

## USNESENÍ

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátu složeném z předsedy Ing. Mgr. Martina Jakuba Bruse a soudců JUDr. Jiřího Derfla a Mgr. Vojtěcha Salamánka ve věci

navrhovatele: **M. B.**, narozen X  
bytem X  
zastoupen advokátem JUDr. Jiřím Rouskem  
sídlem Dubská 390/4, 415 01 Teplice

proti  
odpůrci: **Magistrát města Teplice**, odbor dopravy  
sídlem náměstí Svobody 2/2, 415 95 Teplice

za účasti osob  
zúčastněných  
na řízení: 1) **Petr Kubík**, IČO: 11448211  
sídlem Kladruby 12, 415 01 Kladruby  
2) **Truck Pedan s.r.o.**, IČO: 27295117  
sídlem Josefská 1979, 415 01 Teplice  
obě osoby zastoupeny advokátem Mgr. Michalem Zahutou  
sídlem U Soudu 1971/3, 415 01 Teplice

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 15. 8. 2025,  
č. j. MgMT/145908/2023 OD/Hum/DZ-T, o návrhu na vydání předběžného opatření

### takto:

- I. Odpůrci Magistrátu města Teplice a osobám zúčastněným na řízení Petru Kubíkovi a Truck Pedan s.r.o. **se zakazuje** do doby pravomocného skončení tohoto soudního řízení umístit dopravní značení podle opatření obecné povahy Magistrátu města Teplice ze dne 15. 8. 2025, č. j. MgMT/145908/2023 OD/Hum/DZ-T.
- II. Navrhovatel **je povinen** zaplatit Krajskému soudu v Ústí nad Labem soudní poplatek za návrh na nařízení předběžného opatření ve výši **1 000 Kč**.

### Odůvodnění:

1. Návrhem na zrušení opatření obecné povahy podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) se navrhovatel domáhá zrušení opatření obecné povahy ze dne 15. 8. 2025, č. j. MgMT/145908/2023 OD/Hum/DZ-T, jímž odpůrce stanovil místní úpravu provozu na pozemní komunikaci na úseku silnice č. III/25328, (na p. č. 837/1, v blízkosti č. p. 52) v k. ú. Kladruby u Teplic, na p. č. 570/2 v k. ú. Nová Ves u Teplic, v přesné specifikaci a umístění podle vloženého návrhu dopravního značení s názvem „Situace – Kladruby, tranzit“, s cílem umožnit nákladním vozidlům vjezd do areálu provozovny autoservisu a myčky.
2. Navrhovatel současně navrhl, aby soud vydal předběžné opatření, jímž odpůrci a osobám zúčastněným na řízení do pravomocného skončení tohoto soudního řízení zakáže umístit

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

dopravní značení podle napadeného opatření obecné povahy. S odkazem na usnesení Krajského soudu v Ostravě ze dne 21. 6. 2010, sp. zn. 17 Ad 10/2010, a na usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 9. 2015, sp. zn. 4 As 149/2015, a ze dne 24. 5. 2006, sp. zn. Na 112/2006, navrhovatel konstatoval, že pokud by nedošlo k vydání předběžného opatření, situace spojená s dopravou vozidel nad 3,5 tuny na území obce by se vrátila do stavu před zahájením snah navrhovatele a jeho společnosti MRD GmbH o zlepšení situace. To by podle navrhovatele znamenalo pohyb řádově desítek vozidel nad 3,5 tuny denně kolem nemovitostí ve vlastnictví navrhovatele (zejm. pozemek p. č. st. XA, jehož součástí je bytový dům č. p. XB v X), a tím by došlo k závažnému poškození jeho vlastnického práva (k poškození nemovitostí) a k porušení jeho práva na příznivé životní prostředí, kvalitní život a zdraví. Navrhovatel popsál, že on a jeho společnost MRD GmbH již od listopadu 2019 činí řadu podání za účelem zajištění dodržování dopravního značení na území obce, neboť od června 2019 došlo k ohromnému nárůstu provozu vozidel nad 3,5 tuny na území obce. Prakticky veškerý provoz vozidel nad 3,5 tuny je podle navrhovatele veden do areálu ve vlastnictví Truck Pedan s.r.o. na adrese Kladruby č. p. 11 a č. p. 12 (servis kamionů provozovaný společností Penax – Petr Sýba s.r.o. a myčka provozovaná Petrem Kubíkem), ačkoli je do obce Kladruby po silnici č. III/25328 zakázán vjezd vozidel nad 3,5 tuny mimo dopravní obsluhu. Navrhovatel dále uvedl, že v důsledku provozování servisu a myčky dochází k velkému pohybu kamionů (denně až desítky), které porušují zákaz vjezdu; jde zejména o brzký ranní provoz. Navrhovatel poznamenal, že jeho názor ohledně nemožnosti vjezdu vozidel nad 3,5 tuny potvrdil ředitel Policie České republiky, Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje, což vedlo k vydání samoučelného opatření obecné povahy ve snaze pomoci servisu na adrese Kladruby 11. Připomněl, že dne 22. 1. 2020 došlo k dopravní nehodě zaviněné kamionem jedoucím do servisu Penax a dne 8. 8. 2020 proběhl u domu navrhovatele zásah policejní hlídky přivolané řidičem kamionu jedoucího ze servisu Penax, který si stěžoval, že není možný průjezd po silnici č. III/25328. Umožnění dopravy, jak vymezuje napadené opatření obecné povahy, povede podle navrhovatele opětovně k situacím, kdy nebude možné dostatečně uskutečňovat dopravu na území obce. Navrhovatel měl za to, že prokázal množství kamionů a nebezpečnost provozu kamionů na území obce.

3. Navrhovatel upozornil, že on a jeho společnost MRD GmbH se opakovaně obraceli na Policii České republiky s podněty k provedení kontrol za účelem minimalizace škodlivého provozu vozidel nad 3,5 tuny a iniciovali rovněž měření hluku a otřesů. K realizaci tohoto měření dle navrhovatele došlo, přičemž výsledky jsou v napadeném opatření obecné povahy zcela deformovány v neprospěch navrhovatele. Odpůrce totiž dle navrhovatele pouze otrocky přejímá zjištěnou hladinu vibrací a hluku, která nedosahuje limitů ohrožujících zdraví, nicméně opomíjí v tomto směru jednak skutečnost, že měření probíhalo na místě, kde je doprava nákladních vozidel zakázána, ale také skutečnost, že naměřené hladiny nejsou (i přes malý provoz v den měření) uspokojivé a jejich hladina je způsobilá zasahovat do práva navrhovatele (vlastnického práva i práva na klidné a uspokojivé životní prostředí). Navrhovatel trpí v závislosti na provozu nákladní dopravy (který je zakázán) zdravotními potížemi spojenými s protiprávním jednáním osob zúčastněných na řízení, kdy špatně spí a také trpí anxiosně depresivní poruchou.
4. Popsané kroky a snaha navrhovatele o dodržování stávajícího dopravního značení vedly podle navrhovatele k drobnému omezení provozu vozidel nad 3,5 tuny v obci Kladruby na několik kamionů denně. Tato situace je pak dle navrhovatele vykládána k jeho tíži, neboť odpůrce interpretuje situaci stávajícím stavem bez přihlédnutí k potenciálnímu nárůstu provozu. Pokud by došlo k instalaci dopravního značení podle napadeného opatření obecné

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

povahy, situace se podle navrhovatele navrátí v předchozí stav, kdy doprava vozidel nad 3,5 tuny do servisu a myčky na adrese Kladruby č. p. 11 a č. p. 12 nebude reálně nijak regulována a dojde k hromadnému zvýšení frekvence provozu vozidel nad 3,5 tuny, což bude mít negativní vliv na kvalitu života navrhovatele a zasáhne do jeho ústavně garantovaných práv, a to práva vlastnického (zvýšeným poškozením nemovitostí), práva na zdravé životní prostředí a práva na život (ochranu zdraví).

5. Poškození nemovitostí jsou dle navrhovatele viditelná pouhým okem. Navrhovatel svá tvrzení dokládá znaleckým posudkem společnosti Znalecká a inženýrská kancelář, s.r.o., č. 4010-80/2020 ze dne 20. 10. 2020 (posudek za společnost vyhotovil znalec Ing. Jan Doležal, pozn. soudu), a dalšími odbornými vyjádřeními. Odpůrce dle navrhovatele argumentuje posudkem, který byl zhotoven na základě objednávky Penax. Ten však dle navrhovatele není znaleckým posudkem a vychází z vadných podkladů (stavební plány nemovitosti navrhovatele, které se však netýkají budovy č. p. XB, ale budovy č. p. XC, kdy uvedené znamená nepoužitelnost posudku doc. Ing. Markové).
6. Navrhovatel konstatoval, že poškození jeho nemovitostí je dle jím předloženého znaleckého posudku způsobeno provozem vozidel nad 3,5 tuny. Navrhovatel dodal, že napadené opatření obecné povahy povede k poškození zdraví a snížení kvality života nejen navrhovatele, nýbrž i všech obyvatel obce Kladruby žijících u hlavní silnice. Podle navrhovatele jde o velmi závažnou hrozbu následku, který je jiným způsobem neodvratitelný, neboť pokud bude napadené opatření obecné povahy realizováno, vzniklé poškození zdraví a majetku navrhovatele a dalších obyvatel ani zhoršení jejich životní úrovně již nebude možné navrátit a navrhovateli a dalším obyvatelům bude opět znemožněno pohybovat se na zahradách u svých domů, užívat si letního počasí a zdravého životního prostředí.
7. Za další důvod pro vydání předběžného opatření pak navrhovatel označil ochranu veřejného zájmu. Ten je v tomto případě dle navrhovatele představován dvěma okolnostmi případu, a to nezpůsobilostí silnice III/25328 pro provoz nákladní dopravy a také nevyhovujícím stavem mostu ev. č. 25328-1, který je mostem přes silnici I/13 a je umístěn za výjezdem z obce Kladruby směr Lbín. Nezpůsobilost této silnice pro nákladní dopravu vychází dle navrhovatele nejen ze shora uvedených okolností přenášení vibrací do domu navrhovatele, ale zároveň byla vyjádřena i ve stanovisku Správy a údržby silnic Ústeckého kraje, příspěvkové organizace, podle kterého silnice III/25328 šířkově nesplňuje podmínky pro obousměrný provoz pro nákladní vozidla nad 3,5 tuny, neboť v celém dotčeném úseku jsou nezpevněné krajnice. Dále navrhovatel specifikoval nevyhovující stavebně-technický stav zmíněného mostu.
8. Navrhovatel připomněl, že zdejší soud již jednou obdobné předběžné opatření zakazující umístění dopravního značení nařídil, a to usnesením ze dne 23. 9. 2020, č. j. 40 A 8/2020-88, přičemž posléze v rámci onoho řízení zrušil opatření obecné povahy pro nepřezkoumatelnost.
9. Odpůrce ve svém vyjádření uvedl, že argumentace v návrhu na předběžné opatření obsahově odpovídá námitkám, které navrhovatel uplatnil už v rámci správního řízení před vydáním opatření obecné povahy. Tyto námitky odpůrce posoudil a vypořádal v odůvodnění napadeného opatření obecné povahy. Z tohoto důvodu odpůrce ponechal na uvážení soudu, zda předběžné opatření nařídí.

10. Osoby zúčastněné na řízení 1) a 2) ve svém vyjádření uvedly, že návrh na vydání předběžného opatření považují za zcela nedůvodný. Poukázaly na rozhodnutí Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 808/08, které dle jejich názoru potvrzuje, že institut předběžného opatření má mimořádný a dočasný charakter a je vyhrazen pro ojedinělé případy, kdy hrozí vážná újma; nejedná se tedy o každou hrozící újmu. Navrhovateli dle osob zúčastněných na řízení změnou dopravního značení žádná újma nehrozí, natožpak újma vážná. I kdyby hypoteticky měl být návrh úspěšný, tak by dle osob zúčastněných na řízení újma z napadeného opatření obecné povahy vzniklá představovala pouze několik týdnů či měsíců snášení zvýšené kamionové dopravy, o níž bylo navzdory četným snahám navrhovatele opakovaně prokázáno, že splňuje veškeré zákonné limity ohledně prašnosti, hluku i vibrací. Po řešení dopravní komunikaci dle osob zúčastněných na řízení denně jezdí osobní automobily, dodávky, linkové autobusy hromadné dopravy i kamiony, obsluhující jiné podnikatelské areály v obci Kladruby. Jen stěží lze tedy připustit, že by mohla vzniknout vážná újma režimem, který na dané dopravní komunikaci již nyní existuje a který na ni bez ohledu na rozhodnutí o návrhu na předběžné opatření bude existovat i nadále, pouze ve větším či menším rozsahu. Pouhé zvýšení stávajícího stavu dopravy nemůže dle osob zúčastněných na řízení pojmově představovat vážnou újmu tak, jak vyplývá ze zákona a z dostupné judikatury.
11. V replice k vyjádření osob zúčastněných na řízení 1) a 2) navrhovatel zdůraznil, že v jeho případě se jedná o učebnicový případ, kdy bez zásahu soudu v podobě předběžného opatření hrozí navrhovateli nevratné poškození jeho majetku a závažné ohrožení jeho zdraví a životního prostředí. Újma (praskliny v domě, zdravotní následky z hluku a prachu) způsobená být v krátkém období několika týdnů či měsíců, než soud rozhodne ve věci samé, by totiž dle navrhovatele ani v případě úspěchu ve věci samé nešla plně reparovat, což odůvodňuje zatímtní ochranu navrhovatele. Dle navrhovatele osoby zúčastněné na řízení nijak věcně nevyvracejí odborné závěry o škodlivosti vibrací na stavby v okolí silnice. Osoby zúčastněné na řízení dle navrhovatele nepředložily žádné relevantní protiargumenty ani důkazy, které by tyto závěry zpochybnily.
12. Podle § 38 odst. 1 s. ř. s. platí, že *„byl-li podán návrh na zahájení řízení a je potřeba zatímně upravit poměry účastníků pro hrozící vážnou újmu, může usnesením soud na návrh předběžným opatřením účastníkům uložit něco vykonat, něčeho se zdržet nebo něco snášet. Ze stejných důvodů může soud uložit takovou povinnost i třetí osobě, lze-li to po ní spravedlivě žádat“*.
13. Předběžné opatření představuje zcela mimořádný institut, kterým je zpravidla prolamována vykonatelnost napadeného rozhodnutí (zde opatření obecné povahy) před tím, než je podrobeno soudnímu přezkumu ve věci samé, podobně jako je tomu i v případě přiznání odkladného účinku žalobě. Tento institut lze aplikovat pouze v mimořádných případech, kdy účastník řízení dostatečnými a hodnověrnými důkazy doloží, že mu hrozí vážná újma. Pro hrozbu vážné újmy je možno uložit takovou povinnost i třetí osobě, ovšem toliko za předpokladu, že to po ní lze spravedlivě žádat. Soud má za to, že třetí osobě, která není účastníkem soudního řízení, tak může uložit povinnost podle § 38 odst. 1 s. ř. s. za ještě přísnějších podmínek, než je tomu v případě účastníka soudního řízení.
14. Výkladem pojmu vážná újma jakožto základní podmínky pro vydání předběžného opatření se zabýval Nejvyšší správní soud v usnesení ze dne 24. 5. 2006, č. j. Na 112/2006-37, č. 910/2006 Sb. NSS. Vyslovil, že *„vážnou újmu je nutno zejména rozumět takový zásah do právní sféry účastníka (resp. pokyn či donucení s obdobnými důsledky), který – v případě, že by byl v řízení ve věci samé shledán sám o sobě nezákonným či shledán součástí nezákonného*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

*komplexnějšího postupu správního orgánu – představuje natolik zásadní narušení této jeho sféry, že po účastníkovi nelze spravedlivě požadovat, aby jej, byť dočasně, snášel. Vážnou újmu tedy budou zejména intenzivní zásahy do intimní sféry navrhovatele, do jeho vlastnických práv či do jiných jeho subjektivních práv, zejména těch, která mají povahu práv ústavně zaručených“.* Zdejší soud dodává, že rozhodnutí o předběžném opatření je rozhodnutím předběžné povahy, jehož účelem je zajistit, aby rozhodnutí ve věci samé mohlo mít reálně účinky na právní poměry účastníků, tím, že se dočasně zabrání intenzivním zásahům do jejich právní sféry. Předběžné opatření proto lze kdykoli zrušit nebo změnit (tj. rozšířit či zúžit rozsah omezení, která byla povinnému účastníkovi uložena), změní-li se poměry (k tomu srov. § 38 odst. 4 s. ř. s.).

15. V projednávané věci považuje soud za podstatné to, že napadené opatření obecné povahy mění místní úpravu provozu na pozemní komunikaci. Dosavadní místní úpravu dotčenou napadeným opatřením obecné povahy nacházející se v obci Kladruby tvořilo svislé dopravní značení B 4 (zákaz vjezdu nákladních automobilů) s dodatkovou tabulkou E 13 „Mimo dopravní obsluhy“. Dosavadní místní úprava tak podle názoru soudu zakazovala vjezd nákladních automobilů bez ohledu na jejich hmotnost, přičemž jedinou výjimku z tohoto zákazu měla vozidla dopravní obsluhy, tj. vozidla zajišťující zásobování nebo lékařské, opravárenské, údržbářské, komunální a podobné služby, vozidla přepravující osobu těžce zdravotně postiženou, vozidla taxislužby a vozidla, jejichž řidiči, provozovatelé nebo přepravované osoby mají v místech za značkou bydliště, ubytování, sídlo nebo nemovitost (srov. přílohy č. 3 a č. 6 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích). Soud má za to, že tento stav místní úpravy provozu na pozemních komunikacích neumožňoval, aby do míst za značkou legálně vjížděla nákladní vozidla zákazníků autoservisu a myčky, pokud nešlo o osoby mající v místech za značkou bydliště, ubytování, sídlo nebo nemovitost.
16. Napadené opatření obecné povahy pak tuto místní úpravu provozu na pozemních komunikacích změnilo tak, že brání průjezdu nákladních vozidel nad 3,5 tuny obcí a umožňuje vjezd vozidlům do sídlících obchodních firem. Podle názoru soudu není pochyb o tom, že napadené opatření obecné povahy významně rozšiřuje okruh vozidel, která smějí vjíždět do dotčené oblasti, tudíž ve smyslu § 38 odst. 1 s. ř. s. hrozí zvýšení provozu nákladních vozidel.
17. Soud dále zkoumal, zda toto hrozící zvýšení provozu nákladních vozidel v okolí nemovitostí ve vlastnictví navrhovatele, představuje vážnou újmu, jak ji definoval Nejvyšší správní soud. Navrhovatel podle názoru zdejšího soudu předloženými fotografiemi, předloženým znaleckým posudkem společnosti Znalecká a inženýrská kancelář, s.r.o., (znalec Ing. Jana Doležal) a odborným vyjádřením Ing. Michala Sedláčka, Ph.D., autorizovaného inženýra v oborech Statika a dynamika staveb a geotechnika, ze dne 9. 6. 2022 osvědčil, že provoz nákladních vozidel nad 3,5 tuny způsobuje poškozování nemovitostí v jeho vlastnictví, neboť vyvolává otřesy, které mají za následek vznik svislých trhlin ve zdivu. Soud proto dospěl k závěru, že navrhovateli skutečně hrozí vážná újma, která může intenzivně zasáhnout do jeho právní sféry porušením jeho vlastnického práva v podobě poškození nemovitostí v jeho vlastnictví. S nárůstem provozu nákladní dopravy je rovněž spojena zvýšená hluchost a prašnost, tudíž lze hrozící újmu na straně navrhovatele spatřovat také v porušení jeho práva na zdravé životní prostředí a práva na ochranu zdraví.
18. K argumentaci osob zúčastněných na řízení 1) a 2), že potenciální újma navrhovatele z napadeného opatření obecné povahy vzniklá představuje pouze několik týdnů či měsíců

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

snášení zvýšené kamionové dopravy a že se nejedná o hrozící vážnou újmu, soud uvádí, že soudu se hrozící újma navrhopateli spočívající v potenciálním poškození jeho nemovitostí (zejména domu č. p. XB v Kladrubech) jeví jako vážná újma. Lze sice souhlasit s osobami zúčastněnými na řízení, že soud ve věci samé rozhodne v horizontu týdnů, když lhůta 90 dnů pro rozhodnutí soudu končí přibližně v polovině listopadu (§ 101d odst. 2 s. ř. s.), jenže i v horizontu týdnů může v důsledku zvýšené nákladní dopravy vzniknout navrhopateli vážná a nevratná újma spočívající zejména v poškození jeho nemovitostí. Osoby zúčastněné na řízení přitom mohou v dané oblasti vykonávat svou podnikatelskou činnost za stejných podmínek a se stejnými omezeními, jak tomu bylo před vydáním napadeného opatření obecné povahy.

19. Podstatné v tomto ohledu je i to, že ani odpůrce ve svém vyjádření k návrhu na vydání předběžného opatření neuváděl žádné okolnosti, které by nasvědčovaly tomu, že předběžné opatření nemůže být vydáno.
20. Soud v tomto kontextu zároveň podotýká, že podle § 38 odst. 4 věty první s. ř. s. může soud rozhodnutí o předběžném opatření zrušit nebo změnit, změní-li se poměry, a to i bez návrhu. Poukáže-li tedy odpůrce v budoucnu na případnou změnu poměrů, může soud toto usnesení zrušit.
21. Soud nepovažoval za potřebné zabývat se dalšími argumenty navrhopatele pro nařízení předběžného opatření ve veřejném zájmu (nezpůsobilost silnice pro provoz nákladní dopravy a také nevyhovující stav mostu), neboť to bylo nadbytečné, když soud návrhu na nařízení předběžného opatření vyhověl již na základě argumentace navrhopatele ohledně potenciálního poškození jeho nemovitostí.
22. Soud také zvažoval, zda lze návrhu vyhovět nejen ve vztahu k odpůrci, nýbrž i ve vztahu k osobám zúčastněným na řízení. Z obsahu návrhu plyne, že napadené předběžné opatření vzniklo z iniciativy právě osob zúčastněných na řízení. Umístění konkrétních dopravních značek na silnicích není standardně v kompetenci osob zúčastněných na řízení 1) a 2). Na druhé straně však zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů v § 19 odst. 2 zakazuje pouze neoprávněné odstraňování, přemísťování, osazování a pozměňování dopravních značek. Vzhledem k dosavadní setrvalé iniciativě osob zúčastněných na řízení dosáhnout změny dopravního značení nelze vyloučit i jejich iniciativu po dohodě s odpůrcem či obcí Kladruba umístít svépomocí, byť jen část dopravního značení, umožňující legální příjezd nákladních automobilů k jejich provozovně v souladu s napadeným opatřením obecné povahy. Dle soudu lze za popsane situaci po osobách zúčastněných na řízení spravedlivě žádat ve smyslu § 38 odst. 1 s. ř. s., aby se zdržely realizace změny dopravního značení. Soud proto v souladu s návrhem nařídil předběžné opatření i ve vztahu k osobám zúčastněným na řízení.
23. Soud uzavírá, že navrhopatel dostatečně prokázal splnění podmínek § 38 odst. 1 s. ř. s. a existenci okolností odůvodňujících vydání předběžného opatření, a proto soud jeho návrhu vyhověl a zakázal odpůrci a oběma osobám zúčastněným na řízení umístít dopravní značení podle napadeného opatření obecné povahy.
24. Podání návrhu na nařízení předběžného opatření podléhá soudnímu poplatku ve výši 1 000 Kč (položka 5 sazebníku soudních poplatků, který je přílohou zákona č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích). Povinnost zaplatit soudní poplatek za návrh na nařízení předběžného opatření vzniká uložením povinnosti zaplatit poplatek v souvislosti s rozhodnutím soudu o návrhu na nařízení předběžného opatření [§ 4 odst. 1 písm. h) zákona o soudních poplatcích].

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Poplatek je splatný vznikem poplatkové povinnosti. Vzniká-li poplatková povinnost způsobem uvedeným v § 4 odst. 1 písm. e) až j), je poplatek splatný do 3 dnů od právní moci rozhodnutí, kterým byla povinnost poplatek zaplatit uložena (§ 7 odst. 1 zákona o soudních poplatcích). Soud proto výrokem II. tohoto usnesení uložil navrhovateli povinnost příslušný soudní poplatek zaplatit. Soud však nestanovil žádnou lhůtu pro zaplacení soudního poplatku, jelikož z výpisu z účtu zdejšího soudu zjistil, že soudní poplatek ve výši 1 000 Kč za návrh na nařízení předběžného opatření byl již zaplacen v den zahájení soudního řízení dne 19. 8. 2025.

#### **Poučení:**

Proti tomuto usnesení **nejsou** opravné prostředky přípustné.

Ústí nad Labem 15. září 2025

Ing. Mgr. Martin Jakub Brus v. r.  
předseda senátu