**Krajský úřad Královéhradeckého kraje**

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA (č. j.): 36590/DS/2023-4 (Ma)

VYŘIZUJE: Mgr. Bc. David Mazánek

ODBOR | ODDĚLENÍ: odbor dopravy a s.h.

LINKA | MOBIL: 635

E-MAIL: dmazanek@kr-kralovehradecky.cz

DATUM: 28.11.2023

Počet listů: 4

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** o **odvolání obce Střezetice proti rozhodnutí Magistrátu města Hradec Králové ze dne 04.10.2023,** sp.zn. SZ MMHK/032811/2023 OD1/Rou MMHK/582002/2023, **kterým bylo rozhodnuto o zrušení železničního přejezdu P5385** v km 9,174 trati 1631 Hradec Králové - Ostroměř na pozemku p. č. 426 **v k. ú. Střezetice dle ust. § 90 odst. 1) písm. b) správního řádu takto:**

**odvoláním napadené rozhodnutí se ruší a věc se vrací k projednání Magistrátu města Hradec Králové.**

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. postup KÚ KHK a posouzení odvolání**

**A. včasnost a přípustnost odvolání**

V případě odvolání obce Střezetice, bylo odvoláním napadené rozhodnutí doručeno dne 05.10.2023 a odvolání bylo doručeno do DS MMHK dne 18.10.2023, odvolání je tedy včasné; odvolání bylo podáno panem Mgr. Ondřejem Skálou, advokátem, který k odvolání doložil procesní plnou moc signovanou starostkou obce Střezetice (ust. § 103 odst. 1) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve zn. pozdějších předpisů); odvolatel je účastníkem řízení dle ust. § 37a odst. 2) z.č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve zn. pozd. předpisů (ZPK). Jde tedy o odvolání přípustné.

**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 vyžádal od Policie ČR posouzení správnosti a zákonnosti tohoto závazného stanoviska; Policie ČR dne 22.11.2023 pod čj. Č. j. KRPH-115636-2/ČJ-2023-0500DP vydala rozhodnutí v přezkumném řízení, kterým zrušila přezkoumávané závazné stanovisko Policie ČR, což bylo odůvodněno takto:

*„Dne 2. března 2023 byla na DI HK doručena žádost o vydání závazného stanoviska ve věci zrušení předmětného železničního přejezdu u obce Střezetice. K žádosti byly přiloženy mapové podklady a návrh jiné vhodné (alternativní) trasy pro přístup k nemovitostem za předmětným přejezdem. DI HK následně dne 24. března 2023 vydal na základě předložené dokumentace závazné stanovisko, kterým souhlasí se zrušením předmětného přejezdu. Na základě doručených podkladů vydal dne 4. října 2023 Magistrát města Hradec Králové jako příslušný silniční správní úřad rozhodnutí o zrušení předmětného přejezdu. Proti tomuto rozhodnutí podal odvolatel dne 18. října 2023 odvolání, přičemž část odvolání*

*směrovala i proti obsahu závazného stanoviska. Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství jako příslušný odvolací orgán předložil zdejší součásti jako nadřízenému správnímu orgánu DI HK závazné stanovisko k potvrzení nebo změně ve smyslu § 149 odst. 7 správního řádu ev. k přezkumnému řízení ve smyslu § 149 odst. 8 správního řádu. Závazné stanovisko jsme tak přezkoumali a je třeba konstatovat následující.*

*Závazné stanovisko neobsahuje řešení otázky, která je předmětem závazného stanoviska, tedy konkrétně není uvedeno, která trasa je považována za alternativní, jaké jsou její parametry (zhodnocení stavebního a dopravně technického stavu) ve srovnání s trasou stávající a jaké druhy dopravy a jejich intenzity stávající trasu využívají a budou převedeny na trasu alternativní. Tím pádem je závazná část závazného stanoviska neodpovídající právním předpisům (§ 149 odst. 2 správního řádu). Závazné stanovisko dále neobsahuje řádné odůvodnění, což je také nutná součást závazného stanoviska. Obecně totiž platí, že každý úkon správního orgánu, s nímž jsou spojeny nějaké právní následky, musí být patřičně odůvodněn. Závazné stanovisko tak obsahuje pouze odůvodnění, které není vztažené ke konkrétní řešené věci, resp. neobsahuje posouzení konkrétní alternativní trasy, pouze je odkazováno na její faktickou existenci bez jakéhokoliv dalšího přiblížení. Řádné odůvodnění jako nedílná součást závazného stanoviska má přitom kromě jiného i zásadní význam pro postup jeho přezkumu. Absence odůvodnění závazného stanoviska totiž automaticky znamená jeho nepřezkoumatelnost a tudíž cestu k jeho zrušení. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem tedy závěrem konstatujeme, že DI HK v dané věci postupoval nesprávně a nemohli jsme tak rozhodnout jinak než způsobem uvedeným ve výroku, tj. zrušením závazného stanoviska.“*

Za této situace KÚ KHK konstatuje, že musí dojít ke zrušení odvoláním napadeného rozhodnutí a vrácení věci k novému projednání, neboť absentuje jeden ze zákonných podkladů pro možnost zrušení železničního přejezdu – kladné závazné stanovisko Policie ČR.

Vzhledem k tomu, že odvolatel tvrdí, že vhodnost alternativní trasy má posoudit silniční správní úřad vedoucí správní řízení a závazná stanoviska pro něj jsou pouze jedním z podkladů, bude se KÚ KHK věnovat i této otázce.

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 z.č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve zn. pozd. předpisů, (dále jen 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*

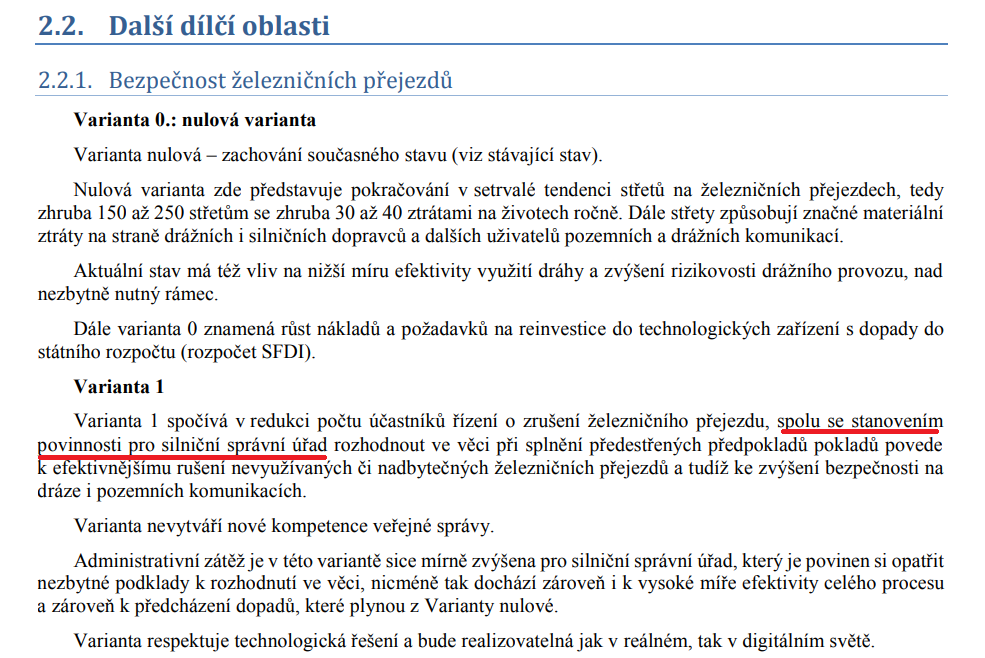
*a) Policie České republiky* ***k posouzení vhodnosti trasy*** *podle odstavce 1, jde-li o zrušení přejezdu na silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci, a*

*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, při splnění dalších, v zákoně uvedených podmínek, je 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 Karel Havlíček 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 dotčený 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 tedy 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.

**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/ pan Mgr. Ondřej Skála, advokát – DS

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

5/ 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)