



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Jiřího Gottwalda a soudců JUDr. Daniela Spratka, Ph.D., a JUDr. Zory Šmolkové ve věci

žalobkyně: **městská část Praha 5**, IČ 00063631
sídlem náměstí 14. října 1381/4, 150 22 Praha 5 - Smíchov
zastoupené advokátem JUDr. Martinem Šenkýřem
sídlem Na Viničných horách 1834/24, 160 00 Praha 6 - Dejvice

proti
žalovanému: **Ministerstvo průmyslu a obchodu**, IČ 47609109
sídlem Na Františku 1039/32, 110 15 Praha 1 - Staré Město

za účasti osob
zúčastněných
na řízení:

- I. **Smíchovská teplárenská, a. s.**, IČ 24832618
sídlem Janáčkovo nábřeží 478/39, 150 00 Praha 5 – Smíchov
zastoupené advokátem Mgr. Štefanem Králem
sídlem Janovského 925/32, 170 00 Praha 7 - Holešovice
- II. **hlavní město Praha**, IČ 00064581
sídlem Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1 - Staré Město
zastoupené advokátem JUDr. Davidem Hlaváčkem
sídlem Kořenského 1107/15, 150 00 Praha 5 - Smíchov
- III. **České přístavy, a. s.**, IČ 45274592,
sídlem Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7 - Holešovice

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 29. 10. 2025 č. j. MPO 111620/2025, ve věci povolení záměru „Výstavba energovodu SeeDis Smíchov Praha 5“ v k. ú. Malá Strana, Hlubočepy a Smíchov,

takto:

- I. Žaloba se **zamítá**.
- II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Osoby zúčastněné na řízení **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

A.

- 1. Žalobkyně se podanou žalobou¹⁾ domáhá přezkoumání shora označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání hlavního města Prahy a k odvolání žalobkyně a Českých přístavů²⁾ částečně změněno a částečně potvrzeno rozhodnutí DESÚ³⁾ ze dne 6. 5. 2025 č. j. DESU/211/011365/25, jímž byl povolen Smíchovské teplárenské⁴⁾ shora uvedený stavební záměr na pozemcích v k. ú. Malá Strana, Hlubočepy a Smíchov specifikovaných v napadeném rozhodnutí⁵⁾.
- 2. Věc původně napadla Městskému soudu v Praze, kde byla vedena pod sp. zn. 3 A 180/2025. Městský soud v Praze pak věc usnesením ze dne 2. 12. 2025⁶⁾ postoupil zdejšímu soudu jako soudu místně příslušnému. Spis došel podepsanému soudu dne 9. 12. 2025⁷⁾.

B.

- 3. Podepsaný soud si je plně vědom skutečnosti zdůrazňované Smíchovskou teplárenskou⁸⁾, že podle § 2 odst. 2 zákona o strategických stavbách měl o žalobě rozhodnout do 90 dnů, což nedodržel jednak s ohledem na zvýšený nápad zalhůvaných věcí napadlých zdejšímu soudu na přelomu let 2025 a 2026, jednak s ohledem na zachování práv účastníků a osob zúčastněných na řízení přiznaných jim soudním řádem správním⁹⁾. V této souvislosti lze konstatovat, že vyjádření hlavního města Prahy bylo soudu doručeno až 7. 4. 2026¹⁰⁾.

¹⁾ č. l. 1 soudního spisu

²⁾ České přístavy, a. s., IČ 45274592

³⁾ Dopravní a energetický stavební úřad

⁴⁾ Smíchovská teplárenská, a. s., IČ 24832618

⁵⁾ str. 2 napadeného rozhodnutí

⁶⁾ č. j. 3 A 180/2025-31, které nabylo právní moci dne 2. 12. 2025

⁷⁾ viz č. l. 33 soudního spisu

⁸⁾ viz č. l. 94 a 106 soudního spisu

⁹⁾ zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále též „s. ř. s.“)

¹⁰⁾ viz č. l. 109 soudního spisu

18/2025

Nedodržení této lhůty ovšem nezabavuje podepsaný soud povinnosti o žalobě rozhodnout¹¹⁾, jak se také u dnešního jednání stalo.

4. Krajský soud na tomto místě doplňuje, že ve věci nařídil jednání dne 30. 3. 2026¹²⁾, kdy neshledal důvody pro neposkytnutí lhůty k přípravě účastníkům a osobám zúčastněným na řízení v trvání 10 dnů¹³⁾, pročež termín jednání stanovil na dnešní den.
5. Za účelem minimalizace zatížení účastníků a osob zúčastněných na řízení a současně pro minimalizaci rizika omluv z jednání a žádostí o odročení soud umožnil účastníkům řízení a osobám zúčastněným na řízení účastnit se dnešního jednání videokonferenčně z Prahy¹²⁾. Písemné vyhotovení rozsudku je navíc zasíláno účastníkům bez zbytečného odkladu.

C.

C.a.

6. Podstata **žalobní argumentace** tkví v tom, že podle žalobkyně je záměr stavby, jejíž součástí je podle žalobkyně i ponton s tepelnými čerpadly umístěný na hladině Vltavy, posuzován nikoli jako celek, ale po dílčích částech, které nemají ve skutečnosti samostatný účel ani význam. Celý navrhovaný systém je připravován jako technologické zázemí k zařízení teplovodního zdroje – pontonu s tepelnými čerpadly na hladině Vltavy.
7. Žalobkyně má za to, že ponton s tepelnými čerpadly není plovoucím objektem, neboť je ve skutečnosti pevně spojen s nábřežím, ať už kotvením u kotevního stání, anebo trvalým propojením do rozvodné teplovodní a chladicí sítě. Uvedený ponton tak nemůže být považován za plavidlo podle zákona o vnitrozemské plavbě¹⁴⁾, neboť nemá sloužit jakékoli plavbě a jde ve skutečnosti o stacionární technologické zařízení sloužící toliko k výrobě tepelné energie. Žalobkyně tak i předmětný ponton s tepelnými čerpadly považuje za stavbu ve smyslu § 5 nového stavebního zákona¹⁵⁾. I předmětný ponton s tepelnými čerpadly tedy musí být posouzen z pohledu souladu s územním plánem, z pohledu památkové péče, z pohledu ochrany životního prostředí, z pohledu hlukové zátěže, atd. Žalobkyně odmítá závěr DESÚ a žalovaného, že předmětný ponton s tepelnými čerpadly jako plavidlo vůbec nepodléhá režimu posuzování podle nového stavebního zákona. Má za to, že takto by bylo lze umístit na plovoucí ponton třeba i jadernou elektrárnu, aniž by tato byla řádně posouzena podle nového stavebního zákona. Ponton s tepelnými čerpadly musí být podle žalobkyně posouzen jako běžná trvalá stavba energetické infrastruktury.
8. **Hlavní město Praha** ve svém vyjádření¹⁶⁾ zdůrazňuje, že záměrem podle § 4 odst. 1 nového stavebního zákona není jen stavba, ale i soubor staveb. Pokud je se stavbou (zde energovod) funkčně spojen i prvek, který by jinak sám o sobě stavbou nebyl, je třeba ho posoudit

¹¹⁾ srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 9. 2007 č. j. 5 As 26/2007-86, č. 1385/2007 Sb. NSS, www.nssoud.cz

¹²⁾ viz č. l. 104 soudního spisu

¹³⁾ § 49 odst. 1 soudního řádu správního

¹⁴⁾ zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů

¹⁵⁾ zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů

¹⁶⁾ ze dne 7. 4. 2026, č. l. 110 soudního spisu

18/2025

v rámci jednoho řízení jako celku, neboť je materiálně součástí záměru ve smyslu nového stavebního zákona. Dále se ztotožňuje se stanoviskem žalobkyně.

C.b.

9. **Žalované** ve vyjádření k žalobě¹⁷⁾ zdůrazňuje, že ComPon¹⁸⁾ je plavidlem, které stavební úřady vůbec nemohou posuzovat. Žalobkyninu argumentaci v tomto směru žalované řádně vypořádalo s ohledem na zákon o vnitrozemské plavbě, s ohledem na judikaturu¹⁹⁾, s ohledem na závěry společného stanoviska Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí, Ministerstva pro místní rozvoj a Státní plavební správy²⁰⁾ a s ohledem na vyjádření nezávislé inspekční a certifikační organizace²¹⁾. Dospělo k závěru, že plavidlo ve smyslu § 9 zákona o vnitrozemské plavbě, přestože je dlouhodobě umístěno (kotveno) na jediném místě a je užíváno srovnatelně jako stavba, není stavbou ve smyslu § 2 odst. 3 středního stavebního zákona²²⁾, dnes § 5 odst. 1 nového stavebního zákona, není-li trvale vytaženo na souš nebo trvalým způsobem se souší spojeno. ComPon s tepelnými čerpadly, který je plavidlem dle § 2 písm. d) zákona o vnitrozemské plavbě, tedy nemůže být stavbou. Platí totiž, že ComPon nemůže být zároveň plavidlem a stavbou. Plavidlo tak nemůže být předmětem povolení procesu podle nového stavebního zákona a tento rozhodovací postup nelze zaměňovat s procesem schvalování technické způsobilosti plavidla.
10. Energovod je rozvodným tepelným zařízením ve smyslu energetického zákona²³⁾, coby samostatný stavební záměr, způsobilý k rozvodu tepelné energie z vícero energetických zdrojů. Taková záměr je podle žalovaného projednatelný i samostatně. Pokud stavebník v souladu s dispoziční zásadou takto vymezil stavební záměr v žádosti o vydání povolení záměru, nemohl DESÚ ani žalované takový záměr samostatně neprojednat. V daném případě podle žalovaného nedošlo ani k porušení zásady zákazu salámování²⁴⁾, neboť plavidlo nemůže být ani součástí stavebního záměru (viz shora).
11. **Smíchovská teplárenská** navrhuje zamítnutí žaloby. Ve svém prvotním vyjádření²⁵⁾ uvádí, že žalobkyně toliko recykluje argumenty, které byly uplatněny ve správním řízení a řádně a úplně vypořádány jak v prvostupňovém rozhodnutí DESÚ, tak v napadeném rozhodnutí žalovaného. Krom argumentace společné s vyjádřením žalovaného akcentuje, že:
- energovod je stavbou samostatnou a provozně bude zcela funkční i bez připojení na ComPon (třeba když bude ComPon v servisu), když ComPon je jen jedním ze zdrojů připojených k energovodu,

¹⁷⁾ č. l. 72 soudního spisu

¹⁸⁾ Community Energy Ponton

¹⁹⁾ rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 7. 2023 č. j. 54 A 28/2022-31, č. 4516/2023 Sb. NSS, www.nssoud.cz

²⁰⁾ č. j. MZE-6174/2023-1511

²¹⁾ vyjádření společnosti Československý Lloyd spol. s r. o. ze dne 24. 6. 2025 zn. 32/2025

²²⁾ zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů

²³⁾ zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů

²⁴⁾ salami-slicing strategy

²⁵⁾ č. l. 37 soudního spisu

18/2025

- energovod je samostatná stavba rozvodného tepelného zařízení, která je povolována samostatně bez zdroje či dalších souvisejících a vedlejších staveb, což he běžná praxe v rámci komplexních projektů, a to i konkrétně u teplotěnských rozvodů,
 - energovod lze napojit i na jiné multivalentní zdroje, které jsou na trase energovodu již postaveny a jsou funkční,
 - ComPon na vodním tělese plave a bude (jako další plavidla v pražských náplavkách) řádně ukotven, ale nebude trvale spojen s pobřežím. Bude totiž odpojován pro potřeby revizí a servisu, musí též do loděnice podle zákona o vnitrozemské plavbě, musí být odpojen v případě nepředvídatelných událostí na řece, čištění dna, extrémních povodní, zásahů do vodního toku či zásahů do místa kotvení – ComPon je proto plavidlem, nikoli stavbou,
 - žádost byla podána v rozsahu, který ComPon nezahrnoval. Pokud by byla žádost zamítnuta proto, že její součástí není plavidlo, došlo by k porušení platných právních předpisů.
12. Smíchovská teplotěnská má za to, že skutečným důvodem žaloby není v dobré víře přezkoumat povolovací přístup záměru, ale obstrukce a snaha o odklad realizace záměru po volbách do zastupitelstev obcí na podzim 2026, což vychází z představ některých politických představitelů žalobkyně, že realizace záměru (výkopové práce, dopravní opatření) negativně ovlivní jejich budoucí volitelnost. Žaloba tak podle Smíchovské teplotěnské představuje zneužití práva.
13. Ve svém druhém vyjádření²⁶⁾ opakuje své přesvědčení, že skutečným důvodem žaloby není v dobré víře přezkoumat povolovací přístup záměru, ale obstrukce a snaha o odklad realizace záměru po volbách do zastupitelstev obcí na podzim 2026, což vychází z představ některých politických představitelů žalobkyně, že realizace záměru (výkopové práce, dopravní opatření) negativně ovlivní jejich budoucí volitelnost. Žaloba tak podle Smíchovské teplotěnské představuje zneužití práva.
14. Smíchovská teplotěnská zdůrazňuje, že podobná podání jen zaplevelují soudní systém a nesmyslně plýtvají časovou i mentální kapacitou soudců i soudního aparátu. Napadá délku soudního rozhodovacího procesu a dovozuje, že pokud by soudy rozhodovaly rychleji, podobná podání by ztratila smysl a nestála by žalobcům za náklady, jež jsou s nimi spojeny.
15. Akcentuje, že žalobkyně podala totožné podání již 7x. Podle Smíchovské teplotěnské lze očekávat, že žalobkyně bude až do nejbližších komunálních voleb dále obstruovat, a to i v případě dalších souvisejících staveb.
16. **České přístavy** ve svém prvotním vyjádření²⁷⁾ uplatňují námitky týkající se křížení trasy záměru s vodovodním potrubím, námitky o omezení dopravní přístupnosti přístavu provozovaného Českými přístavy a námitky o omezení dopravní přístupnosti parkovacích ploch a námitky o omezení dopravní přístupnosti Císařské louky.

²⁶⁾ ze dne 12. 2. 2026, č. l. 88 soudního spisu

²⁷⁾ ze dne 11. 2. 2026, č. l. 77 soudního spisu

18/2025

17. Ve svém druhém vyjádření²⁸⁾ se ztotožňují s argumentací žalovaného a uzavírají, že ponton nelze považovat za stavbu, nelze jej tedy jako stavbu ani posuzovat a povolovat.

D.

18. Krajský soud přezkoumal napadené v mezích žalobních bodů²⁹⁾, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného³⁰⁾.
19. Ze správních spisů soud ověřil, že napadené rozhodnutí je vystavěno na stejné argumentaci jako vyjádření žalovaného a že žalobkyně uplatňovala i ve správním řízení před koncentrací³¹⁾ námitky obdobné žalobní argumentaci.

E.

20. Předně podepsaný soud konstatuje, že se nemohl zabývat argumentací Českých přístavů obsaženou v jejich prvotním vyjádření.
21. Procesní teorie³²⁾ i praxe³³⁾ totiž dlouhodobě a neměnně trvá na závěru, že osoba zúčastněná na řízení nemůže disponovat s předmětem řízení. To znamená, že nemůže ani rozšiřovat předmět soudního řízení, není oprávněna vznášet žalobkyní neuplatněné žalobní body a vymezovat tak rozsah soudního přezkumu. Ani argumentace osoby zúčastněné na řízení, která by odůvodňovala zrušení napadeného rozhodnutí, nemůže soud vést ke zrušovacímu výroku, pokud tutéž argumentaci neuplatnila žalobkyně. Výjimkou je situace, kdy by se jednalo o vadu, k níž je soud povinen přihlížet z moci úřední, o takovou situaci se však v nyní posuzovaném případě nejedná. Je totiž právě a jen na žalobkyni, aby v žalobě vymezila, jakými aspekty jednání správního orgánu (správního aktu) se má soud v soudním řízení zabývat.

F.

22. S ohledem na argumentaci účastníků a osob zúčastněných na řízení se soud zabýval otázkou, zda plavidlo ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě může vůbec podléhat režimu nového stavebního zákona.

F.a.

23. Podle § 5 odst. 1 věty první nového stavebního zákona stavbou se v tomto zákoně rozumí stavební dílo, které vzniká stavební nebo montážní činností ze stavebních výrobků, materiálů nebo konstrukcí za účelem užívání na určitém místě.
24. Podle § 5 odst. 1 věty druhé nového stavebního zákona za stavbu se považuje také výrobek plnící funkci stavby.

²⁸⁾ ze dne 26. 3. 2026, č. 1. 101 soudního spisu

²⁹⁾ § 75 odst. 2 soudního řádu správního

³⁰⁾ § 75 odst. 1 soudního řádu správního

³¹⁾ § 190 odst. 1 nového stavebního zákona

³²⁾ viz např. Kühn, Z., Kocourek, T. a kol.: Soudní řád správní. Komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019, str. 201; též v ASPI

³³⁾ viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 10. 2003 č. j. 2 As 11/2003-164, Sb. NSS č. 232/2004, www.nssoud.cz

18/2025

25. Podle § 7 odst. 1 nového stavebního zákona zařízením se v tomto zákoně rozumí technické zařízení nebo reklamní zařízení, pokud nejde o stavbu, které vzniká za účelem užívání na určitém místě.
26. Podle § 4 odst. 1 nového stavebního zákona záměrem se v tomto zákoně rozumí stavba, soubor staveb, zařízení, (...).
27. Podle § 171 nového stavebního zákona záměr vyžaduje povolení (...).
28. Na tomto místě krajský soud zdůrazňuje, že povolení podle nového stavebního zákona vyžaduje jakýkoli záměr ve smyslu § 4 odst. 1 nového stavebního zákona, tj. nejen stavba, výrobek plnící funkci stavby a soubor staveb, ale i zařízení, včetně zařízení technického.
29. Technické zařízení jako takové není blíže definováno ani ve stavebním zákoně ani v prováděcí vyhlášce³⁴⁾, jakkoli tato vyhláška operuje s technickým zařízením na řadě míst jako s obecným pojmem. Vyhláška³⁵⁾ ovšem obsahuje komplexní požadavky na technická zařízení, kdy za technické zařízení považuje m. j. zdroj energie. Energetická zařízení, tj. m. j. tepelná čerpadla, tak lze považovat za technická zařízení ve smyslu § 7 odst. 1 nového stavebního zákona³⁶⁾ (na tomto místě soud neřeší, zda se jedná o tepelná zařízení na vodě či na souši, k tomu viz níže).

F.b.

30. Dosavadní judikatura soudů rozhodujících ve správním soudnictví se věnovala v obdobných otázkách především karavanům jako silničním motorovým vozidlům.
31. Tato judikatura dovodila, že pojmu „výrobek plnící funkci stavby“ je nutno rozumět tak, že se jedná o výrobek, který plní takovou funkci, jakou obvykle plní stavby. Nejpodstatnějším charakteristickým znakem výrobku plnícího funkci stavby je to, že se jedná o výrobek umístěný na určitém konkrétním místě trvale nebo dlouhodobě. Takovým výrobkem může být například i silniční vozidlo³⁷⁾.
32. Výrobky plnící funkci stavby na rozdíl od staveb nejsou výsledkem stavební činnosti, tj. nevznikly s použitím stavební nebo montážní technologie, ale jiné průmyslové, například strojírenské technologie; výrobek plnící funkci stavby je obvykle zařízením vyrobeným továrním způsobem³⁸⁾.
33. Stavbou tedy budou i výrobky, které byly na dané místo plně dovezeny a u kterých na daném místě byla provedena jen omezená nebo žádná stavební nebo montážní činnost. Podstatné bude, zda takové výrobky svým účelem, k němuž mají být užívány, plní funkce, které by mohlo za jiných okolností plnit stavební dílo. Nejpodstatnějším charakteristickým znakem výrobku plnícího funkci stavby je účel, jaký plní, a dále sekundárně to, že se jedná o výrobek umístěný na určitém konkrétním místě trvale nebo dlouhodobě. Záměru

³⁴⁾ vyhláška č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu

³⁵⁾ v hlavě III. části čtvrté

³⁶⁾ shodně Velký komentář ke stavebnímu zákonu^{36a)}, str. 113

^{36a)} Bursíková, L., Korbel, F., Černý, P., Lachmann, M., Roztočil, A., Bohadlo, D. a kol.: Stavební zákon, Komentář, 1. vydání, Praha: C. H. Beck 2025

³⁷⁾ rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 8. 10. 2010 č. j. 10 Ca 280/2008-78, č. 2394/2011 Sb. NSS

³⁸⁾ rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 16. 3. 2016 č. j. 31 A 15/2014-46, www.nssoud.cz

ponechat výrobek na pozemku dlouhodobě nebo trvale bude tak například nasvědčovat umístění předmětného výrobku na podezdívku (po jeho sejmutí z podvozku), ale může se jednat i o vybudování přípojek sítí technického vybavení. Dalšími vodítky pak mohou být terénní úpravy provedené v souvislosti s umístěním předmětného výrobku, vybudování stálých přístupových cest k tomuto výrobku či vybudování dalších podpůrných zařízení k zajištění účelu předmětného výrobku³⁹⁾.

F.c.

34. Oproti tomu si je podepsaný soud vědom i rozsudku, který za účinnosti středního stavebního zákona neuznal za stavbu ani za výrobek plnící funkci stavby hausbóty¹⁹⁾, když v něm soud dospěl k závěru, že žádné plavidlo ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě nemůže být současně stavbou ani výrobkem plnícím funkci stavby podle stavebního zákona, ledaže by byla vytažena na souš či s ní trvale spojena. Podepsaný soud si je plně vědom i publikace tohoto rozsudku ve Sbírce rozhodnutí Nejvyššího správního soudu.
35. Uvedený rozsudek vychází z toho, že plavbou se podle § 2 písm. b) zákona o vnitrozemské plavbě rozumí nejenom pohyb plavidla, ale i stání plavidla na vodní cestě, přičemž vodní cestou se podle písmene a) téhož ustanovení rozumí mj. vodní tok, tedy i řeka Vltava. Zákodárce přitom výslovně počítá s tím, že některá plavidla většinu své aktivní služby nestráví v aktivním pohybu po vodních tocích, rybnících a jezerech, nýbrž budou toliko zakotvená/vyvázaná v přístavu nebo užívána jiným převážně stacionárním způsobem. Pro zahrnutí pod pojem plavidla je totiž určující samotná (zamýšlená) schopnost plavby, aniž by bylo rozhodné, zda tato schopnost bude využívána k přemísťování po vodních tocích či nikoliv.
36. Uvedený rozsudek dovozuje, že ani skutečnost, že schopnost plavby není využívána k přemísťování plavidla, z něj nečiní výrobek plnící funkci stavby, protože již sama skutečnost, že zařízení zamýšleně plave na hladině, znamená, že se jedná o zařízení mobilní. To se může projevit např. v případech hrožících povodní, vážného sucha, zamrznutí vodního toku či obdobných situací, které mohou vyvolat z bezpečnostních důvodů potřebu přemístění plovoucího zařízení do chráněného místa, ačkoliv za běžných podmínek zůstává na stále stejném místě.
37. Bez vymezení se vůči judikatuře o karavanech vychází uvedený rozsudek i z názoru, že např. maringotka nebo lůžkový železniční vůz sice nedisponují ani vlastním pohonem, ani vlastním řízením, lze je obývat a mohou být dlouhodobě odstaveny na jednom místě, ale i tak zůstávají z důvodu zachování možnosti jejich pohybu (odtažení) silničním či drážním vozidlem, a nejsou stavbou podléhající stavebnímu zákonu. Tak by tomu bylo podle uvedeného rozsudku teprve tehdy, pokud by ztratily schopnost pohybu, např. by byla odmontována kola či podvozek, podvozek by byl zahrnut zeminou nebo přibetonován, popřípadě by byly jinak relativně stálým způsobem připevněny k pozemku.
38. Uvedený rozsudek uzavírá, že zákon o vnitrozemské plavbě a jeho režim vylučuje podřazení plavidla režimu stavebních předpisů.

³⁹⁾ Velký komentář ke stavebnímu zákonu, str. 93; shodně rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 27. 9. 2016 č. j. 29 A 53/2014-42, www.nssoud.cz

18/2025

39. Na tomto místě lze konstatovat, že podle dostupných evidencí na předmětný rozsudek nenavázal nejen Nejvyšší správní soud, ale ani žádný z jiných krajských soudů, dokonce ani žádný z jiných senátů téhož soudu. Podle dostupných evidencí byl totiž předmětný rozsudek následován toliko jediným rozhodnutím téhož senátu⁴⁰⁾.
40. Proti předmětnému rozsudku se vymezuje i Velký komentář ke stavebnímu zákonu⁴¹⁾, pokud uvádí, že dopady „trvalých“ hausbótů jsou v zásadě obdobné jako dopady karavanů trvale umístěných na jednom místě. Stejně jako u hausbótů, i karavany jsou regulovány speciální právní úpravou. Nicméně aplikace speciálních složkových předpisů je pro stavební právo standardní, ať už pro oblast ochrany životního prostředí, zdraví obyvatel, požární bezpečnosti atd. Skutečnost, že jsou karavan či hausbót schopny jízdy či plavby, tedy neznamená, že se v určitý okamžik nestanou výrobkem plnícím funkci stavby, zejména pokud se v nich osoby trvale zdržují za účelem bydlení. Takové karavany či hausbóty mají obdobné požadavky na infrastrukturu (co do škol, školek, dopravního zatížení včetně příjezdu, životního prostředí a odpadů) jako klasické rodinné domy, byť by fungovaly například v „ostrovním režimu“ co do energií. Cílem stavebního práva by mělo být tím spíše takové zásahy regulovat, neboť mají dopad do veřejných zájmů, a zamezit vzniku „divokých“ karavanových parků, trvale přistavených hausbótů atd.
41. Tento názor odpovídá i recentní judikatuře Nejvyššího správního soudu⁴²⁾, která uvádí, že „v oblasti veřejného práva je zcela běžné, že na jediný předmět dopadá vícero regulací obsažených v různých tzv. složkových zákonech zároveň. Takto tedy není nijak vyloučeno (naopak se jedná o poměrně častý případ opakovaně posuzovaný též v rozhodovací činnosti Nejvyššího správního soudu), že obdobně jako v posuzované věci je použit materiál naplňující znaky odpadu pro vytvoření útvaru kvalifikovaného stavebně právními předpisy jako terénní úprava. V takovém případě se podle okolností může jednat jak o neoprávněné nakládání s odpady ve smyslu zákona o odpadech, tak zároveň i o nepovolené terénní úpravy, které je třeba řešit v řízení o odstranění stavby podle stavebního zákona. Obdobně např. při zřízení skládky odpadů či jiného zařízení pro nakládání s odpadem je třeba, aby provozovatel získal jak příslušná povolení v režimu zákona o odpadech, tak i povolení takového záměru podle stavebního zákona. (...) Z uvedeného důvodu nelze zjednodušeně usoudit, jak učinil krajský soud, že podléhá-li určitý záměr zvláštní úpravě obsažené v zákoně o nakládání s těžebním odpadem či v zákoně o odpadech, stavební zákon na něj nedopadá a je automaticky vyňat z působnosti obecného stavebního úřadu.“

F.d.

42. Předmětný rozsudek byl navíc přijat na půdorysu středního stavebního zákona, zatímco nyní posuzovaná věc je posuzována podle nového stavebního zákona.
43. Zdánlivě totožná ustanovení § 2 odst. 3 středního stavebního zákona a § 5 odst. 1 nového stavebního zákona se totiž ve skutečnosti liší.

⁴⁰⁾ rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 6. 3. 2024 č. j. 54 A 21/2023-31, www.nssoud.cz

⁴¹⁾ str. 94

⁴²⁾ srov. např. rozsudek ze dne 15. 1. 2026 č. j. 4 As 11/2025-59, www.nssoud.cz, odst. 30

18/2025

44. Podle § 2 odst. 3 středního stavebního zákona stavbou se rozumí veškerá stavební díla, která vznikají stavební nebo montážní technologií, bez zřetele na jejich stavebně technické provedení, použité stavební výrobky, materiály a konstrukce, na účel využití a dobu trvání. (...) Za stavbu se považuje také výrobek plnící funkci stavby. (...)
45. Podle § 5 odst. 1 nového stavebního zákona stavbou se v tomto zákoně rozumí stavební dílo, které vzniká stavební nebo montážní činností ze stavebních výrobků, materiálů nebo konstrukcí za účelem užívání na určitém místě. Za stavbu se považuje také výrobek plnící funkci stavby.
46. Pro nový stavební zákon je totiž rozhodující **účel užívání na určitém místě**.
47. Důvodová zpráva k tomu uvádí, že definiční znaky stavby musí splňovat také výrobek plnící funkci stavby. Přitom není z hlediska nového stavebního zákona rozhodné, zda byl vyroben již u výrobce a na místo, kde bude užíván, dopraven jako celek a tam pouze „osazen“, nebo zda je montován až přímo na staveništi, pouze z dílů vyrobených (dodaných) výrobcem. Je nesporné, že v obou případech musí být na výrobek plnící funkci stavby uplatňovány shodné požadavky jak z hlediska jeho umístění na pozemku, tak z hlediska splnění technických požadavků jako na stavbu. (...).
48. Velký komentář ke stavebnímu zákonu⁴³⁾ pak doplňuje, že dále schválená definice (...) doplnila znak, že se staví a existuje za účelem užívání na určitém místě, čímž usilovala o odstranění pochybností ohledně různých mobilních domků a zaparkovaných vozidel užívaných jako stavba.

F.e.

49. Krajský soud se proto dále zabýval otázkou, zda na půdorysu nového stavebního zákona představuje zákon o vnitrozemské plavbě natolik specifickou právní úpravu, která by i nyní vylučovala aplikaci nového stavebního zákona a která by i nyní odůvodňovala rozdílné zacházení mezi plavidly a karavany. Vycházel přitom především ze srovnání obsahu zákona o vnitrozemské plavbě na straně jedné a předpisů pro provoz motorových vozidel na straně druhé. Zabýval se současně i otázkou, zda zákon o vnitrozemské plavbě zaručuje posouzení (dlouhodobě kotvícího) plavidla z pohledu vyhodnocení dopadu na zájmy, které musejí být zohledněny u staveb či výrobků plnících jejich funkci.
50. Zákon o vnitrozemské plavbě v části první⁴⁴⁾ definuje základní pojmy, což lze přirovnat k Hlavě první části první⁴⁵⁾ zákona o silničním provozu⁴⁶⁾.
51. Tentýž zákon v části druhé⁴⁷⁾ definuje vodní cesty, což lze přirovnat k částem první a druhé⁴⁸⁾ zákona o pozemních komunikacích⁴⁹⁾.

⁴³⁾ str. 89

⁴⁴⁾ § 1 - § 2

⁴⁵⁾ § 1 - § 2

⁴⁶⁾ zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

⁴⁷⁾ § 3 - § 5b

⁴⁸⁾ § 1 - § 15

⁴⁹⁾ zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

18/2025

52. Dále zákon o vnitrozemské plavbě v části třetí⁵⁰⁾ definuje přístavy, přístaviště, překladiště a kotviště, což lze opět přirovnat k části druhé⁵¹⁾ zákona o pozemních komunikacích.
53. V části čtvrté⁵²⁾ pak zákon o vnitrozemské plavbě upravuje plavidla, jejich evidenci, schvalování jejich technické způsobilosti, zápisy do plavebního rejstříku a rejstříku malých plavidel, povinnost nést státní vlajku, cejchování, poznávací znaky a pojištění. Této úpravě u motorových vozidel koresponduje zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích⁵³⁾ a zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla⁵⁴⁾.
54. Dále zákon o vnitrozemské plavbě v části páté⁵⁵⁾ upravuje plavební provoz, což lze opět přirovnat k úpravě provedené pro motorová vozidla zákonem o provozu na pozemních komunikacích.
55. V části šesté⁵⁶⁾ zákon o vnitrozemské plavbě upravuje provozování vodní dopravy pro cizí potřebu. I zde lze nalézt pro motorová vozidla paralelu v části druhé⁵⁷⁾ zákona o silniční dopravě⁵⁸⁾.
56. Část sedmá⁵⁹⁾ zákona o vnitrozemské plavbě reguluje trh vodní dopravy, což nemá ničeho společného s umístěním plavidel na vodu.
57. Části osmá, devátá a desátá⁶⁰⁾ zákona o vnitrozemské plavbě již obsahují jen ustanovení o organizaci výkonu státní správy v plavbě, ustanovení o přestupcích a ustanovení společná a závěrečná.
58. Na základě právě uvedeného srovnání zákona o vnitrozemské plavbě s předpisy platnými pro silniční motorová vozidla podepsaný soud nenašel odchylku, pro kterou by měl na plavidla nahlížet jinak než na karavany.
59. Současně podepsaný soud nenašel v zákoně o vnitrozemské plavbě žádné ustanovení, které by bylo lze pokládat za speciální (zvláštní) k § 193 odst. 1 nového stavebního zákona. Nenašel totiž v zákoně o vnitrozemské plavbě žádný proces, který by umožnil posouzení, zda je plavidlo v souladu s
- a) územně plánovací dokumentací, územními opatřeními a vymezením zastavěného území,
 - b) cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických a urbanistických hodnot v území, nemá-li obec vydán územní plán,
 - c) požadavky nového stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, požadavky jiných právních předpisů chránících dotčené veřejné zájmy,

⁵⁰⁾ § 6 - § 8a

⁵¹⁾ § 11- §15

⁵²⁾ § 9 - § 21

⁵³⁾ zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁵⁴⁾ zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

⁵⁵⁾ § 22 - § 32e

⁵⁶⁾ § 33 - § 37

⁵⁷⁾ § 4 - § 21f

⁵⁸⁾ zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

⁵⁹⁾ § 37a - § 37f

⁶⁰⁾ § 38 - § 54

18/2025

- d) požadavky na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu,
 - e) požadavky na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu,
 - f) ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení,
- které by byly hodnoceny a poměřeny ve vzájemných souvislostech.

60. Podepsaný soud proto uzavírá, že dospěl k závěru, že:
- a) nenašel odchylku, pro kterou by měl na plavidla nahlížet jinak než na karavany, a
 - b) v zákoně o vnitrozemské plavbě nenašel žádný proces, který by umožnil posouzení, zda je plavidlo v souladu se zájmy chráněnými § 193 odst. 1 nového stavebního zákona, tj. proces, který by odůvodňoval závěr, že zákon o vnitrozemské plavbě představuje zvláštní úpravu (lex specialis) vůči novému stavebnímu zákonu.
61. Na základě právě uvedených úvah krajský soud dospěl k závěru, že nenašel jediného důvodu, pro který by bylo možno a priori vyloučit plavidla z režimu nového stavebního zákona. Uzavírá proto, že **samotná skutečnost, že posuzovaný předmět je plavidlem podle zákona o vnitrozemské plavbě, nevylučuje a priori závěr, že toto plavidlo podléhá schválení záměru podle nového stavebního zákona** (naplňuje-li pojmové znaky stavby, výrobku plnicího funkci stavby nebo zařízení podle definic obsažených v novém stavebním zákoně).
62. Pro úplnost soud dodává, že shora uvedenými závěry nikterak nezpochybňuje závěr, že ponton s tepelnými čerpadly je současně plavidlem podle zákona o vnitrozemské plavbě, protože musí splňovat i podmínky kladené na něj zákonem o vnitrozemské plavbě.
63. Krajskému soudu přitom nepřísluší, aby byl prvním, kdo bude hodnotit, zda je předmětný ponton s tepelnými čerpadly (ComPon) stavbou, výrobkem plnicí funkci stavby, zařízením či předmětem, který posouzení podle nového stavebního zákona nepodléhá. Učinění tohoto závěru zůstává na správních orgánech. Krajský soud opakuje, že tímto rozsudkem toliko neguje závěr správních orgánů, že by plavidlo nemohlo podléhat režimu nového stavebního zákona.
64. Tyto závěry ovšem dopadají na ponton s tepelnými čerpadly (ComPon), nikoli na energovod, který je předmětem napadeného rozhodnutí.

G.

65. Podepsaný soud se proto zabýval otázkou, zda závěry přijaté k pontonu s tepelnými čerpadly (ComPon) mohou mít vliv na zákonnost rozhodnutí o povolení záměru energovodu, které je předmětem tohoto soudního přezkumu.

G.a.

66. Podepsaný soud v obecné rovině nezpochybňuje tezi, že stavební úřad je vázán rozsahem žádosti stavebníka, o které je povinen rozhodnout právě v rozsahu této žádosti. Tuto tezi soudy rozhodující ve správním soudnictví, včetně podepsaného soudu, ctí, a v obecné rovině není na této tezi co měnit (konečně dálniční síť České republiky nebyla povolena jediným rozhodnutím, jakkoli všechny její úseky a dílčí stavební objekty spolu souvisejí a na sebe navazují).
67. Tato teze však má své limity.

18/2025

68. Praxí, při níž dochází k dělení záměrů na menší části, se NSS podrobně zabýval v rozsudku ze dne 17. 12. 2021⁶¹⁾, a to jak na úrovni evropského práva, tak na úrovni vnitrostátních právních předpisů. Podal v něm přehled judikatury SDEU, jejíž závěry shrnul tak, že vychází z požadavku, aby byly záměry při posuzování jejich dopadů na životní prostředí vnímány jako logické funkční celky, a čelí zejména tomu, aby byl jejich účelovým členěním obcházen požadavek jejich posuzování.
69. To samo o sobě nebrání, aby v navazujících řízeních byly tyto záměry povolovány po etapách nebo částech, pokud tím nebudou narušeny požadavky na posouzení záměrů. Podstatné je, aby došlo ke včasnému a úplnému posouzení záměru jako celku, tj. bez ohledu na to, v jakém členění nebo pořadí budou jednotlivé části povolovány. Nejvyšší správní soud ve zmíněném rozsudku ze dne 17. 12. 2021 zopakoval závěry formulované již v rozsudku ze dne 13. 12. 2018⁶²⁾. Vysvětlil, že pojmem „salámová metoda“ bývá neformálně označována taktika, která spočívá v tom, že se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně. Stavebník tak postupnými kroky dosáhne povolení všech dílčích částí svého záměru, který by mu však jako celek povolen nebyl. Salámová metoda je postupem, který představuje účelové obcházení zákona.
70. Soudní praxe konstatuje nepřipustnost salámové metody zejména v souvislosti s liniovými stavbami (typicky stavba dálnic či silničních obchvatů), kdy poté, co jsou schváleny (a často i postaveny) neproblematické úseky liniové stavby, je vznesen požadavek na postavení posledních úseků problematických, a to za situace, kdy nezbývá prakticky žádná alternativa. Současně se v průběhu procesů EIA neprovede posouzení záměru liniové stavby jako celku, ale posuzují se jednotlivé úseky. Takový postup je nepřipustný, realizace těchto typů staveb má totiž dopad na životní prostředí jako celek, vliv jednotlivých dílčích částí může být z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí irelevantní. Hlavním cílem procesů EIA je zhodnotit předem různé varianty záměru, zpravidla včetně tzv. varianty nulové, tj. možnosti, že se záměr realizovat nebude. O nepřipustnou salámovou metodu se jedná zejména tehdy, pokud etapizace výstavby umožní stavebníkovi vyhnout se určitým zákonným požadavkům či dosáhnout pro sebe příznivějšího výsledku (avšak například pro životní prostředí méně příznivého výsledku).
71. V každém případě je vždy nutné při rozdělení stavby na jednotlivé etapy zohlednit jejich společnou existenci a společný dopad na zákonem chráněné zájmy. Je však třeba zároveň vzít v úvahu nutnou a logickou etapizaci výstavby, kdy zejména u rozsáhlejší výstavby zpravidla nebude z objektivních důvodů možné realizovat všechny stavby v časově blízce souvisejícím termínu. Je možné přihlídnout též k vzájemné podmíněnosti jednotlivých částí výstavby.
72. Pokud by například nebylo možné očekávat rozumné využití první části bez částí navazujících nebo by byly všechny stavby podmíněny novým společným řešením dopravní obslužnosti, je třeba důsledně trvat na vyhodnocení společného vlivu všech etap již v první fázi výstavby. Naopak méně rigidně je možné posuzovat případy, kdy jednotlivé etapy

⁶¹⁾ č. j. 1 As 236/2018-86, Sb. NSS č. 4292/2022, www.nssoud.cz

⁶²⁾ č. j. 6 As 139/2017-73

18/2025

výstavby mohou v území plnit svoji funkci zcela samostatně a ani ve vzájemném spojení nelze očekávat výrazný negativní vliv na životní prostředí. Ani v takovém případě však není možné vyhnout se posuzování tzv. kumulativních a synergických vlivů, které může vyústit až v závěr, že navazující výstavba není s ohledem na kumulativní zátěž území přípustná.

73. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 17. 12. 2021⁶¹⁾ shrnul, že ani česká právní úprava a judikatura správních soudů tedy nebrání tomu, aby záměr, který byl jako celek posouzen v procesu EIA, byl v navazujících řízeních povolován po částech. Je-li již ve fázi posuzování vlivů záměru na životní prostředí známo, že navazující povolování záměru, jeho realizace, případně i uvedení do užívání bude probíhat po částech či etapách, je žádoucí, aby takové členění či etapizace byly součástí posouzení. Nelze totiž vyloučit, že dopady jednotlivých částí, pokud by byly realizovány a (i když dočasně) provozovány samostatně, budou jiné než dopady záměru jako celku.
74. K obdobným závěrům dospěl Nejvyšší správní soud i v rozsudku ze dne 27. 6. 2019⁶³⁾, v němž vyzdvihl, že nezákonným „salámováním“ není každé rozdělení určité stavby na menší úseky pro účely povolovacích řízení. Je jím pouze takové rozdělení, jehož cílem je obcházet zákonné podmínky, které by jinak realizaci záměru neumožňovaly, případně komplikovaly.

G.b.

75. Úmysl žalovaného či Smíchovské teplárenské obcházet zákonné podmínky, které by jinak realizaci záměru neumožňovaly, případně komplikovaly, však v nyní posuzovaném případě krajský soud neshledal.
76. Předmětný energovod představuje samostatný funkční rozvodný celek, o čemž svědčí nejméně jeho rozsáhlost od Smíchova přes Hlubočepy až na Malou Stranu – nejedná se tedy o samotné propojení ComPonu a teplárenské sítě. Navíc lze v obecné rovině i konstatovat, že s energovody jako samostatnými stavebními závěry počítá i výslovné znění nového stavebního zákona⁶⁴⁾, kde příl. č. 3 dokonce výslovně odlišuje výrobní tepla [písm. o)] od staveb a zařízení rozvodného tepelného zařízení [písm. p)].
77. Žalované i Smíchovská teplárenská vycházely navíc z dosavadní judikatury¹⁹⁾ a ze společného stanoviska Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí, Ministerstva pro místní rozvoj a Státní plavební správy²⁰⁾. Nikoli jejich úmysl obejít právní úpravu, ale především právě uvedené dokumenty je vedly k nesprávnému závěru o tom, že je vyloučeno, aby plavidlo bylo stavebním záměrem.

G.c.

78. Krajský soud proto uzavírá, že jakkoli nelze a priori vyloučit posouzení předmětného ComPonu jako stavebního záměru ve smyslu nového stavebního zákona, neshledal v nyní posuzované věci natolik intenzivní důvody pro zásah do vázanosti stavebního úřadu rozsahem žádosti, které by odůvodňovaly zrušení napadeného rozhodnutí, jehož předmětem je (jen) energovod.

⁶³⁾ č. j. 4 As 89/2019-68, www.nssoud.cz

⁶⁴⁾ srov. zejm. § 10, § 11, § 34a, § 143, § 234

H.

79. V dalším bude především na stavebních úřadech, aby vyhodnotily, zda předmětný ComPon naplňuje definici stavby, výrobku plnění funkce stavby či technického zařízení ve smyslu nového stavebního zákona a podle takto přijatých závěrů přijaly přesvědčivý závěr o tom, zda a proč předmětný ComPon má či nemá být posuzován především podle § 193 odst. 1 nového stavebního zákona.
80. Zůstanou-i přitom stavební orgány nečinné, neztrácí ani tímto rozsudkem žalobkyně ani hlavní město Praha možnost efektivní obrany.
81. Podle závěrů rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu v rozsudku ŽAVES (rozsudek ze dne 26. 3. 2021 č. j. 6 As 108/2019-39, Sb. NSS č. 4178/2021 Sb. NSS) totiž mohou v případě zahájení stavebního záměru bez příslušného povolení podat podnět na ochranu proti nečinnosti stavebního úřadu, který v rozporu s novým stavebním zákonem nezahájil řízení o odstranění stavby, k nadřízenému stavebnímu úřadu. V případě neúspěšnosti takového podnětu se mohou obránit na soud žalobou proti nezákonnému zásahu podle § 82 a násl. s. ř. s.

I.

82. Žaloba nebyla shledána důvodnou, a proto ji soud podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

J.

83. Smíchovská plynárenská opakovaně žádala, aby se soud vyjádřil ke skutečné (politické) motivaci stanoviska žalobkyně a hlavního města Prahy (srov. odst. 12. a násl. tohoto rozsudku).
84. Takové úvahy, příp. navazující závěry, soudu nepřisloušejí, neboť jsou zcela mimo předmět soudního přezkumu, který je vymezen § 75 - § 76 s. ř. s.

K.

83. O náhradě nákladů řízení mezi účastníky bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., když procesně úspěšné žalované právo na náhradu nákladů řízení neuplatnilo a podle obsahu spisu mu nevznikly ani žádné náklady přesahující jeho obvyklou úřední činnost.
84. O náhradě nákladů řízení osob zúčastněných řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 5 s. ř. s., ve znění účinném do 31. 12. 2025, když žádné z těchto osob neuložil v řízení žádnou povinnost a neshledal ani žádné důvody zvláštního zřetele hodné, které by přiznání náhrady nákladů řízení kterékoliv z těchto osob odůvodňovaly.
85. Osobám zúčastněným na řízení nemohl soud přiznat náhradu nákladů řízení podle § 60 odst. 5 s. ř. s. ve znění účinném od 1. 1. 2026, když podle čl. XI. odst. 2 zák. č. 314/2025 Sb. se na řízení zahájená před 1. 1. 2026 použijí ustanovení s. ř. s. ve znění účinném do 31. 12. 2025. Toto konkrétní soudní řízení bylo zahájeno dne 28. 11. 2025, kdy žaloba došla soudu.

Poučení:

18/2025

Proti tomuto rozsudku **lze** podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od doručení tohoto rozhodnutí k Nejvyššímu správnímu soudu.

Ostrava 22. dubna 2026

Mgr. Jiří Gottwald
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje