



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Petra Šebka, soudce Martina Kopy a soudkyně Lenky Bahýľové ve věci

navrhovatele: **ZPĚTNÝ LEASING, s.r.o.**
Nová výstavba 218, 435 21 Obrnice
zastoupeného advokátkou Mgr. Rebekou Moťovskou Židuliakovou
Husovo náměstí 139, 584 01 Ledec nad Sázavou

proti
odpůrkyni: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno

o návrhu na nepoužití opatření obecné povahy odpůrce ze dne 26. 3. 2021, čj. JMK 47649/2021, sp. zn. S-JMK 166270/2020/OD Brno, ve věci vedené u Krajského soudu v Brně pod sp. zn. 41 A 30/2025 o žalobě navrhovatele proti rozhodnutí odpůrce ze dne 22. 9. 2025, čj. 134824/2025,

takto:

- I. Návrh *se zamítá*.
- II. Navrhovatel *nemá právo* na náhradu nákladů řízení.
- III. Odpůrci se náhrada nákladů řízení *nepřiznává*.

Odůvodnění:

I. Obsah návrhu, vyjádření odpůrce a repliky navrhovatele

- 1. Navrhovatel podal žalobu proti rozhodnutí odpůrce ze dne 22. 9. 2025, čj. 134824/2025, kterým odpůrce zamítl navrhovatelovo odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Slavkov

u Brna ze dne 7. 5. 2025, čj. MUSLV-SC/57430-2025/Kra. Podle něj se navrhovatel dopustil celkově pěti přestupků provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 ve spojení s § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu. Všechny spočívaly v tom, že nezjištění řidiči vozů provozovaných navrhovatelem překročili u křižovatky silnic I/50 a III/3836 mezi Slavkovem u Brna a Holubicemi nejvyšší povolenou rychlost 70 km/h.

2. Spolu se žalobou navrhovatel podal návrh na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 26. 3. 2021, čj. JMK 47649/2021, sp. zn. S-JMK 166270/2020/OD Brno („napadené OOP“). To právě vedlo ke stanovení místní úpravy provozu v podobě dopravního značení omezujícího maximální povolenou rychlost na 70 km/h v místech, kde ji řidiči vozů provozovaných navrhovatelem podle výše uvedených rozhodnutí správních orgánů překročili.
3. **Navrhovatel v návrhu** nejprve tvrdí, že dopravní značení je nezákonné, protože napadené OOP nesledovalo svůj cíl ve zvýšení bezpečnosti či plynulosti silničního provozu. Ke snížení rychlosti došlo jen proto, že byl v místě umístěn úsekový rychloměr s ohledem na jeho finanční efektivitu. Takový důvod nesleduje předvídaný účel místní úpravy provozu.
4. Podle navrhovatele není napadené OOP ani řádně odůvodněné. Neodůvodňuje totiž nutnost stanovení odlišné hranice nejvyšší dovolené rychlosti jízdy, ani nijak nepopisuje konkrétní místní podmínky. Není proto přezkoumatelné, zda místní podmínky takové omezení vskutku vyžadují. V odůvodnění se konkrétně uvádí:

„Důvodem změny místní úpravy provozu na silnici I/50 je realizace stavby ‚Úsekové měření rychlosti na komunikaci I/50 v katastru obce Velešovice‘ s cílem zajištění plynulého výjezdu ze silnice III/3836 a vyšší bezpečnosti silničního provozu v prostoru křižovatky těchto silnic.“

Navrhovatel souhlasí, že eventuální provádění stavby může být důvodem k omezení nejvyšší dovolené rychlosti kvůli stavebním omezením, pohybu osob vykonávajících dělnické činnosti, či pohybu techniky. Takový důvod však trvá jen po dobu stavby, proto musí mít jasně časové ohraničení.

5. Pro omezení po dobu stavby je ale vhodnější stanovit přechodnou úpravu provozu. Právě přechodná úprava odpovídá dopravně-inženýrským opatřením a minimalizuje problémy s bezpečností a plynulostí provozu při stavebních pracích na pozemních komunikacích či jejich bezprostřední blízkosti. Neexistuje však reálný věcný důvod k tomu, aby omezení, jehož účelem je zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu po dobu stavby, trvalo i po dokončení realizace stavby. Ta nemůže být důvodem pro omezení rychlosti poté, co je již stavba hotová. Navíc realizace stavby sloupu s rychloměrem, která může probíhat řádově dny až týdny, nejdéle měsíce, neodůvodňuje tuto permanentní úpravu nejvyšší dovolené rychlosti.
6. V odůvodnění napadeného OOP se dále uvádí, že:

„(...) výše popsané změny místní úpravy provozu na silnici I/50 vyžaduje bezpečnost silničního provozu na této pozemní komunikaci, jsou ve veřejném zájmu definovaném v obecně závazných předpisech ve věcech pozemních komunikací a provozu na pozemních komunikacích (...).“

To je pouhé obecné tvrzení, které není nijak odůvodněné. Z napadeného OOP tedy nelze seznat jediný důvod, pro který by bezpečnost silničního provozu vyžadovala změnu místní úpravy.

7. **Odpůrce ve vyjádření k návrhu** reagoval, že odůvodnění napadeného OOP opatření přesně identifikuje právní i technické předpisy, o které se opírá, a výslovně uvádí sledovaný cíl — zvýšení bezpečnosti a zajištění plynulého výjezdu ze silnice II/3836. Místní podmínky si žádají odchýlení od obecné rychlosti a stanovené dopravní značky odpovídají rozsahu nezbytnému pro bezpečnost silničního provozu.
8. Jde o opatření ve veřejném zájmu. Zejména proto, že silnice I/50 je významnou tranzitní tepnou a zvýšené riziko kolizí v místě křížení s III/3836 odůvodňuje zásah do rychlostních poměrů. Při přijímání napadeného OOP navíc nikdo (ani navrhovatel) neuplatnil připomínky či námitky. Odpůrce rovněž odmítá tvrzení, že důvodem ke snížení rychlosti byla ekonomická motivace spojená s provozem úsekového měření. Odpůrce nemá z pokut žádný finanční prospěch.
9. Odpůrce poté podrobně vysvětluje rozdíl mezi prováděním stavby jako činností (která může vyžadovat přechodnou úpravu provozu) a stavbou jako výsledkem (která je spojena s trvalým dopravním řešením). Místní úprava provozu se týká stálých dopravních značek a souvisí se stavební úpravou spočívající ve vybudování trvalého úsekového měření. Podmínky napadeného OOP navíc určují nejen provedení značek stavebníkem před zahájením užívání stavby, ale také následnou dlouhodobou údržbu ze strany správce komunikace. Procesní postup, včetně doručení návrhu veřejnou vyhláškou a lhůty pro námitky, také odpovídá režimu místní, nikoli přechodné úpravě.
10. Odpůrce dále uvádí, že problematikou bezpečnosti v prostoru křižovatky I/50 a II/3836 se dlouhodobě zabýval. I Policie ČR v místě opakovaně vyhodnocovala dopravní rizika. Závěry o potřebě zvýšení bezpečnosti se průběžně potvrzovaly v odborných analýzách i při přípravě plánovaných staveb. Úsekové měření rychlosti schválila Policie ČR jako nástroj ke snížení negativních dopadů provozu, zejména počtu nehod a jejich následků. Odpůrce poukazuje také na veřejně dostupná data Centra dopravního výzkumu, ze kterých má vyplývat, že před instalací úsekového měření docházelo k nehodám s lehkými i těžkými zraněními, zatímco po uvedení stavby do užívání nebyla evidována žádná nehoda se zraněním. To potvrzuje, že kombinace místní úpravy provozu a úsekového měření svůj účel fakticky naplňuje. Napadené OOP tedy není svévolné, ale je reakcí na dlouhodobě identifikované dopravně-bezpečnostní problémy v místě. Sleduje legitimní veřejný zájem — ochranu života a zdraví účastníků provozu.
11. **Navrhovatel ve své replice** zdůrazňuje, že samotné citace právních a technických předpisů v opatření obecné povahy nemohou nahradit jeho věcné odůvodnění. Smyslem odůvodnění je vysvětlit adresátům i soudu, jaké konkrétní skutečnosti vedly správní orgán k zásahu do právní sféry dotčených osob a jaké úvahy jej vedly k volbě konkrétní regulace. Navrhovatel připomíná, že bez takového vysvětlení nelze zjistit, zda správní orgán postupoval racionálně, nebo zda se dopustil libovůle. Pouhý výčet právních předpisů neozřejmuje, proč bylo nezbytné snížit rychlost právě na 70 km/h na konkrétním úseku silnice I/50. Podle navrhovatele musí být z odůvodnění patrné konkrétní dopravní problémy či rizika, nikoliv jen deklarovaný veřejný zájem.
12. Navrhovatel dále uvádí, že správní orgán měl identifikovat a popsat konkrétní problém, který má opatření řešit, a to na základě zjištěného skutkového stavu. Podle něj nepostačí obecná tvrzení o „vyšší bezpečnosti“ nebo o „problémovosti křižovatky“. Odůvodnění musí zahrnovat popis dopravní situace, intenzity provozu, charakteru komunikace, případných kolizních míst, nehodovosti či jiných relevantních rizik. Odpůrce měl povinnost vysvětlit,

proč zvolil právě tento rozsah omezení, tedy proč stanovil limit 70 km/h v tomto konkrétním úseku.

13. Generická tvrzení o tom, že pomalejší rychlost vede k vyšší bezpečnosti, považuje navrhovatel za notoriety, které nemohou obstát jako důvod pro místní úpravu. Otevřela by se tím možnost libovolného snižování rychlosti bez ohledu na konkrétní místní podmínky, což je v rozporu se zásadou zákonnosti veřejné správy i se zákazem libovůle. Poukazovat na zákonnost umístění značek je mimoběžné, pokud napadené OOP nevysvětluje důvody pro jejich stanovení. Stejně tak odmítá argumentaci „veřejným zájmem“, neboť ten odpůrce nijak nekonkretizoval.
14. Povinnost odůvodnit opatření obecné povahy pak leží na správním orgánu bez ohledu na to, zda někdo uplatnil námitky. Správní orgán musí již v okamžiku přijetí regulace vysvětlit, proč omezuje všechny řidiče na daném úseku, a to především z důvodu legitimního očekávání adresátů právní regulace. Kvalitní odůvodnění navíc podle navrhovatele přispívá k dobrovolnému respektování pravidel, zatímco nekonkrétní úpravy vyvolávají nedůvěru v regulaci.
15. Navrhovatel rozumí rozdílu mezi stavbou jako stavební činností a stavbou jako výsledkem. Podle navrhovatele však odpůrce neprokázal, proč stavba úsekového měření odůvodňuje trvalé omezení rychlosti. Odkazy na to, že správce komunikace zajistí údržbu, podle něj nijak nesouvisí s materiální zákonností napadeného OOP. Jádrem problému je absence důvodů, proč bylo třeba trvalé omezení přijmout, a absence úvah o jeho vhodnosti a přiměřenosti. Pokud jde o argumentaci odpůrce týkající se dlouhodobého řešení bezpečnosti v dané křižovatce, tak je nepochopitelné, proč se žádná konkrétní data, analýzy či podklady neobjevily v samotném napadeném OOP. To postrádá skutkové a úvahové jádro, které by mohlo ospravedlnit zásah do práv řidičů.

II. Hodnocení věci

Procesní stránka věci

16. Ve věci jsou splněny všechny procesní podmínky pro přezkum napadeného opatření obecné povahy, což ostatně nečiní sporným ani účastníci řízení. Soud jen doplňuje, že navrhovatel tento návrh podal ještě před nabytím účinnosti zákona č. 314/2025 Sb., který vedl k podstatné změně v oblasti tzv. incidenčních přezkumů opatření obecné povahy, o něž jde i v této věci. Navrhovatel ho totiž spojil se žalobou proti rozhodnutí odpůrce ze dne 22. 9. 2025, čj. 134824/2025, o které soud vede řízení pod sp. zn. 41 A 30/2025 („přestupková věc navrhovatele“), a z něhož soud tento návrh vyloučil svým usnesením ze dne 28. 11. 2025, čj. 41 A 30/2025-18.
17. Podle čl. X bodu 37 zákona č. 314/2025 Sb. doznala s účinností od 1. 1. 2026 určitých změn textace § 101a odst. 1 věty druhé soudního řádu správního. Ta nově zní:

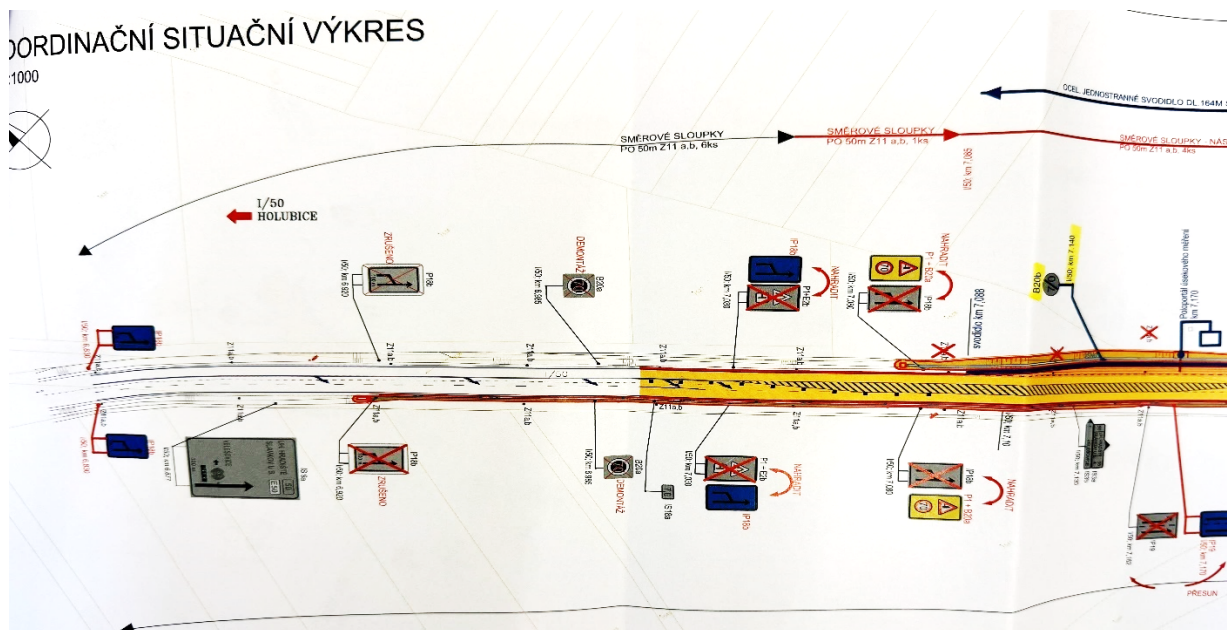
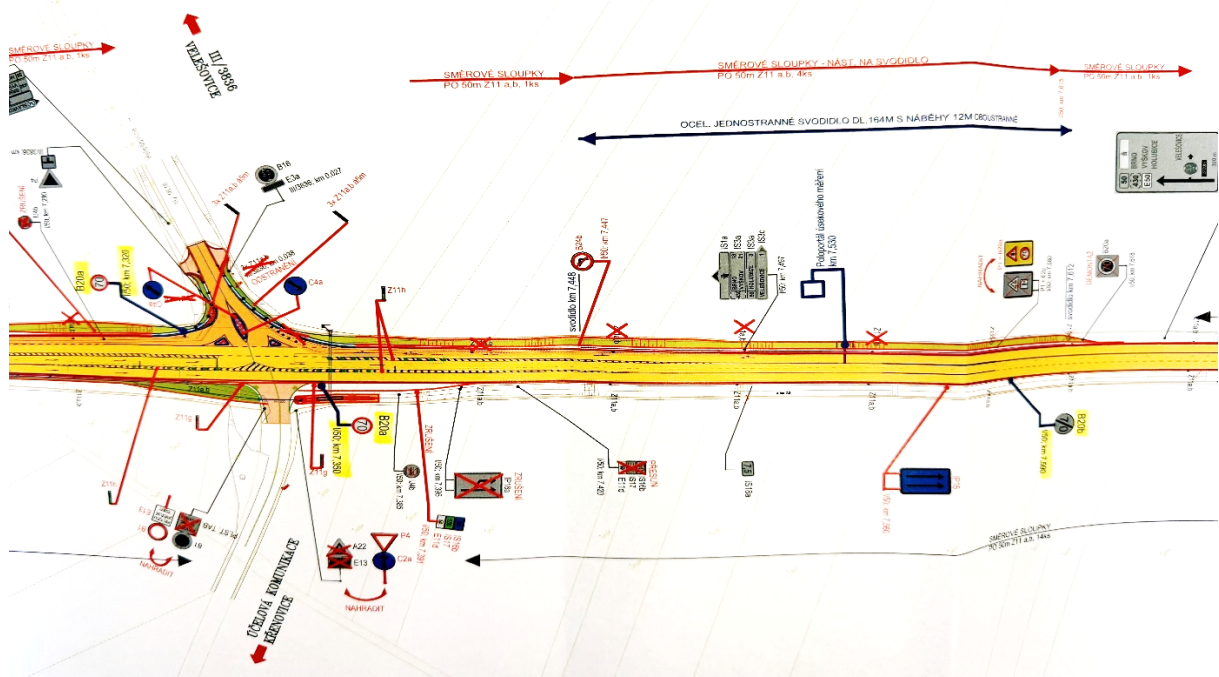
„Ten, kdo je oprávněn ve věci, ve které bylo opatření obecné povahy užito, podat ve správním soudnictví žalobu nebo jiný návrh, může současně s takovou žalobou nebo návrhem navrhnout zrušení tohoto opatření obecné povahy nebo jeho části; *jsou-li však žaloba nebo jiný návrh podávány po uplynutí lhůty podle § 101b odst. 1, může navrhnout pouze, aby soud rozhodl, že se takové opatření obecné povahy nebo jeho část v této věci nepoužijí, pokud by jinak byly dány důvody pro jejich zrušení.*“ (zvýraznil soud).

Podle přechodného ustanovení čl. XI zákona č. 314/2025 Sb. se přitom tato nová úprava použije i pro řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

18. Napadené OOP nabylo účinnosti 13. 4. 2021. Jednoroční lhůta podle § 101b odst. 1 soudního řádu správního tedy dávno uplynula. Soud proto již podle použitelného znění § 101a odst. 1 věty druhé soudního řádu správního nemohl rozhodovat o původně vzneseném návrhu na zrušení napadeného OOP, ale „jen“ o návrhu, že se napadené OOP v přestupkové věci navrhovatele nepoužije. Soud nicméně nevyzýval navrhovatele k odstranění vady petitu a podle obsahu návrh vyložil nově tak, že se z návrhu na zrušení napadeného OOP stal od 1. 1. 2026 návrh na jeho nepoužití v přestupkové věci navrhovatele.

Věcná stránka

19. Návrh **není důvodný**.
20. Podstata návrhové argumentace spočívá v absenci náležitého odůvodnění napadeného OOP. V této věci jde o opatření obecné povahy vydané podle § 77 odst. 1 písm. b) a § 78 zákona o silničním provozu krajským úřadem. Pro posouzení tohoto opatření a naplnění požadavků na jeho odůvodnění je proto podstatné splnění podmínek § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu. Podle něj platí, že se dopravní značky 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. Nejvyšší správní soud ve své judikatuře vyslovil, že smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Pokud tu takový důvod není, jedná se o dopravní značku umístěnou protizákonně (rozsudky ze dne 7. 1. 2009, čj. 2 Ao 3/2008-100, č. 1794/2009 Sb. NSS; a ze dne 5. 3. 2021, čj. 5 As 152/2019-50).
21. Při hodnocení souladu napadeného opatření obecné povahy s hmotným právem a se zásadou proporcionality je pak třeba posuzovat, zda jsou v přezkoumávaném opatření přesvědčivě vysvětleny důvody jeho přijetí a také nezbytnost rozsahu a způsobu užití dopravního značení, jak explicitně požaduje citovaný § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2016, čj. 7 As 39/2016-47).
22. Podle soudu nelze odůvodnění napadeného OOP hodnotit bez místního kontextu věci. Ten nejlépe znázorňují dva výřezy z koordinačního výkresu ve správním spise, které soud pro přehlednost níže přímo vkládá. Horní výřez znázorňuje křižovatku silnice I/50 a III/3836, na západ, od níž se jede na Slavkov u Brna. Na spodním výřezu je pak zbylá relevantní část výkresu znázorňující silnici I/50 ve směru na východ na Holubice. Dotčené dopravní značení – vždy začátek a konec zóny se sníženou rychlostí na 70 km/h – odpůrce označil žlutým zvýrazňovačem.



23. Podle soudu je velmi důležité vzít v potaz, že jde o křížení silnic I. a III. třídy, kde ani mezi účastníky není sporu o tom, že silnice I/50 je významnou tranzitní tepnou, na níž řidiči najíždí, resp. z ní sjíždí v prostoru dané křižovatky. A v tomto kontextu je pak třeba číst odůvodnění napadeného OOP.
24. Kromě toho nelze ztrácet ze zřetele, že tu jde o incidentní přezkum napadeného OOP, pro nějž hraje roli i „hlavní“ přestupková věc navrhovatele. Napadené OOP přitom nebylo, jak se to navrhovatel snaží konstruovat, primárním zdrojem zásahu do jeho práv v podobě shledání jeho přestupkové viny a uložení správních trestů (jejich zákonnost ještě soud bude posuzovat v rámci přestupkové věci navrhovatele). Tímto zdrojem zásahu byl § 4 písm. c) s § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 a § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, z nichž odpovídá

přestupková odpovědnost provozovatele vozidla za porušení povinnosti řidiče, aby se řídil dopravními značkami, což se konkrétně projevilo překročením nejvyšší povolené rychlosti. Ostatně v právním statě to může být právě jen zákon, který stanoví, co je přestupkem a jaký správní trest za něj náleží (čl. 39 Listiny základních práv a svobod). Napadené OOP tedy zasáhlo do práv navrhovatele maximálně nepřímě. A samo o sobě jím stanovené snížení povolené rychlosti způsobuje zásah velmi nízké intenzity do zájmů řidičů jedoucích v daných místech.

25. Ve správním spise je také žádost o vydání opatření obecné povahy v podobě stanovení místní úpravy provozu, kterou by bylo svislé dopravní značení na komunikaci I/50 v katastru obce Velešovice, omezující rychlost na 70 km/h. Důvodem této změny je „snížení rychlosti vozidel a zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, zlepšení podmínek pro výjezd a napojení vozidel ze silnice III/3836 na silnici I/50 a z účelové komunikace na I/50.“ V žádosti se uvádí, že podle statistik Policie ČR se jedná o místo s častým výskytem dopravních nehod. S tímto řešením pak souhlasilo Ředitelství silnic a dálnic i Policie ČR. Odpůrce navíc opravdu neobdržel vůbec žádné námítky a připomínky dotčených osob vůči návrh na vydání napadeného OOP.
26. Policie ČR jako dotčený orgán pak vyslovila svůj souhlas s napadeným OOP za podmínky, že „[o]sazení dopravního značení č. B 20a, omezujícího nejvyšší dovolenou rychlost na 70 km/hod, obousměrně v úseku sil. č. I/50 za křižovatkou se sil. č. III/3836, bude realizováno výhradně v návaznosti na instalaci úsekového měřiče rychlosti.“
27. Tím se soud dostává k reakci na argumentaci navrhovatele, podle níž měla být rychlost v daných místech snížena jen po dobu stavby úsekového měřiče. Navrhovatel podle soudu tuto svoji argumentaci vytrhává z právě shrnutého kontextu. Prvním a hlavním důvodem pro vydání napadeného OOP a omezení rychlosti dopravními značkami totiž byla nijak časově neomezená snaha zajistit bezpečnost na křižovatce silnic I/50 a III/3836, aby tam silniční provoz byl plynulý a zlepšily se podmínky pro výjezd a napojení vozidel na silnici I/50. Je nabíledni, že bez této úpravy tam vznikaly nebezpečné situace, ve kterých bylo mezi auty jedoucími rychlostí 90 km/h riskantnější na silnici I/50 najíždět, nebo naopak přibrzďovat, pokud ji na dané křižovatce chtěl řidič opustit se řidiči jedoucími 90 km/h v zádech. Až poté přišla Policie ČR – která se snížením rychlosti na 70 km/h výslovně souhlasila – s požadavkem, který zajistí účinnost omezení rychlosti, v podobě výstavby úsekového měřiče. Ten měl v tomto kontextu samozřejmě bez časového omezení měřit onu maximální povolenou rychlost 70 km/h.
28. Soud poté ve shodě s odpůrcem upozorňuje, že napadené OOP ve svém výroku i na poslední straně svého odůvodnění uvádí, že následnou kontrolu a údržbu dopravních značek, svodidel a směrových sloupků, které jsou součástí silnice I/50, bude v souladu s obecně závaznými právními předpisy zajišťovat Ředitelství silnic a dálnic. To je dalším argumentem, proč cílem napadeného OOP nikdy nebylo stanovovat úpravu provozu v daných místech jen dočasně či přechodně. Argumentace žalobce plédující za to, že úprava provozu měla být jen přechodná, tak není důvodná.
29. Byť je tedy odůvodnění napadeného OOP stručné a nepochybně by mohlo být rozpracovanější, tak podle soudu splňuje, co zákon i judikatura Nejvyššího správního soudu žádají. Dopravní značky omezující rychlost na 70 km/h stanovují v rozsahu a způsobem, jak to logicky vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích (viz výřezy výše). Dopravní značky určitě nejsou samoučelné nebo šikanózní. Mají naopak podle

soudu racionální a opodstatněný důvod. Plní tedy, co § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu požaduje. A s ohledem na to, že se proti návrhu napadeného OOP nikdo nevymezil námitkami či připomínkami, přičemž odpůrce zapracoval podmínku Policie ČR, neměl na co dalšího reagovat, aby napadené OOP odůvodňoval hlouběji.

30. Navrhovatel naopak požaduje, aby OOP popisovalo a rozebíralo, co si již zákon nežadá. Například pokud jde o detailnější analýzu místních podmínek a volbu konkrétní regulace apod. Jak již soud výše uvedl, místní podmínky a z nich plynoucí důvody pro stanovení rychlostního omezení jsou v potřebné míře obecně známé a znázorňují je v potřebné míře výkresy ve spise. Soud plně rozumí, proč napadené OOP vedlo ke snížení rychlosti v daných místech. S ohledem na výše popsany kontext věci by pak bylo v tomto konkrétním případě přemrštěným požadavkem, pokud by soud dovodil, že OOP například muselo vysvětlovat a opírat o konkrétní podklady, proč rychlost nesnížilo na 80 km/h, nebo 60 km/h, a podobně přistupovat k dalšímu aspektům, jež navrhovatel popisuje zejména ve své replice.
31. Nejvyšší správní soud ostatně dovodil, že pokud nejde o intenzivnější omezení, jakým je například zamezení vjezdu tranzitní nákladní dopravy nad určitou hmotnost nebo zákaz vjezdu pro veškerá vozidla nad určitou hmotnost, tak nelze bez dalšího lpět na přísném posuzování nezbytnosti opatření obecné povahy. V případě opatření obecné povahy, které mění stávající zvolené dopravní řešení v daném místě za jinou myslitelnou alternativu, by ostatně jeho nezbytnost byla jen obtížně exaktně měřitelná (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 3. 2025, č. j. 2 As 299/2023-69, body 49 až 51).
32. Argument o ekonomické motivaci pro napadené OOP je pak pouhou spekulací. Navrhovatel to nijak neprokázal. A jak také dodal odpůrce, z případných pokut nemá žádný finanční prospěch.
33. Návrhové body, podle kterých by se napadené OOP nemělo použít v přestupkové věci navrhovatele, proto nejsou důvodné.

III. Závěr a náklady řízení

34. Soud neshledal návrh důvodným, proto ho výrokem I. tohoto rozsudku zamítl (§ 101d odst. 2 soudního řádu správního).
35. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl na základě § 60 odst. 1 soudního řádu správního, podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Navrhovateli jako neúspěšnému účastníkovi řízení právo na náhradu nákladů řízení nevzniklo (výrok II. tohoto rozsudku). Žalovanému sice ano, ale nevznikly mu jakékoliv náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti, do jejíhož rámce spadá i obhajoba opatření obecné povahy, které vydal, před soudem (výrok III. tohoto rozsudku).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení podat kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, má-li zaměstnanec stěžovatele nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno 30. ledna 2026

Petr Šebek
předseda senátu