**Krajský úřad Královéhradeckého kraje**

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA (č. j.): 31104/DS/2023-6 (Ma)

VYŘIZUJE: Mgr. Bc. David Mazánek

ODBOR | ODDĚLENÍ: odbor dopravy a s.h.

LINKA | MOBIL: 635

E-MAIL: dmazanek@kr-kralovehradecky.cz

DATUM: 23.10.2023

Počet listů:

Počet příloh: / listů:

Počet svazků:

Sp. znak, sk. režim: 280.9, V/10

**R O Z H O D N U T Í**

Krajský úřad Královéhradeckého kraje (dále i jen „KÚ KHK“), jako příslušný odvolací orgán podle ust. § 178 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“) a ust. § 40 odst. 3) písm. e) z.č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve zn. pozd. předpisů (dále jen „ZPK“) **rozhodl** v odvolacím řízení vedeném **ve věci odvolání proti rozhodnutí Magistrátu města Hradec Králové ze dne 11.08.2023, sp.zn. SZ MMHK/032812/2023 OD1/Rou MMHK/374101/2023, kterým bylo rozhodnuto o zrušení železničního přejezdu P5383 na trati Hradec Králové – Ostroměř, které podal(a):**

**a) obce Střezetice,** IČ 00269646, Střezetice 48, PSČ 503 12 **tak, že se dle ust. § 90 odst. 5) správního řádu odvolání zamítá a odvoláním napadené rozhodnutí se potvrzuje**;

**b) Statek Dlouhé Dvory Holding a.s.**, IČ 05158664, Dlouhé Dvory 16, 503 12 Střezetice **tak, že se dle ust. § 92 odst. 1) správního řádu odvolání zamítá**.

Účastník dle ust. § 27 odst. 1) správního řádu:

1/ Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ 709 94 234

**Odůvodnění**

**I. shrnutí podstatných úkonů v průběhu řízení**

Dne 10. 02. 2023 podala Správa železnic, státní organizace žádost v předmětné věci na MMHK; ten si následně vyžádal závazná stanoviska Drážního úřadu a Policie České republiky. Po obdržení závazných stanovisek bylo oznámeno zahájení správního řízení, přičemž byly podány námitky některými účastníky řízení; k nim se vyjádřil žadatel a poté, co dal MMHK možnost účastníkům řízení vyjádřit se k podkladům rozhodnutí bylo dne 11.08.2023 vydáno odvoláním napadené rozhodnutí. Dne 22.08.2023 obdržel MM HK odvolání odvolatele ad a) a dne 01.09.2023 bylo MMHK postoupeno od KÚ KHK odvolání odvolatele ad b). Dne 18.09.2023 byl spis spolu se stanoviskem MMHK předložen KÚ KHK k provedení odvolacího řízení.

**II. postup KÚ KHK a posouzení odvolání**

**A. včasnost a přípustnost odvolání**

V případě odvolání ad a), tedy odvolání obce Střezetice, bylo odvoláním napadené rozhodnutí doručeno dne 11.08.2023, odvolání je tedy včasné; odvolání bylo podáno panem Mgr. Ondřejem Skálou, advokátem, který k odvolání doložil procesní plnou moc signovanou místostarostou obce Střezetice (ust. § 104 odst. 1) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve zn. pozdějších předpisů); odvolatel ad) a) je účastníkem řízení dle ust. § 37a odst. 2) ZPK. Jde tedy o odvolání přípustné.

V případě odvolání ad b), tedy odvolání Statku Dlouhé Dvory Holding a.s. bylo odvoláním napadené rozhodnutí doručeno dne 11.08.2023, přičemž odvolatel v rozporu s poučením v odvoláním napadeném rozhodnutí a ust. § 86 odst. 1) správního řádu doručil odvolání nikoli MMHK, ale KÚ KHK; stalo se tak dne 30.08.2023. KÚ KHK v souladu s § 12 správního řádu dne 01.09.2023 postoupil toto podání příslušnému správnímu orgánu – MMHK. V souladu s ust. § 37 odst. 5) správního řádu pak bylo nutné považovat za den doručení odvolání MMHK den 01.09.2023. Odvolání je tedy opožděné (a bylo opožděné již v době, kdy bylo doručeno KÚ KHK). Proto KÚ KHK nezbylo, než v souladu s ust. § 92 odst. 1) odvolání zamítnout.

**B. postup KÚ KHK v odvolacím řízení**

KÚ KHK po obdržení spisu zjistil, že odvolání směřují do obsahu závazného stanoviska Policie ČR, proto v souladu s ust. § 149 odst. 7) správního řádu (a to i v případě opožděného odvolání ad b)) vyžádal od Policie ČR posouzení správnosti a zákonnosti tohoto závazného stanoviska (přípisem ze dne 26.09.2023); Policie ČR dne 09.10.2023 vydala závazné stanovisko, kterým potvrdila přezkoumávané závazné stanovisko Policie ČR. Protože se jednalo o nový podklad v odvolacím řízení, poskytl KÚ KHK v souladu s ust. § 36 odst. 3) správního řádu účastníkům řízení možnost se k tomuto vyjádřit. Této možnosti využil jen odvolatel ad b).

KÚ KHK konstatuje, že odvolatel ad a) vznesl tyto odvolací námitky, které ovšem směřovaly do obsahu závazného stanoviska Policie ČR:

a) by došlo ke ztrátě dopravní obslužnosti pozemků p.č. 108/2, 107/2 a dalších,

b) alternativní dopravní napojení nebude bezpečné při zvýšené dopravní zátěži (provoz zemědělské techniky X chodci, cyklisté – absence chodníku, cyklostezky), zejm. na žel. přejezdu P5384 na silnici III/3255,

c) v jiném správním řízení je navrhováno zrušení sousedního přejezdu P5385, to povede k další dopravní zátěži;

d) bude docházet k opotřebení a příp. znečištění alternativní trasy (silnice III/3255).

**C. vypořádání odvolacích námitek – postavení silničního správního úřadu v řízení o zrušení železničního přejezdu dle ust. § 37a ZPK**

Na uvedené odvolací námitky reagovala Police ČR ve svém závazném stanovisku ze dne 09.10.2023 a KÚ KHK nepřísluší tyto závěry posuzovat. KÚ KHK tak bude nyní reagovat na tu odvolací námitku, která napadá postup MMHK a obsah odvoláním napadeného rozhodnutí – dle odvolatele se MMHK nezabýval námitkami vznesenými v průběhu správního řízení, resp. je vypořádal zcela obecně a paušálně a pochybil, když se nijak nevyjádřil ohledně posouzení vhodnosti alternativní trasy, v tomto ohledu chybí správní úvaha a rozhodnutí je tak nepřezkoumatelné.

KÚ KHK se nejprve zabýval tím, jak MM HK na námitky reagoval. MMHK na str. 10 odvoláním napadeného rozhodnutí uvedl, že není oprávněn přezkoumávat námitky, které směřují do závazného stanoviska Police ČR a hodnotit jeho správnost. Nutno doplnit, že do této oblasti (vhodnost alternativní trasy z hlediska BESIP) směřovaly v podstatě všechny námitky. KÚ KHK se s hodnocením MM HK ztotožňuje. Důvody, pro které je nutné uzavřít, že silničnímu správnímu úřadu nepřísluší v tomto typu řízení posuzovat otázky vhodnosti alternativní trasy (když tyto má posoudit výlučně Policie ČR), jsou následující.

Prvně je třeba zmínit, že pravidla interpretace právního předpisu upravuje v pozitivním právu mj. ust. § 2 odst. 2 z.č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku: „*Zákonnému ustanovení nelze přikládat jiný význam, než jaký plyne z vlastního smyslu slov v jejich vzájemné souvislosti a z jasného úmyslu zákonodárce; nikdo se však nesmí dovolávat slov právního předpisu proti jeho smyslu.“* Byť jde o soukromoprávní předpis, není důvodu neaplikovat uvedené i na právo veřejné, neboť jde o obecnou otázku interpretace práva.[[1]](#footnote-1)

* jazykový výklad

§ 37a ZPK:

*„Rušení přejezdů*

*(1) Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace* ***povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud*** *k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace,* ***je možné využít jinou vhodnou trasu****, která*

*a) není delší o více než 5 km a*

*b) nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení.*

*(2) Účastníkem řízení o povolení zrušení přejezdu je vlastník pozemní komunikace, vlastník dráhy a obec, na jejímž území se rušený přejezd nachází.*

*(3) Silniční správní úřad si před vydáním rozhodnutí vyžádá závazné stanovisko*

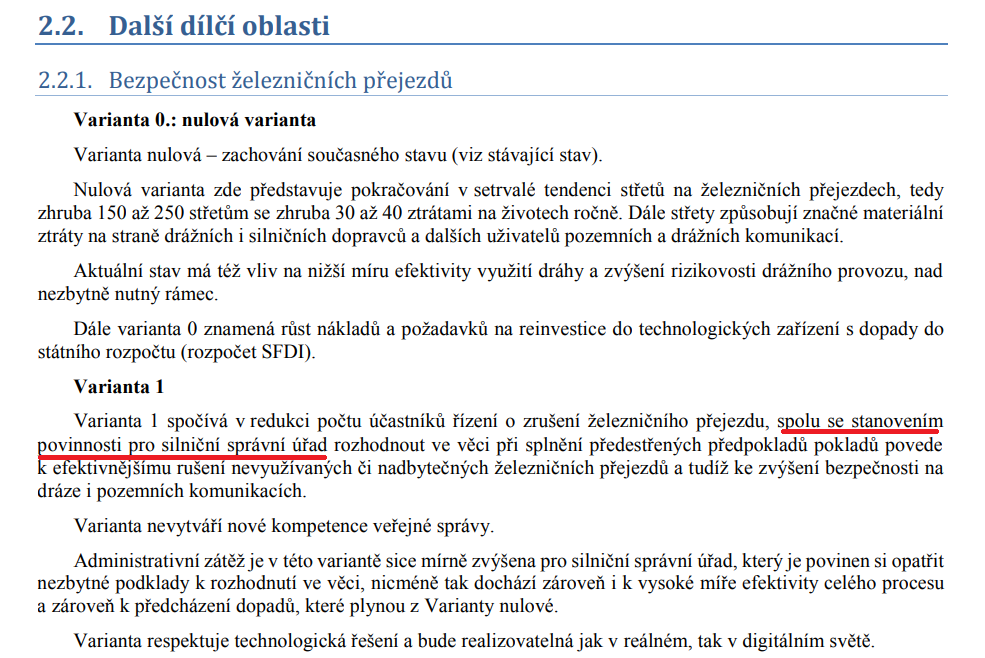
*a) Policie České republiky* ***k posouzení vhodnosti trasy*** *podle odstavce 1, jde-li o zrušení přejezdu na silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci, a*

*b) drážního správního úřadu k posouzení stupně zabezpečení přejezdu, má-li trasa podle odstavce 1 vést přes přejezd.“*

Z hlediska jazykového výkladu nutno uvést, že v předmětné právní úpravě se nevyskytuje text, který by mohl vyvolat pochybnosti stran určení správního orgánu, který má posoudit jinou trasu z hlediska vhodnosti – je jím toliko Policie České republiky. To znamená, že pokud Policie ČR vydá kladné závazné stanovisko, je při splnění dalších, v zákoně uvedených podmínek, povinností silničního správního úřadu povolit zrušení železničního přejezdu. Text uvedeného ustanovení nesvěřuje silničnímu správnímu úřadu posuzování vhodnosti jiné trasy; lze uvažovat maximálně nad tím, že silniční správní úřad je oprávněn (povinen) posoudit, zda jiná trasa není delší než 5 km. Navíc předmětné ustanovení používá slovo „povolí“, tj. akcentuje na povinnost tak učinit, pokud jsou splněna konkrétní kritéria uvedená v zákoně.

* Historický výklad

Důvodová zpráva k z.č. 403/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (zvýrazněno KÚ KHK):



Byla zde tedy jednoznačná vůle předkladatele, resp. zákonodárce, který se s uvedeným ztotožnil, aby při kumulativním splnění podmínek, které jsou uvedeny v § 37a ZPK, došlo ke zrušení železničního přejezdu[[2]](#footnote-2). A takto byla novela i prezentována při projednávání v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR, když za předkladatele tehdejší místopředseda vlády, ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy ČR doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA uvedl: „*Další náležitosti se dotýkají například problematiky rušení železničních přejezdů. Stanoví se* ***konkrétní kritéria****.“[[3]](#footnote-3)*

Obdobně byla novela prezentována v médiích: [Přejezdy pro hvězdy. V Česku mají zmizet tisíce křížení kolejí a vedlejších silnic - Euro.cz](https://www.euro.cz/clanky/prejezdy-pro-hvezdy-v-cesku-maji-zmizet-tisice-krizeni-koleji-a-vedlejsich-silnic-1475739/)

Bylo tak reagováno na nežádoucí stav, kdy právní úprava mj. nestanovovala žádná kritéria, při jejichž splnění ke zrušení železničního přejezdu dojde. To vedlo k rozdílným postupům jednotlivých správních orgánů a malé efektivitě takového správního řízení.

Proto se zákonodárce rozhodl[[4]](#footnote-4) tato pravidla jednoznačně vymezit v zákoně, když ten jednoznačně pojednává o tom, že silniční správní úřad povolí zrušení železničního přejezdu, pokud:

a) je možné zajistit dopravní obslužnost nemovitostí jinou vhodnou trasou, která není delší než 5 km,

b) taková trasa nevede přes železniční přejezd s nižším stupněm zabezpečení.

**Zákon přitom určuje, kdo posuzuje onu jinou trasu z hlediska vhodnosti – je to Policie České republiky, nikoli silniční správní úřad. A jejím posouzením je silniční správní úřad vázán. Silniční správní úřad tak není oprávněn otázku, kterou posoudil dočený orgán v rámci závazného stanoviska, sám věcně posuzovat. A není oprávněn posuzoval okolnosti jiné, v zákoně neuvedené.** Je tomu tak z důvodu, že Čl. 2 odst. 2 Listiny stanoví: *„Státní moc lze uplatňovat jen v případech a* ***v mezích stanovených zákonem****,* ***a to způsobem, který zákon stanoví.****“*

* **teleologický výklad**

Pokud by však mělo být předmětné ustanovení vykládáno tak, že krom splnění zákonných podmínek (kladná závazná stanoviska dotčených orgánů, vhodná trasa není delší, než 5 km) musí být ještě silničním správním úřadem zkoumáno, jak zrušení železničního přejezdu ovlivní poměry v lokalitě vč. např. vlivu zvýšené intenzity dopravy na okolní nemovitosti atd., nebyl by naplněn hlavní cíl novely ZPK. Nadále (resp. opět) by docházelo k uvedené nejistotě jak na straně správních orgánů, tak zejména účastníků řízení. Bylo by tedy absurdní takový výklad přijmout, neboť by prakticky znamenal, že celým legislativním procesem vč. připomínkového řízení atd. prošla novela, která vlastně nemění to nejzásadnější, kvůli čemu byla přijímána. A výklad práva, který vede k absurdním důsledkům, není výkladem, který by bylo možné preferovat[[5]](#footnote-5).

Stran ev. argumentu o nutnosti řešení případných negativních vlivů z dopravy na sousední nemovitosti a jejich uživatele je možné věc řešit místní úpravou provozu dle § 77 z.č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve zn. pozdějších předpisů (snížení nejvyšší povolené rychlosti, časové omezení provozu určitých druhů vozidel,…); avšak obecně platí, že uvedené osoby jsou povinny snášet zvýšenou míru imisí, pokud se nejedná o nárůst extrémní[[6]](#footnote-6). **Zejména je ale potřeba zdůraznit, že se jedná o posouzení otázky soukromoprávní** (imise ve smyslu § 1013 z.č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve zn. pozd. předpisů). Taková otázku však nepřísluší silničním správním úřadům posuzovat, chybí jim k tomu zákonné zmocnění (takové a zcela výjimečné, mají v řízení o uzavírce a objížďce[[7]](#footnote-7)); soukromoprávní nároky posuzují soudy v civilním řízení[[8]](#footnote-8). Judikatura už se opakovaně vyjadřovala k tomu, co je obecně úlohou silničních správních úřadů – zajištění BESIP z hlediska silničního hospodářství a nikoli ochrana vlastnických práv vlastníků nemovitostí sousedících s pozemní komunikací. Soudy pak nepřiznaly vlastníkům sousedních nemovitostí, které mohly být přímo dotčeny na vlastnickém právu imisemi způsobenými realizací rozhodnutí silničního správního úřadu ani postavení účastníka takového řízení a to právě z důvodu toho, že silniční správní úřad není příslušný rozhodovat o soukromoprávních otázkách, byť by potřeba jejich řešení vzešla z jím vydaných rozhodnutí[[9]](#footnote-9).

Případné enormní zatížení tzv. jiné vhodné trasy v důsledku zrušení železničního přejezdu a financování její opravy/úpravy lze řešit i postupem dle § 39 *„Mimořádné změny dopravního významu“* ZPK.

* **shrnutí**
* Výklad, který z ust. § 37a ZPK dovozuje povinnost silničního správního úřadu posuzovat vhodnost alternativní trasy je výkladem contra verba legis, je v rozporu se všemi výše uvedenými metodami právní interpretace a jedná se o nepřípustné dotváření práva.
* Silniční správní úřad nemůže posoudit věc odlišně od toho, jak byla posouzena v závazných stanoviscích dotčených orgánů.
* Je třeba doplnit, že je nepochybné, že na závazné stanovisko Police České republiky jsou nyní kladeny zvýšené nároky a že jde o stěžejní podklad v řízení o zrušení železničního přejezdu.

Pokud tedy v dané situaci došlo k tomu, že bylo vydáno závazné stanovisko Police ČR, do kterého směřovaly námitky, MMHK nepříslušelo se k této situaci jakkoli vyjadřovat. Vzhledem k tomu, že někteří účastníci řízení podali odvolání a na své námitky odkázali, byly zohledněny nadřízeným orgánem Police ČR, který závazné stanovisko vydal a bylo shledáno, že nejsou důvodné, proto bylo závazné stanovisko potvrzeno. I pro KÚ KHK je takové posouzení závazné (ust. § 149 odst. 1) správního řádu). KÚ KHK tedy za dané procesní situace musel rozhodnout o zamítnutí odvolání odvolatele ad a).

**D. reakce KÚ KHK na vyjádření odvolatele ad b) k podkladům rozhodnutí KÚ KHK**

Ačkoli KÚ KHK uvedl, že mu nepřísluší hodnotit otázky, které má hodnotit Policie ČR a ani námitky, pak s ohledem na obsah vyjádření odvolatele ad b) k podkladům odvolacího řízení uvádí následující.

a) K tvrzení, že závazné stanovisko ze dne 09.10.2023 je neurčité stran tvrzení o dostatečné kapacitě alternativní trasy z hlediska BESIP – KÚ KHK prvotně uvádí, že účastníci řízení nemají v řízení chránit veřejný zájem v oblasti BESIP. Jejich postavení jako účastníků (v případě účastenství odvolatele ad b)) vyplývá z faktu, že mohou být zrušením železničního přejezdu přímo dotčeni na právech – pokud chtějí uplatnit námitky, mohou tedy např. uvádět, jaký typ nemovitostí je napojován a jaký typ vozidel užívají a uvádět, že zvažovaná alternativní trasa není pro takový typ provozu způsobilá buď fakticky nebo právně nebo že je alternativní trasa delší než 5 km atd. Dle názoru KÚ KHK není v tak marginální věci, jako je zvýšení dopravní zátěže na silnici III. třídy způsobené provozem běžného zemědělského podniku nutné provádět složitější dokazování a postačuje relativně stručné vyjádření dotčeného orgánu o tom, že je alternativní trasa způsobilá z hlediska BESIP takový provoz pojmout. Ostatně, ani odvolatel v celém průběhu správního řízení nijak nedoložil své tvrzení o frekvenci užívání (stávajícího) železničního přejezdu (viz ust. § 52 správního řádu), o kterém se zmiňuje až v rámci výsledku přezkumu závazného stanoviska Policie ČR.

b) K tvrzení, že část alternativní trasy není veřejnou pozemní komunikací, neboť se zde nachází zákazová značka.

Na uvedené reagovalo již potvrzující závazné stanovisko Police ČR, nicméně KÚ KHK doplňuje, že zákazové dopravní značky se běžně umisťují i na veřejné pozemní komunikace a nečiní to z nich cesty neveřejné.

c) K tvrzení, že rušený železniční přejezd byl upravován za financování odvolatele i státu.

KÚ KHK i k tomuto uvádí, že odvolatel nijak uvedené neprokazuje. I kdyby tak ovšem učinil, bylo by nutné konstatovat, že tyto okolnosti nejsou těmi, za kterých ZPK ukládá silničnímu správnímu úřadu nepovolit zrušení železničního přejezdu.

**Poučení**

Proti tomuto rozhodnutí o odvolání se, dle § 91 odst. 1 správního řádu nelze odvolat.

Mgr. Bc. David Mazánek

oprávněná úřední osoba

právník Odboru dopravy a s.h.

KÚ Královéhradeckého kraje

Rozdělovník

1/ MMHK - DS (spolu se spisem po p.m. rozhodnutí)

2/ Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, oblastní ředitelství Hradec Králové, U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové - DS

3/ Statek Dlouhé Dvory Holding a.s. - DS

4/ pan Mgr. Ondřej Skála, advokát – DS

5/ Státní pozemkový úřad - DS

6/ KŘ Police České republiky Královéhradeckého kraje, územní odbor Hradec Králové, dopravní inspektorát – DS

7/ Drážní úřad - DS

1. usnesení Ústavního soudu, čj. II. ÚS 728/15-2 ze dne 16. 9. 2015: *„Ústavní soud však již několikrát ve své dřívější judikatuře [např. nálezy ve věci sp. zn. III. ÚS 258/03 ze dne 6. 5. 2004 (N 66/33 SbNU 155), sp. zn. Pl. ÚS 33/97 ze dne 17. 12. 1997 (N 163/9 SbNU 399; 30/1998 Sb.)] konstatoval, že neudržitelným momentem používaní práva je jeho aplikace vycházející pouze z jazykového výkladu. Jazykový výklad představuje pouze prvotní přiblížení se k aplikaci právní normy. Je pouze východiskem pro objasnění a ujasnění si jejího obsahu a účelu (k čemuž slouží i řada dalších postupů, jako logický a systematický výklad, výklad e ratione legis atd.).*

   *Soud proto není absolutně vázán doslovným zněním zákonného ustanovení, nýbrž se od něj smí a musí odchýlit v případě, kdy to vyžaduje ze závažných důvodů účel zákona, historie jeho vzniku, systematická souvislost nebo některý z principů, jež mají svůj základ v ústavně konformním právním řádu jako významovém celku [nález sp. zn. Pl. ÚS 21/96 ze dne 4. 2. 1997 (N 13/7 SbNU 87; 63/1997 Sb.)].“* [↑](#footnote-ref-1)
2. Stanovisko pléna Ústavního soudu Pl. ÚS-st. 1/96 ze dne 21. 5. 1996: „*Každá právní norma má svůj smysl a účel, jejich rekonstrukce je však spjata s řadou nejistot. Smysl a účel zákona lze dovodit především z autentických dokumentů vypovídajících o vůli a záměrech zákonodárce, mezi něž patří důvodová zpráva k návrhu zákona (uvědomujíc si skutečnost, že ze souhlasu zákonodárce s osnovou návrhu lze pouze prezumovat i jeho souhlas s jejími důvody) a dále z argumentace přednesené v rozpravě při přijímání návrhu zákona. Smysl a účel zákona lze dále dovodit z pramenů práva. Jelikož právní norma s klasickou strukturou (na rozdíl od teleologické právní normy) neobsahuje explicitně vyjádření svého smyslu a účelu, nelze je stanovit "bez rekurzu na předvědění interpreta" (O. Weinberger, Norma a instituce. Úvod do teorie práva. Brno 1995, s. 165). Při rekonstrukci smyslu a účelu zákona sehrávají tudíž vlastní představy interpreta o teologické racionalitě právního ustanovení klíčovou roli. To je vážný důvod pro uplatňování výkladu e ratione legis pouze za splnění určitých podmínek.“* [↑](#footnote-ref-2)
3. [PČR, PS 2017-2021, 49. schůze, část 167 (2. 6. 2020) (psp.cz)](https://www.psp.cz/eknih/2017ps/stenprot/049schuz/bqbs/b16700701.htm) [↑](#footnote-ref-3)
4. K nutnosti zohlednit úmysl zákonodárce (tím spíše, pokud je podpořen zněním zákona) viz např. Nejvyšší správní soud v rozsudku čj. 5 A 116/2001-46 ze dne 21. 8. 2003: „*O tomto úmyslu zákonodárce (argumentum e ratione legis) ostatně svědčí i text důvodové zprávy k návrhu zákona č. 458/2000 Sb., v němž je výslovně k ustanovení § 93 uvedeno, že „zřízení státní regulace jako správního úřadu bude znamenat přenesení pravomocí cenového orgánu v oblasti cen energie z Ministerstva financí na Energetický regulační úřad a pravomocí cenové kontroly z finančních ředitelství na Státní energetickou inspekci, což bude provedeno novelou zákona č. 265/1991 Sb. Touto novelou se stane Státni energetická inspekce cenovým kontrolním orgánem pro oblast kontroly cen v odvětví energetiky.“ Je tedy zřejmé, že historickou metodou interpretace, podpořenou expressis verbis vyjádřeným úmyslem zákonodárce, je nutno dovodit, že účinností zákona č. 458/2000 Sb. došlo k přenesení předmětné věcné působnosti z finančních ředitelství na Státní energetickou inspekci a nikoliv k pouhému rozšíření okruhu subjektů oprávněných tuto působnost vykonávat.“* [↑](#footnote-ref-4)
5. K výkladu, který vede k absurdním závěrům např. Nejvyšší správní soud v rozsudku čj. 2 Afs 28/2005-55 ze dne 15. 2. 2006 uvedl: „*Již z tohoto důvodu je proto nutno tento způsob výkladu odmítnout, neboť je třeba ctít římskoprávní zásadu, podle níž se ve sporných případech musí výklad provádět tak, abychom se vyhnuli nepříjemnostem a nesmyslům (interpretatio talis in ambiguis semper fienda est, ut evitetur inconveniens et absurdum).“* [↑](#footnote-ref-5)
6. Např. rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 As 135/2020-127 ze dne 9. 8. 2022: „*[28] K tomu Nejvyšší správní soud obecně konstatuje, že si je vědom toho, že umístění stavby přímo na hranici pozemku mohou stěžovatelé, kteří jsou vlastníky sousedního pozemku a domu, vnímat jako nežádoucí zásah do svých práv. Tento zásah však nelze vždy vnímat jako nepřiměřeně intenzivní, neboť vývoj zástavby související se zvyšující se hustotou osídlení v dané lokalitě z povahy věci přináší určité narušení soukromí. Nejvyšší správní soud připouští, že stěžovatelé mohou stavbu vnímat jako zhoršení svého komfortu, což však nemůže bez dalšího vést k závěru o nepřípustnosti stavby.* ***Vlastníci stávajících nemovitostí nemají žádné garantované právo na neměnné poměry v území, mají právo na ochranu pouze před excesivními zásahy, které jsou obtěžující nad míru přiměřenou poměrům v daném místě.*** *Každá stavba logicky způsobuje určité zatížení svého okolí. Po stávajících vlastnících okolních pozemků a staveb lze spravedlivě požadovat, aby takové zatížení snášeli, pokud je přiměřené poměrům a nevybočuje v podstatné míře z obecně vyžadovaných standardů na bydlení s přihlédnutím ke konkrétní lokalitě. Jak již kasační soud dříve uzavřel, „stěžovatelé si nemohou osobovat právo na to, aby byla vyloučena každá stavební změna v jejich sousedství, která by podstatně snížila míru jejich soukromí“ (rozsudek NSS ze dne 12. 3. 2010, č. j. 7 As 13/2010 - 145; či rozsudek NSS č. j. 4 As 216/2020 - 30, odst. [30]).“* [↑](#footnote-ref-6)
7. ust. § 24 odst. 6) ZPK: *(6) Vlastník dálnice, silnice, místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace, po níž má být vedena objížďka, je povinen strpět bezúplatně provoz převedený na ni z uzavřené pozemní komunikace. Případné úpravy objížďkových pozemních komunikací nutné z důvodu objížďky a* ***náhrada případných následných škod se stanoví v podmínkách rozhodnutí o uzavírce a objížďce*** *a uskuteční na náklad žadatele o uzavírku a objížďku.* [↑](#footnote-ref-7)
8. ust. § 1 z.č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu, ve zn. pozd. předpisů. [↑](#footnote-ref-8)
9. Např. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem - pobočka Liberec, čj. 59 A 97/2017-72 ze dne 23. 8. 2018 (žalováno rozh. spr. org., jímž byla povolena uzavírka a zvláštní užívání vymezených pozemních komunikací za účelem pořádání automobilové soutěže RALLY BOHEMIA 2017; žalobce nebyl považován za účastníka řízení):

   *„24. Soud nadále setrvává na svém závěru vyjádřeném v rozsudku ze dne 28. 5. 2014, č. j. 59 A 59/2013 – 40, že z povahy řízení o zvláštním užívání pozemních komunikací vyplývá, že jediným subjektem, u kterého připadá v úvahu účastenství podle § 27 odst. 2 správního řádu, je vlastník dotčených komunikací, resp. jejich majetkový správce, neboť v tomto zvláštním typu řízení je posuzováno jen a pouze užívání těchto komunikací, a to s ohledem na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Žalobce jako vlastník pozemků sousedících s pozemní komunikací proto účastníkem řízení o povolení zvláštního užívání této komunikace není, když jeho vlastnické právo k sousedním pozemkům není z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemní komunikaci relevantní.*

   *25. Ke shodnému závěru dospěl i Krajský soud v Ostravě v rozsudku ze dne 15. 5. 2014, č. j. 22 A 123/2012-22. Přestože žalobce s tímto rozhodnutím polemizuje a poukazuje na to, že argumentace Krajského soudu v Ostravě (nikoli zdejšího soudu, jak žalobce z důvodu zjevné záměny uvedl) podobností úpravy s řízením dle § 10 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích je nepřípadná, když po takovém řízení následuje na rozdíl od zde řešené věci územní a stavební řízení, je třeba poukázat na to, že Nejvyšší správní soud uvedené rozhodnutí uveřejnil ve své Sbírce rozhodnutí. Z toho je zřejmé, že Nejvyšší správní soud považoval závěry Krajského soudu v Ostravě za správné a použitelné v dalších obdobných případech, přičemž zveřejněná právní věta tohoto rozhodnutí zní: „Silniční správní úřad v řízení podle § 25 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, neřeší otázky ochrany vlastnického práva k pozemkům dotčeným zvláštním užíváním pozemní komunikace. Omezuje- li vlastníky sousedních nemovitostí povolené zvláštní užívání, mohou se bránit cestou vlastnické žaloby na poli soukromoprávním.“*

   *26. Stejně jako Krajský soud v Ostravě ve shora uvedeném případě, i zdejší soud uzavírá, že z titulu vlastnictví nemovitostí sousedících s částí předmětné pozemní komunikace nevzniklo žalobci právo být účastníkem řízení před silničním správním úřadem o povolení zvláštního užívání komunikace, neboť jeho vlastnické či užívací právo nemohlo být samotným rozhodnutím v tomto řízení dotčeno. Nic na tom nemůže změnit ani skutečnost, že se v daném případě jedná o jiný způsob zvláštního užívání, než ve věci řešené ostravským soudem. Řízení o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací je jednotně upraveným typem řízení, přičemž úprava účastenství v něm se neliší podle toho, o jaký konkrétní způsob zvláštního užívání se jedná.*

   *27. Podstatnou částí žaloby je ryze soukromoprávní argumentace, kde žalobce popisuje, kdy a jakým způsobem bylo v minulosti zasaženo do jeho vlastnického práva. V tomto ohledu soudu nezbývá než žalobce odkázat na soukromoprávní prostředky ochrany jeho práv. Nelze však souhlasit s žalobcem, že z důvodu neefektivity těchto prostředků je třeba přenášet rozhodování o jemu případně vzniklých škodách a omezeních do řízení před silničním správním úřadem.“* [↑](#footnote-ref-9)