

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Jaroslava Vlašína a soudců Mgr. Radovana Havelce a JUDr. Jana Vyklického v právní věci navrhovatele: **Ing. K. Š.**, proti odpůrci: **Městský úřad Kroměříž**, se sídlem Velké náměstí 115, Kroměříž, za účasti: **Obec Troubky-Zdislavice**, se sídlem Troubky 10, Troubky-Zdislavice, o návrhu na zrušení opatření obecné povahy ze dne 23. 12. 2015, sp. zn. MeUKM/063279/2015, č. j. MeUKM/079996/2015 – stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích v obci Troubky před mostními objekty u č. p. X a č. p. X, o kasační stížnosti navrhovatele proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 27. 7. 2016, č. j. 65 A 2/2016 – 93,

takto:

I. Kasační stížnost **se zamítá.**

II. Žádnému z účastníků **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.

III. Osoba zúčastněná na řízení **nemá právo** na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

I. Dosavadní průběh řízení

[1] Městský úřad Kroměříž (dále též *„odpůrce“*) stanovil opatřením obecné povahy ze dne 23. 12. 2015, sp. zn. MeUKM/063279/2015, č. j. MeUKM/079996/2015 (dále jen *„opatření obecné povahy“*) úpravu provozu na místních komunikacích na mostních objektech, které se nacházejí u budov č. p. X a č. p. X v obci T.. Tato úprava spočívá v osazení místní komunikace 1) na mostu u č. p. X dopravními značkami B 13 (zákaz

vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez – 11 t) + E 13 (text „*MIMO BUS*“) a B 14 (zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost připadající na nápravu přesahuje vyznačenou mez – 8, 4 t) + E 13 (text „*MIMO BUS*“); 2) na mostu u č. p. X dopravními značkami B 13 (zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez – 6 t) + E 13 (text „*JEDINÉ VOZIDLO 8 t*“) a B 14 (zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost připadající na nápravu přesahuje vyznačenou mez – 6, 6 t).

[2] Návrh na zrušení opatření obecné povahy zamítl Krajský soud v Brně (dále jen „*krajský soud*“) rozsudkem ze dne 27. 7. 2016, č. j. 65 A 2/2016 – 93. Vycházeje ze správního spisu poukázal krajský soud na to, že po rekonstrukci mostu přes T. potok u budovy č. p. X v obci T.-Z. bylo nezbytné provést testy jeho zatížitelnosti - tato povinnost byla nezbytným předpokladem pro vydání kolaudačního souhlasu k užívání stavby. Pokud z následného odborného zhodnocení zatížitelnosti stavu mostu vyplynula určitá dopravní omezení, nezbylo odpůrci než tyto skutečnosti reflektovat a v zájmu bezpečnosti a zamezení poškození předmětného mostu je takto přijmout. Krajský soud dále poukázal na to, že navrhovatel ve svém návrhu taktéž napadl postup osoby zúčastněné na řízení, která podle jeho názoru nedostatečně kvalitními úpravami mostu způsobila oproti dosavadnímu stavu snížení jeho zatížitelnosti, toto tvrzení však nijak neprokázal. Podle názoru krajského soudu je přitom otázkou, zda obec T. – Z. (osoba zúčastněná na řízení) vůbec takto postupovala, či zda např. dosavadní neomezené zatížení mostu nebylo chybou orgánu veřejné moci. Krajský soud poté shrnul, že s ohledem na aktuální stav mostu, jehož zatížitelnost stanovila odborným posouzením autorizovaná osoba, nezbylo odpůrci než rozhodnout, že most u č. p. X bude opatřen dopravním značením zakazujícím vjezd vozidlům nad stanovený hmotnostní limit.

[3] Dále se krajský soud zabýval námitkou neproporcionality opatření obecné povahy vůči navrhovateli a jeho zájmům. Poukázal na to, že stěžovatel byl pasivní v průběhu řízení, v němž bylo přijímáno opatření obecné povahy, neboť vůči němu neuplatnil námitky či připomínky. To sice podle krajského soudu nemělo vliv na aktivní legitimaci navrhovatele k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy, podle jeho názoru to však může znamenat neúspěšnost při věcném projednání tohoto návrhu. Při posuzování proporcionality přijatého opatření obecné povahy nepřísluší soudům ve správním soudnictví nahrazovat činnost správních orgánů. Neposoudil-li proto tuto otázku nejprve správní orgán, zpravidla se nebude moci touto otázkou zabývat teprve soud. V této souvislosti krajský soud zdůraznil, že je třeba přihlédnout ke konkrétním okolnostem případu a vážit zejména důvody pasivity navrhovatele v průběhu správního řízení či dopady případného zrušení opatření obecné povahy na právní jistotu jiných osob. V posuzovaném případě poté krajský soud shledal, že navrhovatel neprokazuje a dokonce ani netvrdí žádný ospravedlnitelný důvod, který by mu bránil v podání námitek ve správním řízení. Nepřehlédl přitom, že most u budovy č. p. X se nachází v bezprostřední blízkosti nemovitých věcí ve vlastnictví navrhovatele a ten tak může jen stěží tvrdit, že si nebyl provádění stavebních prací na mostě vědom. Krajský soud tak má za to, že pasivitu navrhovatele lze přičítat pouze na jeho vrub. Poměr veřejného zájmu a zájmu navrhovatele na ochranu vlastnictví a podnikání poté poměřil krajský soud v obecných intencích. Dospěl přitom k závěru, že přijatá úprava omezuje dopravu v úseku dotčeného mostu právě v takové míře, jaká odpovídá odborným zjištěním ohledně zatížitelnosti mostu.

Pokud by tedy odpůrce navrhovateli vyhověl a dopravní značení na most neumístil, potenciálně by tím ohrozil veřejnou bezpečnost účastníků silničního provozu v této lokalitě.

[4] Krajský soud vyslovil názor, že již ve fázi oprav mostu navrhovateli nebránilo nic v tom, aby se za účelem dosažení požadované kvality oprav mostu obrátil na osobu zúčastněnou na řízení a nabídl jí finanční spoluúčast na plánovaném revitalizačním projektu. Dále soud uvedl, že je povinností navrhovatele, aby se jako podnikatelský subjekt podřídil požadavkům veřejnoprávní regulace. Taktéž zdůraznil, že do objektu navrhovatele existuje i náhradní trasa, není proto nezbytné, aby užíval nejtěžší techniku (navrhovatel sám připustil, že dopravu přes mosty u č. p. X a X lze zajistit za pomoci menších nákladních automobilů či nízkotonážních přívěsů). Krajský soud také poukázal na to, že lze využít i mírnějších opatření, a to zejména možnost výjimky ze zákazu stanoveného předmětnou místní úpravou provozu podle ustanovení § 77 odst. 7 zákona o silničním provozu. Navrhovatel nijak nedoložil, že by tuto možnost vyčerpal a ani to není zřejmé z předložené spisové dokumentace. Ze všech těchto důvodů krajský soud uzavřel, že toto opatření nepředstavuje pro navrhovatele takovou překážku, aby mu znemožňovalo výkon jeho podnikatelské činnosti.

II. Kasační stížnost a vyjádření k ní

[6] Navrhovatel (dále jen „*stěžovatel*“) podal proti rozsudku krajského soudu kasační stížnost, v níž uplatnil důvody podle ustanovení § 103 odst. 1 písm. a) a d) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „*s. ř. s.*“).

[7] Konkrétně namítal, že krajský soud klade nesprávně stěžovatelovu pasivitu ve správním řízení k jeho tíži a společně s nedodržením zásady *vigilantibus iura scripta sunt* tak ospravedlňuje své odmítnutí zabývat se danou věcí a rozvíjet úvahy nad proporcionalitou napadeného opatření ve vztahu ke stěžovateli. Současně také přičítá v neprospěch stěžovatele, že se nepodílel na financování plánové opravy, aby mohlo být dosaženo vyšší zatížitelnosti mostu a dále to, že nevyčerpal další možnosti domoci se přejezdu přes most svými vozidly např. podáním žádosti o výjimku z místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle § 77 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Stěžovatel také nesouhlasí s názorem, že by mohl dopravu přes most zajistit pomocí menších nákladních vozidel či nízkotonážních přívěsů.

[8] Dále namítl, že krajský soud v rozsudku odkazuje na judikaturu Nejvyššího správního soudu, avšak z ní nelze v této věci bezvýhradně vycházet. V rozsudku citované závěry se týkají vydávání územního plánu. Ten vždy zasahuje do vlastnického práva a to současně u mnoha dotčených vlastníků, přičemž příslušný orgán je povinen zvažovat řadu soukromých i veřejných zájmů. Správní orgán pak sice upřednostňuje některé zájmy před jinými, ale zachovává právem předvídanou proporcionalitu a ochranu základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Stěžovatel poukázal na to, že předmětem napadaného opatření obecné povahy je umístění dopravního značení pro místní provoz na pozemních komunikacích, v rámci něhož nedochází k posuzování protichůdných zájmů v tak širokém měřítku jako u územních plánů. Je proto toho názoru, že pokud by

posuzoval proporcionalitu napadeného opatření až krajský soud v řízení o návrhu, nesupluje zde roli správního orgánu. Upozorňuje také na to, že přezkumem opatření obecné povahy ze strany soudu a jeho případným zrušením nedojde k zásahu do právní jistoty ostatních dotčených osob. Podle názoru stěžovatele zde nejsou naplněny předpoklady vyslovené v rozsudcích Nejvyššího správního soudu, na které krajský soud odkázal ve svém rozsudku. Krajský soud tedy měl přikročit k posuzování proporcionality přijatého opatření obecné povahy.

[9] Stěžovatel dále poukázal na to, že u mostního objektu u budovy č. p. X jsou umístěny obdobné zákazy. Tamtéž je umístěna dodatková cedule E 13 s textem „*MIMO BUS*“. Stěžovatel je toho názoru, že pokud došlo ke stejné rekonstrukci mostního objektu, byť z technických propozic je u druhého mostu vyšší přípustná hmotnost přejíždějícího vozidla, nebyl důvod, aby odpůrce nezvážil umístění obdobné výjimky typu např. „*MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY*“ i na mostní objekt u č. p. X. Také poukázal na to, že správnímu orgánu muselo být dostatečně známo, že stěžovatel je podnikatelem a že přes most jezdí svými nákladními vozidly. Je-li tedy přes mostní objekt u č. p. X dána výjimka pro autobusovou dopravu, jejíž vozidla dosahují hmotnosti 18 t, není důvod neumožnit obdobnou výjimkou i pro přejezd vozidlům stěžovatele přes mostní objekt u č.p. X. Stěžovatel zdůraznil, že i autorizovaný inspektor Ing. D. Ř. v samotném Stanovení zatížitelnosti statickým výpočtem vypočítal výjimečnou zatížitelnost mostu na 70 t. Stěžovatel tvrdí, že přes mosty potřebuje přejíždět vozidly dosahující hmotnosti 17 t, výjimečně pak 42 t, což je téměř polovina povoleného zatížení mostu. Je proto toho názoru, že zde není důvod, aby správní orgán nevydal dopravní značení, které by ho neomezovalo.

[10] Stěžovatel dále uvedl, že ani přístup k jeho objektům skrz mostní objekt u budovy č. p. X není reálný. Dle přiložených fotografií a ze znalosti místa samotného vyplývá, že v případě, že by vozidla přijížděla k objektu právě od tohoto mostu (tzn. sjížděla z kopce), tak by následný manévr těchto velkých vozidel poškozoval ohraničení silnice (krajnici) po pravé straně (z pohledu od mostu u č.p. X), potažmo by hrozil i pád do koryta říčky protékající pod mostním objektem u č.p. X. Zdůraznil, že tuto námitku uplatnil již ve správním řízení v jednom z vyjádření, což dokládal i fotografiemi obsaženými ve spise. Stěžovatel taktéž v kasační stížnosti napadl úvahy krajského soudu o tom, za jakých podmínek by v této situace mohl pokračovat ve svém podnikání (zejména obměnou vozového parku tak, aby vyhověl podmínkám zatížení mostu). Taktéž poukázal na to, že ani žádostí o výjimku nemusí být dosaženo žádoucího řešení, neboť tato žádost není nároková a odpůrce jí vyhovět nemusí. V této souvislosti uvedl, že se odpůrce na tuto možnost tázal telefonicky, avšak odpovědí mu bylo, že žádný formulář na takovou žádost neexistuje. Odpůrce výjimku nikdy nepovolil a ani o tom neuvažuje.

[11] Odpůrce ve vyjádření ke kasační stížnosti v zásadě setrval na tom, že napadeným opatřením obecné povahy stěžovatel nebyl zkrácen na právu svobodně podnikat. Vozidla stěžovatele i ostatních účastníků silničního provozu, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje mez vymezenou v dopravním značení, mohou využít příjezdu k nemovitostem nacházejícím se za mostky silnice III/42825, silnice III/43339 a silnice III/43343 a dále místní komunikace. Odpůrce má za to, že pokud by nevydal opatření obecné povahy a

předmětné mosty neosadil dopravním značením v souladu se znaleckým posudkem Ing. D. Ř., došlo by k ohrožení bezpečnosti silničního provozu a k případné destrukci a zřícení mostu. Opatření obecné povahy tak bylo podle odpůrce vydáno v souladu s obecným zájmem na ochraně života a zdraví. Poukázal také na to, že stěžovatel v době pořizování opatření nepodal žádost o udělení výjimky z místní úpravy, nicméně učinil tak později a žádost byla (v době podání vyjádření odpůrce) projednána ve správním řízení.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[12] Nejvyšší správní soud se nejprve zabýval námitkami, kterými stěžovatel napadl rozsudek krajského soudu z důvodu podle § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. Stěžovatel k tomuto důvodu neuvedl žádné konkrétní skutečnosti, Nejvyšší správní soud se jím proto zabýval pouze v rozsahu, v jakém je povinen rozsudkem se zabývat *ex officio* (srov. ustanovení § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.). Shledal přitom, že napadený rozsudek splňuje formální náležitosti, je srozumitelný a jsou z něj patrné úvahy krajského soudu. Jako celek je tedy rozsudek přezkoumatelný. Žádné vady, ke kterým by měl Nejvyšší správní soud z úřední povinnosti přihlédnout, ze spisu krajského soudu nevyplývají. Kasační důvod podle ustanovení § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. tak naplněn nebyl.

[13] Podstata kasační stížnosti však směřuje ke kasačnímu důvodu podle ustanovení § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s. – k namítanému nesprávnému právnímu posouzení otázky soudem v předcházejícím řízení. Než přistoupil Nejvyšší správní soud k posouzení tohoto důvodu, nejprve rekapituluje skutkový stav, jak vyplývá ze správního spisu a ze spisu krajského soudu.

[14] Stěžovatel je vlastníkem několika nemovitostí, které se nacházejí v objektu č. p. X v obci T. – Z., umístěného na pozemcích parc. č. X, X, X a X, vše v katastrálním území obce T. – Z., okres Kroměříž. Objekt č. p. X se nachází na vedlejší komunikaci, na niž se z hlavní silnice č. 428 procházející obcí T. musí navrhovatel dostat přes T. potok. K příjezdu k nemovitostem může stěžovatel obecně využít mosty umístěné u domů č. p. X (blíže nemovitostem stěžovatele) a č. p. X (od nemovitostí - ca o 100 m dále). Při současném omezení nosnosti mostů může využít jen objížďku vedoucí mimo tyto mosty po komunikacích III. třídy a po místní komunikaci.

[15] Provoz na obou mostech omezil odpůrce opatřením obecné povahy ze dne 23. 12. 2015, č. j. MeUKM/063279/2015 po provedené revitalizaci centra obce T. – Z., která zahrnovala i opravu obou mostů. Z dokumentace ke stavebnímu povolení (ze dne 16. 2. 2015) k projektu „*Revitalizace centra obce T. – Z.*“ vyplynulo, že v rámci projektu nebyla plánována celková rekonstrukce mostů, šlo pouze o opravu stávajícího stavu. Během oprav nově stanovil Ing. D. Ř. zatížitelnost mostů u budov č. p. X i č. p. X (tyto podklady byly doloženy stavebnímu odboru odpůrce během kontrolního dne stavby dne 17. 9. 2015). Uvedený výpočet zatížitelnosti obou mostů sice umožňuje průjezd vozidel i o vyšší hmotnosti, v závěru posudku však autorizovaná osoba uvedla, že stav obou mostů je ve stupni IV a z tohoto důvodu doporučil snížit jejich zatížitelnost - u domu č. p. X na 6 resp. 6,6t, u domu č. p. X na 11t resp. 8,4t. V návaznosti na to následně (znovu s podkladem o stanovení zatížitelnosti obou mostů od Ing. D. Ř.) osoba zúčastněná na

řízení požádala dne 7. 10. 2015 o stanovení místní úpravy provozu na dopravních komunikacích most přes T. potok u č. p. X a č. p. X. Veřejná vyhláška s oznámením o návrhu stanovení místní úpravy provozu byla vyvěšena 2. 11. 2015 na úřední desce odpůrce s výslovnou výzvou k uplatnění námitek mj. pro vlastníky přilehlých nemovitostí. Osoba zúčastněná na řízení veřejnou vyhlášku s návrhem opatření obecné povahy vyvěsila na své úřední desce dne 4. 11. 2015 a svěsila dne 16. 12. 2015. Předmětné opatření obecné povahy vyvěsil odpůrce dne 23. 12. 2015 a svěsil dne 8. 1. 2016, v T. – Z. bylo toto opatření vyvěšeno dne 30. 12. 2015 a svěšeno bylo 13. 1. 2016.

[16] Ze správního spisu vyplynulo, že stěžovatel v průběhu řízení žádné námitky vůči opatření obecné povahy neuplatnil, ač tak zajisté učinit mohl. Pokud tedy námitky stěžovatel uplatnil poprvé až v řízení před krajským soudem, lze na tuto situaci nepochybně vztáhnout východiska judikatury Nejvyššího správního soudu, na které poukázal krajský soud již ve svém rozsudku. Kromě dříve citovaných rozsudků poukazuje Nejvyšší správní soud taktéž na to, že i jeho rozšířený senát v usnesení ze dne 16. 11. 2010, č. j. 1 Ao 2/2010 - 116 vyložil, že procesní pasivita navrhovatele v řízení o opatření obecné povahy nebrání aktivní legitimaci pro podání návrhu, avšak s tím, že to pro navrhovatele může znamenat překážku pro úspěch ve věci. To proto, že správní soud nemůže při posuzování námitek suplovat roli správního orgánu, který by se specifickými námitkami vypořádal v řízení o opatření obecné povahy. Rozšířený senát v citovaném usnesení současně formuloval kritéria, podle nichž je takový přezkum možný i v řízení před soudem. Z nich vyplývá, že je vždy třeba zabývat se okolnostmi, pro které byl stěžovatel procesně pasivní a že taktéž je nezbytné rovněž posoudit zájmy ostatních, kteří by byli zrušením opatření obecné povahy dotčeni na svých právech. Z těchto závěrů poté vycházel i Ústavní soud v nálezu ze dne 9. 12. 2013, sp. zn. I. ÚS 1472/12.

[17] Nejvyšší správní soud se neztotožnil se stěžovatelovou námitkou, že by se krajský soud proporcionalitou napadeného opatření obecné povahy nijak nezabýval. Z rozsudku totiž zřetelně vyplývá, že krajský soud význam opatření obecné povahy a jeho dopad do zájmů stěžovatele naopak posoudil a to přesto, že stěžovatel nebyl v řízení o opatření obecné povahy aktivní a neuplatnil v něm žádné námitky. Krajský soud poté proporcionalitu napadeného opatření obecné povahy poměřil v obecných mezích, vycházeje z tvrzení navrhovatele a ze skutečností vyplývajících ze správního spisu. S těmito závěry ostatně stěžovatel polemizuje i v kasační stížnosti, aniž by sám předestřel, jaké další zájmy podle jeho názoru krajský soud při hodnocení proporcionality přijatého opatření ještě pominul. Lze tedy uzavřít, že krajský soud proporcionalitu opatření obecné povahy posoudil v těch mezích, v jakých ji napadl sám stěžovatel.

[18] K hodnocení závěrů, ke kterým ve svém rozsudku v této otázce krajský soud dospěl, Nejvyšší správní soud nejprve předesílá, že vhodný prostor pro uplatnění námitek stěžovatele nabízelo stavební řízení o povolení stavby, jehož předmětem byly mj. parametry opravy obou mostů. V rámci tohoto řízení jde k tíži odpůrce, že se stěžovatelem vůbec nejednal jako s účastníkem řízení. Ze správního spisu k tomu vyplynulo, že odpůrce stavební řízení nejprve nevedl s vlastníky sousedních nemovitostí (o chystaných stavebních úpravách účastníky původně jen neformálně informovala starostka osoby zúčastněné na řízení). Tuto vadu (po intervenci Krajského úřadu Zlínského

kraje v rámci odvolacího řízení pod sp. zn. KUSP 29057/2014 DOP proti původními stavebnímu povolení ze dne 10. 2. 2014 č. j. MeUKM/009173/2014, sp. zn. MeUKM/063168/2013/05) odpůrce později odstranil a v řízení jednal i s dalšími účastníky; ani tehdy však stěžovatele mezi účastníky nezahrnul. Stěžovatel k důvodům své pasivity v tomto řízení (ale i v řízení o opatření obecné povahy) v návrhu ke krajskému soudu a ani v kasační stížnosti doposud neuvádí nic; opakovaně se zaměřuje pouze na tvrzení o negativních dopadech nové úpravy provozu na místní komunikaci na jeho zájmy, zejména v podnikání. Důvod, proč se stěžovatelem nebylo jednáno jako s účastníkem ve stavebním řízení, proto Nejvyšší správní soud *ex officio* nezjistil. Posouzení zákonnosti předcházejícího stavebního řízení však není a nemůže být bez dalšího předmětem řízení o této kasační stížnosti.

[19] Skutečnost, že stěžovatel neuplatnil svá práva ve stavebním řízení, (ať se tak stalo z jakýchkoliv důvodů) je přitom v projednávané věci klíčovou skutečností, neboť výsledné stavební úpravy mostů a následné stanovení jejich maximálního zatížení po těchto úpravách byly nezbytným východiskem pro přijetí napadeného opatření obecné povahy. Jestliže tedy ze stanovení zatížitelnosti mostu u č. p. X vyplynulo maximální zatížení 11t, resp. 8,4t a u mostu u budovy č. p. X vyplynula potřeba maximálního zatížení 6t resp. 6,6t, nezbylo odpůrci, než tyto limity v opatření obecné povahy respektovat. Odůvodněný je podle názoru Nejvyššího správního soudu taktéž rozdíl v přípustné zátěži mezi oběma mosty. Ten má svůj základ taktéž v odborném stanovení zatížitelnosti mostů od Ing. D. Ř. Odborný projektant u mostu u budovy č. p. X sice připustil vyšší limit zatížení (8,4t resp. 11t), to však proto, že most svými parametry tomu odpovídal. Kromě toho zde byla také zohledněna nezbytnost zachovat dopravní obslužnost přes tento kapacitně bytelnější most.

[20] Ze všech uvedených důvodů je Nejvyšší správní soud toho názoru, že napadené opatření obecné povahy svým obsahem plně odpovídá faktickému stavu obou mostů po stavebních úpravách a jeho účelem je omezení provozu z důvodu bezpečnosti a ochrany zdraví a majetku osob.

[21] Nejvyšší správní soud poté posoudil úvahy krajského soudu o proporcionalitě napadeného opatření ve vztahu ke sledovanému cíli úpravy. Neztotožnil se přitom s krajským soudem v tom, že bylo nezbytné proporcionalitu v této věci vůbec posuzovat. Tento krok pětistupňového algoritmu přezkoumání opatření obecné povahy (jak jej obsahově definoval v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98) je podle názoru Nejvyššího správního soudu namístě tam, kde v návaznosti na obsah opatření obecné povahy dochází k převážení – zpravidla veřejného zájmu – nad zájmem jiných osob (typicky v oblasti územního plánovaní).

[22] V projednávané věci byly však výchozími body pro obsah navazujícího opatření faktický stav mostů a jejich nosnost. Umístěním značek podle názoru Nejvyššího správního soudu odpůrce ani nemohl sledovat jiný cíl, než provoz přes mosty upravit v souladu s jejich nepopíratelnými technickými parametry a s tím související bezpečností provozu. Jakkoliv se stěžovatel domáhá zohlednění svého podnikatelského zájmu, nebyl zde za uvedených okolností žádný důvod, aby odpůrce stěžovatelův zájem takto při vymezování obsahu napadeného opatření obecné povahy vůbec vážil.

[23] Ve shodě s názorem krajského soudu poté Nejvyšší správní soud poukazuje na to, že i takto stanovenou úpravou provozu na místní komunikaci nebude stěžovateli odepřen přístup k jeho nemovitostem, byť je ztížen náhradní objízdnou trasou po navazujících komunikacích III. třídy a místních komunikacích. Jaký význam bude mít tato skutečnost pro podnikání stěžovatele, je však věc jeho další ekonomické úvahy. Zcela vhodně krajský soud taktéž poukázal na to, že je na stěžovateli, aby požádal o individuální výjimku z místní úpravy provozu podle ustanovení § 77 odst. 7 zákona o silničním provozu. Právě v rámci této žádosti může odpůrce řádně posoudit tvrzení stěžovatele, že jeho vozidla nepřekračují nosnost mostu umístěného budovy č. p. X, respektive, že individuální překročení stanoveného limitu neohrozí bezpečnost silničního provozu.

[24] Na výše uvedeném konečně nemění nic ani to, že předchozí úprava provozu přes oba mosty žádné omezení neobsahovala. Z dokumentace ke stavebnímu povolení totiž Nejvyššímu správnímu soudu vyplynulo, že předmětem stavebních úprav nebyla celková rekonstrukce mostů ve smyslu výrazného zlepšení stavu jejich vlastností, ale pouze úpravy, které zásadní vliv na nosnost mostů neměly (dle stěžovatele šlo o dobetonování základů opěr a křídla, dobetonování opěr vč. výztuže, vyčištění dna a zpevnění dlažbou z lomového kamene do betonu). Pokud i přes nově uvedené úpravy bylo stanoveno omezené zatížení mostů a následkem toho i omezení provozu, vyvstává otázka, zda zde byl dříve provoz správně stanoven a regulován.

[25] Ze všech uvedených důvodů proto Nejvyšší správní soud uzavírá, že v projednávané věci nelze na odpůrci požadovat, aby pro zájem stěžovatele nerespektoval odborně posouzené a stanovené limity zatížení mostů, a aby opatřením obecné povahy stanovil úpravu provozu přes mosty v rozporu s těmito limity.

[26] Nejvyšší správní soud neshledal důvodnou žádnou námitku stěžovatele a naopak se ztotožnil s rozsudkem Krajského soudu v Brně. Tento rozsudek je zákonný, Nejvyšší správní soud proto kasační stížnost proti němu podanou podle § 110 odst. 1, *in fine*, s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl.

IV. Náklady řízení

Výrok o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti vychází z ustanovení § 60 s. ř. s. ve spojení s ustanovení § 120 s. ř. s. Stěžovatel neměl ve věci úspěch, nemá proto podle § 60 odst. 1 s. ř. s. právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti. Procesně úspěšný odpůrce právo na náhradu nákladů v řízení o kasační stížnosti neuplatnil. Ani ze spisu poté nevyplynuly náklady přesahující běžný rámec výdajů na jeho administrativní činnost, Nejvyšší správní soud proto žalovanému náhradu nákladů řízení nepřiznal. Osobě zúčastněné na řízení Nejvyšší správní soud žádnou povinnost neuložil, na náhradu nákladů řízení proto nemá právo (§ 60 odst. 5 s. ř. s.).

P o u č e n í: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné (srov. § 53 odst 3 s. ř. s.)

pokračování

V Brně dne 30. listopadu 2017

JUDr. Jaroslav Vlašín
předseda senátu