoval, že v soudním řízení lze posuzovat pouze dotčení práv žalobkyně, kterými skutečně disponuje. Z okolností případu je patrné, že žalobkyně se domáhá změny místní úpravy provozu s ohledem na údajné škody, které působí provoz na silnici xx, resp. špatný dopravně technický či stavební stav dotčené silnice na její nemovitosti. V tomto ohledu se jedná o ochranu jejího soukromého práva, a sice vlastnického práva k dotčeným nemovitostem.
6. Již v tomto ohledu považoval žalovaný za sporné, zda je možné domáhat se ochrany tohoto práva pomocí stanovení místní úpravy provozu, neboť z ust. § 78 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) vyplývá, že dopravní značení lze užít jen z důvodu veřejného zájmu.

7. Žalovaný především zdůraznil, že zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je veřejným zájmem, který mají za úkol střežit a zajišťovat správní orgány. Jakékoli návrhy na stanovení místní úpravy provozu s odůvodněním v podobě BESIP jsou tedy pouhými podněty k postupu správních orgánů z moci úřední. Jejich podatelé nemají nárok na projednání věci ve správním řízení a již vůbec ne na ochranu poskytovanou správními soudy. Správní soudnictví slouží k ochraně veřejných subjektivních práv, avšak v oblasti zajištění BESIP žalobkyně zajisté žádné veřejné subjektivní právo hodné ochrany nemá. Posouzení dopravních nehod a vlivu navržené místní úpravy provozu na jejich předcházení je čistě v působnosti správních orgánů. Žalobkyně nemá veřejné subjektivní právo na navrhování místní úpravy provozu za účelem zvýšení BESIP a správní soud nemá pravomoc jí poskytovat v tomto směru ochranu, byť posouzení bylo provedeno v rámci správního rozhodnutí.
8. Dále uvedl, že dle ust. § 27 odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích je vlastník silnice povinen nahradit vlastníkům sousedních nemovitostí škody, které jim vznikly v důsledku stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto komunikací; není však povinen nahradit škody vzniklé vlastníkům sousedních nemovitostí v důsledku provozu na těchto pozemních komunikacích. Ochranu vlastnického práva před zásahy způsobenými v důsledku stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto komunikací lze tedy poskytovat v mezích soukromého práva.
9. Žalovaný navrhl zrušení napadeného rozhodnutí a to v případě, že by soud naznal, že ochrana vlastnického práva je výše uvedeným ustanovením dostatečně řešena v rámci soukromého práva. Řízení by pak bylo žalovaným zastaveno s odůvodněním, že ochrany vlastnického práva jako práva soukromého se nelze domáhat v procesu stanovení místní úpravy provozu, která slouží k regulaci provozu na pozemních komunikacích či jiným veřejným zájmům, nikoli však zájmům soukromým.
10. Žalovaný dále konstatoval, že při posuzování případu však aplikoval pro žalobkyni příznivější právní názor, a sice že přestože má být dopravní značení umísťováno pouze ve veřejném zájmu, je možné stanovit místní úpravu provozu i s přihlédnutím k soukromým zájmům, a to na základě čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod. Zejména přitom přihlédl ke skutečnosti, že výše uvedené ustanovení § 27 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích vylučuje odpovědnost vlastníka komunikace za škody způsobené provozem na pozemních komunikacích. Žalobkyně se pak domnívá, že škody na jejích nemovitostech způsobuje právě provoz těžkých nákladních vozidel po předmětné pozemní komunikaci. Ochranu před provozem na pozemních komunikacích pak poskytuje správní orgán při stanovení místní úpravy provozu (viz např. § 24a zákona o pozemních komunikacích umožňující poskytnutí ochrany silnic II. a III. třídy před poškozováním komunikace nákladními vozidly s hmotností nad 12 t).

K jednotlivým žalobním bodům pak žalovaný sdělil následující:

- 1) Napadené rozhodnutí se s veškerými námitkami žalobkyně vypořádalo, a to podrobně a dostatečně. Statistiky nehodovosti poskytnuté Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., jako odborné výzkumné organizace, která čerpá data od Policie ČR, nepovažuje žalovaný za nijak nevěrohodné.
- 2) Důkazy hodnotí vždy správní orgán a závěry znaleckého posudku není nijak vázán. Trval tak na tom, že znalecký posudek podaný v oboru stavebnictví, odvětví stavby obytné a stavby inženýrské, specializace spolehlivost konstrukcí, navrhování staveb, zatížení

konstrukcí, statika, vady a poruchy stavebních konstrukcí rozhodně nemá svou zamýšlenou vysokou vypovídací hodnotu v oblasti hodnocení intenzity provozu na pozemní komunikaci. Tomu odpovídá i skutečnost, že znalkyně neprovedla žádný dopravní průzkum, ale hodnotila provoz na komunikaci pouze subjektivními nepodloženými závěry ve stylu „jezdí tu hodně těžkých aut“.

11. Naproti tomu žalovaným opatřený dopravní průzkum poskytuje zcela přesné informace o skladbě vozidel užívajících komunikaci a je tedy daleko vhodnějším podkladem pro posouzení dopravní zátěže předmětné pozemní komunikace.
12. Nadto dle žalovaného žalobkyně svůj návrh sama znevěrohodnila právě úpravami znaleckého posudku. Ten původně požadoval omezit provoz těžkých nákladních vozidel, tj. vozidel nad 10 t. Poté, bez bližšího zdůvodnění, znalec změnil své závěry, že je třeba omezit provoz vozidel nad 3,5 t při zachování průjezdu vybraných skupin těžších vozidel. Ani jednu hodnotu přitom znalec nezdůvodnil žádným výpočtem a nebylo tedy ani možné posoudit, jak k daným hodnotám dospěl. Neodůvodnil ani skutečnost, že navrhl vyloučit pouze určitou skupinu vozidel nad 3,5 t, zatímco určitá vozidla přesahující tuto mez mohla nadále úsek silnice využívat.
- 3) Žalovaný dále uvedl, že posouzení bezpečnosti silničního provozu je záležitostí správních orgánů a žalobkyně nemá právo soudní ochrany před závěry žalovaného, zvláště když argumentuje pouze subjektivními pocity ve stylu „jezdí tu hodně těžkých aut a je to tu nebezpečné“, aniž by sama předložila jakékoli komplexní či odborné posouzení lokality z hlediska BESIP. Žalovaný znovu připomenul, že znalec v oboru stavebnictví, odvětví stavby obytné a stavby inženýrské, specializace spolehlivost konstrukcí, navrhování staveb, zatížení konstrukcí, statika, vady a poruchy stavebních konstrukcí rozhodně není odbornou osobou v oblasti BESIP.
13. Žalovaný zcela odmítl, aby stanovoval místní úpravu provozu s ohledem na předcházení jakýmkoli dopravním nehodám. Při předcházení dopravním nehodám je třeba vyhodnotit pravděpodobnost určitých druhů nehod a přijmout odpovídající opatření.
- 4) Žalobkyní požadované omezení obecného užívání není dle žalovaného v žádném případě založeno na proporcionálním posouzení veřejných zájmů a chráněných práv. Je pouze projevem žalobkyně neudržující vlastní stavby v řádném technickém stavu a odmítající jakoukoli spolupráci s vlastníkem komunikace na zlepšení dopravně technického a stavebního stavu komunikace.
- 5) Žalobkyně odkazuje na případ mostu ev. č. 34511-1 u Jezuitského rybníka, což však není dle žalovaného přílehlavé. Je třeba odlišit případy, kdy je omezení nastaveno z důvodu technických možností komunikace, a případy, kdy se jedná o opatření v rovině organizace dopravy. Žalovaný již v odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedl, že žalobkyně navrhla opatření v rovině organizace dopravy, zatímco případ mostu u Jezuitského rybníka je případem, kdy je omezení založeno na technických možnostech/parametrech mostního objektu.
14. Pro názornou ilustraci tedy žalovaný soudu doložil, jak obecně může vypadat omezení na základě technických aspektů komunikace, a to v podobě statického výpočtu zatížitelnosti mostu, kde je podrobně zdůvodněna výsledná zatížitelnost mostu. Je zřejmé, že výsledná úprava provozu je v takovém případě navržena s ohledem na stanovený matematický výpočet zatížitelnosti. Mostní konstrukce patrně umožňuje provoz vozidel pouze do určité

hmotnosti, a to bez ohledu na záměr, s kterým se vozidlo po daném mostě pohybuje. Na druhou stranu omezení v rovině organizace dopravy vylučuje provoz určité skupiny vozidel s ohledem na nastavení vhodného režimu obecného užívání předmětné komunikace. Výsledné omezení nevychází pouze z technických výpočtů, ale zejména z právního hodnocení dotčených zájmů a práv. Příkladem takového omezení je omezení tranzitní dopravy dle § 24a zákona o pozemních komunikacích, kde omezení není nastavováno s ohledem na přesně stanovenou únosnost silnic II. a III. tříd, ale s ohledem na poměření dotčených zájmů. Správní orgán zde zvažuje, zda dá přednost zachování „plného“ obecního užívání nebo zda upřednostní menší poškození komunikací těžkými nákladními vozidly v situaci, kdy je k dispozici vhodná objízdná/alternativní trasa. Taková regulace pak vychází zejména z právního hodnocení případu, nikoli pouze z technických výpočtů únosnosti komunikace.

15. V posuzovaném případě žalobkyně navrhuje omezení v rovině organizace dopravy vyžadující právní poměření dotčených práv a zájmů, ale argumentuje znaleckým posudkem, který má hodnotit technické možnosti předmětných objektů. Zcela pochopitelně tedy v tomto případě nemohl žalovaný dle jeho názoru vycházet striktně ze znaleckého posudku stejným způsobem, jakým lze v jiných případech vycházet z výpočtů zatížitelnosti a podobných dokumentů technického charakteru. Skutečnost, že těžká nákladní vozidla poškozují pozemní komunikace je notorií, kterou není třeba dokazovat znaleckým posudkem. Žalobkyně tak staví svou argumentaci na dokumentu technického charakteru, který však neřeší poměření dotčených chráněných zájmů a nadto ani neuvádí žádné výpočty na podporu uvedených závěrů.

III. Jednání před soudem

16. Zástupce žalobkyně odkázal při nařízeném jednání na doložené listiny a na žalobu samotnou. Doplnil, že žalobkyni byly předmětné nemovitosti vráceny v rámci restituce v naprosto dezolátním stavu. Nemovitosti proto žalobkyně již 25 let intenzivně opravuje a udržuje. Jejich součástí je samozřejmě i xx rybník a hráz pod ním, která byla vybudována někdy v 17. století jako sypaná hlíněná hráz a sloužila pro přístup do mlýna. V současné době se na hrázi xx rybníka nachází inkriminovaná silnice, o níž vede žalobkyně s Krajem Vysočina poměrně intenzivní a velmi dlouhá jednání o tom, jak by se mělo postupovat, aby došlo k omezení dopravy, která prokazatelně hráz rybníka a na ni napojenou budovu mlýna poškozují. Snaha o dopravní značení je v podstatě výsledkem těch dlouhodobých, roky trvajících, jednání s vlastníkem komunikace. Žalobkyni bylo doporučeno předložit posudek, o němž by se následně diskutovalo. Zmíněná hráz nikdy nesloužila a nebyla dimenzována na to, aby po ní jezdily nákladní automobily o váze 60 tun.
17. Pověřená pracovnice žalovaného odkázala na písemné vyjádření k žalobě a na odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí. Vyslovila přesvědčení, že se zde před soudem řeší věci, který by spíš měly být řešeny v rámci soukromého práva. Znovu zdůraznila, že znalecký posudek označil žalovaný pro tento případ za nedostatečný, když z něho jednoznačně nevyplývá, že by k nějaké degradaci na uvedené nemovitosti mělo docházet. Připomenula, že žalovaný zaslal soudu i statický posudek, který se používá u mostů, pro představu, jak takový posudek vypadá a z něhož by mohlo být zřejmé, zda uváděné zatížení hráze rybníka je únosné či nikoliv.

IV. Přezkoumání věci krajským soudem

18. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v řízení podle části třetí hlavy druhé dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb. soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) a po prostudování obsahu správního spisu v kontextu s žalobními námitkami pak usoudil následovně.
19. Z průběhu správního řízení krajský soud zjistil, že žalobkyně je vlastníkem pozemku st. parc. č. XA, jehož součástí je stavba čp. XB rodinný dům, pozemku parc. č. XC a pozemku XD vše v katastrálním území xx zapsané na LV XE. Žalobkyně je dále vlastníkem pozemku parc. č. XF, jehož součástí je xx rybník, v katastrálním území xx zapsaném na LV XG a dalších pozemků bezprostředně přiléhajících k xx rybníku a jeho hrázi. Žalobkyně je vlastníkem i samotné hráze rybníka xx, která se nachází na pozemku parc. č. XH v katastrálním území xx zapsaném na LV XCH, jehož vlastníkem je Kraj Vysočina, Žižkova 1882/57, 58601 Jihlava, IČO 70890749. Na pozemku parc. č. XH v katastrálním území xx je umístěna hliněná hráz xx rybníka, která byla vystavěna přibližně v roce 1750. Na hrázi xx rybníka, tedy i na pozemku XH, je umístěna silnice xx ve vlastnictví Kraje Vysočina, která slouží i pro nákladní dopravu.
20. Dále ze správního spisu vyplynulo, že dne 19. 3. 2024 podala žalobkyně k městskému úřadu návrh na stanovení místní úpravy provozu v podobě omezení tranzitní dopravy přes hráz xx rybníka na silnici xx v k. ú. xx. Městský úřad si k tomuto návrhu vyžádal stanovisko Policie ČR a Kraje Vysočina jako vlastníka předmětných komunikací. Policie ČR k návrhu vydala nesouhlasné stanovisko a Kraj Vysočina v souladu se závěry předchozích jednání souhlasil pouze s omezením těžké nákladní dopravy (vozidla s užitnou hmotností nad 10 t). Na základě těchto podkladů prvoinstanční úřad návrh žalobkyně zamítl.
21. Žalobkyně svůj návrh na umístění dopravního značení podložila znaleckým posudkem č. 135/2022, zpracovaným J. M., pod názvem „*Posouzení vlivu dopravy na vznik poruch na stavební objekty na adrese xx*“. Z tohoto důkazu žalovaný dovodil, že byl podán v oboru stavebnictví, odvětví stavby obytné a stavby inženýrské, specializace spolehlivost konstrukcí, navrhování staveb, zatížení konstrukcí, statika, vady a poruchy stavebních konstrukcí, tudíž jej nelze posuzovat pro účely tohoto správního řízení jako znalecké posouzení, ale pouze jako běžný názor uživatele pozemních komunikací. Žalovaný rovněž konstatoval že ani Policie ČR nemá poznatky o tom, že by se jednalo na této komunikaci o rizikové místo z hlediska bezpečnosti silničního provozu.
22. Žalovaný rovněž zkoumal, jak je silnice xx v předmětném úseku zatížena dopravou a to na základě informace o intenzitách dopravy na předmětném úseku silnice xx, z nichž dovodil, že roční průměr denních intenzit dopravy na silnici xx v xx je 885 vozidel/den a RPDÍ (PO-PÁ) je 980 voz/den. Intenzity těžkých nákladních vozidel byly výpočtem stanoveny na 84 voz/den. Z toho dovodil, že intenzita těžkých nákladních vozidel odpovídá technickému provedení předmětné pozemní komunikace.
23. Žalovaný vylovil přesvědčení, že žalobkyně, s odkazem na shora uvedené, v řízení nedoložila žádné důkazy, které by prokazovaly nebo alespoň naznačovaly, že silnice xx je v tomto úseku zatížena více, než je obvyklé. Rovněž neuvedla ani zdroj těžké nákladní dopravy, který by mohl na této silnici generovat větší dopravní zatížení těmito vozidly, než je obvyklé (např. že by silnice sloužila jako hlavní příjezd k lomu). Uzavřel tak, že silnice xx v předmětném úseku není stavebně technicky poddimenzována a intenzita provozu těžkých nákladních vozidel není nepřiměřená jejímu provedení, takže provoz na silnici xx není v rozporu s obecným užíváním této komunikace.

24. Při hodnocení důkazu ve formě znaleckého posudku žalovaný poukázal na skutečnost, že z něho není patrné, proč byla zvolena právě hodnota 3,5 t a proč se znalkyně odchýlila od svého původního závěru, jímž navrhovala vyloučit těžká nákladní vozidla (tj. dle názvosloví pozemních komunikací vozidla s hmotností přes 10 t). Tato změna názoru není dle žalovaného podpořena žádným výpočtem, který by změnu hodnot odůvodnil. Žalovaný připomenul, že „*např. v případě hmotnostního omezení na mostech je prováděn statický výpočet zatížitelnosti, kde je velmi podrobně matematicky odůvodněna výsledná hodnota zatížitelnosti. Případné dopravní značení omezující přípustnou hmotnost vozidel je pak „šité na míru“ konkrétnímu mostu s jedinečnou hodnotou, která je určena na jednotky tun, případně i desítiny tun, bez ohledu na kategorie a druhy vozidel. Rovněž tato hodnota platí pro všechna vozidla, neboť vychází z reálných možností mostní konstrukce*“. Na základě předloženého znaleckého posudku žalovaný pouze usoudil, že se jedná o návrh, který nevychází z konkrétních technických důvodů (jako je tomu např. u mostních konstrukcí), ale jedná se o opatření v rovině organizace dopravy, podobně jako např. v situaci dle § 24a zákona o pozemních komunikacích, kdy se obvykle rozhoduje o změně organizace dopravy např. v souvislosti s výstavbou nové dálnice apod. Žalovaný uzavřel, že tvrzení žalobkyně se neopírá o konkrétní technické důvody, ale podobně jako znalkyně navrhuje uvedenou regulaci jako nástroj k organizaci dopravy na předmětném území.
25. Postup prvoinstančního orgánu a potažmo žalovaného v důkazním řízení hodnotil krajský soud z pohledu ust. § 3 správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) upravujícího zásadu materiální pravdy a zkoumal, zda správní orgány postupovaly tak, aby zjistily stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v ust. § 2 této právní úpravy. Z tohoto ustanovení je na projednávanou věc aplikovatelný zejména odst. 3, který správnímu orgánu ukládá šetřit práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká, a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem v nezbytném rozsahu.
26. Z projednávané věci vyplývá, že žalobkyně podala k městskému úřadu návrh na stanovení místní úpravy provozu v podobě omezení tranzitní dopravy přes hráz xx rybníka na silnici xx v k. ú. xx. Žalobkyni, jak ostatně uvedla při jednání před soudem, bylo doporučeno, aby předložila na podporu svých tvrzení znalecký posudek, což, jak je zřejmé ze shora uvedeného, učinila. Žalovaný zpochybňuje, že by výsledky zjištěné znaleckým posouzením měly být dostatečným podkladem pro vyhovění návrhu žalobkyně. Pověřený pracovník žalovaného při nařízeném jednání naopak zdůraznil, že soudu zaslal jako přílohu svého vyjádření k žalobě i statický posudek, který se používá u mostů, pro představu, jak takový posudek vypadá, a z něhož by mohlo být zřejmé, zda uváděné zatížení hráze rybníka je únosné či nikoliv. Připouští tedy, že je pro posouzení návrhu rozhodné uvážení, jaká je statika hráze. Pokud tedy žalobkyně předložila znalecký posudek, který žalovaný jako důkaz odmítá, neboť nevychází z konkrétních technických důvodů (jako je tomu např. u mostních konstrukcí), ale jedná se o opatření v rovině organizace dopravy, bylo tak na žalovaném, aby najisto postavil, jaká je statika hráze. Nepostačuje tak pouhé tvrzení žalovaného, že je předložený znalecký posudek nevhodný. Žalovaný sám uvádí, co měl znalecký posudek obsahovat, bylo tak na něm, aby žalobkyni v tomto směru vyzval, co má k tomuto znaleckému posudku doplnit. To však neučinil a takové hodnocení je v rozporu se základními zásadami správního řízení obsaženými v ust. § 2 odst. 3 a 4 správního řádu. Lze tak přisvědčit žalobní námitce, dle níž napadené

rozhodnutí nedostatečně vypořádalo její odvolací námitky, zejména ty, které se týkaly vyvrácení závěrů znaleckého posudku. Žalovaný nemůže předložený důkaz ve formě znaleckého posudku pouze odmítnout, aniž by sám provedl odborné posouzení statiky předmětné hráze na základě důkazu, který je potřebný ke zjištění stavu věci. Krajský soud takový postup v důkazním řízení nemohl akceptovat, proto napadené rozhodnutí zrušil. V nově otevřeném odvolacím řízení bude tedy na žalovaném, aby uvedené nedostatky důkazního řízení odstranil. Krajský soud přitom ponechává na jeho uvážení, zda si vyžádá revizní znalecké posouzení ve formě statického výpočtu zatížitelnosti, či zda žalobkyní předložený znalecký posudek č. 135/2022, zpracovaný J. M., pouze doplní o výsledky znalecké. Teprve na základě takto nastavených a najisto postavených znaleckých závěrů může být názor žalobkyně vyvrácen, či naopak potvrzen.

27. Vzhledem ke zjištění uvedených nedostatků v důkazním řízení nepovažoval krajský soud za důvodné, aby se vyjadřoval k ostatním žalobním námitkám.

V. Závěr a náklady řízení

28. Krajskému soudu proto nezbylo, než dle ust. § 78 odst. 1 s. ř. s. napadené rozhodnutí zrušit a věc žalovanému vrátit k dalšímu řízení. V něm bude žalovaný ve smyslu ust. § 78 odst. 5 uvedené právní úpravy vázán shora vysloveným právním názorem.
29. Ohledně nákladů řízení postupoval krajský soud v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s., dle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Ve věci měla úspěch žalobkyně. Jejími důvodně vynaloženými náklady byl zaplacený soudní poplatek ve výši 3 000 Kč a dále odměna zástupci a jeho režijní výlohy. Odměna za zastupování se u soudních řízení dle s. ř. s. stanoví podle zásad pro mimosmluvní odměny, tedy podle vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb, ve znění pozdějších předpisů (advokátní tarif). Zástupce učinil celkem 3 úkony právní služby po 4 620 Kč, a to převzetí věci, sepsání žaloby a účast při jednání. Dále krajský soud přiznal žalobci nárok na úhradu 3 režijních paušálů po 450 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu). To vše včetně DPH. Krajský soud uložil žalovanému vyčíslené náklady zaplatit do 20 dnů od právní moci tohoto rozsudku do rukou zástupce žalobkyně.

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.

Hradec Králové 15. května 2025

JUDr. Magdalena Ježková v. r.
předsedkyně senátu