



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Petry Weissové a soudců Mgr. Aleše Roztočila a JUDr. Terezy Kučerové v právní věci navrhovatelky: **Obec Kožlí**, se sídlem Kožlí 156, Kožlí, zast. JUDr. Markem Bilejem, advokátem, se sídlem Na Strži 2102/61a, Praha, proti odpůrci: **Městský úřad Světlá nad Sázavou**, se sídlem náměstí Trčků z Lípy 18, Světlá nad Sázavou, zast. JUDr. Ondřejem Málkem, advokátem, se sídlem Horní 6, Havlíčkův Brod, za účasti osoby zúčastněné na řízení: Miloš Hlídek, se sídlem Kožlí 23, o zrušení opatření obecné povahy – vyhlášky o místní úpravě provozu na pozemních komunikacích v obci Kožlí ze dne 11. 12. 2024, č. j. MSNS/4742/2024/OD-30, v řízení o kasační stížnosti odpůrce proti rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 20. 6. 2025, č. j. 31 A 21/2025-72,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Odpůrce **je p o v i n e n** zaplatit navrhovatelce náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti ve výši 6.134,70 Kč, k rukám jejího zástupce JUDr. Marka Bileje, advokáta, do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Osoba zúčastněná na řízení **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

I.

[1] Odpůrce stanovil opatřením obecné povahy – veřejnou vyhláškou ze dne 11. 12. 2024, č. j. MSNS/4742/2024/OD-30 (dále jen „veřejná vyhláška“), místní úpravu provozu v obci Kožlí tak, že:

- zrušil stávající trvalé dopravní značení 2× IZ 8a „Zóna s dopravním omezením 6 t + 30“ a 1× IZ 8b „Konec zóny s dopravním omezením 6 t + 30“ a

- doplnil nové trvalé dopravní značení 2× IZ 8a „Zóna s dopravním omezením 30 + 6t + Mimo dopravní obsluhy“ a 2× IZ 8b „Konec zóny s dopravním omezením 30 + 6 t + Mimo dopravní obsluhy“,

to vše u domu č. p. XA (souřadnice X ,Y) a č. p. XB (souřadnice X, Y), z důvodu zajištění dopravní obslužnosti na komunikaci nacházející se na pozemku parc. č. 1533/3 v obci Kožlí, k. ú. K. (dále jen „předmětná komunikace“).

II.

[2] Žalobou u Krajského soudu v Hradci Králové (dále jen „krajský soud“) se navrhovatelka domáhala zrušení této veřejné vyhlášky. Krajský soud ji v záhlaví uvedeném rozsudkem (dále jen „napadený rozsudek“) zrušil ke dni právní moci napadeného rozsudku.

[3] Krajský soud dospěl k závěru, že z veřejné vyhlášky nelze seznat, jaká je vazba mezi důvody navržené změny, tudíž chybějícím ukončením zóny s dopravním omezením a věcnou podstatou nově doplněné dodatkové tabulky „Mimo dopravní obsluhu“. Za nedostatečný považoval také závěr odpůrce, že dosavadní provoz v lokalitě nepůsobí problémy z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu a nenarušuje jiný důležitý zájem, resp. že o tom odpůrce nemá informace. Za nesrozumitelné označil krajský soud také tvrzení odpůrce, že otázka bezpečnosti je relativní, neboť s jakýmkoliv provozem na pozemních komunikacích jsou spojena určitá rizika pro bezpečnost, jelikož účelem pravidel silničního provozu je kromě jiného zajistit bezpečnost na pozemních komunikacích. Podle krajského soudu nemělo ve spisové dokumentaci oporu ani tvrzení, že intenzita dopravy na dané komunikaci je natolik nízká, že nové dopravní značení bude mít zanedbatelný vliv. Krajský soud odpůrci také vytkl, že neověřoval, zda stávající dopravní značení nějakým způsobem omezuje ostatní obyvatele.

[4] Krajský soud konkrétně v odst. 50. napadeného rozsudku dovodil, že se odpůrce dopustil nesprávné úvahy, když poměřoval navrženou změnu dopravního značení s tzv. nulovou variantou, tj. variantou bez jakéhokoli dopravního značení. Veřejnou vyhlášku tudíž považoval za nepřezkoumatelnou pro její vnitřní rozpornost. Jelikož již úprava provozu na předmětné (účelové) komunikaci již existovala a výrok veřejné vyhlášky tuto původní úpravu provozu ruší a stanoví novou, není možné pracovat s tzv. „nulovou variantou“. Otázku bezpečnosti provozu je tedy nezbytné poměřovat ke stávající úpravě, která je rušena.

[5] Nepřezkoumatelnou krajský soud shledal veřejnou vyhlášku také ve vypořádání navrhovatelčiny námitky, podle níž předmětná komunikace není stavebně technicky konstruována na pravidelný pohyb vozidel, jejichž hmotnost přesahuje 6 tun (odst. 53. napadeného rozsudku). Krajský soud odkázal, shodně jako i odpůrce, na § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), který však vyložil oproti odpůrci opačně. Měl za to, že právě v souladu s tímto ustanovením měl odpůrce otázku stavebně technické konstrukce předmětné komunikace vzhledem k bezpečnosti provozu zohlednit, což neučinil.

[6] Za nedostatečné považoval krajský soud odůvodnění veřejné vyhlášky také v otázce alternativního přístupu osoby zúčastněné na řízení k jejím nemovitostem (viz odst. 54. napadeného rozsudku). Z protokolu o místním šetření ze dne 4. 4. 2024 podle něj vyplývá,

pokračování

že odpůrce před začátkem řízení považoval tuto otázku za relevantní, avšak naproti tomu v odůvodnění veřejné vyhlášky uvedl, že nebral v potaz skutečnosti týkající se rozhodování zastupitelstva o vybudování alternativní příjezdové komunikace k nemovitostem osoby zúčastněné na řízení.

III.

[7] Proti napadenému rozsudku se odpůrce (dále jen „stěžovatel“) brání kasační stížností. Přestože konkrétní kasační důvody neuvádí, z obsahu kasační stížnosti je zjevné, že ji uplatňuje z důvodů podle § 103 odst. 1 písm. a) a d) s. ř. s. Stěžovatel navrhuje zrušit napadený rozsudek a věc vrátit krajskému soudu k dalšímu řízení.

[8] Stěžovatel v kasační stížnosti konkrétně napadá závěry krajského soudu obsažené v odst. 50., 53. a 54. napadeného rozsudku. Trvá na svém výkladu v dané věci použitých právních předpisů. Považuje za správné poměřovat navržené změny dopravního značení s tzv. nulovou variantou a dovolává se v tomto směru jednak § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle něž se dopravní značky smí používat jen v rozsahu nezbytném pro bezpečnost a plynulost provozu a dále § 19 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“) týkajícího se obecného užívání komunikací, z něž dovozuje, že toto užívání lze omezovat jen výjimečně za podmínek stanovených zákonem. Pokud by tedy stěžovatel porovnával novou místní úpravu provozu s tou předchozí, podmínkám vyplývajícím z uvedených právních norem by nemohl dostát. Napadený rozsudek považuje stěžovatel za nepřezkoumatelný, neboť v něm není obsažen odkaz na konkrétní ustanovení zákona, ze kterého krajský soud dovodil, se kterou variantou (předchozí či tzv. nulovou) se má navržené dopravní značení porovnávat.

[9] Stěžovatel rozporuje i úvahu krajského soudu, podle níž byl povinen brát v potaz námitku, že účelová komunikace není stavebně technicky konstruována na pravidelný pohyb vozidel, jejichž hmotnost přesahuje 6 tun. Otázka bezpečnosti provozu na komunikacích z hlediska jejich stavebně technického provedení se řeší jinými právními normami, především zákonem o silničním provozu, a zabývá se jí stavební úřadu při výstavbě. Stěžovatel sice uznává, že by k této otázce neměl být zcela slepý, ale dopravní značení, o něž se zde jedná, řešilo úsek komunikace, který se nachází v rovině, kde má být omezená maximální povolená rychlost na 30 km/hod. I kdyby byl tedy její asfaltový povrch zničený, podle stěžovatele nebylo třeba se z hlediska místní úpravy provozu na pozemních komunikacích touto otázkou dále zabývat. Stěžovatel odkazuje také na fotografie v aplikaci Google Street View, z nichž vyplývá, že vozidla o hmotnosti nad 6 tun po předmětné komunikaci projíždějí pravidelně, aniž to má na její stav viditelný dopad.

[10] Stěžovatel nesouhlasí s krajským soudem ani v tom, že se měl zabývat otázkou alternativního přístupu osoby zúčastněné na řízení k jejím nemovitostem. Zjištění, že předmětná komunikace je jedinou příjezdovou cestou k nemovitosti osoby zúčastněné na řízení stěžovatel uvedl na str. 2 veřejné vyhlášky. Požadavek na takové posouzení z žádného právního předpisu neplyne a ani krajský soud na právní úpravu, ze které by bylo možno takový závěr dovodit taktéž neuvedl, čímž zatížil napadený rozsudek vadou nepřezkoumatelnosti.

[11] Závěrem kasační stížnosti se stěžovatel nad rámec uplatněných kasačních důvodů ohrazuje proti závěru tomu, že jeho motivem ke změně místní úpravy bylo vycházet vstříc řidičům, kteří se neřídí platnou místní úpravou provozu a vznáší řečnickou otázku, proč vůbec bylo v roce 2011 dopravní značení na předmětné komunikaci přijato v tom znění, které je nyní veřejnou vyhláškou nahrazováno.

IV.

[12] Navrhovatelka ve svém vyjádření navrhuje kasační stížnost zamítnout jako nedůvodnou. Plně se ztotožňuje s napadeným rozsudkem, který považuje za přezkoumatelný.

[13] Z § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu vyplývají podle navrhovatelky jasná pravidla, podle kterých se má při umisťování jakéhokoliv dopravního značení postupovat. Klíčovým aspektem je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a další důležité veřejné zájmy. Důvodem pro zrušení stávajícího dopravního značení nemůže být ani § 19 zákona o pozemních komunikacích, neboť podle něj musí být pozemní komunikace využívány obvyklým způsobem, k účelům, ke kterým jsou určeny, v souladu s omezením podle zvláštních právních předpisů, tj. mimo jiné v souladu s omezeními existujícími, či přijatými podle zákona o silničním provozu a v neposlední řadě v souladu s jejich stavebním a dopravně technickým stavem.

[14] Podle navrhovatelky by logikou stěžovatele bylo možné patrně na celém území jeho správního obvodu zrušit všechny tzv. zákazy vjezdu, do nichž je možné fyzicky vjet, a které nejsou uživatelům pozemních komunikací pravidelně respektovány, pokud vychází ze skutečnosti, že předmětnou komunikací vozidla těžší než 6 tun projet fyzicky můžou nehledě na její dopravně technický stav a na provedenou úpravu spočívající v omezení provozu některých vozidel.

V.

[15] Osoba zúčastněná na řízení nevyužila svého práva vyjádřit se ke kasační stížnosti.

VI.

[16] Nejvyšší správní soud posoudil kasační stížnost v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal přitom, zda napadený rozsudek netrpí vadami, k nimž je povinen přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3, 4 s. ř. s.).

[17] Kasační stížnost není důvodná.

[18] Nejvyšší správní soud úvodem připomíná východisko přezkumu rozhodnutí správních soudů na základě kasační stížnosti. Obsah, rozsah a kvalita kasační stížnosti předurčují obsah a zejména rozsah přezkumu napadeného soudního rozhodnutí, kterého se stěžovateli dostane (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 08. 2010, č. j. 4 As 3/2008-78). S ohledem na uvedené Nejvyšší správní soud mohl přezkoumat napadený rozsudek pouze v tom rozsahu, v jakém stěžovatel uplatnil konkrétní kasační námitky a mohl se tedy kromě vad, k nimž je povinen přihlédnout z úřední povinnosti (viz výše), zabývat toliko přezkumem závěrů krajského soudu vysloveným v odst. 50., 53. a 54. napadeného rozsudku. Právě a jen ve vztahu k nim totiž kasační námitky směřovaly.

pokračování

Naproti tomu zbylé závěry, k nimž krajský soud v napadeném rozsudku dospěl, není Nejvyšší správní soud v nynějším řízení oprávněn přezkoumat.

[19] Stěžovatel v kasační stížnosti uplatňuje mimo jiné kasační důvod podle § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. Nejvyšší správní soud se tedy nejprve zabýval tím, zda je napadený rozsudek přezkoumatelný. Vlastní věcný přezkum rozhodnutí správního soudu je totiž možný pouze za předpokladu, že se jedná o rozhodnutí srozumitelné, které je opřeno o dostatek relevantních důvodů, z nichž je zřejmé, proč správní soud rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75, ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005-44, nebo ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004-73).

[20] Za nepřezkoumatelné označil stěžovatel pasáže odůvodnění napadeného rozsudku týkající se závěrů, že navrhovaná veřejná vyhláška a v ní obsažená změna úpravy provozu na předmětné komunikaci neměla být porovnávána s tzv. nulovou variantou (odst. 50 napadeného rozsudku), a dále také závěrů o tom, že měl povinnost se ve veřejné vyhlášce zabývat alternativním přístupem k provozovně osoby zúčastněné na řízení (odst. 54. napadeného rozsudku). Krajskému soudu v tomto ohledu vytýká, že v napadeném rozsudku neuvedl odkaz na konkrétní ustanovení zákona, ze kterého tyto povinnosti kladené na stěžovatele dovodil.

[21] S uvedenými výtkami se Nejvyšší správní soud neztotožňuje a v naznačených (ale ani jiných) směrech nepovažuje napadený rozsudek za nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů. Je zřejmé, že stěžovatel si napadený rozsudek vykládá nesprávně. Z napadeného rozsudku totiž vyplývá, že ve vztahu k oběma výše zmíněným okruhům otázek se krajský soud zabýval pouze tím, zda posuzovaná veřejná vyhláška je či není přezkoumatelná. Tedy právnímu posouzení stěžovatelem přijatých závěrů v uvedených okruzích se nevěnoval, neboť dovodil, že veřejná vyhláška dostatek důvodů k nim neobsahuje a je proto nepřezkoumatelná. Pro uvedené nelze nyní krajskému soudu s úspěchem vytýkat, že napadený rozsudek neobsahuje ke zmíněným sporným otázkám dostatek důvodů v podobě jejich věcného posouzení.

[22] Krajský soud konkrétně v rozporovaném odst. 50 dovodil, že „*odpůrce se dopustil nesprávné úvahy, když poměřoval navrženou změnu s tzv. nulovou variantou, tedy variantou bez jakéhokoli dopravního značení. Taková úvaha vzhledem k okolnostem zcela postrádá smysl, neboť navržená úprava nahradila jinou dosavadní úpravu provozu, ve vztahu k níž lze hovořit o jejím zmírnění: oproti dosavadní úpravě provozu, která zakazovala vjezd všem vozidlům s hmotností nad 6 tun, nově přijatá úprava umožnila vjezd vozidel dopravní obsluhy s hmotností nad 6 tun. Otázku bezpečnosti je tak třeba poměřovat nikoli ve vztahu k tzv. nulové variantě (ta v dotčené lokalitě neplatila), ale ve vztahu k dosavadní úpravě provozu. V tom je třeba spatřovat vnitřní rozpor napadeného opatření, neboť výrok opatření stanovuje úpravu provozu a ruší úpravu provozu předcházející, zatímco odůvodnění pracuje s „nulovou variantou“, s níž poměřuje otázku bezpečnosti. Pochopitelně pak – ve vztahu k „nulové variantě“ – dochází k závěru o zvýšení bezpečnosti, což je však pro posuzovanou věc závěr zcela mimoběžný. V hodnocení otázky bezpečnosti odpůrce považuje napadené opatření za zpřísnující, v jiné pasáži odůvodnění pak hovoří o zmírnění dopravních omezení. Také v tom je třeba považovat odůvodnění za vnitřně rozporné a tedy nepřezkoumatelné.*“

[23] Nejvyšší správní soud přitom setrvale zastává ve své judikatuře názor, že vnitřní rozpor mezi výrokem a odůvodněním, resp. vnitřní rozpornost samotného odůvodnění rozhodnutí, zakládá nepřezkoumatelnost pro nesrozumitelnost (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2013, č. j. 1 Afs 92/2012-45, ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75, či ze dne 12. 12. 2003, č. j. 2 Ads 33/2003-78).

[24] Z výše citované pasáže napadeného rozsudku lze jednoznačně dovodit, že krajský soud se nezabýval správností závěrů týkajících se povahy nově navržené varianty úpravy provozu a jejího porovnání s tzv. variantou nulovou, nýbrž dospěl k závěru, že výrok veřejné vyhlášky, který ruší dosavadní změnu právní úpravy a stanovuje novou místní úpravu, a důvody, pro které ji stěžovatel přijal, jsou vnitřně rozporné. Krajský soud přitom v napadeném rozsudku srozumitelně a také dostatečně tento závěr o vnitřní rozpornosti veřejné vyhlášky vyložil. Z uvedeného důvodu bylo již z povahy věci vyloučeno odkazovat na konkrétní ustanovení právních předpisů, z nichž by mělo vyplývat, zda z hlediska bezpečnosti provozu (resp. zmírnění či zprísňení) by se měla nově přijímaná úprava provozu na předmětné komunikaci porovnávat s tzv. nulovou variantou či s tou stávající. Takové úvahy krajský soud nečinil právě pro vnitřní rozpornost veřejné vyhlášky.

[25] Pokud pak stěžovatel v kasační stížnosti namítá i to, že krajský soud dospěl k nesprávnému závěru o této vnitřní rozpornosti [kasační důvod podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.], Nejvyšší správní soud dodává, že se závěry krajského soudu vyslovenými v odst. 50 napadeného rozsudku zcela ztotožňuje, aniž k nim má jakákoliv další doplnění. Pro stručnost a přehlednost na ně tudíž na tomto místě odkazuje.

[26] Krajský soud se dále v odst. 54. napadeného rozsudku vyslovil o nedostatečnosti (tj. nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů) odůvodnění veřejné vyhlášky, pokud jde o úvahy týkající se alternativního přístupu k pozemkům (a provozovně) osoby zúčastněné na řízení. Ani v tomto ohledu se tedy nezabýval samotným právním posouzením závěrů stěžovatele, jelikož ty podle krajského soudu ve veřejné vyhlášce nebyly uvedeny.

[27] Veřejná vyhláška obsahovala zmínku o tom, že předmětná komunikace je jedinou příjezdovou komunikací k nemovitostem osoby zúčastněné na řízení. Krajský soud v tomto směru stěžovateli vytknul, že se otázkou zabýval nedostatečně, neboť z protokolu o místním šetření ze dne 4. 4. 2024, č. j. MSNS/4742/2024/OD-3, který je součástí správního spisu, vyplývá, že navrhovatelka společně s osobou zúčastněnou na řízení měla na zastupitelstvu do jednoho měsíce od konání místního šetření projednat možný odkup pozemků pro vybudování příjezdové cesty a v případě, kdy nebude dodáno řešení situace, odbor dopravy nařídí stanovení dodatkové tabulky, jako se posléze stalo.

[28] Vytýká-li stěžovatel krajskému soudu „nedostatek právního odůvodnění“, nezbyvá než dodat s poukazem na judikaturu Nejvyššího správního soudu (viz např. již citovaný rozsudek ze dne 5. 3. 2021, č. j. 5 As 152/2019-56), že opatření obecné povahy, zde tedy veřejná vyhláška týkající se místní úpravy provozu vozidel, musí ve svém odůvodnění obsahovat také tzv. test proporcionality. Tedy poměření vhodnosti navrhované místní úpravy, její nezbytnost vzhledem k veřejnému zájmu, tedy i k bezpečnosti a plynulosti provozu, jakož i zájmům třetích osob. Součástí takového odůvodnění by jistě mělo být i

pokračování

vysvětlení alternativních možností řešení dané situace s ohledem na vyjádřené obavy navrhovatelky. To platí tím spíše v případě, kdy tato otázka byla předmětem jednání při místním šetření, jehož výsledky byly také podkladem pro přijetí veřejné vyhlášky. Nejvyšší správní soud má za to (krajský soud se v tomto směru vyjádřil jen implicitně), že v případě, pokud by zde existovalo alternativní řešení příjezdu k nemovitostem a provozovně osoby zúčastněné na řízení, o kterém se hovoří v protokolu o místním šetření, není vyloučeno, že by byl závěr o nezbytnosti navrhované místní úpravy po provedeném testu proporcionality odlišný. Úvahy vedené naznačeným směrem a zejména samotný test proporcionality však stěžovatel vůbec neprovedl. Je proto správný závěr krajského soudu, že stěžovatel i v uvedeném zatížil veřejnou vyhlášku vadou nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů.

[29] Nejvyšší správní soud pro úplnost k právě uvedenému dodává, že ač je odůvodnění k této sporné právní otázce v napadeném rozsudku pouze stručné, přesto je z něj zřejmé, k jakým závěrům krajský soud dospěl. Krajský soud se v napadeném rozsudku nadto na mnoha místech dovolával, ostatně stejně jako stěžovatel, ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, a nelze proto mít pochyby o tom, že právě z něj při formulaci svých závěrů v napadeném rozsudku vycházel. Napadený rozsudek je i v této části přezkoumatelný.

[30] Stěžovatel dále nesouhlasil se závěrem, že se měl ve veřejné vyhlášce vypořádat s námitkou navrhovatelky o tom, že předmětná komunikace jako účelová komunikace není stavbě technicky konstruována na pravidelný pohyb vozidel, jejichž hmotnost přesahuje 6 tun. Podle stěžovatele se otázka bezpečnosti komunikací a provozu na nich z hlediska jejich stavebně technického provedení řeší jinými právními normami, proto nebyl povinen se jí věnovat.

[31] Podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, *dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.*

[32] Nejvyšší správní soud se k odůvodnění opatření obecné povahy (kterým je posuzovaná veřejná vyhláška) vztahujícímu se k místní úpravě provozu v minulosti již vyjádřil a zdůraznil, že v takovém opatření obecné povahy musí být přesvědčivě vysvětleny důvody přijetí a „nezbytnost rozsahu a způsobu užití dopravního značení“, jak to požaduje shora citovaný § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu. Značení nesmí být samoučelné a nezbytný je test proporcionality a řádné odůvodnění (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 3. 2021, č. j. 5 As 152/2019-56).

[33] Smyslem § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu je zajistit, aby místní úprava provozu odpovídala konkrétním podmínkám dané komunikace, zejména z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Právě stavebně technický stav komunikace je přitom jedním ze zásadních faktorů, které mají přímý dopad na bezpečnost provozu, neboť komunikace, která svou konstrukcí neodpovídá zátěži vyvolané pravidelným pohybem těžkých vozidel, představuje zvýšené riziko jak pro účastníky silničního provozu, tak pro

okolní infrastrukturu. Je zjevné, že stěžovatel považuje stavebně technický stav předmětné komunikace za bezvýznamný a uvedené ustanovení vykládá chybně a veskrze formalisticky.

[34] Provoz na pozemní komunikaci, který není v souladu s jejím stavebně technickým určením, lze jen stěží považovat za bezpečný ve smyslu zákona o silničním provozu. Stěžovatel proto nemohl tuto skutečnost pominout, nýbrž byl povinen se s ní ve veřejné vyhlášce řádně vypořádat, a to tím spíše, byla-li tato otázka součástí řádně a včas vznesené námítky navrhovatelky. V rámci rozhodovacího procesu si proto měl opatřit relevantní odborné podklady a učinit takové závěry, z nichž by bylo zřejmé, zda předmětná komunikace umožňuje bezpečný provoz vozidel dopravní obsluhy hmotnostní kategorie nad 6 tun. Tím, že stěžovatel dovodil, že není oprávněn tuto otázku ve vztahu k místní úpravě posuzovat a spokojil se s restriktivním výkladem své pravomoci, dopustil se nesprávného posouzení zcela stěžejní otázky vyplývající z § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu. Tedy otázky týkající se posouzení bezpečnosti provozu na předmětné (účelové) komunikaci.

[35] Nejvyšší správní soud v této souvislosti toliko dílem koriguje závěr krajského soudu. Ten totiž v otázce stavebně technické konstrukce či stavu vozovky a významu této otázky v procesu přijetí a odůvodnění (stejně jako ve všech sporných posuzovaných aspektech) považoval veřejnou vyhlášku za nepřezkoumatelnou. Z odůvodnění napadeného rozsudku (odst. 53.) je však zřejmé, že ve vztahu k vypořádání se stěžovatele s námitkou navrhovatelky, že předmětná účelová komunikace není stavebně technicky konstruovaná na pravidelný pohyb vozidel, jejichž hmotnost přesahuje 6 tun, krajský soud věcně přezkoumal závěry stěžovatele a dovodil, že se i této otázce měl věnovat a opatřit si k ní relevantní podklady, neboť je z pohledu § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu významná. Jinými slovy, krajský soud v tomto směru věcně posoudil závěry stěžovatele, které uvedl ve veřejné vyhlášce ve vztahu ke stavebně technickému stavu konstrukce komunikace z pohledu přijímané nové úpravy dopravního značení. Shledal, že podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu je stěžovatel povinen posoudit, zda by stavebně technická konstrukce předmětné komunikace zaručovala bezpečnost provozu na ní i poté, co by byla přijata nová úprava dopravního značení. Krajský soud se tedy zabýval tím, zda stěžovatel požadavky vyplývající z § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu vyložil v dané věci správně se závěrem, že nikoliv. Tomu přisvědčuje i Nejvyšší správní soud. V tomto ohledu tedy netrpěla přezkoumávaná veřejná vyhláška nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů, nýbrž pro věc významné skutečnosti v ní byly posouzeny nesprávně, což zakládá její dílčí nezákonnost.

[36] Krajský soud se tudíž dopustil částečné nepřesnosti spočívající v tom, že v této části (ohledně bezpečnosti provozu na předmětné komunikaci v důsledku její stavebně technické konstrukce a stavu) považoval veřejnou vyhlášku za nepřezkoumatelnou, ač se jednalo o nesprávné právní závěry stěžovatele, tedy dílčí nezákonnost posuzované veřejné vyhlášky. Závěry stěžovatele o uvedeném v ní totiž nechyběly, avšak byly nesprávné.

[37] Přes uvedené však napadený rozsudek jako celek ob stojí. Jelikož závěry krajského soudu vztahující se ke stavebně technické konstrukci a stavu předmětné komunikace s ohledem na požadavky vyplývající z § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu bylo možné oddělit od zbytku jeho úvah, v nichž dovodil nepřezkoumatelnost veřejné vyhlášky (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 2. 2008, č. j. 7 Afs

pokračování

212/2006-74, či rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 6. 2004, č. j. 5 A 157/2002-35), postačilo jeho závěry korigovat, aniž tím byla dotčena zákonnost napadeného rozsudku.

[38] V dalším řízení tedy bude stěžovatel postupovat podle závazného právního názoru, který formuloval krajský soud v napadeném rozsudku. Tento rozsudek totiž Nejvyšší správní soud korigoval pouze v tom směru, že krajským soudem vytčené pochybení stěžovatele (v otázce stavebně technické konstrukce předmětné komunikace) zakládá nikoliv dílčí nepřezkoumatelnost veřejné vyhlášky, nýbrž její dílčí nezákonnost. Stěžovatel v dalším řízení neopomene zohlednit, že jeho primárním úkolem je chránit veřejný zájem (§ 2 odst. 4 správního řádu). Právě s ohledem na tuto povinnost přistoupí k novému posouzení věci podle závazných právních závěrů uvedených v napadeném rozsudku. Přitom také zohlední, že k tomu, aby mohl přijmout relevantní úvahy ve vztahu k zamýšlené místní úpravě provozu na předmětné komunikaci, je nejprve třeba zjistit skutkový stav věci potřebný k takovému posouzení (viz též odst. 56. napadeného rozsudku).

VII.

[39] Kasační stížnost není pro vše výše uvedené důvodná, a proto ji Nejvyšší správní soud ve smyslu § 110 odst. 1 věty druhé s. ř. s. zamítl.

[40] Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn § 60 odst. 1 větou první s. ř. s. ve spojení s § 120 téhož zákona. Stěžovatel nebyl v řízení o kasační stížnosti úspěšný, a právo na náhradu nákladů řízení tudíž nemá.

[41] Navrhovatelce jako v řízení o kasační stížnosti úspěšnému účastníkovi náleží náhrada nákladů řízení ve výši 6.134,70 Kč. Tato sestává z odměny za jeden úkon právní služby spočívající v sepisu vyjádření ke kasační stížnosti ze dne 8. 8. 2025 [§ 11 odst. 1 písm. d) a § 9 odst. 4 písm. d) ve spojení s § 7 vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif)] ve výši 4.620 Kč a v náhradě hotových výdajů s tímto úkonem souvisejících ve výši 450 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu). Zástupce navrhovatelky již v řízení před krajským soudem doložil, že je plátcem DPH, a proto se odměna za zastupování zvyšuje o tuto daň ve výši 1.064,70 Kč (21 % z částky 5.070 Kč).

[42] Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti, neboť to by jí náleželo pouze tehdy, pokud by se jednalo o náklady vzniklé v souvislosti s plněním povinnosti uložené jí soudem, případně z důvodů hodných zvláštního zřetele (§ 60 odst. 5 s. ř. s.). Takové skutečnosti v nynějším řízení nenastaly.

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

V Brně dne 8. prosince 2025

Mgr. Petra Weissová
předsedkyně senátu

