



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl v senátě složeném z předsedkyně senátu JUDr. Moniky Javorové a soudců JUDr. Martina Láníčka a JUDr. Petra Hluštíka, Ph. D. ve věci

žalobce: **Egeria, z. s.**
sídlem Obchodní 1324, 765 02 Otrokovice

proti
žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**
sídlem třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

za účasti osob
zúčastněných na řízení: 1) **Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu**
sídlem Cejl 866/50a, Zábrdovice, 602 00 Brno
2) **Ředitelství silnic a dálnic ČR**
sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 - Nusle

**o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 1. 11. 2018, č. j. KUZZL 61372/2018, ve věci
stavebního povolení**

takto:

I. Žaloba se zamítá.

Shodu s prvopisem potvrzuje Petra Schubertová

II. Žádný z účastníků **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

III. Osobám zúčastněným na řízení se právo na náhradu nákladů řízení **nepřiznává**.

Odůvodnění:

1. V žalobě doručené Krajskému soudu v Ostravě (dále jen „krajský soud“) dne 12. 12. 2018 žalobce navrhoval, aby krajský soud zrušil rozhodnutí žalovaného uvedené v záhlaví tohoto rozsudku, kterým žalovaný zamítl jeho odvolání podané proti prvostupňovému rozhodnutí Městského úřadu Holešov (dále jen „speciální stavební úřad“) ze dne 16. 5. 2018, č. j. HOL-13676/2018/ISÚ/rs a odvoláním napadené prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Tímto prvostupňovým rozhodnutím ze dne 16. 5. 2018 speciální stavební úřad povolil stavbu dálnice „D49 Hulín – Fryšták“ v rozsahu 23 stavebních objektů uvedených v jeho výrokové části.
2. Žalobce v úvodu žaloby uvedl k otázce své aktivní věcné legitimace, že naplňuje znaky dotčené veřejnosti podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), protože je spolkem, jehož předmětem činnosti podle stanov je ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, současně jeho hlavní činností není podnikání nebo jiná výdělečná činnost a vznikl více než 3 roky před tím, než měla být zveřejněna informace o navazujícím řízení ve smyslu § 9b odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dále zdůraznil, že přezkoumávané stavební řízení má povahu navazujícího řízení podle § 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. K žalobním bodům žalobce předdeslal, že podkladem pro vydání sporného stavebního povolení bylo závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí ze dne 22. 11. 2016, č. j. 63881/ENV/16, které bylo vydáno podle § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona číslo 256/2016 Sb. Podle tohoto ustanovení se u tzv. prioritních dopravních záměrů, mezi které podle nařízení vlády číslo 283/2016 Sb. patří také stavba D49 Hulín – Fryšták, neprovádí ověření podle čl. II bodu 1 zákona číslo 39/2015 Sb., resp. u dřívějších stanovisek (vydaných podle zákona číslo 244/1992 Sb.) se neověřuje, zda jejich obsah je v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají Směrnici EIA, neaplikuje se § 6 až § 9 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a nevydává se k nim závazné stanovisko podle § 9a odst. 1 zákona o posuzování vlivů. V rámci žalobních bodů žalobce namítl, že zmíněný § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je v rozporu s Ústavou a se směrnicí EIA (*t. j. Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí – v textu rozsudku dále jen „Směrnice EIA“*). Protiústavnost § 23a spatřuje žalobce v absenci prvku obecnosti, protože zákon číslo 256/2016 Sb., kterým byl sporný § 23a do zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vložen, byl schválený účelově a vztahoval se na předem vybrané konkrétní stavební záměry (tzv. prioritní dopravní záměry), které jsou taxativně vyjmenovány ve sněmovním tisku číslo 843/0, resp. v příloze nařízení vlády číslo 283/2016 Sb. Skutečným účelem zákona číslo 256/2016 Sb. je podle žalobce vyhnout se u předem konkrétně vybraných záměrů dopravní infrastruktury nevyhnutelnému konstatování, že „záměr nenaplňuje požadavky Směrnice EIA“ a tím v podstatě umožnit, aby se tyto předem vybrané konkrétní záměry nemusely posuzovat v procesu EIA. V této souvislosti žalobce poukázal na nálezy Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 24/08 a sp. zn. Pl. ÚS 24/04, kterými byly zrušeny zákony právě pro jejich nedostatečnou obecnost. Žalobce navrhl, aby krajský soud předložil Ústavnímu soudu ČR návrh na zrušení uvedeného zákona. Ve druhém žalobním bodě žalobce namítl rozpor § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění zákona

číslo 256/2016 Sb.) s články 5, 6 a 8 Směrnice EIA, které vyžadují, aby záměry uvedené v příloze číslo I této směrnice byly vyhodnoceny z hlediska svých dopadů na životní prostředí. Žalobce poukázal na bod 7 přílohy číslo I této směrnice, podle kterého patří k takovýmto záměrům i výstavba dálnic a rychlostních silnic, tedy i předmětná stavba dálnice. Postup zavedený zákonem číslo 256/2016 Sb. požadované vyhodnocení dopadů vylučuje, znemožňuje účast veřejnosti na tomto vyhodnocení ve smyslu článku 6 Směrnice EIA a rovněž zohlednění výstupů vyhodnocení v řízení o povolení záměru podle článku 8 této směrnice. Z uvedených důvodů žalobce navrhl krajskému soudu, aby podle článku 267 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) předložil Soudnímu dvoru EU (dále jen „SDEU“) k posouzení otázku, zda obsah sporného zákona je v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají Směrnicí EIA.

3. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby s tím, že podle jeho názoru § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí není v rozporu s ústavním pořádkem České republiky a že zákon číslo 256/2016 Sb. byl vydán v souladu s legislativními pravidly vlády i požadavky právních předpisů Evropské unie.
4. Ve věci se vyjádřil v postavení osoby zúčastněné na řízení pobočný spolek Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu a ve shodě se žalobcem namítl protiústavnost § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. V doplňujícím vyjádření poukázal na to, že žalovaný nevyhověl odvolací námitce žalobce, ve které žádal o přezkum všech závazných stanovisek postupem podle § 149 odst. 4 zákona číslo 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) a polemizoval se závěrem žalovaného uvedeným v napadeném rozhodnutí, podle kterého bylo povinností žalobce uvést v odvolání důvody nesouhlasu s obsahem stanovisek.
5. Krajský soud s ohledem na obsah žalobních námitek toto řízení usnesením ze dne 4. 4. 2019, č. j. 38 A 7/2018 - 56, přerušil do skončení řízení vedeného před Ústavním soudem pod sp. zn. Pl. ÚS 44/2018, ve kterém byl projednáván návrh zdejšího krajského soudu (podaný jiným senátem) na zrušení sporného § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Protože o návrhu bylo Ústavním soudem rozhodnuto nálezem ze dne 17. 7. 2019, sp. zn. Pl. ÚS 44/18, rozhodl krajský soud usnesením ze dne 1. 8. 2019 o pokračování v řízení.
6. Po vydání nálezu Ústavního soudu doplnili svá vyjádření žalobce a první osoba zúčastněná na řízení a zaměřili se v nich především na rozpor zákona číslo 256/2016 Sb. se Směrnicí EIA. Ve svých vyjádřeních se opřeli zejména o disentanční stanovisko soudce Ústavního soudu JUDr. Ludvíka Davida, CSc. a setrvali na požadavku na položení předběžné otázky SDEU (osoba zúčastněná na řízení rovněž polemizovala s ústavním nálezem sp. zn. Pl. ÚS 44/18).
7. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v rozsahu žalobních bodů uplatněných v zákonné lhůtě pro podání žaloby (§ 75 odst. 2, § 72 odst. 1 a § 71 odst. 2 věta poslední s. ř. s.).
8. Po skutkové stránce je podstatné, že přezkoumávané stavební řízení probíhalo v režimu § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a podkladem pro vydání sporného stavebního povolení je závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí ze dne 21. 11. 2016, jehož vydání nepředcházely procesní fáze podle § 6 až § 9 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.
9. Žalobní body se týkaly výhradně posouzení § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, a to z hlediska jeho souladu s ústavním pořádkem a se Směrnicí EIA. Žalobce jinak konkrétně nebrojil proti obsahu napadeného rozhodnutí ani postupu žalovaného či speciálního stavebního úřadu, který předcházel jeho vydání, proto ani krajský neshledal potřebu provádět dokazování a se souhlasem obou účastníků rozhodl ve věci bez nařízení jednání.
10. K prvnímu žalobnímu bodu krajský soud opakovaně zdůrazňuje, že Ústavní soud návrh na zrušení § 23a zákona o posuzování vlivů nálezem ze dne 17. 7. 2019 zamítl. Ústavní soud se v nálezu vypořádal jak s námitkou absence prvku obecnosti v napadené právní úpravě, tak

s námitkou týkající se omezení účasti dotčené veřejnosti na posuzování vlivů záměru na životní prostředí. K první z nich uvedl, že „*Zvláštní postup podle § 23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, podle kterého nemusí u tzv. prioritních dopravních záměrů znovu proběhnout celý proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí – Environmental Impact Assessment („EIA“), včetně aktivní účasti dotčené veřejnosti, za účelem vydání závazného stanoviska podle uvedeného zákona, nýbrž postačí existující souhlasné stanovisko podle předchozí právní úpravy při splnění dalších podmínek vymezených napadeným ustanovením, neporušuje dělbu moci, požadavek na obecnost zákona ani právo na příznivé životní prostředí podle čl. 35, příp. ani práva občanů podílet se na správě věcí veřejných podle čl. 21 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, a v důsledku není v rozporu s ústavním pořádkem. Napadené ustanovení splňuje kritérium obecnosti zákona; stanoví tři obecné podmínky jeho aplikace a naplnění podmínky čtvrté – vymezení konkrétních staveb – ponechává nařízení vlády. Napadenou právní úpravou není zasazeno do moci výkonné ani soudní; legislativa nestanovila konkrétní prioritní dopravní záměry a příslušné orgány mohou posoudit naplnění zákonem obecně vymezených podmínek. Ojedinelá, výjimečná a územně a časově podmíněná napadená právní úprava má vést k nezpomalení procesu realizace prioritních dopravních záměrů, které byly v době jejího přijetí ve fázi pokročilé připravenosti. Právo dotčené veřejnosti účastnit se posuzování vlivů záměru na životní prostředí není vyloučeno, neboť veřejnost měla možnost se účastnit tohoto postupu podle předchozí právní úpravy, dále se může účastnit navazujících řízení a může proti navazujícím správním úkonům brojit správní žalobou, kterou může v souladu s platnou právní úpravou napadat i podkladové závazné stanovisko k vlivům záměru na životní prostředí.“ Ústavní soud také porovnával zákon číslo 256/2016 Sb. s právními úpravami posuzovanými v nálezech sp. zn. Pl. ÚS 24/08 a sp. zn. Pl. ÚS 24/04 (kterých se dovolával taky žalobce) se závěrem, že v přezkoumávané právní úpravě nelze spatřovat obdobné prvky, jaké byly obsaženy v právních úpravách zrušených uvedenými nálezy. Zrušenými právními úpravami bylo dopředu deklarováno, že dotčené stavební záměry (jezy na Labi a vzletová a přistávací dráha letiště Praha Ruzyně) jsou ve veřejném zájmu, čímž zákonodárce de facto nahradil rozhodovací činnost orgánu moci výkonné i moci soudní, a nepřipustně tak do nich zasáhl, neboť nebylo ve správních řízeních ani v soudních řízeních nutné zkoumat existenci veřejného zájmu u konkrétních stavebních záměrů. To však podle závěru Ústavního soudu zákonodárce v zákoně číslo 256/2016 Sb. nečiní, ale naopak nechává na orgánech moci výkonné a soudní, aby splnění uvedených podmínek u prioritních dopravních záměrů přezkoumaly nezávisle samy, lépe řečeno, aby vláda jakožto vrcholný orgán exekutivy podzákonným právním předpisem - nařízením - stanovila okruh prioritních dopravních záměrů, a tím vymezila čtvrtou zákonnou podmínku. Prováděcím právním předpisem vláda naplnila jí Ústavou vymezenou pravomoc a jen spolu s tímto provedením jinak obecného zákona upravuje předpis konkrétně vymezené dopravní záměry. Na rozdíl od případů jezů na Labi a vzletové a přistávací dráhy letiště Praha Ruzyně není veřejný zájem stanoven přímo zákonem, nýbrž ústavně konformně podléhá dělbě moci tím, že na dostatečně obecné zákonné podmínky jeho aplikace navazuje konkrétnější nařízení vlády.*

11. Ústavní soud se dále zabýval namítaným vyloučením účasti dotčené veřejnosti na posuzování vlivů záměru na životní prostředí a ani v této části neshledal rozpor zákona s ústavním pořádkem. Přestože podle Ústavního soudu napadené ustanovení vylučuje aplikaci § 6 až § 9 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, tj. faktickou procesní stránku posuzování vlivů záměru na životní prostředí, v rámci které by případně mohla participovat dotčená veřejnost, tak toto závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí je pouze podkladovým úkonem pro navazující řízení a postupy, kterých se dotčená veřejnost může podle § 9c ve spojení s § 3 písm. g) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí účastnit (včetně stavebního řízení), stejně jako je možné jeho obsah podrobit soudnímu přezkumu. Podle závěru Ústavního soudu lze proto konstatovat, že napadené ustanovení vylučuje dílčí participaci dotčené veřejnosti ve speciálním postupu posuzování vlivů prioritního dopravního záměru na životní prostředí pouze u úzkého okruhu dopravních záměrů, neomezuje však její právo domáhat se ochrany ústavně zaručeného práva na příznivé životní prostředí jako ústavní hodnoty a veřejného statku, stejně tak neomezuje její právo na účast v navazujících správních řízeních a postupech

a soudních řízeních, ve kterých se otázka ochrany příznivého životního prostředí rovněž přezkoumává.

12. Z citovaných pasáží nálezu vyplývá, že Ústavní soud se zabýval veškerými námitkami, které proti spornému zákonnému ustanovení namítal žalobce v žalobě, přesto testem ústavnosti prošlo. Protože soulad zákona s ústavním pořádkem je oprávněn posuzovat s konečnou platností právě Ústavní soud, považuje krajský soud ústavní nálezný sp. zn. Pl. ÚS 44/18 za dostačující k závěru o nedůvodnosti žalobního bodu zaměřeného na rozpor § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí s ústavním pořádkem.
13. Krajský soud se dále zabýval návrhem žalobce (podpořeným osobou zúčastněnou na řízení) na položení otázky k SDEU. Krajský soud předně uvádí, že není soudem poslední instance a proti jeho rozsudku je přípustný opravný prostředek, proto není jeho povinností předběžnou otázku podle článku 267 Smlouvy o fungování Evropské unie pokládat, a to ani v případě, kdy otázka platnosti či výkladu aktů přijatých orgány EU vskutku v průběhu řízení vyvstane. Nadto žalobce neuvedl nic, čím by přesvědčil krajský soud o potřebě či vhodnosti položení takové předběžné otázky. Žalobce v žalobě pouze obecně konstatoval, že zákon číslo 256/2016 Sb. je v rozporu s články 5, 6 a 8 Směrnice EIA, které podle něj vyžadují, aby záměry uvedené v příloze číslo I této směrnice (včetně dálnic) byly vyhodnoceny z hlediska svých dopadů na životní prostředí. S ohledem na značnou obecnost argumentace žalobce se krajský soud může vyjádřit rovněž pouze obecně, a to tak, že podle jeho přesvědčení nedošlo v důsledku přijetí zákona číslo 256/2016 Sb. ani k vyloučení posouzení dopadů záměru na životní prostředí ve smyslu článku 5 Směrnice EIA ani k významnému omezení práv dotčené veřejnosti ve smyslu článku 6 Směrnice EIA. Krajský soud především vyšel ze závěrů prezentovaných v citovaném ústavním nálezu ze dne 17. 7. 2019, od kterých neshledal důvod se odchýlit. Konkrétně se jedná o bod 52, ve kterém Ústavní soud konstatoval, že „*Ministerstvo životního prostředí však stále posuzuje vlivy prioritních dopravních záměrů na životní prostředí na základě oznámení, které musí obsahovat popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, nastín studovaných variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí. Závazné stanovisko vydané podle napadeného ustanovení je podkladem pro navazující řízení (zejména pro stavební řízení) a musí obsahovat opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí; závazné stanovisko a poklady k jeho vydání musí být následně zveřejněny na internetu. Dotčená veřejnost může své výhrady vůči posuzovanému záměru uplatnit již v územním řízení, v rámci kterého se především zkoumají celkové vlivy (nejen vlivy na životní prostředí) stavby na okolí; nyní je podle § 9c zákona o posuzování vlivů na životní prostředí může uplatnit v navazujícím řízení (zejména stavebním řízení), jehož závazným podkladem je stanovisko vydané podle napadeného ustanovení. Dotčené veřejnosti rovněž není upřena možnost bránit se opravnými prostředky ve správním řízení nebo se domáhat přezkumu v řízení před obecnými soudy.*“ Krajský soud neshledal v žalobcem označených článcích Směrnice EIA žádné povinnosti ukládané členským státům, se kterými by byl zákon číslo 256/2016 Sb. v rozporu, přičemž při výkladu a aplikaci dotčených článků nevyšly najevo pochybnosti, které by bylo nutné prověřit prostřednictvím předběžné otázky. Platí přitom, že soud členského státu nemá povinnost položit předběžnou otázku k SDEU, pokud jediné správné použití práva Společenství je tak zřejmé, že nezůstává prostor pro jakoukoliv rozumnou pochybnost (*acte claire*). Zákon číslo 256/2016 Sb., resp. jím vložený § 23a do zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, tak podle přesvědčení krajského soudu ob stojí vedle Směrnice EIA, a to aniž by bylo třeba aplikovat výjimku podle článku 1 odst. 3, resp. žalobce neuvedl nic, čím by závěr krajského soudu o uvedeném souladu relevantním způsobem vyvrátil.
14. K výše uvedenému krajský soud dodává, že žalobce nepochybně, že v případě sporné stavby byly splněny podmínky stanovené v § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, při jejichž kumulativním splnění se jedná o prioritní dopravní stavbu. Žalobce v žalobě pouze polemizoval s tím, že se v případě stavby dálnice D49 Hulín – Fryšták jedná o stavbu v nejpokročilejším stádiu přípravy, žádným konkrétním způsobem však svoji úvahu nerozvedl,

vyjma konstatování, že v době vydání územního rozhodnutí ze dne 15. 11. 2014 dosud nebylo rozhodnuto o výjimkách podle § 56 zákona číslo 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Tímto způsobem však nijak nevyvrací existenci zákonných podmínek, při jejichž splnění lze příslušnou dopravní stavbu považovat za prioritní dopravní záměr ve smyslu § 23a, a to se všemi důsledky s tím spojenými. Lze proto uzavřít, že postup správních orgánů, které při vydání sporného stavebního povolení vyšly ze stanoviska Ministerstva životního prostředí k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí ze dne 21. 11. 2016, byl v souladu s § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, u kterého nebyl zjištěn rozpor s ústavním pořádkem ani se Směrnicí EIA. Námitky žalobce jsou proto nedůvodné. Žádné jiné žalobní námitky již nejsou v žalobě obsaženy ani náznakem, a protože v řízení nevyšla najevo ani žádná vada napadeného rozhodnutí a řízení jemu předcházejícímu, ke které by bylo třeba přihlédnout i bez námítky, krajský soud žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. pro její nedůvodnost zamítl.

15. Závěrem považuje krajský soud za vhodné vyjádřit se krátce k účasti a právům první osoby zúčastněné na řízení v tomto řízení. Osoba zúčastněná na řízení má podle § 34 odst. 3 s. ř. s. právo předložit písemné vyjádření a navrhopat důkazy, nemá však právo disponovat s předmětem řízení, ani právo na vypořádání vlastních žalobních námitek. Osobě zúčastněné na řízení rozhodně nepřísluší nahrazovat činnost žalobce a rozšiřovat žalobní body, proto se krajský soud stanoviskem osoby zúčastněné na řízení zabýval pouze v mantinelech daných rozsahem a důvody žaloby. Mimo takto vymezený rámec byla námitka směřující proti způsobu, jakým se žalovaný vypořádal s odvolacím návrhem žalobce na přezkum závazných stanovisek, kterou žalobce v žalobě (resp. ve lhůtě podle § 71 odst. 2 věty poslední s. ř. s.) neuplatnil, což platí i pro důvody, kterými první osoba zúčastněná na řízení nad rámec žaloby poukazovala na rozpor § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí se Směrnicí EIA.
16. O náhradě nákladů řízení ve vztahu mezi účastníky řízení (žalobcem a žalovaným) rozhodl krajský soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s., a protože žalobce v řízení úspěšný nebyl a procesně úspěšnému žalovanému podle obsahu spisu žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, nepřiznal krajský soud právo na náhradu nákladů řízení žádnému z nich.
17. Krajský soud nepřiznal právo na náhradu nákladů řízení ani osobám zúčastněným na řízení. Osoby zúčastněné na řízení mají podle § 60 odst. 5 s. ř. s. právo na náhradu jen těch nákladů řízení, které jim vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jim soud uložil. Právo na náhradu ostatních nákladů jim lze přiznat pouze tehdy, jsou-li pro takový postup důvody zvláštního zřetele hodné. V tomto řízení osobám zúčastněným na řízení žádné povinnosti uloženy nebyly a krajský soud neshledal ani žádné důvody zvláštního zřetele hodné, pro které by bylo možné o přiznání náhrady nákladů řízení některé z nich uvažovat.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **je možno** podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od jeho doručení k Nejvyššímu správnímu soudu.

Ostrava 6. září 2019

JUDr. Monika Javorová, v. r.
předsedkyně senátu