



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Naděždy Řehákové a soudkyň JUDr. Ivanky Havlíkové a Mgr. Ing. Silvie Svobodové v právní věci

navrhovatele: GRAWE s. r. o., IČO 49449354
sídlem Pod pekárny 338/12, Praha 9, PSČ 190 00
zastoupen advokátem JUDr. Tomášem Machem
sídlem Viktora Huga 377/4, Praha 5 – Smíchov, PSČ 150 00

proti
odpůrci: Úřad městské části Praha 9
sídlem Sokolovská 14/324, Praha 9, PSČ 180 49

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích vjezd z ulice Kolbenova (při objektu 882/5a), v Praze 9 vydané odpůrcem dne 25. 11. 2024, č. j.: MCP09/410007/2024/OD/SC,

takto:

- I. Návrh se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Návrhem podaným k Městskému soudu v Praze se navrhovatel, jímž je společnost GRAWE s. r. o. domáhal zrušení opatření obecné povahy (dále jen „Opatření“) označeného v záhlaví tohoto rozsudku, kterým Úřad městské části, odbor dopravy jako příslušný správní úřad dle § 124 odst. 6 zákona č. 261/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) a podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovil místní úpravu silničního provozu v Praze 9 podle ustanovení § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 a § 78 zákona o silničním provozu. Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích spočívalo v umístění svislého dopravního značení B4, E5 „12t“ na účelové komunikaci vjezdu z ulice Kolbenova při objektu 882/5a v Praze 9 za podmínek uvedených ve výroku tohoto opatření, a to v rozsahu dle dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto opatření a zveřejněna spolu s tímto opatřením.

II. Napadené opatření obecné povahy

2. Odpůrce v odůvodnění Opatření uvedl, že místní úprava provozu byla stanovena u vjezdu do objektu Kolbenova 5a v Praze 9 na pozemcích parc. č. 1207/17 a 1207/2021, a to v řízení, které bylo zahájeno na základě žádosti společnosti Centrum 882 s.r.o., která je vlastníkem veřejně přístupné místní účelové komunikace a která slouží také jako parkoviště a přístupová cesta pro nájemce v budově 882/5a v ulici Kolbenova pro jejich zákazníky a dodavatele. Vlastník (zde také žadatel) navrhl změnu místní úpravy provozu spočívající v odstranění současného dopravního značení B1 + E13 a jeho nahrazení svislým dopravním značením B4, E5 „12t“. Záměrem vlastníka bylo zjednodušení přístupnosti komunikace a odstranění formální povinnosti jednotlivých nájemců žádat vlastníka o udělení souhlasu k vjezdu pro jejich zákazníky a dodavatele. Zároveň by toto dle vlastníka přispělo ke snížení protiprávního jednání, kdy na účelovou komunikaci vjíždí vozidla bez jeho povolení. Navrhovaná změna počítala s ponecháním zákazu vjezdu nově jen pro vozidla s hmotností nad 12 tun.
3. Odpůrce vyšel ze tří důvodů, pro které vlastník žádal o místní úpravu. Předně to byly parametry komunikace, které nedovolují vjezd těžších nákladních vozidel, aniž by došlo k poškození komunikace, které by šlo na vrub vlastníka žadatele při vynakládání finančních prostředků na její údržbu. Druhým důvodem bylo zachování bezpečnosti provozu na komunikaci, na které je poměrně hustý provoz způsobený jízdami nájemníků budovy, jejich zákazníků a dodavatelů, neboť těžká nákladní vozidla způsobují výrazné ztížení podmínek pro pohyb ostatních účastníků provozu na komunikaci. Třetím důvodem z podnětu žádosti vlastníka bylo zachování možnosti zásobování areálu společnosti GRAWE s. r. o. (zde navrhovatele), který se nachází na řadě místních pozemků a který je na základě dohody mezi ním a vlastníkem zásobován vozidly s maximální hmotností 12 tun.
4. Odpůrce vyšel ze zjištění, že k umístění dopravního značení, jak bylo požadováno, se souhlasně vyjádřil orgán Policie ČR, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy a současně bylo na komunikaci Kolbenova osazeno související dopravní značení na základě povolení příslušného silničního správního úřadu.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

5. Odpůrce dále v odůvodnění svého Opatření vymezil dvě námitky, které v řízení podala společnost GRAWE s. r. o.
6. V první námitce navrhovatel upozornil na dvě řízení, která probíhala před vydáním předmětného Opatření, a to na řízení, v němž bylo rozhodnutím ze dne 5. 6. 2023 vydaným příslušným silničním správním úřadem určeno, že se na předmětných pozemcích parc. č. 1207/17 a parc. č. 1207/2021 nachází veřejně přístupná účelová komunikace (dále jen „Řízení 1“). Dále v námitkách uvedl, že paralelně s Řízením 1 probíhalo i řízení, jehož výsledkem bylo vydání výzvy k odstranění dopravní značky příslušným silničním správním úřadem dne 15. 12. 2023, kterou byl vlastník vyzván k odstranění neoprávněně umístěného dopravního značení s odkazem na to, že jde o veřejnou přístupnost účelové komunikace (dále jen „Řízení 2“). Dle navrhovatele tak nemůže obstát argument vlastníka o omezení (zúžení) veřejně přístupné účelové komunikace, neboť rozsah veřejné přístupnosti účelové komunikace nemůže být z povahy věci omezen neoprávněně umístěným dopravním značením a jedině rozhodný je výrok správního úřadu o charakteru dané účelové komunikace. Určujícím výrokem o charakteru komunikace nebylo stanoveno žádné omezení rozsahu veřejné přístupnosti účelové komunikace a tato je tedy veřejně přístupná bez omezení. Vydáním napadeného Opatření tak dle navrhovatele fakticky dojde k omezení rozsahu užívání této veřejně přístupné účelové komunikace a vlastník byl povinen prokázat nezbytnou nutnost k ochraně jeho oprávněných zájmů.
7. K této námitce odpůrce v odůvodnění svého rozhodnutí zdůrazněně uvedl, že správní orgán k návrhu místní úpravy provozu postupuje podle příslušných ustanovení části šesté zákona č. 500/2004 Sb. správního řádu, kdy zohledňuje požadavek na to, aby správce pozemní komunikace dbal využívání komunikace v souladu se svým zákonným účelem dle § 19 silničního zákona, ale současně musí sledovat veřejný zájem na plynulosti a bezpečnosti dopravy v daném místě. Odpůrce přisvědčil návrhu vlastníka v tom, že tento návrh cílí na maximalizaci sledovaných vytknutých cílů při co nejvyšší minimalizaci zásahů vůči subjektům, kterých se navržené omezení obecného užívání komunikací dotkne. Shledal, že návrh místní úpravy sleduje jak samotné minoritní množství omezením zasažených vozidel, tak jejich úzkým vymezením jen na těžké nákladní automobily. Z hlediska synergie těchto efektů ke splnění cílů bylo zvoleno omezení nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 tun. Přitom ze stanoveného zákazu vjezdu lze v odůvodněných případech udělit výjimku, např. z důvodu stavebních prací. Odpůrce nesouhlasil s názory argumentované v připomínce navrhovatele, že výsledkem Řízení 1 a Řízení 2 je, že veřejně přístupná účelová komunikace může být přístupná komukoliv a že předchozí úprava provozu omezení vjezdu byla protiprávní. Odpůrce uvedl, že před prohlášením veřejné přístupnosti účelové komunikace v Řízení 1 bylo v místě osazeno dopravní značení o zákazu vjezdu všech vozidel a o zákazu odbočení vpravo, obojí doplněno dodatkovou tabulkou E13 s textem mimo vozidel se zvláštním povolením, a to minimálně od 15. 11. 2006. Při tom v Řízení 1 bylo prokázáno, že nejméně od roku 2000 se přes předmětné pozemky vjíždí k nemovitostem ve vlastnictví podatele připomínek. Měnily se pouze dodatkové tabulky. Až Řízením 2 byl dne 6. 12. 2023 vyzván žadatel, aby odstranil z veřejně přístupné účelové komunikace právě na základě výsledku Řízení 1 uvedené dopravní značení, neboť v ten okamžik nebylo provedeno v souladu se zákonem, nikoli ale ex tunc, jak podatel naznačil. Nicméně současně dne 8. 12. 2023 bylo vydáno napadené Opatření obecné povahy, neboť z hlediska provozu nebylo žádoucí, aby komunikace byla zcela přístupná komukoliv. Napadeným Opatřením tedy bylo v souvislosti s Řízením 1 rozhodnuto o tom, že se zmírňuje dosavadní dopravní značení B1 a B24 na zjednodušeně zákaz vjezdu všech vozidel s výjimkou těch, kterým dá Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

vlastník povolení, na B4 a E5 „12t“, zjednodušeně zákaz vjezdu všech nákladních vozidel nad 12 tun. Opatřením tak dochází k tomu, že je nyní umožněn vjezd na dotčenou komunikaci všem vozidlům již bez zvláštního povolení žadatele, které ale nejsou těžší než 12 tun. Bylo tak přihlédnuto jak k zájmům vlastníků okolních pozemků a staveb, ale i k tomu, aby nedocházelo k nebezpečným situacím v provozu a ke škodám na komunikaci jejím přetěžováním.

8. K druhé námitce, týkající se charakteru pozemní komunikace, bezpečnosti provozu a zásobování dotčené společnosti GRAWE s. r. o. navrhovatel jako dotčený vlastník namítal, že vlastník předmětné komunikace dostatečně neprokázal, že omezení rozsahu veřejně přístupné účelové komunikace je v současné situaci nezbytné pro ochranu oprávněných zájmů vlastníka. Vlastník jako žadatel nikterak nespecifikoval, zdali k poškozování předmětné účelové komunikace již v minulosti docházelo a dochází, takže jde o pouhá tvrzení. Dle navrhovatele omezení veřejné přístupnosti účelové komunikace má být výsledkem vyvažování oprávněných zájmů všech dotčených osob a za současné situace není dán žádný důvod pro takovéto omezení. Navrhovatel poukázal na ustanovení § 39 silničního zákona, který umožňuje vlastníku komunikace žádat po osobě, která způsobila podstatný nárůst zatížení části pozemní komunikace nahradit náklady spojené s nezbytnou úpravou a opravou. Vlastník tak může řešit své obavy o soustavném poškozování účelové komunikace touto cestou. Dále navrhovatel nepovažoval za relevantní občanskoprávní dohodu, která existuje mezi ním a vlastníkem komunikace ohledně zajištění zásobování vozidly pod 12 tun s tím, že tato dohoda nezasahuje do určení rozsahu veřejné přípustnosti dané účelové komunikace. Touto dohodou nelze odůvodnit, že současně existuje či v budoucnu vznikne potřeba vjezdu do areálu i nákladních automobilů nad 12 tun, přičemž se může jednat i o nutnost jednorázovou. Vlastník měl prokázat, že vozovka byla navržena a konstruována pro váhově lehčí vozidla a že vjezd nákladních automobilů nad hmotnost 12 tun způsobuje konstantní poškozování vozovky.
9. K uvedené druhé námitce odpůrce v odůvodnění svého Opatření zvýrazněně uvedl, že vlastník řádně odůvodnil svůj požadavek na úpravu dopravního značení, a to s cílem zachování bezpečnosti a plynulosti dopravy na jeho pozemcích vzhledem k tomu, že se zde nepohybují jenom vozidla zákazníků a dodavatelů, ale i chodci, obzvláště děti, které pozemkem vlastníka procházejí, směřují do okolních blízkých škol a zase se zpět z těchto škol vrací, aniž by užívaly chodník směrem k Sokolské ulici a dotčená komunikace tak tvoří pro chodce přirozenou zkratku. Nadto odpůrce uvedl, že vyzval vlastníka, aby se k námitkám navrhovatele vyjádřil a po této výzvě obdržel od vlastníka dohodu o užívání zábran, kterou vlastník a navrhovatel spolu uzavřeli a ve které se dohodli, že navrhovatel může užívat pozemky vlastníka k průchodu a průjezdu vozidly do hmotnosti 12 tun. Tím je také naplněna skutečnost zachování nutné komunikační potřeby pro vlastníka sousední nemovitosti dle jeho vůle.
10. Odpůrce dále uvedl, že je zájmem správce komunikace na udržení řádného technického stavu vozovky. Provoz nákladních automobilů je hlavní příčinou opotřebení a poškozování komunikací, což dokládají např. technické podmínky – Ministerstva dopravy TP170 navrhování vozovek pozemních komunikací. V návaznosti na to odpůrce uvedl důsledky provozu těžké dopravy na životnost vozovek a nutnost jejich oprav včetně zátěže povrchových znaků inženýrských sítí (vodovodní uzávěry, poklopy šachet) vedených pod komunikacemi. Poukázal na ustanovení § 43a odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu, který omezuje užití vozidel, jehož hmotnosti, rozměry včetně nákladů nebo rozložení na nápravy Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

ohrožují bezpečnost provozu nebo stav pozemní komunikace a uvedl, že doprava vedená právě nákladními automobily nad 12 tun sebou v městském prostředí přináší negativa v podobě snížení plynulosti a bezpečnosti dopravy především jejich hmotnosti a rozměry. Poukázal také na častou interakci vozidel v intravilánu obce se zranitelnějšími účastníky dopravního provozu jako jsou chodci, cyklisté nebo děti. Konkrétně zmínil, že na dotčené komunikaci by vozidla těžší 12 tun vjížděla do hustě zalidněné oblasti Prahy 9, což není žádoucí a nabízí se pro nákladní dopravu nad 12 tun přednostní využití komunikací nadřazené sítě. Dle místního šetření odpůrce své stanovisko čerpal z návrhové a skladební struktury místních komunikací a jejich odlišnosti od ostatních pozemních komunikací dle ČSN 736110 a ČSN 736101 týkající se projektování pozemních komunikací.

11. Odpůrce dále vyšel z místního šetření, při němž bylo zjištěno, že po dotčené komunikaci se pohybují chodci a zejména děti, které využívají zmiňovanou areálovou veřejně přístupnou komunikaci pro cestu do a z blízkých škol v této lokalitě.
12. Dle odpůrce navrhovatel nijak neodůvodnil nutnost vjezdu vozidel nad 12 tun do areálu prostřednictvím zmiňovaného vjezdu a výjezdu na ulici Kolbenova, když mu právo umožňuje nebýt v přístupu rušen stejně tak, jako nemůže být nijak rušen vlastník dotčené komunikace v jeho odpovědnosti za údržbu této komunikace. Podle odpůrce není nutné, aby vlastník komunikace dokládal to, že komunikace větší zátěž nesnese, je-li vlastníkem pozemku zde komunikace, kde mu jsou místní poměry známy. Nadto argumentaci ustanovením § 39 silničního zákona považuje odpůrce poměrně za ne zcela běžnou, jestliže je z praxe těžce zjištělné a nemožné, kdo a jak intenzivně komunikaci poškodil.
13. Odpůrce tak uzavřel, že díky znalosti místních podmínek je toho názoru, že komunikace nesplňuje parametry pro vjezd tak těžkých vozidel a zjištěné prvky komunikace, např. betonový žlab nesoudržná, popraskaná, rozdrobená a mnohokrát opravovaná krytina, a i plechový poklop o velikosti 100x200 cm neunesou těžká vozidla. K tomu i dopravně odpůrce shledal, že vjezd a výjezd dotčené komunikace nákladními vozidly o váze větší než 12 tun není snadný v tom, aby takové vozidlo při vyjíždění na ulici Kolbenova nebo na dotčenou komunikaci dodrželo zákon a nevjíždělo do levého jízdního pruhu ve směru do centra. To, dle žalobce, vyplývá z minimální osmimetrové délky takových vozidel, a i z tohoto důvodu není žádoucí, aby zde mohla vjíždět vozidla těžší 12 tun.
14. Z uvedených důvodů odpůrce neshledal žádné nesrovnalosti v navržené místní úpravě provozu na pozemních komunikacích stanovení místní dopravy provozu opatřením považuje za přiměřené, a proto přistoupil k vydání tohoto opatření obecné povahy.

III. Návrh na zrušení Opatření obecné povahy

15. Navrhovatel, jímž je společnost GRAWE s. r. o. v podaném návrhu namítal, že opatření nebylo vydáno v souladu se zákonem, a to z důvodu porušení právních předpisů, nerespektování charakteru pozemní komunikace a narušení práva obecného užívání navrhovatelem a dalšími blíže nespecifikovanými osobami. Navrhovatel tvrdí zkrácení na svých právech obecného užívání veřejného statku a na právu vlastnickém s tím, že se obává vzniku škod na svém majetku a ušlého zisku.
16. Navrhovatel uvedl, že již dlouhodobě užívá veřejně přístupnou účelovou komunikaci k přístupu ke svým pozemkům za účelem výkonu svého podnikání. K tomu využívá mimo jiné i nákladní motorová vozidla, zejména za účelem naskladňování zde se nacházejících a Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

jím provozovaných skladů. Osazené dopravní značení v rámci vydaného opatření fakticky omezuje rozsah obecného užívání veřejně přístupné účelové komunikace, čímž dochází ke zkrácení práv navrhovatele v důsledku zákazu vjezdu pro nákladní automobily převyšující hmotnost 12 tun, které navrhovatel a jeho nájemníci převážně využívali výkonu své podnikatelské činnosti. Nemůže tak v důsledku opatření využívat veřejně přístupnou účelovou komunikaci k přístupu ke svým pozemkům pod hrozbou správního trestu za porušení pravidel silničního provozu. Nezbytnost užívání pro přepravu výrazně menších vozidel vede k navýšení nákladů na přepravu zboží.

17. Navrhovatel namítal, že se odpůrce nevypořádal s jeho námitkami, které navrhovatel v řízení řádně uplatnil.
18. Správní orgán předně nedodržel lhůty pro vydání rozhodnutí ve smyslu ustanovení § 71 správního řádu, když o námitkách navrhovatele rozhodl v rámci vydaného opatření obecné povahy až 25. 11. 2024. Navrhovatel očekával, že odpůrcem bude rozhodnuto o námitkách navrhovatele podle § 172 odst. 5 správního řádu. Odpůrce však nevydal správní rozhodnutí jakožto součást opatření obecné povahy a navrhovatel má za to, že odpůrce měl takové rozhodnutí se všemi náležitostmi předvídanými správním řádem zahrnout do vydaného Opatření.
19. Navrhovatel dále považuje Opatření za zmatečné a nepřezkoumatelné, neboť v něm chybně uvádí, že navrhovatel podal v řízení připomínky, ačkoliv odpůrce v rámci vydaného Opatření nadále užívá pouze pojmu „námitky“. Tím zastírá zásadní rozdíl mezi právním významem pojmu „připomínky“ a „námitky“. Není tedy zřejmé, zda správní orgán s navrhovatelem jednal jako s oprávněnou osobou podat námitky dle § 172 odst. 5 správního řádu nebo jako s dotčenou osobou oprávněnou podat připomínky dle ustanovení § 172 odst. 4 správního řádu. Podle navrhovatele je však zásadním pochybením je, že v Opatření obecné povahy absentuje výroková část a taktéž i část poučení, a to ve vztahu k rozhodnutí o námitkách, neboť tyto části se týkají pouze poučení vůči Opatření obecné povahy. Protože Opatření neobsahuje rozhodnutí o námitkách, navrhovatel se domnívá, že odpůrce nesprávně vypořádal navrhovatelem podané námitky jako připomínky podle § 172 odst. 4 správního řádu, ačkoli navrhovatel byl osobou oprávněnou podle ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu. Odpůrce tedy pochybil, když se s námitkami navrhovatele vypořádal pouze v rámci odůvodnění Opatření jako s připomínkami. V návaznosti na uvedené navrhovatel v dalším bodu návrhu namítal formální vady Opatření, které spatřoval v nedostatečném odůvodnění samotného Opatření obecné povahy, neboť stěžejní část odůvodnění obsahuje pouze „vypořádání připomínek“.
20. Navrhovatel dále s odkazem na zmatečnou strukturu Opatření namítal nezákonnost vydaného Opatření, kterou spatřoval v tom, že odpůrce nepřihlédl k charakteru předmětné pozemní komunikace jakožto veřejně přístupné účelové komunikace a postupoval v rozporu se zákonem, když využil k žádosti vlastníka o omezení rozsahu obecného užívání nesprávnou formu výkonu veřejné správy. Ustanovení § 7 odst. 1 silničního zákona předpokládá možnost omezení veřejného přístupu na účelovou komunikaci, ovšem prostřednictvím správním orgánem vydaného správního rozhodnutí, nikoliv vydání opatření obecné povahy. To vyplývá z odborné literatury, kterou navrhovatel v žalobě citoval a která dovozuje formu správního rozhodnutí, kterým správní úřad buď omezí veřejný přístup na danou účelovou komunikaci požadovaným způsobem nebo žádost zamítne, a to při posouzení a zhodnocení, zda jsou dány podmínky pro omezení veřejného přístupu pro ochranu oprávněných zájmů vlastníka pozemku. Tato komentářová literatura Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

také uvádí, že samotné osazení dopravního značení je až forma, do které se vtěluje dříve správním rozhodnutím povolené omezení veřejného přístupu na účelovou komunikaci. Odpůrce však na místo zamítnutí žádosti a odkázání vlastníka na iniciaci správního řízení o omezení obecného užívání účelové komunikace postupoval v rozporu se zákonem a vydal napadené Opatření obecné povahy. S odkazem na judikaturu Nejvyššího správního soudu, na rozsudek č. j. 1 Ao 1/2005-98 navrhovatel citoval, že opatření obecné povahy nemůže nahrazovat podzákonnou normotvorbu ani nad rámec zákona stanovovat nové povinnosti a slouží toliko ke konkretizaci již existujících povinností vyplývajících ze zákona, a nikoliv k ukládání nových povinností, které zákon neobsahuje. Podle navrhovatele využitím institutu osazení dopravního značení prostřednictvím vydání opatření obecné povahy tak dle navrhovatele došlo k obcházení silničního zákona, který vyžaduje, aby proběhlo standartní správní řízení, jehož výsledkem bude vydané konstitutivní rozhodnutí, na základě něhož může být omezen rozsah veřejného užívání dané veřejně přístupné účelové komunikace. Navrhovatel uzavřel, že opatřením obecné povahy nelze fakticky omezit veřejný přístup na pozemní komunikaci.

21. V dalších závěrečných bodech návrhu navrhovatel tvrdil, že se odpůrce nevypořádal s jeho dvěma námitkami.
22. Navrhovatel namítal, že odpůrce při vyhodnocení námítky č. 1 vycházel z nesprávného právního posouzení celé věci ve vztahu k Řízení 1 a Řízení 2, pokud dospěl k závěru, že dané dopravní značení bylo do doby vydání rozhodnutí o veřejně přístupné účelové komunikaci souladné se zákonem. Poukázal na to, že toto rozhodnutí má pouze deklaratorní povahu a účinky, tedy že předmětná účelová komunikace měla povahu veřejně přístupné účelové komunikace po celou dobu. Nelze také usuzovat, že obecné užívání komunikace před vydáním rozhodnutí o pasportu této komunikace bylo omezeno nezákonně osazeným dopravním značením. O tom svědčí i Řízení 2 (výzva k odstranění dopravní značky vydaná odpůrcem).
23. K vypořádání námítky č. 2 navrhovatel v řízení namítal, že nezbytnost vydání opatření obecné povahy je souhrnem nepodložených domněnek bez uvedení důkazních prostředků. Navrhovateli se jeví jako absurdní argumentace pohybem dětí a chodců, když pro pochyb chodců je primárně určen chodník umístěný na společné hranici pozemků parc. č. 1207/221 a parc. č. 1207/16 v katastrálním území Vysočany. Nelze také přisvědčit závěru odpůrce, že vlastník pozemní komunikace nemusí prokazovat nadměrné zatížení pozemní komunikace, neboť je to právě tento vlastník, kdo má vynaložit procesní aktivitu včetně povinnosti důkazní, aby dosáhl svého cíle.
24. Dle navrhovatele ani náhled na internet není důkazním prostředkem, který by byl způsobilý prokázat vhodnost či nevhodnost vozidla určité hmotnosti pro danou komunikaci. Žádnou váhu nemá ani argument o soukromoprávních dohodách ohledně vjezdu do areálu, nýbrž argument z pohledu obecného užívání komunikace. Dle navrhovatele rovněž argumentace ustanovením § 39 silničního zákona jako nevyužívaného ustanovení případně zajišťující náhradu škody při poškození komunikace navrhovatel považoval za nedostatečný k navrhovatelem uplatněné námitce.
25. Z uvedených důvodů navrhovatel považoval předmětné Opatření obecné povahy za nedostatečně odůvodněné i po jeho obsahové stránce. Ze všech důvodů pak navrhl, aby soud napadené Opatření v plném rozsahu zrušil dnem právní moci rozsudku.

IV. Vyjádření odpůrce

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

26. Odpůrce ve svém vyjádření k návrhu uvedl, že v rámci správního řízení při vydání opatření obecné povahy (dále jen „OOP“) nepochybil po stránce procesní ani po stránce věcné.
27. Odpůrce se předně nedomnívá, že by vydané Opatření bylo zmatečné a nepřezkoumatelné. Námitky navrhovatele podané ve smyslu § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb. správního řádu (dále jen „správní řád“) vyhodnotil jako připomínky podle ustanovení § 172 odst. 4 ve spojení s odst. 5 správního řádu, neboť navrhovatel není ve smyslu tohoto ustanovení přímo dotčen jako vlastník sousedících nemovitostí, protože bezproblémový a veřejný přístup k jeho nemovitostem zůstal zachován, a to dokonce ve větším rozsahu, než jak tomu bylo v minulosti, kdy přístup byl omezen a byl jen na vůli vlastníka komunikace. Odpůrce tedy jednal s navrhovatelem jako s podatelem připomínek a nemohl tak vydat rozhodnutí o námitkách. Pokud v Opatření používá slovo námitka, tak jen pro snazší orientaci v textu, když reaguje na námitku 1 a námitku 2 z podání navrhovatele. Vyhodnocení připomínek tak bylo pouze podkladem při rozhodování správního orgánu. Neobstojí argument navrhovatele, že stěžejní částí Opatření je pouze vypořádání připomínek, a to proto, že vlastní odůvodnění Opatření mimo vypořádání se s připomínkami je obsaženo v jedenácti odstavcích textu Opatření na stranách 6-7 tohoto Opatření.
28. Odpůrce nepovažuje vydání Opatření za nezákonné, neboť veřejná přístupnost účelové komunikace nebyla nijak omezena či zúžena. Vydané Opatření nijak neznemožnilo veřejnou přístupnost komunikace, pouze z důvodu zajištění bezpečnosti silničního provozu bylo zamezeno vjezdu velkých nákladních vozidel s hmotností převyšujících 12 tun. Oproti předchozímu stavu, kdy byla komunikace veřejně nepřístupná, je nyní veřejně přístupná. Použité dopravní značení je souladné s žádoucím stavem provozu na komunikaci. Stejně tak mnohé komunikace například mosty musely být jen omezeně veřejně přístupné, neboť často na ně nemohou těžší vozidla. Vydané Opatření slouží ke konkretizaci již existujících povinností vyplývajících odpůrci ze zákona, což je i omezení vjezdu vozidel nad určitou hmotnost v případě nutnosti regulace bezpečnosti silničního provozu. Z důvodu bezpečnosti silničního provozu se podobným způsobem reguluje silniční provoz na území celé městské části Prahy 9, stejně tak je regulována doprava i v celé České republice. Odpůrce se nikterak neodchýlil od běžné správní praxe.
29. Odpůrce dále reagoval na tvrzení navrhovatele, že důvody vydaného Opatření jsou založeny na nepodložených domněnkách. K připomínce ohledně pohybu dětí a chodců uvedl, že je nutné brát v potaz reálnou situaci v daném místě, kdy většina chodců využívá komunikaci jako pěší zónu, což vyplývá z místní znalosti poměrů. Rovněž v Opatření uvedená argumentace ohledně vjezdu těžkých vozidel ob stojí, neboť je logické, že vlastník komunikace zná stavební stav a bylo odůvodněno, že komunikace není určena pro vozidla těžší než 12 tun, když odtokové žlaby při chodníku na ulici Kolbenova jsou určeny jen pro vozidla do 12 tun. To vyplývá z internetových dat, když v technickém listu odtokového žlabu jeho výrobce uvádí, že jsou určeny pro vozidla do 12 tun, proto nelze předpokládat, že by tomu bylo jinak a správní orgán se tím musí řídit a není potřeba zpracovávat znalecký posudek, kterým se sdělí totéž. Odpůrce dále uvedl i další důvody nevhodnosti vjezdu takových vozidel, například vjíždění z ulice Kolbenova, což znamená ničení této komunikace při zatáčení, zvýšený hluk, emise a pohyb těchto vozidel mezi chodci. Taková vozidla, která jsou zpravidla delší než 8 metrů by zatáčela z Kolbenovy ulice, neboť toto nelze provést z pravého jízdního pruhu, ze kterého je možné odbočit. Vždy by vozidlo muselo vyjíždět z levého jízdního pruhu či dokonce z tramvajových kolejí.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

30. Odpůrce se nemohl nevypořádat v Opatření také se soukromoprávní dohodou uzavřenou mezi navrhovatelem a vlastníkem komunikace, když z této dohody plyne ujednání stran o tom, že navrhovatel nebude vjíždět na komunikaci s vozidly nad 12 tun hmotnosti.
31. Odpůrce se vypořádal i s připomínkami navrhovatele, že v případě škody vzniklé na komunikaci tuto škodu hradí škůdce, a to tak, že uvedl, proč jde sice o zákonné ustanovení, ale s vágní účinností neaplikovatelné na tento případ, zejména tím, že se nezjistí škůdce.
32. Na základě uvedeného odpůrce navrhl, aby Městský soud v Praze vydané Opatření obecné povahy jako správné potvrdil.

V. Replika

33. Navrhovatel v replice oponoval odpůrci tím, že v řízení o vydání opatření obecné povahy nebyly náležitě vypořádány jeho námitky, které nebyly připomínkami, neboť na navrhovatele dopadá ust. § 172 odst. 5 správního řádu jako na vlastníka, jehož práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, proto navrhovatel měl právo námitek, správní orgán měl jednat s navrhovatelem jako s osobou oprávněnou podat námitky a o těchto námitkách vydat správní rozhodnutí. Pro určení vhodného způsobu vyřízení podnětu navrhovatele (tj. zda v intencích vypořádání námitek, či připomínek) není ani rozhodný případný výsledek vydaného opatření obecné povahy ve vztahu k dotčenému vlastníku, spočívající v zachování přístupu k jeho nemovitostem, jak uvedl odpůrce.
34. Navrhovatel zmiňuje i nesprávnou premisu, že v minulosti měl být veřejný přístup na komunikaci omezen pouze pro osoby se zvláštním povolením vlastníka komunikace. Toto tvrzení není pravdivé, když byl dříve silničním správním úřadem deklarována veřejná přístupnost předmětné účelové komunikace, přičemž tehdejší dopravní značení zde osazené s dodatkovou tabulkou „pouze se zvláštním povolením“ bylo označeno za nezákonné pro absenci jakéhokoli vydaného opatření obecné povahy. Řádným nevypořádáním námitek ze strany odpůrce byla navrhovateli odepřena procesní práva sloužící pro jeho účinnou obranu vůči vydanému opatření obecné povahy, které se ho přímo dotýká (např. pro případné podání opravného prostředku vůči rozhodnutí o podaných námitkách).
35. K rozsahu užívání komunikace navrhovatel zopakoval, že předmětná účelová komunikace nikdy nebyla veřejně nepřístupná, a to vzhledem k tomu, že dle ustálené judikatury je rozhodnutí silničního správního úřadu ohledně veřejné přístupnosti účelové komunikace pouze deklaratorního charakteru. Nemůže tak platit i premisa odpůrce, že nově vydané Opatření o dopravním značení je ve své podstatě výsledkem zpřístupnění dané účelové komunikace pro veřejnost. Navrhovatel nepopírá, že k omezení veřejné přístupnosti účelové komunikace může dojít, ovšem musí tak být učiněno zákonným způsobem, tj. opětovně na základě rozhodnutí příslušného orgánu. Nelze tak obcházet zákon tím, že de facto dojde k omezení veřejné přístupnosti předmětné účelové komunikace na základě vydání opatření obecné povahy, které má sloužit pouze pro konkretizaci již existujících povinností. Odpůrce tak přeskočil významný krok v procesu omezování veřejné přístupnosti účelových komunikací, když o tomto zúžení (omezení) mělo být nejprve rozhodnuto v rámci správního řízení rozhodnutím příslušného správního orgánu. Až následně mohou být tato omezení blíže konkretizována ve vydaném rozhodnutí vyjádřena prostřednictvím dopravního značení pro jejich účinné uvedení do aktivní dopravy.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

36. K ostatním argumentům odpůrce ohledně bezpečnosti a ochrany v místě navrhovatel zpochybnil tuto argumentaci jako nepodloženou či v otázce reálné aplikovatelnosti ustanovení o náhradě škody za poškození komunikace za absurdní.

VI. Posouzení návrhu Městským soudem v Praze

37. Městský soud v souladu s ust. § 34 s. ř.s. vyrozuměl vlastníka předmětné komunikace – společnost Centrum 882 s. r. o, jakož i dotčenou veřejnost o možnosti uplatnění práv osob zúčastněných na řízení
38. K vyrozumění soudu vlastník komunikace ani jiná další osoba práva osob zúčastněných na řízení neuplatnila.
39. Městský soud přezkoumal vydané Opatření obecné povahy, jakož i postup při vydání tohoto Opatření podle § 101a zákona č.150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen s.ř.s.) na základě skutkového i právního stavu v době vydání Opatření a v mezích uplatněných návrhových bodů, jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti.
40. Návrhem napadené Opatření bylo vydáno Úřadem městské části Praha 9 jako příslušným správním úřadem podle § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu a vyhl. č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Byla jím stanovena místní úprava provozu na pozemní komunikaci, která spočívala v umístění svislého dopravního značení značky B4 (Zákaz vjezdu nákladních automobilů) E5 (celková hmotnost) a “12t“ (největší povolená hmotnost 12 t) u vjezdu z ulice Kolbenova při objektu 882/5a, komunikace na pozemcích parc. č. 1207/17 a 1207/221 vlastníka, jímž je společnost Centrum 882 s.r.o., sídlem Kolbenova 882/5a, , která podala žádost o vydání Opatření ze dne 3. 11. 2023 (dále jen „Žádost“). Provedení instalace dopravního značení bylo stanoveno jako trvalé.
41. Součástí Opatření je výkresová dokumentace situace, z níž je patrné umístění značky na rohu místní účelové komunikace při vjezdu na tuto místní účelovou komunikaci po odbočení z ulice Kolbenova.
42. Navrhovatel podal návrh včas, v jednorroční zákonné lhůtě a uvedl výčet pozemků, jejichž je vlastníkem, mezi které náleží i pozemky parc. č. 1207/223 a parc. č.1207/233 v kat. území Vysočany, které přímo sousedí s pozemky vlastníka parc. č. 1207/17 a parc. č. 1207/221. V dané věci nebylo zpochybněno a z Opatření i z podkladů řízení vyplývá, že navrhovatel dlouhodobě užívá veřejně přístupnou účelovou komunikaci k přístupu ke svým pozemkům, konkrétně k zásobování areálu své společnosti Grawe, s.r.o. se sídlem Pod Pekárny 338/12, Praha 9, Vysočany. Navrhovatel je tak podle § 101b odst. 2, 3 a 4 s.ř.s. k návrhu aktivně legitimován.
43. Soud vyšel z následující právní úpravy.
44. Podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu *„Místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností“.*
45. Podle § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu *„Obecní úřad obce s rozšířenou působností stanoví místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích na silnici II. a III. Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.“*

třídy, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci a užití zařízení pro provozní informace na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci. Místně příslušný je obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu se pozemní komunikace nachází“.

46. Podle § 77 odst. 5, věty první zákona o silničním provozu „*Místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích stanoví příslušný správní orgán opatřením obecné povahy, jde-li o světelné signály, příkazové a zákazové dopravní značky, dopravní značky upravující přednost a dodatkové tabulky k nim nebo jiné dopravní značky ukládající účastníkovi silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích.*“
47. Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, která zakládá pro účastníky provozu odlišné povinnosti, než by měly být podle obecné zákonné úpravy provozu na pozemních komunikacích, je nutno považovat za opatření obecné povahy (viz již rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, čj. 2 Ao 3/2008-100 a rozsudek č.j. 10 As 336/2017–46 ze dne 23. 5. 2018. Nejvyšší správní soud konstatoval, že „*stanovení dopravního značení představuje typický snad až „učebnicový“ příklad opatření obecné povahy v materiálním pojetí. [...] Právě umístěním dopravní značky na konkrétní místo dochází ke konkretizaci pravidel (práv a povinností blíže nespécifikovaných účastníků provozu na pozemních komunikacích) vyplývajících z této dopravní značky na konkrétní dopravní situaci, která existuje na daném místě*“. Nejvyšší správní soud dále také uvedl, že v případě dopravního značení se může jednat o klasifikaci coby opatření obecné povahy pouze tehdy, když z dopravní značky vyplývají pro účastníky provozu odlišné povinnosti, než by měli podle obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích.
48. Taková situace v případě předmětného Opatření nastala. Místní úprava dopravního značení je odlišná od práv a povinností, které vyplývají z dosavadní povahy veřejně přístupné účelové komunikace, neboť za podmínek předmětného značení omezuje vjezd na jinak veřejně přístupnou účelovou komunikaci.
49. Námitka nezákonnosti v podaném návrhu, že institutem opatření obecné povahy dochází k obcházení standardního správního řízení, jehož výsledkem má být konstitutivní rozhodnutí o omezení rozsahu užívání veřejně přístupné účelové komunikace a nikoliv opatření obecné povahy, není důvodná. Ostatně toto bylo navrhovateli již vysvětleno v předchozím rozsudku Městského soudu v Praze č.j. 8A 117/2024-52 ze dne 22. 1. 2025 ve věci navrhovatele, byť ve vztahu k jinému dopravnímu značení v místě.
50. Soud proto přistoupil k meritornímu přezkumu opatření obecné povahy podle „algoritmu“ tak, jak je tento algoritmus inspirován dikcí § 101d odst. 2 s.ř.s. a rozhodovací praxí správních soudů (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 1Ao 1/2005-98, rozsudek č.j. 10As 336/2017 a další), přičemž uplatněné námitky navrhovatele, vzájemně se svou povahou prolínající, podřadil k vypořádání podle jednotlivých kroků algoritmu.
51. Tento algoritmus spočívá v pěti krocích:
 - a) přezkum pravomoci správního orgánu vydat opatření obecné povahy;
 - b) přezkum otázky, zda správní orgán při jeho vydávání nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání ultra vires);
 - c) přezkum otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem (procesní postup při vydávání opatření obecné povahy);

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

d) přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho rozporu se zákonem (materiální kritérium rozporu s hmotným právem);

e) přezkum z hlediska jeho proporcionality (kritérium přiměřenosti právní regulace).

52. Soud shledal, že v projednávané věci nejsou zpochybněny skutečnosti zjišťované v prvních dvou krocích zmíněného algoritmu pod písm a) a b) (viz výše stanovení úpravy vydáním opatření obecné povahy příslušným správním úřadem).
53. Přicházel tedy v úvahu přezkum dle kroku ad c) – procedurálního postupu, a to k námitkám navrhovatele o vadě spočívající ve vypořádání námitek navrhovatele nesprávným formálním postupem, bez rozhodnutí (výroku) o námitkách v Opatření podle § 172 odst. 5 správního řádu a o nepřezkoumatelnosti Opatření pro nedostatek odůvodnění.
54. Soud ověřil, že navrhovatel v námitkách ze dne 22. 1. 2024 skutečně v řízení o vydání Opatření namítal dotčení na svých právech a zájmech vlastníka řady pozemků, které využívá při provozování své podnikatelské činnosti (k zásobování pozemků, resp. areálu) a k tomu využívá pozemek parc. č. 1207/221, na němž má být osazeno navrhované dopravní značení. Navrhovatel jako dotčený vlastník pozemků s navrhovanou úpravou dopravního značení nesouhlasil a k návrhu na vydání Opatření uplatnil v řízení dvě námitky.
55. Námitku 1 navrhovatel směřoval proti omezení vjezdu (zúžení rozsahu) veřejně přístupné účelové komunikace, takto deklarované již rozhodnutím příslušného správního úřadu ze dne 5. 6. 2023. Tato námitka byla uplatněna v návrhu na soudní přezkum s tím, že s ní odpůrce v Opatření, byť ji označil jako námitku 1, naložil jako s připomínkou a nerozhodl o ní rozhodnutím. Zúžení rozsahu užívání komunikace navrhovatel namítal (shodně jako v návrhu) oproti nesprávnému náhledu odpůrce, že předmětná komunikace byla i dříve zasažena dopravní regulací, ačkoliv dle navrhovatele byla již před deklarací veřejně přístupná bez omezení.
56. Námitkou 2 navrhovatel popíral nezbytnost omezení rozsahu veřejné přístupnosti účelové komunikace pro nedostatek důkazů ze strany vlastníka a nedostatek opory ve správním spise. Poukázal na potřebu vyvažování oprávněných zájmů, na náležité prokázání zájmu vlastníka a na omezení veřejného užívání komunikace. Za relevantní nepovažoval v žádosti vlastníka uvedenou občanskoprávní dohodu uzavřenou mezi vlastníkem a navrhovatelem, s tím, že dohoda mezi smluvními stranami může mít dočasné účinky a zdůraznil povinnost správního úřadu zvažovat oprávněné zájmy všech dotčených osob v kontrastu s oprávněním vlastníka jako žadatele. Namítal, že vlastník neprokázal nutnou ochranu svých oprávněných zájmů a neprokázal, že těžší vozidla nad 12 tun jsou způsobilá poškodit účelovou komunikaci.
57. Podle § 172 odst. 4 správního řádu *„K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky. Správní orgán je povinen se připomínkami zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění.“*
58. Podle § 172 odst. 5 správního řádu *„Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, nebo, určí-li tak správní orgán, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění. Zmeškání úkonu nelze*

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

prominout. O námitkách rozhoduje správní orgán, který opatření obecné povahy vydává. Jestliže by vyřízení námítky vedlo k řešení, které přímo ovlivní oprávněné zájmy některé osoby jiným způsobem než návrh opatření obecné povahy, a není-li změna zjevně též v její prospěch, zjistí správní orgán její stanovisko. Rozhodnutí o námitkách, které musí obsahovat vlastní odůvodnění, se uvede jako součást odůvodnění opatření obecné povahy (§ 173 odst. 1). Proti rozhodnutí se nelze odvolat ani podat rozklad. Změna nebo zrušení pravomocného rozhodnutí o námitkách může být důvodem změny opatření obecné povahy“.

59. Podle § 173 odst. 2 správního řádu „Proti opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek.“
60. Z citované zákonné úpravy vyplývá, že na rozdíl od navrhovatelů připomínek mají ti, co podají proti návrhu opatření obecné povahy námitky, silnější procesní postavení. Při hodnocení důvodnosti navrhovatelova tvrzení, že je dotčenou osobou podle § 172 odst. 5 správního řádu, soud považuje za rozhodné kritériem pro určení, zda navrhovatel podal námitku či připomínku, posouzení jeho dotčenosti věcné, tj. jakožto osoby přímo dotčené dopravní regulací, a také jako vlastníka pozemků, přístupu k nimž, jak tvrdí, využívá pozemek, který má být osazen předmětným dopravním značením. Z přezkoumávaného Opatření (z výkresové části i z dalších grafických podkladů ve spise), bez výhrad účastníků řízení k situaci v místě, soud považuje za jisté, že navrhovatel není zasažen dopravním značením přímo na jeho pozemcích, nicméně je částečně, *omezením druhu vozidel dopravy*, dotčen na svých právech v přístupu ke svým pozemkům, resp. k jejich zásobování v rámci podnikatelské činnosti. V tomto směru dikce ust. § 172 odst. 4 správního řádu dopadající přímo na dotčené osoby navrhovateli svědčí z hlediska omezení v typu dopravního vozidla. Přitom rovněž obtojí námitky navrhovatele, že mu jako vlastníku sousedních pozemků svědčí i postavení podle § 172 odst. 5 správního řádu, neboť jde o přístup k pozemkům v jeho vlastnictví, v obou případech v rozsahu omezení vjezdu nákladní dopravou o tonáži nad 12 tun.
61. V takovém případě bylo na odpůrci, aby k námitkám navrhovatele nejen přihlédl jako k připomínkám, ale rovněž, aby o nich rozhodl jako o námitkách, přičemž soud v režimu výše citovaných ustanovení správního řádu a s důrazem na materiální hledisko rozhodování, neshledal, že by se tak nestalo. Odpůrce postupoval v souladu s cit. ustanoveními správního řádu, rozhodné však je, jakým způsobem s těmito námitkami naložil, neboť odpůrci je v projednávané věci navrhovatelem vytýkána vada, spočívající v neexistenci formy rozhodnutí o námitkách, které by bylo součástí opatření obecné povahy, tak jak tomu bývá v rozhodnutích např. vydaných ve stavebním a územní řízení při vydávání individuálních správních aktů. Nicméně pro účely soudního přezkumu opatření obecné povahy, dopadajícího na práva a zájmy široké veřejnosti, je soudním řádem správním vyjádřen procesní zájem na tom, aby přílišným lpěním na formálních náležitostech rozhodování nebyl oddalován účel vydání opatření obecné povahy, nejde-li o flagrantní vady způsobující nezákonnost či nesprávnost opatření. Podle § 101d odst. 1, věty druhé platí, že: „*K vadám řízení o vydání opatření obecné povahy, o nichž lze mít důvodně za to, že mohly mít vliv na zákonnost, případně správnost napadeného opatření obecné povahy, se nepřihlíží.*“
62. Ve sledu uvedeného soud neshledal absenci formální části rozhodnutí o námitkách ve vydaném Opatření, která by uvozovala a oddělovala vypořádání námitek navrhovatele jako rozhodnutí o námitkách zvláštním výrokem, odůvodněním a poučením o opravném prostředku, za vadu, o níž by měl soud důvodně zato, že by mohla mít vliv na zákonnost a správnost rozhodnutí. To proto, že z napadeného Opatření je zcela zřejmé, jaké námitky Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

byly navrhovatelem v řízení proti návrhu na vydání Opatření obecné povahy vzneseny, jak je odpůrce v souladu s jejich uplatněním označil (námitka 1 a námitka 2), jak o nich a na základě jakých skutkových zjištění a okolností uvažil, přičemž je z Opatření jednoznačně dovoditelné, že je nepovažoval za důvodné.

63. Rozhodnutí správního orgánu o námitkách proti opatření obecné povahy, jež je součástí opatření obecné povahy podléhá režimu § 173 odst. 1 správního řádu a musí obsahovat své vlastní odůvodnění, které je součástí samotného odůvodnění opatření obecné povahy. Na odůvodnění rozhodnutí o námitce jsou kladeny stejné požadavky jako na správní rozhodnutí podle § 68 odst. 3 spr. řádu, nejsou však samostatným rozhodnutím o právech a povinnostech. Proti rozhodnutí o námitkách se nelze odvolat ani podat rozklad, avšak podle dikce poslední věty komentovaného ustanovení zákonodárce počítá s možností revize takového rozhodnutí. Výklad možnosti revize dle komentáře k cit. ustanovení (srov. Správní řád: Komentář Wolters Kluwer) uvádí užití § 158 odst. 2 a § 156 odst. 2 spr. řádu. V důsledku změny nebo zrušení, ke kterému je příslušný správní orgán, který rozhodnutí vydal, může dojít i k revizi samotného opatření obecné povahy.
64. Soud z části odůvodnění Opatření, které se vztahuje k uplatněným námitkám navrhovatele, seznal, že toto odůvodnění je materiálně skutkovým i právním vypořádáním námitek navrhovatele. Tedy vykazuje znaky materiálního rozhodnutí tak, jak k nim přistupuje judikatura správních soudů i v případech, kdy rozhodnutí chybí formální náležitosti, avšak je zcela zřejmé, že jde o rozhodnutí o právech nebo povinnostech. V dané věci šlo o rozhodnutí o právu navrhovatele vymezit se námitkami proti zamýšlenému záměru v procesu přijímání opatření obecné povahy, přičemž dle soudu odpůrce toto jeho právo neporušil a předestřel důvody k tomu, proč na uplatněné námitky nevešel.
65. Jinou věcí však je, zda tyto námitky obstály v jejich námitkových tvrzeních v konfrontaci s jinými oprávněnými zájmy, pro které bylo řízení o vydání opatření obecné povahy zahájeno a Opatření následně vydáno. Kvalita obsahové části podání námitek následně určuje i kvalitu vypořádání námitek. Ve sledu tohoto hlediska soud pod třetí krok algoritmu přezkumu co do procesu a vad řízení začlenil i vypořádání navrhovatelova tvrzení o nepřezkoumatelnosti Opatření pro nedostatek odůvodnění.
66. Soud přisvědčuje navrhovateli v tom, že odůvodnění napadeného Opatření je z větší části na str.3–7 koncipováno jako odůvodnění vztahující se k jím uplatněným námitkám 1 a 2. Není však nevýznamné uvést, že vypořádání námitek nesouhlasu navrhovatele obsahuje tématicky i důvody, proč bylo Opatření vydáno, a to i v hlediscích souladu Opatření s hmotným právem a přiměřenosti právní regulace. Odůvodnění také respektuje realitu v místě, kdy na silnici I. třídy je osazeno související dopravní značení zákaz odbočení na předmětnou komunikaci, které povolil příslušný silniční správní úřad Magistrátu hlavního města Prahy.
67. Napadené Opatření obecné povahy není nepřezkoumatelné.
68. Povahu nepřezkoumatelnosti rozhodnutí správních orgánů, resp. soudů, vymezila bohatá a ustálená judikatura správních soudů, zejména Nejvyššího správního soudu. Podle této judikatury jsou nepřezkoumatelná taková rozhodnutí, u nichž není z odůvodnění zřejmé, jakými úvahami se soud řídil při hodnocení skutkových i právních otázek a jakým způsobem se vyrovnal s argumenty účastníků řízení (srov. například rozsudky ze dne 29. 7. 2004, čj. 4 As 5/2003-52, ze dne 18. 10. 2005, čj. 1 Afs 135/2004-73, č. 787/2006 Sb. NSS, či ze dne 14. 7. 2005, čj. 2 Afs 24/2005-44, č. 689/2005 Sb. NSS.td

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

69. Městský soud neshledal, že by se odpůrce námitkami 1 a 2 navrhovatele nezabýval vůbec nebo že by je vypořádal nedostatečným způsobem. Jak je patrné z návrhu, navrhovatel nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí v podstatě spojuje s vadami řízení či nezákonností rozhodnutí. S vadou řízení v tom, že odpůrce nesprávně vymezil práva navrhovatele jako podatele připomínek a dopravní značení stanovil ve formě opatření obecné povahy, s nezákonností rozhodnutí v podstatě v tom, že nepřihlédl k dlouhodobé povaze komunikace, neboť nesprávně dovodil, že nejde o zúžení práv navrhovatele a veřejnosti. Nejde tedy o vlastní podstatu nepřezkoumatelnosti spočívající ve vážných vadách Opatření (nemožnost zjistit v něm obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno, včetně vypořádání námitek účastníka řízení), ale spíše o nesouhlas žalobce se způsobem, jak byly poměry v místě osazení dopravního značení vyhodnoceny.
70. Skutečnost, že odpůrce místní dopravní poměry, přístupy a kolidující si práva účastníků posoudil odlišně, jinak, než jak je vnímá navrhovatel, ještě neznamená, že se odpůrce námitkami navrhovatele nezabýval. Neztotožnění se se skutkovými a právními závěry odpůrce protožalovaného proto není důvodem způsobujícím nepřezkoumatelnost rozhodnutí (k podstatě nepřezkoumatelnosti srov. obdobně např. rozsudek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu 7 Afs 212/2006-76 nebo rozsudek č.j. 2 As 252/2018-21). Povinnost řádným a přezkoumatelným způsobem odůvodnit rozhodnutí uceleně, logicky a rozumně odůvodnit své závěry.).
71. Má-li být správní rozhodnutí přezkoumatelné, musí z něj být zřejmé, jaký skutkový stav vzal správní orgán za rozhodný a jak uvažil o podstatných skutečnostech, resp. jakým způsobem postupoval při posuzování těchto skutečností. Soud má za to, že napadené rozhodnutí je v uvedeném smyslu plně přezkoumatelné. Je z něj patrné, z jakého skutkového stavu odpůrce vycházel, jak posoudil konfrontaci zájmů v místě osazení dopravního značení z hlediska veřejných zájmů, zájmů vlastníka předmětné komunikace i navrhovatele a přístupu k jeho nemovitostem. Z odůvodnění Opatření je i seznatelné jaké zájmy *předčily* zájmy navrhovatele. O přezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí ostatně svědčí i obsah návrhu, v němž navrhovatel brojí proti odůvodnění vydaného Opatření, které seznal a s nímž nesouhlasí.
72. Není-li Opatření nepřezkoumatelné, neboť je z něj zřejmé, na základě jakých podkladů a úvah a jej odpůrce vydal a bylo-li vydáno zákonným procedurálním postupem, zbývalo posoudit správnost a zákonnost tohoto Opatření podle kritérií 4. a 5. kroku algoritmu přezkumu.
73. Pod tyto kroky lze zařadit námitky navrhovatele dovolávající se dosavadního využívání předmětné komunikace bez jakéhokoliv dopravního omezení jak navrhovatelem, tak i širokou veřejností vzhledem k tomu, že komunikace byla v minulosti osazena nezákonným značením B1 a B24 (zákaz vjezdu všech vozidel s výjimkou těch, kterým dá vlastník povolení), o jehož nezákonnosti svědčí zmíněné Řízení I (o odstranění tohoto značení) a Řízení II, v němž bylo rozhodnuto o veřejné přístupnosti předmětné komunikace. Stručně řečeno námitky navrhovatele vycházejí z absolutního respektu povahy veřejně přístupné účelové komunikace.
74. Soud přisvědčuje navrhovateli v tom, že vydání rozhodnutí podle § 142 správního řádu toliko deklaruje faktickou, již existující povahu pozemní komunikace. Povaha předmětné komunikace byla deklarována rozhodnutím příslušného silničního úřadu ze dne 5.6.2023, avšak, jak vyplývá ze zmíněného rozhodnutí, které navrhovatel přiložil, stalo se tak na

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

základě rozsáhlého zevrubného dokazování a historických informací o jejím užívání a povaze, čímž až ve výsledku byla povaha veřejné přístupnosti komunikace osvědčena. Nicméně odhalení, zda a odkdy byla předmětná účelová komunikace veřejně přístupnou, soud nepovažuje za relevantní pro posouzení podstaty sporu v této věci, neboť podstatou sporu je posouzení vhodnosti a potřeby dopravní regulace provozu na *i na veřejně přístupné účelové komunikaci* za podmínek, které zákon stanoví a určuje k tomu příslušnost silničního správního úřadu. Podmínky důvodné regulace provozu vyplývají z ust. § 19, § 7 a § 39 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

75. Podle § 19 zákona o pozemních komunikacích „V mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích²⁾ a za podmínek stanovených tímto zákonem smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny (dále jen "obecné užívání"), pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis⁹⁾ jinak. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace“.
76. Podle § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích „Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními právními předpisy²¹⁾ tím není dotčena“.
77. Podle § 39 zákona o pozemních komunikacích „Dojde-li k podstatnému nárůstu zatížení části pozemní komunikace, jejíž stavební stav nebo dopravně technický stav tomuto nárůstu zjevně neodpovídá, je osoba, která nárůst způsobila, povinna uhradit vlastníkově dotčené části pozemní komunikace náklady spojené s nezbytnou úpravou a opravou takto dotčené části pozemní komunikace. Nedojde-li k dohodě o výši úhrady s vlastníkem dotčené části pozemní komunikace, rozhodne na návrh vlastníka soud“.
78. 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.“
79. Zatímco předmětem posuzování stanovení místní úpravy na veřejně přístupné účelové komunikaci má být z hlediska silničního zákona především zájem na bezpečnosti a plynulosti provozu, zákon o pozemních komunikacích v § 7 odst. 1 umožňuje omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci i za účelem ochrany oprávněných zájmů vlastníka této komunikace. Přitom je jisté třeba zohlednit také zájmy vlastníků dalších nemovitostí, jejichž dopravní obslužnost je zajištěna předmětnou účelovou komunikací. Správním orgánem příslušným k ke stanovení místní úpravy byl odpůrce a při tomto řízení, jak vyplývá z Opatření, byl zohledněn nejen zájem vlastníka komunikace, ale stejně srovnatelně, ne-li více, i bezpečnost a plynulost provozu na předmětné komunikaci z důvodu jejího úzkého profilu, stavebního stavu, poměrů v okolí, s přihlédnutím k závažnosti námitek navrhovatele. Odpůrce vycházel z podrobné žádosti vlastníka předmětné komunikace (žadatele) ze dne 3.11.2023, v níž tento uvedl 3 důvody navrhované změny. Těmi jsou

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

poškození povrchu a podloží komunikace a potřeb častějších oprav, dále bezpečnost a plynulost provozu na komunikaci s ohledem na hustý provoz, kdy těžká nákladní vozidla způsobují výrazné ztížení podmínek pro pohyb ostatních účastníků provozu na komunikaci, blokování příjezdu a odjezdu vozidel. Třetím důvodem, které se vztahuje k omezení pouze v rozsahu nákladních automobilů s hmotností více než 12 tun byla žádost vlastníka o omezení, avšak při zachování možnosti zásobování areálu právě navrhovatele – společnosti Grawe, s.r.o. s odvoláním na to, že podle stávající občanskoprávní dohody mezi vlastníkem komunikace a navrhovatelem dochází k zásobování navrhovatele vozidly s maximální hmotností 12 tun. Žádost vlastník doprovodil fotodokumentací komunikace, z níž je patrný úzký profil komunikace včetně postranního parkování osobních vozidel, fotodokumentací silnice s dosavadním značením umístěným na silnici I. třídy Kolbenova o zákazu odbočení vpravo a situačním zákresem umístění nového značení. Oporu v podkladech řízení má také vlastníkem uvedený třetí důvod, jímž je uzavření občanskoprávní dohody umožňující navrhovateli průchod a průjezd po komunikaci vozidly do 12 tun (čl. I.8. dohody ze dne 30. 8. 2022).

80. Soud z úvah odpůrce, které vedly k vydání Opatření shledal, že důvody pro vydání Opatření nevycházely jen z oprávněného zájmu vlastníka na zamezení zátěže a poškození účelové komunikace, nýbrž že také zohledňovaly kumulaci více vlivů působících na předmětnou komunikaci po odbočení vozidel ze silnice Kolbenova. Z Technických podmínek Navrhování vozovek pozemních komunikací a testování jejich konstrukce prostřednictvím vozidel nad 10 tun odpůrce dovedl, že tento test značí, že k poškození vozovek dochází provozem vozidel vysoké hmotnosti, že provoz těžké dopravy snižuje životnost vozovek, provozem dochází k zátěži na povrchových znacích inženýrských sítí a k potřebě jejich oprav. Odpůrce v rámci vedených úvah vycházel i z ust. § 43a odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu, které smyslem své dikce potvrzuje, že užívání motorových vozidel vysoké hmotnosti ohrožuje bezpečnost provozu na pozemní komunikaci a stav pozemní komunikace. Za nežádoucí považoval dopravu provozovanou nákladními automobily těžšími 12 tun v intravilánu obce, v hustě zalidněné části Prahy 9, způsobující zvýšení hlukosti, prachu a snížení bezpečnosti účastníků silničního provozu, kterými jsou, dle místních znalostí a šetření, i chodci a zejména děti. Následně odpůrce doplnil své úvahy zjištěním o již poškozeném stavu vozovky a jeho součástmi (jen příkladmo uvedený betonový žlab, plechový poklop o velikosti 100x 200 cm) a dalším úředním ověřením, že podle ČSN 73 6110- Projektování místních komunikací a ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic jsou návrhové a skladební prvky místních komunikací odlišné od ostatních pozemních komunikací. Rovněž, dle názoru soudu zcela opodstatněně, doplnil i argumentaci o ztížené manipulační schopnosti nákladních vozidel o váze 12tun i výše při vjezdu a výjezdu z předmětné komunikace na silnici Kolbenova s ohledem na délku vozidel ve vztahu k takové hmotnosti. Soud má zato, že odpůrce v souhrnu uvedených argumentů zcela opodstatněně odůvodnil to, co dle výkresů situace v místě, oprávněných zájmů vlastníka komunikace a dle uvedených technických znalostí opodstatněně odůvodňuje možnost, ne-li nezbytnost regulaci provozu. Přitom úvahy odpůrce nelze považovat za svévolné či šikanující ostatní účastníky silničního provozu, naopak i přes obecnost námitek navrhovatele, bez specifikace jeho potřeb co do tonáže vozidel, zohlednily přístup navrhovatele do jeho areálu.
81. Z pohledu hodnocení všech skutečností v místě předmětné komunikace není vydané Opatření v rozporu s hmotným právem umožňujícím regulaci provozu z důvodu stavu

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

vozovky, odpovědnosti vlastníka vozovky a bezpečnosti a plynulosti provozu na účelové komunikaci i pro její okolí.

82. Soud se konečně zabýval i tím, zda argumentace odpůrce v napadeném rozhodnutí ob stojí proti námitkám navrhovatele z hlediska testu proporcionality, tedy co v dané věci představuje újmu na právech navrhovatele – jeho „dotčenost“ předmětnou regulací a zda tato dotčenost převažuje na veřejnými zájmy hodnocenými odpůrcem a zájmem vlastníka jako osoby odpovědné za užívání a stav komunikace.
83. Dotčení na právech navrhovatele spočívá v tom, jak navrhovatel doposud využíval veřejně přístupné komunikace k přístupu ke svým pozemkům a areálu jeho podnikatelské činnosti. K tomu navrhovatel v námitkách 1 a 2 v řízení ani v návrhu k soudu neuvedl žádné konkrétní údaje o předmětu, způsobu a prostředcích zásobování svých pozemků, případně jiných objektů. Neuvedl tedy žádné konkrétní informace o významné potřebě přístupu k jeho pozemkům právě vozidly váhy těžší 12 tun. Z jeho námitek lze dovodit, že mu regulace způsobí vyšší náklady (pravděpodobně častější jízdou vozidel lehčích 12 tun), ovšem vyšší náklady v důsledku užívání veřejně přístupné komunikace těžkotonážními vozidly hrozí i vlastníku jako správci komunikace včetně zátěže s opravami jejich zajišťováním. Navrhovatel ani neuvedl, jak probíhal provoz jeho vozidla na komunikaci v době do vydání Opatření, jak často a významně užíval vozidla s hmotností nad 12 tun, a pokud tuto potřebu měl a má, proč uzavřel s vlastníkem dohodu ze dne 30. 8.2022, z níž, jak již soud výše uvedl, mu plynou práva užívání průchodu a průjezdu vozidly do 12 tun na pozemky v jeho vlastnictví. Byť soud přisvědčuje navrhovateli v tom, že zmíněná dohoda nemusí mít trvalou účinnost, přestože byla uzavřena na dobu neurčitou, je skutečností, z níž bylo třeba vycházet v otázce míry potřeb navrhovatele, a měla svůj význam pro zvážení proporcionality střetávajících se zájmů na předmětné dopravní regulaci. Význam v tom, že navrhovateli byla zachována možnost vjezdu typem převážně všech vozidel do hmotnosti 12 tun.
84. Dotčení na právech v testu proporcionality bylo tedy v dané věci třeba posuzovat jako zásah do vlastnického práva navrhovatele, avšak v určité skutkové konstelaci poměřování se zásahem do práv vlastníka komunikace a s veřejným zájmem na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
85. Jak už judikatura Nejvyššího správního soudu vyslovila, test proporcionality a posuzování přiměřenosti opatření obecné povahy nelze redukovat na pouhé posouzení jeho cíle, ale je třeba postupně zkoumat vhodnost opatření obecné povahy, jeho potřebnost, naplnění požadavku minimalizace zásahů do práv adresátů a nakonec otázku, zda je jeho následek přiměřený sledovanému cíli. Úkolem soudní moci je co do zásady přiměřenosti práva přispívat svojí činností k rozumnému uspořádání společenských vztahů (kritérium vhodnosti a kritérium potřebnosti). K testu proporcionality opatření obecné povahy ohledně regulace místní dopravy srov. též rozsudky čj. 7 As 39/2016-47, a č.j. 10 As 336/2017. Při posuzování proporcionality místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je také třeba vycházet z § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle něhož platí, že 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. Je zřejmé, že smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 2 Ao 3/2008-100).

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

86. Požadavek vhodnosti, potřebnosti a minimalizace zásahů nebyl v dané věci odpůrcem přehlédnut. Navrhovatel byl ve větším rozsahu zachováno právo přístupu a příjezdu k jeho vlastnictví, ostatně tak, jak vyplývalo i z platné dohody mezi vlastníkem a navrhovatelem. Odpůrce tedy respektoval i dosavadní stav dopravního provozu na komunikaci. S ohledem na absenci bližších informací o potřebách navrhovatele, na profil komunikace i technické normy, obecné znalosti o zátěži, kterou způsobují nákladní vozidla vysoké hmotnosti, které nebylo třeba dokazovat, a s ohledem na veřejný zájem na bezpečnosti a plynulost silničního provozu a všech jeho účastníků, soud neshledal, že by Opatření bylo zásahem samoučelným či šikanózním. Opatření zohlednilo vhodnost a potřebnost sledovaného cíle a naplnilo požadavek minimalizace/omezení rozsahu zásahu do práv adresátů Opatření.
87. Na uvedeném nemohou změnit dílčí námitky navrhovatele, že bezpečnost pohybu po komunikaci je pro chodce a procházející děti zajištěna primárně chůzí po chodníku, že bylo na vlastníkově komunikaci, aby prokazoval nadměrné zatížení a poškozování komunikace a toto případně řešil institutem náhrady škody dle § 39 zákona o pozemních komunikacích. Předně návod navrhovatele na dodržování pochozích cest pro chodce, zejména dětmi je reálně neudržitelný a náprava poškození komunikace vlastníka cestou náhrady škody v řízení o náhradě škody při obtížném prokazování, kdo na veřejně přístupné komunikaci škodu způsobil, je zjevně neefektivní až nemožné. Tento aspekt je značnou obtíží, která jde v neprospěch vlastníka komunikace a tím v testu proporcionality přispívá k převaze práv a zájmů vlastníka na předmětné regulaci dopravy nad právy a zájmy navrhovatele. Proto odpůrce vyhodnotil přiměřenost místní úpravy provozu na předmětné komunikaci v souladu s právem.
88. Z uvedených důvodů Městský soud v Praze podle § 101d s. ř. s. neshledal návrh důvodným a proto jej zamítl.
89. Soud rozhodl bez nařízení jednání v souladu s ust. § 51 s.ř.s., neboť účastníci řízení ve smyslu citovaného zákonného ustanovení projednání návrhu při nařízeném ústním jednání nepožadovali.
90. Výrok o nákladech řízení je dán ust. § 60 s.ř.s. Navrhovatel neměl ve věci úspěch a odpůrci náklady řízení nad rámec jeho běžné činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku 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. 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.

Praha 29. května 2025

JUDr. Naděžda Řeháková v. r.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.

předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje K. N.