

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Marie Žiškové a soudců JUDr. Lenky Kaniové a JUDr. Zdeňka Kühna v právní věci navrhovatele **T. H.**, zastoupeného Mgr. Martinem Kolářem, advokátem se sídlem Masarykovo nám. 3/3, 405 01 Děčín, proti odpůrci **Magistrátu města Teplice**, se sídlem náměstí Svobody 2, 415 95 Teplice, o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci č. II/253 v ulici Krušnohorská v Dubí ze dne 26. 9. 2007, čj. ODŽP/1370.1/07/Ro/DztStan, spočívající v umístění dopravní značky B 28 Zákaz zastavení v křižovatce ulic Krušnohorská a Tovární, v řízení o kasační stížnosti navrhovatele proti usnesení Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 29. 3. 2012, čj. 40 A 1/2012 - 17,

takto:

I. Kasační stížnost **se zamítá.**

II. Navrhovatel **nemá** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

III. Odpůrci **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Navrhovatel je spoluvlastníkem nemovitosti – domu č. p. 217/14 na pozemku parc. č. 637/1 v katastrálním území Dubí u Teplic. Předmětná nemovitost se nachází na ulici Krušnohorská na křižovatce tvaru T s ulicí Koněvova. V první polovině měsíce září roku 2007 byla na sousední křižovatce ulice Krušnohorská s ulicí Tovární přemístěna Správou a údržbou silnic Ústeckého kraje (příspěvková organizace) dopravní značka B 28 Zákaz zastavení. Navrhovatel považoval umístění této značky za protiprávní, neboť bylo

provedeno bez předchozího stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci ve smyslu § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Navrhovatel se proto obrátil dopisem na odpůrce, a ten dne 26. 9. 2007 pod čj. ODŽP/1370.1/07/Ro/DztStan, po předchozím vyjádření příslušného orgánu policie stanovil místní úpravu provozu na pozemní komunikace spočívající v uvedeném přemístění dopravní značky. Navrhovatel se v následujících měsících roku 2007 a 2008, na podzim roku 2011 a na jaře roku 2012 řadou podání adresovaných především odpůrci bezúspěšně snažil o odstranění této dopravní značky.

[2] Dne 20. 3. 2012 byl Krajskému soudu v Ústí nad Labem doručen návrh navrhovatele na zrušení uvedeného stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci. Navrhovatel tvrdil, že se jedná o opatření obecné povahy, které jej krátí na jeho právu vlastnickém a právu na podnikání, neboť mu neumožňuje zastavit u nemovitosti, kterou spoluvlastní. Navrhovatel podrobně argumentoval, že při vydání opatření obecné povahy byly porušeny procesní předpisy, že je toto opatření v rozporu s hmotným právem a že umístění dopravní značky nebylo racionální a opodstatněné. Navrhovatel též uvedl, že si je vědom doby, která uplynula od umístění dopravní značky. Zákonnou lhůtu k podání návrhu soudu podle § 101b odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“) však podle něj nelze na případ aplikovat. V době umístění dopravní značky se na tento postup odpůrce nevztahoval správní řád (to bylo změněno až novelizací účinnou od 1. 4. 2008) – stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci nebylo projednáno jako opatření obecné povahy, a jako takové nemohlo nabýt účinnosti. Nelze tedy požadovat dodržení zákonné tříleté lhůty.

[3] Krajský soud v Ústí nad Labem usnesením ze dne 29. 3. 2012, čj. 40 A 1/2012 - 17, návrh odmítl a rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení. Krajský soud se s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, čj. 2 Ao 3/2008 - 100 (publikovaný pod č. 1794/2009 Sb. NSS), ztotožnil s názorem navrhovatele, že se v dané věci jedná o opatření obecné povahy. Krajský soud nicméně poukázal na novelizaci s. ř. s. účinnou od 1. 1. 2012 provedenou zákonem č. 303/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, jež zavedla v § 101b odst. 1 s. ř. s. tříletou lhůtu k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části. Dále krajský soud odkázal na článek II bod 8 zákona č. 303/2011 Sb., podle nějž lze proti opatření obecné povahy, které nabylo účinnosti přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, podat návrh na jeho zrušení nebo zrušení jeho části nejpozději do 3 let ode dne, kdy návrhem napadené opatření obecné povahy nabylo účinnosti. Zmeškání lhůty pro podání návrhu nelze prominout. Z toho podle názoru krajského soudu plyne, že i v případě návrhu na zrušení opatření obecné povahy spočívající ve stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, k němuž došlo před 1. 4. 2008, je nutno dodržet tříletou lhůtu k podání návrhu soudu, která je obligatorně zakotvena v § 101b odst. 1 s. ř. s. ve znění účinném po 1. 1. 2012. Za počátek běhu tříleté lhůty je podle názoru krajského soudu třeba považovat datum 26. 9. 2007, kdy odpůrce rozhodl o stanovení dotyčné místní úpravy provozu na pozemní komunikaci. V tento den bylo opatření obecné povahy v důsledku rozhodnutí odpůrce účinné vůči všem účastníkům silničního provozu v dané lokalitě. Konec tříleté lhůty pak připadl na pondělí 27. 9. 2010. Jelikož navrhovatel podal návrh ke krajskému soudu osobně až dne

20. 3. 2012, učinil tak po zákonem stanovené lhůtě, a návrh bylo proto nutno odmítnout pro opožděnost podle § 46 odst. 1 písm. b) s. ř. s.

II. Kasační stížnost navrhovatele a vyjádření odpůrce

[4] Ve včas podané kasační stížnosti navrhovatel napadl především závěr krajského soudu, že opatření obecné povahy nabylo účinnosti dne 26. 9. 2007. Soud zde podle navrhovatele „zaměnil opatření správního orgánu s jeho následkem. Opatření správního orgánu je aktem nikoliv faktickým, ale procesně právním – a je v této situaci předpokladem pro umístění (resp. užití) dopravní značky, což ovšem je již aktem povahy čistě faktické.“ Krajský soud se navíc nevypořádal s tím, že faktické užití značky předcházelo vydání předmětného opatření. To činí úvahu krajského soudu o účinnosti opatření v důsledku faktického užití dopravní značky neudržitelnou. Opatření by totiž nabylo účinnosti dříve, než jej příslušný orgán podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu vydal.

[5] Navrhovatel dále poukázal na sdělení odpůrce ze dne 27. 3. 2012, čj. MgMT/025794/2012 ODŽP/Zou/DZ, na výzvu krajského soudu, v němž odpůrce uvedl, že se v daném případě nejednalo o opatření obecné povahy a nebyla zde lhůta k nabytí účinnosti. Z vyjádření odpůrce navrhovatel dále dovodil, že opatření obecné povahy nebylo nikdy zveřejněno a nebyly o něm informovány dotčené osoby. Krajský soud opominul, že § 101b odst. 1 s. ř. s. nelze aplikovat mechanicky, neboť v dané věci se jedná o přezkum opatření, které není opatřením obecné povahy podle § 171 an. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Přitom pojem účinnost opatření obecné povahy je definován pouze v § 173 správního řádu a nikoliv v zákoně o silničním provozu – z tohoto důvodu nelze tento pojem na tuto věc přímo aplikovat. Pokud tedy na danou věc nebyla aplikovatelná část 6 správního řádu, bezpochyby se podle § 177 správního řádu i na toto opatření užijí základní zásady činnosti správních orgánů, konkrétně ustanovení § 4 správního řádu, podle nějž je povinností správních orgánů umožnit dotčeným osobám uplatnění jejich práv a hájení oprávněných zájmů. Pro aplikaci § 101b s. ř. s. je proto podle navrhovatele významné především zveřejnění (včetně zdůvodnění) příslušného opatření, které je podmínkou k tomu, aby se dotčené osoby mohly s opatřením seznámit. Odpůrce měl tedy nějakým způsobem zveřejnit, nejlépe postupem analogickým k § 173 s. ř. s. nebo alespoň adresným oznámením uživatelům okolních nemovitostí, které jsou úpravou dotčeny. Ustanovení § 101b odst. 1 s. ř. s. a článek II bod 8 zákona č. 303/2011 Sb. lze na věc aplikovat teprve tehdy, až odpůrce toto zveřejnění provede.

[6] Navrhovatel závěrem navrhl, aby Nejvyšší správní soud napadené usnesení Krajského soudu v Ústí nad Labem zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení a současně uložil odpůrci povinnost nahradit navrhovateli náklady řízení o kasační stížnosti.

[7] Odpůrce se ke kasační stížnosti v poskytnuté lhůtě nevyjádřil.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[8] Nejvyšší správní soud při posuzování kasační stížnosti hodnotil, zda jsou splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že kasační stížnost má požadované náležitosti, byla podána včas a osobou oprávněnou, a není důvodné kasační stížnost odmítnout

pro nepřípustnost. Důvodnost kasační stížnosti posoudil Nejvyšší správní soud v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal přitom, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž je povinen přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3, 4 s. ř. s.).

[9] Kasační stížnost není důvodná.

[10] Nejvyšší správní soud nepřehlédl, že krajský soud o opožděnosti návrhu rozhodoval bez správního spisu pouze na základě sdělení odpůrce ze dne 27. 3. 2012, čj. MgMT/025794/2012 ODŽP/Zou/DZ. Takový postup krajského soudu je v řízeních o žalobách proti rozhodnutím správních orgánů kasačním soudem pravidelně hodnocen jako vadný a je důvodem pro zrušení kasační stížností napadeného soudního rozhodnutí (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 3. 2008, čj. 1 As 21/2007 - 272, publikovaný pod č. 2476/2012 Sb. NSS). Zdejší soud přitom nevidí důvod, proč by tomu v řízeních o návrzích na zrušení opatření obecné povahy mělo být jinak, neboť i zde je zpravidla k dispozici spisový materiál, z nějž je při úvahách o opožděnosti návrhu třeba vycházet.

[11] Nejvyšší správní soud nicméně ze správního spisu předloženého pro účely kasačního řízení ověřil, že závěry krajského soudu o opožděnosti návrhu jsou po právu (s jistými korekcemi, viz níže). Jelikož zrušení napadeného usnesení krajského soudu by nic nezměnilo na neprojednatelnosti návrhu a pouze by generovalo náklady a prodlužovalo soudní řízení, neboť krajský soud by v podstatě se shodnou argumentací návrh opětovně odmítl pro opožděnost, Nejvyšší správní soud ke zrušení napadeného usnesení z tohoto důvodu nepřistoupil.

[12] Pro posouzení opožděnosti návrhu je určující okamžik, kdy opatření obecné povahy nabylo účinnosti. Od této chvíle běží zákonná tříletá lhůta k podání návrhu. Pokud opatření obecné povahy nabylo účinnosti před 1. 1. 2012, aplikuje se tříletá lhůta k podání návrhu podle článku II bod 8 zákona č. 303/2011 Sb., pokud nabylo účinnosti po tomto datu, aplikuje se tříletá lhůta k podání návrhu podle § 101b odst. 1 s. ř. s. V obou případech zmeškání lhůty nelze prominout.

[13] Pro vyřešení otázky včasnosti návrhu je tedy třeba určit okamžik, kdy stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu nabývá účinnosti. Na stanovení této úpravy provedené do 1. 4. 2008 se přitom podle rozsudku zdejšího soudu ze dne 7. 1. 2009, čj. 2 Ao 3/2008 - 100, nevztahoval správní řád: *„Do 1. 4. 2008, kdy bylo zákonem č. 374/2007 Sb. zrušeno původní znění ustanovení § 129 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., správní úřad podle správního řádu postupovat nemusel; po tomto dni již při rozhodování musel respektovat postup, předvídaný správním řádem (viz ustanovení § 1 odst. 1, 2 správního řádu). To konkrétně znamená, že je vázán i těmi jeho ustanoveními, jež upravují vydávání opatření obecné povahy (část šestá).“*

[14] V projednávaném případě nejsou pochybnosti o tom, že ke stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci došlo v září roku 2007, tj. před inkriminovaným datem 1. 4. 2008. Na postup odpůrce při stanovení této úpravy se tedy nevztahoval správní řád. Navrhovatel se přesto domáhá analogické aplikace § 173 odst. 1 správního řádu, který obecně účinnost opatření obecné povahy upravuje, s tím, že odpůrce měl opatření obecné

povahy nějakým způsobem zveřejnit nebo je adresně oznámit dotčeným osobám. S tím ovšem Nejvyšší správní soud nemůže souhlasit.

[15] Jestliže se na postup odpůrce nevztahoval správní řád, nelze při určení okamžiku účinnosti předmětného opatření obecné povahy automaticky (byť formou analogie) aplikovat § 173 odst. 1 správního řádu. V prvé řadě je třeba upřít pozornost na samotný zákon o silničním provozu. Jak Nejvyšší správní soud poznamenal v již citovaném rozsudku ze dne 7. 1. 2009, čj. 2 Ao 3/2008 - 100, základní kontury podmínek pro přijetí tohoto opatření bylo lze nalézt v ustanovení § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu, které vymezovalo pravomoc, působnost a zákonnou podmínku pro přijetí tohoto typu rozhodnutí. Z tohoto ustanovení lze pro odpůrce dovodit tři postupné kroky při stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci: 1) vyžádání písemného vyjádření příslušného orgánu policie 2) samotné stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci a 3) faktická realizace místní úpravy v terénu. Z tohoto procesního postupu ani z jiných relevantních částí zákona o silničním provozu neplyne, že by v určité fázi musela být zamýšlená místní úprava zveřejněna či doručena potenciálně dotčeným osobám. Vázat účinnost stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci na zveřejnění tohoto stanovení, resp. na určitou lhůtu po tomto zveřejnění, proto nelze.

[16] Z popsaného procesního rámce přijímání nyní napadeného opatření obecné povahy pak přicházejí v úvahu dvě skutečnosti, na něž je možné vázat okamžik účinnosti. První je ono (písemné) stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci (formální aspekt, v projednávané věci dokument ze dne 26. 9. 2007, čj. ODŽP/1370.1/07/Ro/DztStan), druhým pak faktická realizace místní úpravy silničního provozu v terénu (materiální aspekt, v projednávané věci tedy umístění dopravní značky B 28 Zákaz zastavení v křižovatce ulic Krušnohorská a Tovární). Pro výběr z těchto dvou alternativ je nutno vycházet z podstaty tohoto typu opatření, tj. stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, resp. konkrétně zde umístění dopravní značky, a ze smyslu institutu účinnosti opatření obecné povahy.

[17] Podle § 61 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu je obecná úprava provozu na pozemních komunikacích stanovena tímto zákonem. Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je pak úprava provozu na pozemních komunikacích provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními. Dopravní značky zákon rozeznává svislé a vodorovné, přičemž u svislých rozlišuje značky výstražné, zákazové, příkazové, informativní, značky upravující přednost a dodatkové tabulky (§ 62 odst. 1, § 63 odst. 1 zákona). Význam, užití, provedení a tvary dopravních značek a jejich symbolů stanoví prováděcí předpis (§ 62 odst. 5 zákona, vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích). Podle § 6 odst. 1 vyhlášky č. 30/2001 Sb. platí svislá dopravní značka umístěná vedle vozovky nebo nad vozovkou pro celou vozovku v daném směru jízdy; výjimku tvoří dopravní značka upravující zákaz zastavení nebo zákaz stání, která platí jen pro tu stranu pozemní komunikace, u které je umístěna [§ 6 odst. 2 písm. b) vyhlášky]. V souladu s § 76 odst. 1 zákona o silničním provozu je místní úprava provozu na pozemních komunikacích nadřazena obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích, přičemž postup při stanovení místní úpravy je upraven v již citovaném § 77 zákona. Podle § 78 zákona musí

dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace tvořit ucelený systém. Konečně podle § 4 písm. c) téhož zákona je každý při účasti na provozu na pozemních komunikacích povinen mimo jiné řídit se dopravními značkami.

[18] Pokud jde o institut účinnosti, v souladu s judikaturou Nejvyššího správního soudu je třeba tento pojem vykládat tak, že před jejím nabytím opatření obecné povahy není způsobilé vyvolat žádné právní účinky (rozsudek ze dne 24. 10. 2007, čj. 2 Ao 2/2007 - 73, publikovaný pod č. 1462/2008 Sb. NSS). *A contrario* tedy okamžikem nabytí účinnosti opatření obecné povahy jsou jeho adresáti povinni se jím řídit.

[19] Nejvyšší správní soud shrnuje, že pod dopravní značkou je třeba rozumět jednoduchý piktogram, komunikační bázi, která je součástí komplexního systému pravidel silničního provozu upravených zákonem o silničním provozu a vyhláškou č. 30/2001 Sb. Povaha silničního provozu zpravidla jeho účastníkům neumožňuje vést disputace ohledně významu, platnosti či opodstatněnosti té které dopravní značky; zákon naopak v citovaném § 4 písm. c) stanovuje bezpodmínečnou povinnost všech účastníků silničního provozu řídit se těmito značkami. Tato povinnost nepochybně vzniká právě okamžikem, kdy je taková dopravní značka umístěna v terénu: od této chvíle je zřejmý její význam a platnost a především se stává součástí onoho systému pravidel silničního provozu. Pokud by se jí účastník silničního provozu neřídil, hrozilo by reálné nebezpečí, že by se tento systém stal v daném úseku nefunkčním. Odtud je již jen krůček k závažným poruchám v plynulosti a bezpečnosti silničního provozu či k dopravním nehodám.

[20] Pokud by soud připustil, že pro účinnost opatření obecné povahy – dopravní značky je rozhodný formální aspekt stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, vedlo by to k absurdním a neřešitelným důsledkům. Z výše popsaného procesního rámce vyplývá, že k formálnímu stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci má dojít před faktickou realizací této úpravy. Mezi tímto formálním stanovením a materiálním umístěním dopravní značky však může být významná časová prodleva, nebo – jako v projednávaném případě – může dojít k umístění dopravní značky a až následně ke stanovení místní úpravy (soud se v tomto ohledu blíže nezabývá zákonností postupu odpůrce v této konkrétní věci). Mohlo by tedy docházet k situacím, kdy by se účastníci silničního provozu měli řídit dopravní značkou, o jejímž umístění bylo formálně rozhodnuto, ale která dosud umístěna nebyla. Nebo naopak již umístěná značka v terénu by nevyvolávala žádné právní účinky a účastníci silničního provozu by se jí řídit nemuseli, jelikož o jejím umístění dosud formálně rozhodnuto nebylo. S připočtením možných problémů při zjišťování toho, kdy bylo o umístění dopravní značky formálně rozhodnuto, by tedy odvozování účinnosti předmětného opatření obecné povahy od formálního aspektu věci vedlo k chaosu a k závažným poruchám v silničním provozu.

[21] Nejvyšší správní soud proto uzavírá, že opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci spočívající v umístění dopravní značky ve smyslu § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu přijaté do 1. 4. 2008 nabývá účinnosti dnem, kdy došlo k faktickému umístění dopravní značky v terénu.

[22] V projednávané věci byla dopravní značka B 28 Zákaz zastavení umístěna v křižovatce ulic Krušnohorská a Tovární v polovině měsíce září roku 2007. Od tohoto okamžiku bylo toto opatření obecné povahy účinné a účastníci silničního provozu se jím byli povinni řídit. To ostatně potvrzuje i chování navrhovatele, který se touto značkou řídit odmítal a snažil se několik měsíců o její odstranění. Je potom zřejmé, že na věc je nutno aplikovat tříletou lhůtu k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy obsaženou v článku II bodu 8 zákona č. 303/2011 Sb. Zjištění přesného data umístění dopravní značky není v této věci podstatné: tříletá lhůta uplynula v měsíci září 2010, přičemž navrhovatel podal návrh na zrušení opatření obecné povahy osobně krajskému soudu dne 20. 3. 2012, tedy zhruba rok a půl po uplynutí zákonné lhůty. Na okraj věci kasační soud poznamenává, že do konce roku 2011 nebyla pro podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy stanovena žádná zákonná lhůta a z předložených dokumentů neplyne, že by navrhovateli cokoliv bránilo v podání takového návrhu Nejvyššímu správnímu soudu. K tomu je třeba připočíst, že již v lednu 2009 byl vydán citovaný rozsudek čj. 2 Ao 3/2008 - 100, který postavil najisto, že umístění dopravní značky lze za jistých podmínek považovat za opatření obecné povahy napadnutelné před Nejvyšším správním soudem. Navrhovatel se tedy vlastní nečinností připravil o možnost soudního přezkumu umístění předmětné značky.

[23] Krajský soud pochybil, pokud vedle článku II bodu 8 zákona č. 303/2011 Sb. dovozoval opožděnost žaloby též na základě § 101b s. ř. s. ve znění po 1. 1. 2012: posledně zmiňovaná úprava není na projednávaný případ aplikovatelná. Krajský soud též nesprávně dovodil účinnost napadeného opatření obecné povahy ode dne vydání stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, čj. ODŽP/1370.1/07/Ro/DztStan. Tyto dílčí nedostatky odůvodnění však nelze považovat za natolik závažné, že by pro ně bylo nutno napadené usnesení krajského soudu zrušit. Podstata závěru krajského soudu, že návrh byl podán opožděně, jimi totiž dotčena nebyla.

IV. Závěr a náklady řízení

[24] Ze shora vyložených důvodů dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost navrhovatele není důvodná, a proto ji rozsudkem zamítl (§ 110 odst. 1 s. ř. s.).

[25] O náhradě nákladů řízení rozhodl Nejvyšší správní soud v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s. Navrhovatel neměl ve věci úspěch, a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení; odpůrci pak v řízení o kasační stížnosti žádné účelně vynaložené náklady nevznikly.

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

V Brně dne 18. července 2012

JUDr. Marie Žišková
předsedkyně senátu