



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Jana Pekáče a soudců Mgr. Kateřiny Brodské a Mgr. Martina Paška ve věci

žalobců:

- a) [redacted], narozená dne [redacted]
b) [redacted], narozený dne [redacted]
oba bytem [redacted], 434 01 [redacted]
oba zastoupeni advokátem Mgr. Václavem Láskou
sídlem Štefánikova 1/65, 150 00 Praha 5

proti

žalované:

AUTODROM MOST a.s., IČO 25419048
sídlem Tvrzova 5, 434 01 Most
zastoupená advokátem Mgr. Petrem Zachem
sídlem Na Petřínách 310/82, 162 00 Praha 6

o zdržení se obtěžování sousedního pozemku hlukem, o odvolání žalobců proti rozsudku Okresního soudu v Mostě ze dne 29. 3. 2023, č. j. 13 C 158/2018-514

takto:

- I. Rozsudek okresního soudu se **mění** tak, že žalovaná je povinna zdržet se obtěžování žalobců hlukem pocházejícím z provozu motocyklů a automobilů na pozemcích žalované parcelních čísel [redacted], v katastrálním území [redacted] a obci [redacted], pronikajícím na pozemek žalobců parcelní číslo [redacted] jehož součástí je stavba číslo popisné [redacted] v katastrálním území [redacted] a obci [redacted], nad míru přiměřenou poměrům.
- II. Žalovaná je povinna zaplatit žalobcům, kteří jsou oprávněni společně a nerozdílně, k rukám jejich zástupce Mgr. Václava Lásky do 3 dnů od právní moci tohoto rozsudku náhradu nákladů řízení před okresním soudem ve výši 127 772,73 Kč a náhradu nákladů odvolacího řízení ve výši 48 090,28 Kč.

Shodu s prvopisem potvrzuje Markéta Havlíková.

III. Žalovaná je povinna zaplatit České republice, Krajskému soudu v Ústí nad Labem, na nákladech řízení 30 410 Kč do 3 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. V záhlaví označeným rozsudkem Okresní soud v Mostě (dále jen „okresní soud“) zamítl žalobu, kterou se žalobci domáhali, aby žalované byla uložena povinnost zdržet se obtěžování žalobců hlukem pocházejícím z provozu motocyklů a automobilů na pozemcích žalované p. č. [REDACTED], [REDACTED], v katastrálním území [REDACTED] a obci [REDACTED], pronikajícím na pozemek žalobců parcelní číslo [REDACTED] jehož součástí je stavba číslo popisné [REDACTED] v katastrálním území [REDACTED] a obci [REDACTED] (výrok I.), a uložil žalobcům solidární povinnost zaplatit žalované náhradu nákladů řízení ve výši 66 610,50 Kč do tří od právní moci rozsudku k rukám právního zástupce žalované (výrok II.).
2. Okresní soud vyšel ze zjištění, že Národní výbor v Mostě jako příslušný stavební úřad (dále jen „stavební úřad“) vydal dne 28. 8. 1978 územní rozhodnutí o umístění stavby „Branně-sportovní areál – autodráha Most“, přičemž shledal, že umístění této stavby vyhovuje mimo jiné i hygienickým předpisům, a dne 6. 7. 1979 stavební povolení pro označenou stavbu, sestávající z autodráhy, startovací věže a depa, svépomocné dílny, vstupního sdruženého objektu a tunelového podjezdu (dále jen „autodrom“). V následujících letech byla postupně vydávána kolaudační rozhodnutí k povolení užívání těchto staveb i dalších staveb, které se stávaly součástí autodromu, přičemž ke všem stavbám vydala Okresní hygienická stanice v Mostě a následně Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje (dále „OHS a KHS“) závazné posudky, ve kterých s užíváním staveb za účelem provozování sportovní činnosti souhlasila. Žalovaná má živnostenské oprávnění k provozování tělovýchovných a sportovních zařízení a organizování sportovní činnosti.

V řízení o umístění stavby, o povolení provedení stavby a užívání stavby autodráhy v areálu autodromu nebyli vlastníci nemovitosti č. p. [REDACTED] v ulici [REDACTED], [REDACTED], zařazeni mezi účastníky řízení. V archivní dokumentaci stavebního úřadu nebylo dohledáno, že by se tyto osoby domáhaly svých práv jako účastníci řízení. K uvedeným řízením nebyly podle archivní dokumentace vzneseny žádné námítky.

Územní rozhodnutí i kolaudační rozhodnutí stavby autodromu odkazují na další dokumenty, a to závodní posudek okresního hygienika ze dne 24. 2. 1978, č. j. 629-215/78, s tím, že jeho podmínky musí být respektovány; kolaudační rozhodnutí ze dne 16. 5. 1984 na ověřený projekt co do účelu, k němuž lze autodrom užívat. Z uvedeného posudku vyplynulo, že určité části areálu žalované musí být odhlučněny. Projekt branně sportovního areálu vypracoval tehdejší podnik SHR – Báňské stavby Most v srpnu 1978.

Výzkumný ústav pro hnědé uhlí Most v posudku o vlivu hluku z areálu žalované na okolní občanskou zástavbu a životní prostředí z června 1979 konstatoval, že k překročení limitů hluku nedochází; další odborné posudky téhož ústavu z listopadu 1990, z července 1992 a ze září 1992 konstatovaly, že dominantním zdrojem je komunální hluk a doporučily vybudování protihlukové stěny. Po její realizaci bylo ve vyhodnocení vlivu hluku z provozu žalované z října 1993 v době závodu konstatováno, že hluk z autodromu je plně srovnatelný s komunálním hlukem.

Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje (dále jen „KHS“) provedla během let několik měření hluku, ale pouze jediné na pozemku žalobců, a to ve dnech 6. 8. až 8. 8. 2021, kdy na autodromu probíhaly závody superbiků. Měření bylo zjištěno překročení hygienických limitů [výsledná hodnota ekvivalentního akustického tlaku za 8 nejhluchnějších hodin v denní dobu ($L_{Aeq, 8h}$) činila 59,2 dB, 61,2 dB a 71,3 dB]. Pouze v jednom případě, cca 7 let před vydáním napadeného rozsudku, bylo provedeno měření hluku, kterým bylo zjištěno překročení hygienických limitů hluku a žalované byla uložena pokuta ve výši 50 000 Kč.

Dle studie Zdravotního ústavu v Ostravě je hluk z provozu autodromu obtěžující, ale nebylo prokázáno ohrožení zdraví. Negativní účinky hluku z provozu autodromu jsou především v oblasti subjektivního obtěžování. KHS měla již v roce 1996 výhrady v souvislosti se zpracováním zastavovacích plánů území statutárního města Most a okresní hygienik upozornil orgány samosprávy, že okolí autodromu je zatíženo zvýšenou hladinou hluku z provozu autodromu a je nutno upozornit budoucí stavebníky na tento hluk. V roce 2007 vydala KHS nesouhlasné stanovisko ke změně územního plánu statutárního města Most, týkající se ploch poblíž autodromu, které se měly stát územím s plochami pro bydlení. Přesto probíhala výstavba rodinných domů a pokračovala i přes nesouhlasné stanovisko KHS.

Žalobci získali nemovitost do vlastnictví na základě kupní smlouvy ze dne [REDAKCE], část nemovitosti měli v pronájmu od roku [REDAKCE].

3. Na základě uvedených zjištění učinil okresní soud závěr, že provoz žalované byl úředně schválen, jelikož žalovaná svoji činnost provozuje na zkolaudovaných stavbách, při jejichž povolování byl zkoumán jejich vliv na okolí, které užívá k účelům, pro které byly zkolaudovány, a k provozování své činnosti má příslušné živnostenské oprávnění. Provoz žalované (provoz autodromu) lze podřadit pod provoz závodu nebo podobného zařízení, neboť areál autodromu, tvořený v žalobě označenými pozemky, včetně staveb, jež se na nich nachází a jsou jejich součástí, je v majetku žalované, která jej dle svého rozhodnutí používá k provozování své podnikatelské činnosti. Projekt branně sportovního areálu ze srpna 1978 určuje účel, k němuž lze autodrom užívat. Rozsah, v jakém byl provoz žalované schválen vyplývá ze závodního posudku okresního hygienika ze dne 24. 2. 1978, který odkazoval na tehdy platný Hygienický předpis sv. 37/1977 Směrnice č. 43. Těchto předpisů, platných v době kolaudace, byl pro autodrom stanoven limit 50 dB (určeno dle odst. 44) + 10 dB (dle odst. 47) + 10 dB (podle tabulky 7 a 8), tj. 70 dB v denní dobu od 7:00 do 21:00 hodin, 60 dB od 6:00 do 7:00 hodin a v noční dobu (odst. 44, tabulka 7 a 8). Tyto hodnoty odpovídají i hodnotám uvedeným v dokumentu „Hodnocení vlivu hluku branně sportovního areálu ze dne 28. 5. 1978“ (maximální limity hluku pro závody 71,5 dB, pro trénink 58,5 – 60,7 dB). Jediné měření hluku na pozemku žalobců nemůže mít dle okresního soudu vypovídací hodnotu o tom, že provoz žalované překračuje limity hluku, neboť měření bylo zaměřeno „tendenčně“ pouze na dobu víkendových závodů superbiků, a nikoliv jiných závodních strojů. Měření hluku z provozu žalované v době, kdy probíhaly závody automobilů nebylo na pozemku žalobců provedeno přesto, že se žalobci domáhají i zdržení se hluku z těchto vozidel. Zda provoz žalované překračuje či nikoliv limity hluku, je dle názoru soudu objektivně zjiitelné měřením akreditovanou firmou na pozemku žalobců v delším časovém úseku s přihlédnutím k dalším faktorům, jako např. ke klimatickým podmínkám, ke komunálnímu hluku, k závodnímu provozu různých sportovních strojů apod. V tomto smyslu však žalobci důkazy nenavrhli. Jak bylo shora uvedeno, okresní soud nepřipustil ty navržené důkazy, které by prokazovaly překročení limitů hluku na základě subjektivního vnímání ať už svědků či při místním šetření. K výsledkům měření na pozemcích jiných vlastníků okresní soud nepřihlížel, neboť ti se soudní žalobou svých práv nedomáhají. Jelikož se žalobci stali vlastníky nemovitosti v době, kdy autodrom byl několik let v provozu a potvrdili, že část nemovitosti měli pronajatu několik let před koupí, museli si být při koupi vědomi hluku z provozu autodromu.
4. Okresní soud imise hluku produkované žalovanou posoudil jako imise privilegované podle § 1013 odst. 2 zák. č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, v účinném znění (dále jen „o. z.“), neboť činnost žalované má povahu provozu závodu či jiného zařízení, provoz žalované byl úředně schválen, schvalovací orgán se zabýval dopady na životní prostředí a žalovaná rozsah provozu, který byl dán tehdy platnou legislativou, nepřekračuje. Provedené měření hluku z provozu žalované na pozemku žalobců bylo provedeno pouze při závodech superbiků (závodních motocyklů), nikoliv např. v době tréninků, a to pouze v délce tří dnů, a proto nemůže mít vypovídající hodnotu o překračování limitů hluku, když tuto otázku je třeba řešit v širších souvislostech. Žalobci se žalobou domáhají obtěžování hluku nejen z motocyklů, ale i z automobilů, přičemž měření hluku

v době závodů a tréninků automobilů nebylo na pozemku žalobců žádným důkazem doloženo (nebylo měřeno). Pokud v minulosti bylo KHS zahájeno se žalovanou správní řízení na základě výsledků měření hluku z provozu žalované, jednalo se o měření na pozemcích jiných vlastníků.

5. Byť okresní soud věc posuzoval podle § 1013 odst. 2 o. z., v souladu se závěry předchozího zrušujícího rozhodnutí odvolacího soudu se také zabýval tím, zda by nebylo možno imise žalované posoudit podle § 1013 odst. 1 o. z., tedy jako imise neprivilegované, neboť právní předchůdce žalobců (předchozí vlastník nemovitosti žalobců) neměl v řízení o úředním schválení provozu žalované možnost uplatnit proti provozu námitky. Okresní soud se zabýval střetem dvou posuzovaných práv – jednak práva provozovat na základě úředního schválení závod či jiné podobné zařízení a jednak práva na ochranu proti imisím. Vycházejí z toho, že žalobci nabyli pozemek v roce [REDAKCE], kdy autodrom byl řadu let v provozu, výstavba rodinných domů v lokalitě blízkosti autodromu probíhala přes nesouhlas hygienika a autodrom vybudoval protihlukové stěny umožňující co možná nejvyšší omezení imisí, dospěl k závěru, že v testu proporcionality provoz autodromu oproti právu na ochranu před imisemi uspěl. Okresní soud neshledal ani další výjimku z posouzení imisí jako privilegovaných, kterou byl mohla odůvodnit situace, kdy imise ohrožují základní právo, zejména právo na život a zdraví, neboť žalobci v tomto směru, byť byli poučeni podle § 118a odst. 1 a 3 o. s. ř., neunesli břemeno tvrzení a důkazní.
6. K tvrzení žalobců, že hluk z provozu žalované překračuje míru přiměřenou místním poměrům a podstatně omezuje obvyklé užívání jejich pozemku okresní soud uvedl, že odborné posudky vlivu hluku z areálu žalované vypracované Výzkumným ústavem pro hnědé uhlí jsou již z 90 let. Žalobci přesto, že byli soudem poučeni podle § 118a odst. 1 a 3 o. s. ř. (usnesení ze dne 24. 6. 2022), důkazy ke svému tvrzení neoznačili. Soud nemohl porovnat míru přiměřenou poměrům v daném typu lokality, tedy v okolí provozu obdobného závodu jako je závod žalované, neboť na území ČR se nenachází autodrom v obytné lokalitě (autodrom v Brně je mimo obytnou zónu).
7. Na základě uvedeného dospěl okresní soud ke stejnému závěru jako ve svém předchozím, odvolacím soudem zrušeném, rozhodnutí, tedy že žalobci mají právo na náhradu újmy v penězích, nikoliv právo domáhat se po žalované zdržení se obtěžování imisemi hluku z jejího provozu, pročež žalobu jako nedůvodnou zamítl a úspěšné žalované vůči žalobcům přiznal plnou náhradu nákladů řízení, jež sestávají z nákladů právního zastoupení.
8. Proti tomuto rozsudku podali žalobci odvolání, jímž se domáhají jeho změny tak, že bude žalobě vyhověno, popř. jeho zrušení a vrácení věci okresnímu soudu k dalšímu řízení. Namítli, že stavební či kolaudační rozhodnutí nebo živnostenské oprávnění k provozování volné ohlašovací živnosti nelze považovat za úřední schválení provozu ve smyslu § 1013 odst. 2 o. z., a to již jen proto, že neobsahují stanovení bližších podmínek provozu závodu. Schválena musí být činnost produkující imise. Vycházejí z toho, jak okresní soud účastníky poučoval podle § 118a odst. 1 a 3 o. s. ř. o jejich povinnosti tvrzení a důkazní ve vztahu k otázce rozsahu úředního schválení provozu žalované a (ne)přiměřenosti zatížení pozemku žalobců hlukem z provozu žalované místním poměrům, mají za to, že rozhodnutí okresního soudu je rozhodnutím překvapivým, kdy na základě okresním soudem udělených poučení měli za to, že řízení není ve fázi, kdy by mělo být vydáno konečné rozhodnutí. Pokud okresní soud snad vycházel z toho, že rozsah úředního schválení provozu žalované byl dán odkazem na vyhl. č. 37/1977 Sb., měl by v současné době být tento rozsah dán aktuálně účinným právním předpisem. Zdůraznili, že dle judikatury Nejvyššího soudu je vodítkem pro posouzení toho, zda jde o rušení nad míru přiměřenou poměrům, zjištění, že rušení přesahuje limity stanovené ve veřejnoprávních předpisech, přičemž žalovaná nedisponuje žádným povolením k překračování těchto limitů. K tomu, že žalovaná platné hygienické limity při provozu motocyklů i automobilů překračuje, navrhli řadu důkazů. Výsledky měření provedeného KHS na jejich pozemku pak prokázali, že hluk z provozu žalované dolehne i na jejich pozemek. Okresnímu soudu vytýkají, že neprovedl jimi navrhovaný důkaz místním šetřením a že nepřihlédl k výsledkům měření prováděného certifikovaným zařízením Magistrátu města Most v ulici [REDAKCE] v níž se nachází též pozemek žalobců, přičemž měřicí zařízení je ve stejné vzdálenosti od autodromu

jako pozemek žalobců. Poukázali na to, že statutární město Most též hluk z provozu žalované považuje za problém, což plyne z toho, že vydalo obecně závaznou vyhlášku č. 2/2017, o regulaci hlučných činností, na jejímž základě se snaží žalovanou sankcionovat. Dále okresnímu soudu vytykají, že neprovedl důkazy televizními reportážemi a výsledky svědků, označené žalobci v reakci na poučení dle § 118a odst. 1 a 3 o. s. ř., k prokázání tvrzení, že hluk z provozu žalované překračuje míru přiměřenou místním poměrům a podstatně omezuje obvyklé užívání jejich pozemku. Okresnímu soudu vytykají, že nemohl učinit závěr, že tyto důkazy nepodporují tvrzení žalobců, aniž by je provedl. Poukázali na skutečnost, že před realizací stavby autodromu byl zpracován Odborný posudek vlivu hluku branně sportovního areálu – autodráha Most na okolní zástavbu, přičemž z dodaných podkladů bylo patrné, že roční využití autodráhy bude 218 hodin, z toho 80 hodin pro závody a tréninky před závody a zbytek pro tréninky 4 vozů v rozpětí 6 – 30 hodin měsíčně. Z uvedeného dovozují, že při schvalování autodromu byl zkoumán vliv hluku na okolní zástavbu a počítalo se s maximálním využitím co do počtu hodin. Současná intenzita využití autodromu je nesrovnatelně vyšší, a to zejména po změně majitele autodromu v roce 2014. Zdůraznili, že již v dokumentu Vyhodnocení vlivu hluku z provozu autodromu na [REDAKCE] po realizaci protihlukové stěny z října 1993 byla za účelem snižování hluku doporučena stavba protihlukové stěny, tato však nebyla do dnešního dne realizována. Překračování popsaného rozsahu hodin chtěli žalobci prokázat přehledem akcí, jímž okresní soud opět důkaz neprovedl. Zdůraznili, že se okresní soud měl, na základě pokynu odvolacího soudu, nejdříve zabývat případným rozsahem schválení provozu žalované. S ohledem na rozporné poučování ze strany soudu podle § 118a odst. 1 a 3 o. s. ř. měli žalobci za to, že řízení je právě ve fázi zjišťování rozsahu provozu žalované a nepředpokládali, že jim již soud neposkytne novou lhůtu k označení důkazů, že imise žalované ohrožují jejich zdraví, o níž žádali. Stran okresním soudem provedeného testu proporcionality namítli, že žalovaná měla tvrdit a případně prokázat, zda byl dán nesouhlas hygienika též v případě stavby domu žalobců. V tomto směru žádné dokazování provedeno nebylo, pokud by se tak stalo, bylo by zjištěno, že jejich dům byl postaven v roce [REDAKCE], tedy dříve než autodrom.

9. Žalovaná ve vyjádření k odvolání namítla, že podání žalobců z 25. 4. 2023 nemá náležitosti řádného odvolání, neboť z něj není patrné, co je obsahem odvolání a čeho se žalobci domáhají. Má za to, že pozdějším podáním ze 4. 5. 2023, učiněným až po uplynutí lhůty, nedostatky odvolání již nelze zhojit. Proto by mělo být odvolání odmítnuto. K samotnému odvolání uvedla, že žalobci netvrdí, co by mělo být jimi požadovaným úředním schválením, pokud za něj nepovažují stavební povolení ani kolaudační rozhodnutí. V době výstavby autodromu nebylo podmínkou kolaudace autodráhy stanovení rozsahu provozu. Žalovaná doložila všechny dokumenty vyžadované tehdejší legislativou pro uvedení areálu do provozu. Má proto za to, že okresní soud dospěl ke správnému závěru, že se v tomto případě jedná o úředně schválené „podobné zařízení“ ve smyslu § 1013 odst. 2 o. z. a žalovaná předložila listiny, z nichž je zřejmý rozsah schválení provozu. Právní předchůdci žalobců námitky v řízení o schválení provozu neuplatnili, tehdejší právní úprava jim ani statut účastníka nepřiznávala, tedy námitky ani uplatnit nemohli a nebyli tak v řízení opomenuti. Jelikož okresní soud s účastníky v průběhu řízení komunikoval, sděloval jim svůj aktuální právní názor, nemůže se jednat o překvapivé rozhodnutí. Zdůraznila, že nebylo prokázáno, že by překračovala rozsah schválení jejího provozu tím, že překračuje hlukové limity podle nař. vl. č. 272/2011 Sb. Uznána vinnou porušením zák. č. 258/2000 Sb. byla pouze jednou, a to na základě pravomocného příkazu KHS z 25. 4. 2016. Od té doby nebylo žalované žádné porušení hygienických předpisů prokázáno. Další řízení proti žalované vedená ze strany KHS nejsou skončena, některá byla z důvodu prekluze zastavena, neboť KHS není schopna je v zákonem stanovené době dokončit. V posledních letech přistoupila k řadě protihlukových opatření, která promítla do svého provozního řádu (zkrácení provozní doby, zákaz driftingu, povinné tlumivky výfuků motocyklů, omezení počtu vozidel na dráze apod.). Žalovaná si opatřila odborná stanoviska stran výstavby protihlukových stěn, která vyzněla v neprospěch takových stavebních úprav z důvodu jejich neefektivnosti a finanční náročnosti. Není pravdou, že by měření provedené před domem žalobců ve dnech 6. – 8. 8. 2021 prokázalo překročení hygienických limitů hluku

pronikajícího na pozemek žalobců. Správní řízení není skončeno, žalovaná navíc zpochybnila měřicí místo (dům žalobců), neboť nejde jen o rodinný dům, ale též o jejich provozovnu, neboť v domě mají zapsané místo podnikání. Pokud lze dům žalobců posuzovat spíše jako provozovnu, vztahují se na ní jiné hlukové limity. Výslech radikalizovaných sousedů, kteří se ve velké většině účastnili jednání před okresním soudem, není způsobilý prokázat ničeho stran pozemku žalobců. Ničeho by nepřineslo ani místní šetření, neboť vnímání hluku je vysoce subjektivní záležitost. V době konání závodů bude hluková zátěž vyšší, mimo provozní dobu autodromu nižší. Stejně tak v zimním období, kdy autodrom zhruba od listopadu do dubna není v provozu. Dále poukázala na to, že pozemek žalobců se nachází v blízkosti [REDAKCE], jež je frekventovanou komunikací a prokazatelně přispívá k hlukové zátěži více než provoz autodromu či polygonu. V této souvislosti odkázala na studie Výzkumného ústavu pro hnědé uhlí. Hodnoty zjištěné měřením Magistrátu města Most jsou pouze orientační a nejsou certifikované, jak samo město uvádí na svých webových stránkách. Měření se navíc netýká pozemku žalobců. Stran zjištění místních poměrů žalobci nenavrhli žádné relevantní důkazy. Žalovaná poukázala na to, že v době před vybudováním autodromu se v místě nacházel povrchový lom na hnědé uhlí Matylda, později Vrbenský, v němž se těžilo nepřetržitě. V rámci rekultivace území pak došlo k výstavbě autodromu a jezera Matylda, čímž došlo ke zlepšení místních poměrů. Poukázala, že se na jejich pozemcích nachází též veřejné účelové komunikace, které vedou mimo jiné k benzinové pumpě a nabíječce pro elektromobily, na nichž žalovaná provoz nikterak neomezuje a rovněž přispívají ke hlukové zátěži, nicméně nelze je započítat do hluku z provozu autodráhy. Dále se v areálu nachází celá řada účelových komunikací, které mají jiné hygienické limity. Poukazuje na další možné zdroje hluku jako přelety letadel, blízký železniční koridor, rekreační oblast Matylda (provoz vodních skútrů), čtyřproudá silnice dálničního typu směrem na Litvínov a Chomutov a skokový nárůst dopravy v [REDAKCE] kdy dle založené dokumentace Výzkumného ústavu pro hnědé uhlí již v devadesátých letech byl provoz v této ulici větším původcem hluku než provoz žalované. Ze žádného rozhodnutí či závazného posudku nevyplývá, že by provoz autodromu byl omezen počtem hodin či dnů za rok. Žalovaná má proto za to, že její provoz nepřekračuje míru přiměřenou místním poměrům. Žalobci neprokázali, že by byl provozem žalované ohrožen jejich život či zdraví. Při posuzování práva žalované na provozování „podobného zařízení“ je nutno přihlídnout k tomu, že se jedná v ČR o unikátní stavbu (jednu ze dvou) se značným společenským přínosem. Další omezení provozu autodromu, který je soukromým majetkem, by vedlo k nutnosti jeho uzavření z důvodu nemožnosti jej komerčně provozovat. Autodrom samozřejmě určitý hluk generuje, ale není to hluk nepřiměřený poměrům daného místa a není nepřiměřený ani v porovnání s jinými autodromy v ČR a zahraničí. Žalobci se přistěhovali do předmětné nemovitosti v době, kdy autodrom byl již rok v pravidelném provozu a pouze „nepředpokládali“, že by se tento provoz mohl v budoucnu zvýšit. Stejně tak ale jistě nepředpokládali, že [REDAKCE] (procházející mezi domem žalobců a pozemky žalované) se promění v průběhu let v rušnou komunikaci, kde denně projedou tisíce vozů. Pokud okresní soud správně zjistil, že nedochází k překročení hygienických limitů, musely by za takové situace být pro závěr o nepřiměřenosti imisí hluku místním poměrům dány zvláštní důvody. Zlepšení poměrů na pozemku žalobců lze dosáhnout i jinými prostředky, které se nedotýkají základních práv a svobod žalované, např. instalací dvojítych skel v oknech. Dále poukázala na to, že provoz autodromu je sezónní záležitostí, kdy cca od října do dubna provoz neprobíhá, a na tradici soutěží automobilů a motocyklů v Mostě, která se datuje již do doby krátce po skončení 2. světové války. Z popsáných důvodů navrhl, aby odvolací soud rozsudek okresního soudu jako věcně správný potvrdil a přiznal žalované náhradu nákladů odvolacího řízení. Pro případ úspěchu žalobců navrhl, aby jim nebyla přiznána náhrada nákladů, neboť se před podáním žaloby nepokusili o smírné vyřešení věci.

10. Žalovaná napadla rozsudek okresního soudu odvoláním toliko v jeho nákladovém výroku II. a domáhá se jeho změny potud, že výše nákladů řízení bude určena ve správné výši, jež činí 64 050 Kč, a k níž je třeba dále připočíst 21% DPH. Okresnímu soudu vytýká, že jí nesprávně nepřiznal odměnu jejího zástupce za úkony právní služby spočívající v dalších poradách s klientem ze dne 17. 12. 2018, 9. 9. 2019 a 13. 1. 2020.

11. Krajský soud jako soud odvolací po zjištění, že odvolání je přípustné (§ 201 o. s. ř., § 202 odst. 2 o. s. ř. *arg. a contrario*), bylo podáno oprávněnými osobami – účastníky řízení (§ 201 o. s. ř.) a v zákonem stanovené lhůtě (§ 204 odst. 1 o. s. ř.), přezkoumal napadený rozsudek i řízení, které jeho vydání předcházelo (§ 212 a § 212a o. s. ř.), a shledal odvolání důvodným.
12. Nedůvodnou shledal odvolací soud námitku žalované, že tzv. blanketní odvolání nelze po uplynutí odvolací lhůty doplnit o chybějící náležitosti. Pro včasnost odvolání zcela postačí, pokud je ve stanovené lhůtě (§ 204 odst. 1 o. s. ř.) podáno, byť neúplné či s jinými vadami. Nedoplnění chybějících náležitostí na výzvu soudu je sankcionováno odmítnutím odvolání pro vady podle § 43 odst. 2 o. s. ř. za užití § 211 o. s. ř., na včasnost odvolání a jeho projednatelnost, bylo-li kdykoli později, dříve než bylo pro vady odmítnuto, o potřebné náležitosti doplněno však popsaná okolnost nemá vliv.
13. Okresní soud vyložil, z jakých důkazů učinil jednotlivá dílčí skutková zjištění, uvedl, proč některé důkazy neprovedl, jaký učinil závěr o skutkovém stavu věci a jak věc posoudil po právní stránce. Z vyložených důvodů odvolací soud shledal napadený rozsudek způsobilým podkladem pro odvolací přezkum a nebylo důvodu jej rušit pro nepřezkoumatelnost podle § 219a odst. 1 písm. b) o. s. ř.
14. Okresní soud z provedených důkazů učinil, s výjimkou níže popsanou, zjištění odpovídající jejich obsahu, pročez odvolací soud ze zjištění okresního soudu vycházel, avšak sám dokazování zčásti zopakoval a zčásti doplnil důkazy označenými účastníky již v řízení před okresním soudem a dále označenými též v odvolacím řízení, zejména v reakci na poučení podle § 118a odst. 3 o. s. ř., k prokázání tvrzení významných pro právní posouzení věci.
15. Možnost zrušit napadené rozhodnutí z důvodu podle § 213 odst. 4 o. s. ř. odvolací soud nevyužil, a to zejména s ohledem na dobu, po kterou již řízení probíhá, přičemž dalším, již v pořadí druhým zrušením rozhodnutí okresního soudu by došlo k dalšímu prodloužení řízení, to v situaci, kdy obě procesní strany na narůstající délku řízení poukazovaly. Odvolací soud tím neporušil žádné právo účastníků, jak to namítá žalovaná, neboť dvojinstančnost není obecnou zásadou občanského soudního řádu ani ústavně zaručeným právem. Ustanovení § 213 odst. 4 o. s. ř. odvolacímu soudu nezakazuje doplnit dokazování o dosud neprovedené důkazy ani v situaci, kdy má jít o rozsáhlé doplnění dokazování a k prokazované skutečnosti dosud nebylo vedeno žádné nebo zcela nedostatečné dokazování; odvolacímu soudu se pouze v takových případech neukládá povinnost tyto důkazy provést (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 1. 2014, sp. zn. 22 Cdo 2223/2013 a ze dne 7. 8. 2024, sp. zn. 28 Cdo 1609/2024, nebo usnesení Ústavního soudu ze dne 18. 9. 2024, sp. zn. IV. ÚS 1256/24).
16. Z darovací smlouvy sepsané formou notářského zápisu dne 17. 3. 1 [redacted] Státním notářstvím v Mostě odvolací soud zjistil, že [redacted], nar. [redacted], daroval [redacted], nar. [redacted] pozemek st. p. č. [redacted] a dům č. p. [redacted], vše v k. ú. [redacted]. Dárce nemovitosti nabyt na základě rozhodnutí o přidělu rodinného domku z 3. 10. 1 [redacted] a rozhodnutí Státního notářství v Mostě z 29. 9. [redacted]. Z kupní smlouvy uzavřené mezi [redacted], nar. [redacted], jako prodávajícím, a [redacted], nar. [redacted], jako kupujícím, odvolací soud zjistil, že prodávající kupujícímu prodala pozemek st. p. č. [redacted] a rodinný dům na tomto pozemku č. p. [redacted], vše v k. ú. [redacted]. Smlouva není datována, podpisy na ní jsou ověřeny dne 7. 7. 1 [redacted].
17. Ze sdělení Magistrátu města Most z 5. 9. 2024 odvolací soud zjistil, že v archivní dokumentaci dohledali toliko územní rozhodnutí a stavební povolení na stavbu „Branně sportovní areál – sportovní areál - autodráha Most“, které nebyly účastníkům doručovány veřejnou vyhláškou.
18. Z „Odborného posudku vlivu hluku branně sportovního areálu – autodráha Most na okolní občanskou zástavbu“ č. 52-0-42, z června 1979, zpracovaného Výzkumným ústavem pro hnědé uhlí, koncernovou účelovou organizací Most, odvolací soud zjistil, že výsypka, na níž bude okruh postaven je vzdálena přibližně 250 m od obytných budov. K dispozici měl zpracovatel úvodní

projekt, územní rozhodnutí, schvalovací protokol, zápis o jednání o budoucím uživateli, závazný posudek okresního hygienika, projektový úkol a schválení projektového úkolu. Při výpočtu bylo vycházeno z hluchnosti jednoho automobilu dle předpisů FIA ve vzdálenosti 7 m ve výši 100 dB(A). Z provedeného výpočtu, ověřeného měřením během závodů konaných v Mostě ve dnech 19. - 20. května 1979 (měřeno bylo 7 m a 190 m od závodních vozů), plyne, že ekvivalentní hladina hluku pro denní dobu od 6:00 do 22:00 hodin (dále jen „ $L_{Aeq, 16h}$ “), které bude vystaven nejbližší dům obytné zástavby, bude při tréninku v rozmezí 58,5 – 60,7 dB(A), a to v závislosti na jeho délce, uvažováno bylo s délkou 3 – 5 hodin, při závodu či tréninku před závodem pak 71,5 dB(A). Přípustné hodnoty $L_{Aeq, 16h}$ v té době činily dle vyhl. č. 13/1977 Sb. pro tréninky 60 dB(A), pro povolené sportovní podniky v místech a prostorech k tomu, pro tuto činnost stanovených, tj. pro závod a trénink před závodem pak 70 dB(A), a to jen pro denní dobu od 7:00 do 21:00 hodin. Závěr posouzení pak byl takový, že po dobu tréninku mimo závody dojde k překročení přípustné hladiny hluchnosti, přípustná ekvivalentní hodnota hluku pro den, tj. v období od 6:00 do 22:00 hodin překročena nebude, při závodu a tréninku před ním dojde k překročení $L_{Aeq, 16h}$ o 1,5 decibelů. Přesto posuzovatelé vzhledem k významu dráhy doporučili projekt z hlediska hluchnosti ke schválení. Přílohou toho posudku je roční termínový kalendář závodů a tréninků AMK Svazarm Most, z něhož plyne, že se jednalo o osm závodů, z toho čtyři výhledově zvažované na další roky, v rozsahu přibližně 80 hodin provozu, a o 35 tréninků v délce 3 až 5 hodin. Se závody motocyklů se v té době neuvažovalo, neboť dráha pro ně nebyla vybavena.

19. Z odpovědi KHS z 1. 9. 2015 na dotaz Ing. [REDACTED] soud zjistil, že na základě podnětu na hluk z Autodromu Most bylo provedeno 20. 6. 2015 akreditované měření hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb v denní době. Na adrese [REDACTED] Most (cca [REDACTED] od nejbližšího okraje závodní dráhy – viz veřejně dostupná aplikace mapy.cz), byla naměřena ekvivalentní hladina akustického tlaku za osm nejhluchnějších hodin (dále jen „ $L_{Aeq, 8h}$ “) 67 dB, a na adrese [REDACTED], Most (cca [REDACTED] od nejbližšího okraje závodní dráhy – viz veřejně dostupná aplikace mapy.cz) 56,9 dB.
20. Z odpovědi KHS z 7. 9. 2016 na dotaz [REDACTED] odvolací soud zjistil, že 11. 7. 2016 bylo provedeno akreditované měření hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb v denní době, a to na adrese [REDACTED], Most a [REDACTED], Most. V prvním měřicím místě byla zjištěna $L_{Aeq, 8h}$ 60,4 dB, ve druhém $L_{Aeq, 8h}$ 57,2 dB.
21. Z odpovědi KHS spolku Zdraví pro Most ze 17. 7. 2017 odvolací soud zjistil, že 21. 6. 2017 bylo Zdravotním ústavem v Ústí nad Labem provedeno měření hluku v okolí Autodromu Most ve venkovním chráněném prostoru staveb v denní době, a to na adrese [REDACTED], Most a [REDACTED], Most (cca [REDACTED] od nejbližšího okraje závodní dráhy – viz veřejně dostupná aplikace mapy.cz). V prvním měřicím místě byla naměřena $L_{Aeq, 8h}$ 58,3 dB, ve druhém 50,2 dB.
22. Z protokolu o zkoušce číslo 3834-169-15, zpracovaným [REDACTED], [REDACTED], laboratoř fyzikálních faktorů, akreditovaná laboratoř číslo [REDACTED], dne 14. 10. 2015, odvolací soud zjistil, že 26. 9. 2015 proběhlo měření hluku z provozu Autodromu Most na adrese [REDACTED], Most (cca [REDACTED] od nejbližšího okraje závodní dráhy a [REDACTED] od nejbližší komunikace na polygonu – viz veřejně dostupná aplikace mapy.cz). V té době se na autodromu konaly volné jízdy automobilů a motocyklů, z měření byly vyloučeny nesouvisející hlukové události jako ojedinělé průjezdy osobních vozů před rodinným domem nebo štěkot psa. Měřeno bylo celkem 13 hodin, pro vyhodnocení naměřených hodnot byl použit náměr za 8 nejhluchnějších hodin, tj. od 9:00 do 17:00 hodin. Po celou tuto dobu po okruhu souvisle jezdila auta, v době přestávky s hudební produkcí od 12:00 do 14:00 hodin jezdila auta pouze jednotlivě. Naměřena byla $L_{Aeq, 8h}$ 70,6 dB, před korekcí 73,9 dB, zbytkový hluk činil 44,1 dB. Hluk z autodromu byl zřetelně slyšitelný a výrazně převyšoval hladinu zbytkového hluku.

23. Z odpovědi KHS spolku Zdraví pro Most ze 4. 9. 2018 odvolací soud zjistil, že bylo Zdravotním ústavem v Ústí nad Labem provedeno měření hluku v okolí Autodromu Most ve venkovním chráněném prostoru staveb v denní době, a to na adrese [REDACTED], Most a [REDACTED] Most (vzdálené cca [REDACTED] od nejbližšího okraje závodní dráhy – viz veřejně dostupná aplikace mapy.cz). V prvním měřicím místě byla naměřena dne 28. 4. 2018 $L_{Aeq, 8h}$ 66,4 dB, 29. 4. 2018 pak 63,6 dB, ve druhém pak ve stejné dny 43,1 dB a 41,5 dB.
24. Z protokolu o měření Státním zdravotním ústavem v Ústí nad Labem ze dne 4. 7. 2019, č. 12401/2019 odvolací soud zjistil, že dne 30. 1. 2019 bylo prováděno měření v chráněném venkovním prostoru rodinného domu na adrese [REDACTED], Most (cca [REDACTED] od nejbližšího okraje závodní dráhy a [REDACTED] od nejbližší komunikace na polygonu – viz veřejně dostupná aplikace mapy.cz; v protokolu je nesprávně označen jako dům „v Mostě – [REDACTED]“, správně však jde o dům na st. p. č. [REDACTED], v ulici [REDACTED], Most – viz situační snímek v protokolu v porovnání s katastrální mapou a informací o pozemku z aplikace nahlížení do katastru nemovitostí), a to v době od 7:10 do 17:10 hodin. V té době na Autodromu Most neprobíhaly oficiální tréninky ani závody, byla zaznamenána pouze práce údržby na oplocení okruhu bez vlivu na hlukové pozadí, které bylo tvořeno zpěvem ptactva, průjezdy vozidel na místní komunikaci, přelety letadel, signály záchranných služeb a běžnou činností spojenou s užíváním okolních nemovitostí. Dále do místa měření pronikal hluk z úpravny uhlí a teplárny Komořany, lomu ČSA a Vršanské uhelné, komunikace I/13, železniční trati č. 130 a nespecifických hlukových událostí. Výsledná hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku za měřený časový úsek ($L_{Aeq, T}$) od 7:10 do 17:10 hodin, tj. za 10 hodin, činila 42,2 dB, zbytkový hluk 37,7 dB.
25. Z protokolu o měření Státním zdravotním ústavem v Ústí nad Labem ze dne 16. 7. 2019, č. 61884/2019, odvolací soud zjistil, že dne 5. 6. 2019 bylo prováděno měření v chráněném venkovním prostoru rodinného domu na adrese [REDACTED], Most, a to v době od 8:00 do 18:00 hodin. V té době na Autodromu Most neprobíhaly oficiální tréninky ani závody, zaznamenán byl provoz na polygonu a průjezdy jednotlivých vozidel na autodromu. Hlukové pozadí bylo tvořeno šuměním zeleně, zpěvem ptactva, průjezdy vozidel na místní komunikaci, přelety letadel, signály záchranných služeb a běžnou činností spojenou s užíváním okolních nemovitostí. Zbytkový hluk byl tvořen vzdáleným hlukem z úpravny uhlí a teplárny Komořany, lomu ČSA a Vršanské uhelné, komunikace I/13, železniční trati č. 130, běžnou činností spojenou s užíváním okolních nemovitostí a nespecifickými hlukovými událostmi. $L_{Aeq, T}$ za dobu od 7:10 do 17:10 hodin, tj. za 10 hodin, činila 46 dB, zbytkový hluk 37,7 dB.
26. Jelikož během provedených měření byl měřen nejen hluk z provozu žalované na závodní dráze, ale v přestávkách též hlukové pozadí, shledal odvolací soud nedůvodnou námitku žalované o tom, že Zdravotní ústav není schopen od imisí hluku produkovaných žalovanou oddělit hlukové pozadí, byť by bylo tvořeno provozem na účelových komunikacích v areálu žalované, na nichž provoz nepochybně neprobíhá jen v době provozu na závodní dráze. Dlužno podotknout, že i na účelových komunikacích platí pravidla silničního provozu včetně nejvyšší povolené rychlosti (§ 2 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a § 1 a § 18 odst. 3 a 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů), přičemž lze mít za obecně známou skutečnost, že hluk produkovaný vozidly jedoucími v běžném provozu je zásadně nižší intenzity, než zvuk automobilů či motocyklů jedoucích vysokou rychlostí, ve vysokých otáčkách po závodním okruhu, opakovaně prudce decelerujících a akcelerujících, běžně se dostávajících do smyku, který je doprovázen dalším výrazným zvukovým projevem. Ani skutečnost, že se podařilo pravomocně skončit toliko 1 správním řízením vedené na základě výsledků měření shora uvedených, nemá vliv na způsobnost listin zachycujících výsledky měření jakožto listinného důkazu v řízení, když všechna měření byla prováděna k tomu oprávněnými osobami, disponujícími příslušnou akreditací k měření hluku podle § 32a zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících (Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě; Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem; Libor Brož, REVITA ENGINEERING – laboratoř fyzikálních faktorů,

Akreditovaná laboratoř č. L 1478). Na okraj odvolací soud dodává, že z provedeného dokazování (zpráv Veřejného ochránce práv) je patrné, že stav správních řízení je dán zejména procesním postupem žalované, na který příslušný správní orgán (KHS) nebyl schopen adekvátně procesně reagovat. Z uvedených důvodů odvolací soud ze zjištění o výsledcích měření shora popsáných vycházel.

27. Ze studie Zdravotního ústavu se sídlem v Ústí nad Labem nazvané „Vliv aktivit Autodromu Most na zdraví obyvatel“, jeho části „Hodnocení expozice hluku z provozu Autodromu Most na zdraví obyvatel“ zpracované v období ledna až října 2019 odvolací soud zjistil, že hluk z autodromu je skupinou osob žijících v okolí autodromu vnímán jako zdroj hluku a obtěžování, tito obyvatelé mají více onemocnění hypertenzí, vztah mezi obtěžováním, subjektivně vnímaným stresem a onemocněním nelze vyloučit, soubory sledovaných osob a osob v kontrolní skupině (žijících mimo zasaženou oblast) však nebyl dostatečně velký, aby bylo možno statisticky hodnotit významnost rozdílů.
28. Ze zprávy Veřejného ochránce práv z 16. 7. 2024 ve věci sp. zn. 34412023/VOP/TM, v níž jmenovaný prováděl šetření na základě stížnosti spolku Zdraví pro Most na nečinnost KHS, odvolací soud zjistil, že Veřejný ochránce práv dospěl k závěru o tom, že se KHS dopustila průtahů v řízení v důsledku nedůvodného přerušování řízení v reakci na úkony žalované, a to ve správních řízeních vedených na podkladě celkem 10 měření hluku z provozu žalované provedených v letech 2018 až 2021 v rámci státního zdravotního dozoru. KHS 9 věcí spojila ke společnému řízení (měření z let 2018 až 2019), v nichž byly žalované uloženy pokuty v celkové výši 3 000 000 Kč. O posledním měření z 6. až 8. 8. 2021 je vedeno samostatné řízení, rozhodnutím byla žalované uložena pokuta ve výši 650 000 Kč. Žalovaná podala proti vydaným příkazům vždy odpor, řízení nejsou skončena. Z dopisu Veřejného ochránce práv v označené věci z 9. 10. 2024 odvolací soud zjistil, že jmenovaný navrhl opatření k nápravě spočívající v bezodkladném pokračování v nedůvodně přerušovaných řízeních (na základě podané námítky podjatosti a podané správní žaloby), v tom, že řízení nebudou nedůvodně přerušována, a že Ministerstvo zdravotnictví poskytne KHS metodickou pomoc. Ze sdělení Veřejného ochránce práv z 13. 11. 2024, adresovaného spolku Zdraví pro Most, odvolací soud zjistil, že Veřejný ochránce práv uzavřel šetření ve věci obtěžování hlukem s tím, že KHS se dopustila průtahů v řízení o přestupku, když řízení nedůvodně přerušila, prvotně přijatá opatření shledal nedostatečnými a vyzval KHS k nápravě. KHS pak o přestupku zjištěném na základě měření hluku ve dnech 6. až 8. 8. 2021 rozhodla 15. 10. 2024 tak, že žalované uložila pokutu, žalovaná se odvolala. V řízení vedeném stran předchozích výsledků měření KHS pokračuje v řízení. Uzavírá, že jak KHS, tak Ministerstvo zdravotnictví akceptovaly opatření k nápravě a přistoupily k jím navrženým postupům.
29. Z provozního řádu žalované pro rok 2024 odvolací soud zjistil, že provozní doba závodního okruhu byla od 8:00 do 20:00 hodin, polygonu od 8:00 do 22:00 hodin, kdy jízda na polygonu po 18:00 hodině je možná pouze v rámci výcviku kurzů bezpečné jízdy pro vozy s platnou registrační značkou a technickou kontrolou. Provozní doba offroadové dráhy byla od 9:00 do 18:00 hodin. Zakázán je drifting, vyjma doprovodného programu významných událostí nebo oficiálních závodů. Stran regulace hlučnosti vozidel obsahuje ustanovení o tom, že poskytovatel nebo jím pověřená osoba jsou oprávněni kdykoliv během konání akce nařídít nebo provést měření hluku jakéhokoliv dopravního prostředku pohybujícího se na závodní dráze nebo v areálu poskytovatele. Pro tato měření stanovuje limity hluku, jež musí každý dopravní prostředek bezpodmínečně dodržovat. V případě zjištění jejich překročení musí být daný dopravní prostředek okamžitě vyloučen z provozu na závodní dráze bez náhrady a může se na závodní dráhu vrátit až v okamžiku, kdy poskytovatel nebo jím pověřená osoba zjistí, že provozovatel vyloučeného dopravního prostředku učinil taková opatření, že vyloučený dopravní prostředek příslušný limit hluku již nepřekračuje. Pro dvoustopá vozidla typu formule, sportovní prototypy, sajdkáry nebo superkarty byl stanoven maximální limit hluku 102 dB+2 dB na chybu měření s tím, že měření se provádí při 4 500 otáčkách za minutu, anebo při třech čtvrtinách maximálních otáček měřeno 1 m za vyústěním výfuku v úhlu

45 stupňů; pro dvoustopá vozidla s pevnou karoserií (cestovní vozy) je stanoven maximální limit hluku 99 dB +2 dB na chybu měření, měřeno stejným způsobem; pro jednostopá vozidla, motocykly a skútry je stanoven maximální limit hluku 99 dB +2 dB na chybu měření, měřeno stejným způsobem; pro všechna motorová vozidla je stanoven maximální limit hluku 108 dB +2 dB na chybu měření na jakémkoliv místě závodní dráhy při jakémkoliv stupni akcelerace nebo decelerace vozidla, přičemž měření bude vždy průjezd jediného vozidla ve vzdálenosti 1 m od hranice závodní dráhy. V případě porušení hlukového limitu bude vozidlo z jízdy vyloučeno bez nároku na kompenzaci, při opakovaném porušení limitu po upozornění pořadatele akce o porušení limitu oprávněným pracovníkem Autodromu Most může být celá akce zastavena nebo zrušena bez nároku na jakoukoliv kompenzaci. Poskytovatel nebo jím pověřená osoba jsou oprávněni nařídít nebo provést měření hluku před vjezdem na závodní dráhu samotnou. V případě, že měřené vozidlo příslušný limit překračuje, jsou poskytovatel nebo jím pověřená osoba oprávněni takové vozidlo bez náhrady nepřipustit k jízdě na závodní dráze. Pro jednostopá vozidla je stanovena podmínka vybavení účinnou ucpávkou výfuku, tzv. dB Killerem nebo zátkou výfuku, exhaust plugem či tlumicí vložkou, výjimku tvoří výfuky montované při výrobě motocyklu s platnou evropskou homologací. Pokud je takový výfuk homologovaný, včetně tlumicí vložky, platí pravidla uvedená výše. V takovém případě musí jakákoliv část výfukového potrubí být viditelně označena homologací. Dále se stanoví sankce za porušení, nedodržení pravidel. Pro provoz na Polygonu Most platí obdobná úvodní ustanovení, včetně shodných hlukových limitů pro jednotlivé druhy vozidel.

30. Z provozního řádu žalované pro rok 2025 odvolací soud zjistil, že došlo ke zkrácení provozní doby závodního okruhu na dobu od 9:00 do 18:00 hodin, s tím, že v zimním období bude závodní dráha v klidovém režimu nejpozději za soumraku, v případě oficiálních podniků lze provozní dobu prodloužit nejdéle do 20 hod., což bude v předstihu avizováno. Shodně, tj. od 9:00 do 18:00 hodin je stanovena provozní doba Polygonu Most. Provoz mimo tuto dobu je přípustný jen za účelem výcviku řidičů, za účelem propagace a marketingu nebo pro účely údržby a zabezpečení dráhy. Na Nový rok, Velikonoční pondělí, státní svátek Dne vzniku samostatného československého státu, Štědrý den a 1. a 2. svátek vánoční je jízda vozidel na závodní dráze, polygonu i offroadu zakázána. Od 20:00 do 8:00 hodin je v celém areálu zákaz jízdy závodními vozidly, startování motorů, nebo jiného působení nadměrného hluku, pokud není písemně a předem stanoveno jinak. Ostatní pravidla, zejména pokud jde o limity hluku a oprávnění poskytovatele ke kontrole a vyloučení vozidel z jízdy, zůstala shodná jako v provozním řádu pro rok 2024.
31. Z kalendáře závodů žalované pro rok 2025 odvolací soud zjistil, že obsahuje celkem 15 akcí, z nich 12 jsou závody a 3 nezávodního charakteru (Porsche day, BMW M day a AUTOSHOW – Den Bezpečnosti a Den otevřených dveří). Závody na závodním okruhu mají časovou dotaci celkem 21 dnů, 1 závod konaný na polygonu (Formula student) 7 dnů, nezávodní akce pak vždy po 1 dni, celkem jde o 31 dnů provozu.
32. Z výpovědi svědka Ing. [REDAKCE] odvolací soud zjistil, že s žalobci jsou sousedé, bydlí asi 100 metrů od nich na adrese [REDAKCE] stýkají se jen v rámci jednání kvůli autodromu, bližší osobní vztah nemají. Je členem spolku Zdraví pro Most. K žalované má negativní vztah, který plyne z toho, že je 10 let nadměrně obtěžován hlukem produkovaným žalovanou. Na současné adrese bydlí od roku [REDAKCE]. V té době se na autodromu jezdilo tak třikrát, čtyřikrát o víkendech, po roce [REDAKCE] se situace zhoršila. Jezdilo se častěji, lidé si začali stěžovat, pořád to však bylo únosné, pokud by dnešní provoz představoval 100 %, pak to tehdy bylo 30 %, postupně přibýval též provoz o víkendech. Když se k autodromu v roce [REDAKCE] přistěhoval, očekával, že se provoz na něm nezmění, neboť netušil, že skončí komunismus a nastane demokracie. Jakmile před 10 lety areál koupil současný majitel, začal pro ně doslova očišťec, jezdilo se každý den od rána do večera, včetně víkendů, třeba do 21:00 hodin, nepřetržitě zhruba 75 % roku. Po zaplacení první pokuty v roce 2015, s odstupem několika let, možná až po roce 2020, autodrom uznal, že občany obtěžuje a zkrátil dobu, po kterou se jezdí, což je však nedostatečné. Hluk z provozu žalované

přirovnal k tomu, jako by mu někdo doma každý den 8 hodin vysával koberce, vysavač má 73 dB, což je srovnatelné s hlukem od žalované. Jako přijatelné z hlediska obtěžování hlukem považuje zejména závody kamionů, neboť mají hluboký zvuk, naopak obzvláště nepříjemné jsou motocykly, neboť mají vysoký zvuk. Úlevu pro ně představují závody, které mají daný časový harmonogram, oproti klientským jízdám, které trvají od 9:00 do 18:00 hodin, kdy mají toliko přestávku na oběd, někdy překračují i uvedený časový úsek. Má za to, že poměr jízd automobilů a motocyklů je vyrovnaný. V posledních 10 letech změnil způsob užívání svojí nemovitosti tak, že přes den nechodí na zahradu, když otevře okna, zvuk je ještě nepříjemnější. Jeho manželka prodělala infarkt, má za to, že na tom má značný podíl autodrom. Na autodromu se jezdilo občas i přes zimu, od března je provoz intenzivnější, v posledních 2 až 3 týdnech asi některý den bylo ticho, přesně si nevzpomněl. Nezaregistroval, že by směrem k městské části Souš byla vybudována protihluková stěna. Na autodromu a na Hněvině jsou občas ohňostroje, na autodromu dost často, na autodromu také hulákají do mikrofону, většinou německy. Hlukovou zátěž z jiných zdrojů nevnímá, jen od letadel. Část ulice [redacted] je ulicí hlavní a část je ulicí vedlejší, on bydlí v té vedlejší části. Svědek je starobní důchodce, zdržuje se ve svém bydlišti, pouze jednou ročně odjede na týdenní dovolenou.

33. Z výpovědi svědka [redacted] odvolací soud zjistil, že od roku [redacted] bydlí na adrese [redacted] Most, nemá žádný vztah k účastníkům, je členem spolku Zdraví pro Most. S žalobci se naposledy setkal na demonstraci před Ministerstvem zdravotnictví, pořádané kvůli hluku z autodromu, tam se bavili o situaci okolo autodromu, jinak se s žalobci nestýká. Jeho dům je cca [redacted] od poslední zatáčky na autodromu, naproti vjezdu na autodrom. Za posledních 10 let se situace zhoršila takovým způsobem, že k nim nechce jezdit děti, odstěhovaly se do Prahy. Všechny dny nejsou stejné, ale od pondělí do čtvrtka se jezdí komerce, jsou nějaké tréninky, a v pátek najedou závodníci. Nejvíce si odpočinou, když jsou závody, neboť závod se jede třeba hodinu a pak můžou jít ven třeba na kávu. Jinak je to pořád horší a horší, jezdí se vlastně od rána do večera. Za předchozího majitele, pana [redacted], se dalo i zavolat a oni to nějakým způsobem ovlivnili. Ví o tom, že existují tlumiče výfuků, ale v tomto směru se na autodromu nic neděje. Má za to, že v roce 2002 byl provoz takový, že se jezdilo tak jeden den v týdnu, pak občas nějaký závod, nyní se jezdí od pondělí do neděle, dokonce se občas jezdí už i v zimě. Z hlediska obtěžování jsou nejlepší kamiony, ty pomalu nejsou slyšet, to se dá být v pohodě venku. Když jezdí motocykly nebo veteráni, tak se to nedá vydržet. Když s někým telefonuje, lidé se jej ptají, co to tam řve, tedy ten hluk je i v tom telefonu hodně slyšet. O doby co v místě bydlí, tak směrem k jeho domu se žádná protihluková stěna nestavěla, je tam pouze zemní val, který už tam byl v době jeho přistěhování. Přes den je sice v práci, ale i večer, když přijde třeba v 18:00 hodin tak je slyšet, že na autodromu někdo jezdí, nicméně už to není takový hluk. V době koupě domu hlučnost autodromu neřešil, byla přijatelná. Nyní slyší hluk z autodromu otevřeným oknem i u své matky, která od něj bydlí cca [redacted]. Jiné zdroje hluku přes den nevnímá, vše přehluší autodrom, jen v noci, kdy je úplné ticho, slyší vlaky. Nyní žádné číslo, kam by jako za majitele [redacted] mohli zavolat, nemá, bylo jim řečeno, že mají volat na městskou policii, na kterou několikrát volali, ale po nějakém desátém hovoru je to už obtěžuje. V době přistěhování k autodromu předpokládal, že provoz bude stejný, jaký bude provoz v budoucnu ale samozřejmě nevěděl.
34. Z výpovědi svědka [redacted] odvolací soud zjistil, že nemá žádný vztah k účastníkům, nebyl si jist, zda se s žalobci vůbec kdy viděli. V roce [redacted] či [redacted] se přestěhoval do domu na adrese [redacted] Most, který koupila jeho manželka v roce [redacted] či [redacted] a bydleli tam do r. [redacted], kdy se odstěhovali, a to výlučně kvůli hluku z autodromu. V té době stáli před rozhodnutím, zda zahájit stejný spor jako žalobci v této věci, a usoudili, že jim za to těch 5 let života, což byla z jejich strany předpokládaná doba řízení, nestojí. Sice už nikdy nesežene takový pozemek – s výhledem na Krušné hory, vzadu se skálou, svého rozhodnutí odstěhovat se nelituje. Za předchozího majitele, pana [redacted], dělali rodinné oslavy normálně na zahradě, po změně majitele je museli posunout na dobu po devatenácté hodině, i ta se pak přestala dodržovat a oslavy

museli dále posunout, nakonec se venku vůbec nedalo sedět, nemohli si u kávy nic říct, navzájem se neslyšeli. Nejmladšímu synovi udělali basketbalové hřiště, přičemž se obávali, aby hluk z hřiště nevadil sousedům, nikdy však hluk z hřiště neslyšeli, přes hluk z autodromu to vůbec nešlo slyšet. Není členem spolku Zdraví pro Most, do odstěhování se z domu u autodromu spolku finančně přispíval. Provoz před změnou majitele byl akceptovatelný pro to, aby tam mohli normálně žít. Samozřejmě věděli, že dům je u autodromu, ale změna v míře hluku po změně majitele se nedá normálním slovem popsat. Dostal se do stavu, kdy si půjčoval různé hlukoměry, které mu ukazovaly i přes 80 dB. Enormně se navýšil počet komerčních akcí, má za to, že to zvýšení mohlo být až trojnásobné. Oproti komerčním akcím v podstatě vítali standardní závody, nejlepší byly kamiony, ty byly nejméně hlučné. Jiné zdroje hluku jako vzdálený vlak, městská hromadná doprava, provoz v [REDAKCE] nevnímal jako rušivý. Sám se o dohodu s žalovanou nepokoušel, věřili, že dohodu zprostředkuje spolek Zdraví pro Most. Očekával by, že i sám autodrom to bude řešit, a to již jen s ohledem na počet hlášení na městskou a státní policii na rušení klidu, kterých je několik desítek. V době přistěhování měl očekávání v tom smyslu, že autodrom bude dodržovat zákony a jejich porušení se bude řešit standardní cestou, stran vývoje intenzity provozu neměl žádná očekávání.

35. Z výpovědi svědkyně [REDAKCE] odvolací soud zjistil, že bydlí na adrese [REDAKCE], Most, nemá žádný vztah k účastníkům řízení, s žalobci se nestýká, je členkou spolku Zdraví pro Most, je v důchodu, na dovolené nejedí. Její dům je vzdálen [REDAKCE] od závodní dráhy, bydlí v něm [REDAKCE]. Dřív to nebylo tak špatné, když byly závody, věděli o tom a mohli případně odjet. Dnes neví, kdy a co tam bude jezdit, jezdí se každý den, nemají kam utéct, jezdí se do 9:00 do 18:00 hodin, většinou i do 20:00 hodin. Považuje to za psychické týrání, už to tam nevládá. Přesvědčili svého syna, aby si v jiném místě postavil dům a vezme je tam bydlet, protože ona už to nevládá, nedá se to vydržet. Dřív tam byly hlavně závody a někdy se tam jezdilo. Ti, co tam jezdí mimo závody, jezdí v jednom kuse, není tam žádná pauza. Dříve byla týden před závodem pauza, uklízelo se tam, nyní taková pauza už není. Navíc ti, co čekají na vpuštění do areálu, znemožňují výjezd z jejich nemovitostí. Její syn pracuje na noční směny, aby se přes den vyspal, nemůžou ani otevřít okno. V domě vyměnily okna za protihluková, ale moc to nepomáhá. Pozemek prakticky neužívají, nemůžou vyjít na zahradu. V době, kdy na autodromu není provoz, jiný hluk je neruší. Z vozidel jezdících na autodromu jí vadí nejvíce motocykly, potom automobily. Když je před domem, hluk z [REDAKCE], třeba od osobního automobilu vnímá, ale je to jenom takový šum. Když si sedne za domem tak silnici, auta na ní neslyší. Když jezdí autodrom, je to jako když někdo jezdí okolo domu. V době, kdy se do domu stěhovala, očekávala, že provoz zůstane stejný. Možná již za pana [REDAKCE] bylo nějaké setkání v Souši, kde jim slibovali, že se vysází nějaká zeleň nebo val, aby je to nerušilo, ale nestalo se nic.
36. Z výpovědi svědkyně [REDAKCE] odvolací soud zjistil, že bydlí na adrese [REDAKCE], Most, žalobci jsou její sousedi, pozdraví se, prohodí pár slov, k žalované nemá žádný vztah, není členkou spolku Zdraví pro Most, který se zabývá hlukem z autodromu, účastní se však diskuzí, členem je její manžel. Na uvedené adrese bydlí do roku [REDAKCE] v dané lokalitě od roku [REDAKCE], kdy bydlela o dům dál. V místě byly ponejprv louky, pak tam byl důl a pak se začal dělat autodrom s tím, že bude sloužit pro občany města jako volnočasové centrum. Zpočátku bylo závodů tak pět, auta najížděla ve čtvrtek a pátek, v sobotu závodili a v neděli odjížděli, po zbytek týdne měli klid, sice se postupně provoz až do roku 2014 zvyšoval, ale nebylo to na té úrovni jako dnes, která je nesnesitelná, jezdí se téměř každý den, o závodech je často menší hluk než v týdnu, kdy třeba jezdí 2 motorky, ty skončí a jednou další, takto od rána do večera každý den. Takové jízdy v 90. letech na autodromu nebyly. Když u ní jsou vnoučata a jsou venku na pískovišti, navzájem se neslyší. Před tím hlukem není kam utéct, mají zateplený dům a plastová okna, přesto je hluk slyšet i uvnitř. Aby jej neslyšela, pustí si televizi, tedy další hluk. Hluk je od všech vozidel, motocykly jsou úplně nesnesitelné. Bydlí u silnice, ve špičce kolem nich jezdí auta, ale nedělají takový hluk jako autodrom, hluk ze silnice je neruší. Provoz na autodromu je od dubna do října, pokud je dobré počasí tak i mimo toto období.

Aby unikli hluku, jezdí na chalupu. Provoz žalované je v popsané podobě asi tak od roku 2014 či 2015. Když se v roce [REDAKCE] do současného domu stěhovala, očekávala, že provoz na autodromu zůstane na tehdejší úrovni, tedy pár závodů během roku a jinak klid.

37. Odvolací soud hodnotí výpovědi všech slyšených svědků jako věrohodné, svědci vypovídali spontánně a naprosto věrohodně a přesvědčivě vyličili to, jak provoz žalované vnímají, jak se vyvíjel v čase, jak zasahuje do jejich běžného života, jak je omezuje v užívání jejich nemovitostí. Jejich výpovědi jsou v souladu s dalšími v řízení provedenými důkazy, zejména výsledky měření hluku z provozu žalované, kterými bylo zjištěno podstatné překračování hlukových limitů ve venkovním chráněném prostoru všech obytných budov, před nimiž byla měření v době konání závodů či volných jízd na autodromu prováděna. Jejich věrohodnost není způsobilá zpochybnit námitka žalované o tom, že má jít o zradikalizované osoby, v současné době či v minulosti aktivní ve spolku Zdraví pro Most, jehož cílem je omezení hluku produkovaného žalovanou. Žalovaná nenabídla ani v rovině tvrzení žádné vlastní vysvětlení pro to, že tito svědci a zřejmě celá řada dalších osob žijících v okolí Autodromu Most, vystoupila z komfortní zóny a začala se angažovat ve snaze omezit imise hluku z provozu žalované. Z pohledu soudu je jediné logické vysvětlení této angažovanosti, jež je opět v souladu s dalšími důkazy, že považují hluk z provozu žalované za okolnost natolik negativně ovlivňující kvalitu jejich života, že jim nezbývá, než se aktivně bránit např. účastí na činnosti shora označeného spolku, pokud se již z důvodu hlukové zátěže z místa neodstěhovali jako svědek [REDAKCE]. V kontextu uvedeného pak prohlášení svědka Ing. [REDAKCE] o tom, že má negativní vztah k žalované, a to právě z důvodu jí produkovaného hluku, není okolností snižující věrohodnost jeho výpovědi, naopak to svědčí o její spontánnosti a pravdivosti. Věřodnost výpovědi svědků nesnižuje skutečnost, že případně byli přítomní předchozím jednáním před soudem prvního stupně, neboť vyslýchání byli k tomu, jak sami provoz autodromu vnímají, jak zasahuje do jejich života, tedy o okolnostech, které předtím nebyly předmětem dokazování. Svým výpovědím navzájem přítomni nebyli. Z popsanych důvodů odvolací soud ze svědeckých výpovědí vycházel.
38. Jelikož je dle odvolacího soudu pro rozhodnutí významné zjištění, jaká je intenzita obtěžování hlukem v jiných obdobných lokalitách, přičemž okresní soud žalobce stran jejich břemene tvrzení a břemene důkazního podle § 118a odst. 1 a 3 o. s. ř. nepoučil dostatečně konkrétním způsobem, učinil tak při jednání odvolací soud a poté provedl důkaz žalobci označenou zprávou provozovatele okruhu Sachsenring, a to společnosti Verkehrssicherheitszentrum am Sachsenring, včetně ke zprávě přiložených listin, a jelikož má za to, že taková potřeba v řízení vyplynula (k ověření správnosti odpovědi provozovatele dle žalobců obdobné závodní dráhy), vyžádal si odvolací soud zprávu o podmínkách provozu na okruhu Sachsenring též od orgánu veřejné správy v SRN. Shodně postupoval odvolací soud stran důkazních návrhů žalované stran jí tvrzené obdobné lokality, kterou má být Autodrom Brno. Pokud odvolací soud do dožádání nezahrnul některé otázky, jejichž zodpovězení navrhovala žalovaná (vlastnická struktura vlastníka okruhu Sachsenring, jak vznikl, v jakém geomorfologickém členění krajiny se nachází, jak je financována jeho správa a modernizace, jaký je jeho vztah k veřejné správě z pohledu případné veřejné podpory či naopak regulace), učinil tak proto, že jde o okolnosti, které nejsou významné pro zjištění skutkového stavu, neboť rozhodné jsou konkrétní, aktuální poměry z pohledu zkoumané imise. Kdo je vlastníkem okruhu, kdy a proč okruh vznikl, jak je financován jeho provoz a jaké jsou zde geomorfologické poměry, nemůže mít žádný dopad do závěru tom, jaké jsou z hlediska míry konkrétní imise, zde imise hluku, poměry v daném místě, potažmo do závěru, jaké imise jsou povinni strpět žalobci.
39. Z odpovědi Zemského ředitelství Sasko na dožádání ze dne 6. 11. 2024 odvolací soud zjistil, že okruh Sachsenring je ze západní, jižní a východní strany obklopen bytovou zástavbou, která má v závislosti na klasifikaci oblasti různé vysoké požadavky na ochranu proti hlukovým imisím ze závodního okruhu. Nejvyšší ochrany požívá obecná bytová čtvrť [REDAKCE] která se nachází cca [REDAKCE] od okraje závodního okruhu. Pro okruh existují 2 povolení, jedno jeho vydané spolku

ADAC pro maximálně 10 závodních dní v roce, kdy je přípustná hodnota ekvivalentního akustického tlaku pro denní dobu od 6:00 do 22:00 hodin ($L_{Aeq, 16 h}$) 94 dB(A), a jedno pro Verkehrssicherheitszentrum am Sachsenring GmbH & Co. KG (dále jen „VSZ“), pro běžný provoz, kdy musí dodržet limit $L_{Aeq, 16 h}$ 55 dB(A). Dříve zde platila pro 3 bytové domy výjimka na základě soukromoprávní dohody o strpení, k níž však dle judikatury již nelze přihlížet, protože se zvyšuje (za 6 na 14 metrů) a prodlužuje stávající protihluková stěna. Poměry, resp. limity, na jiných okruzích s SRN nejsou referujícímu orgánu známy. V rozhodnutí o povolení pro VSZ je stanoveno, že musí provozovat 2 měřicí stanice u závodního okruhu a měsíčně poskytovat vyhodnocení naměřených hodnot. Na základě několika rastrových měření jsou známy rozdíly v úrovních týkajících se všech relevantních bytových domů v okolí areálu, protože je možné vypočítat hlukové imise na základě výsledků měření na obou trvalých měřicích stanicích. Dále příslušný orgán provádí na základě stížností měření přímo u bytových domů. Stanovené směrné hodnoty imisí jsou dodržovány jak během závodních dní, tak v běžném provozu, nebo jsou naměřené hodnoty nižší. Historie Sachsenringu sahá až do 20. let 20. století, pro závodní akce byly ve městě Hohenstein – Ernstthal a jeho okolí na veřejných ulicích a na přechodnou dobu vytvářeny závodní okruhy. Po roce 1990 bylo rozhodnuto o vybudování centra bezpečné jízdy včetně zázemí pro motoristický sport. Závodní a testovací trať je v provozu od roku 2001 v současném rozsahu. Ochrana obyvatel před hlukem byla zohledněna již při plánování, na základě prognózy byly vybudovány protihlukové stěny. Povolení z roku 2002 obsahuje směrné hodnoty imisí pro okolní bytovou zástavbu, omezení provozní doby a povinnosti týkající se kolaudace a trvalého měření. V roce 2023 bylo nařízeno, že 4 bytové domy se soukromoprávními dohodami o strpení musí být chráněny jako relevantní imisní místa. Vedle rozšíření protihlukové stěny mají být provedeny další stavební úpravy na 2 domech (přesunutí chráněných prostor, eliminace oken v prostorách podléhajících ochraně). Tím by mělo být dosaženo snížení hluku minimálně o 5 dB.

40. Ze zprávy VSZ z 20. 12. 2024 odvolací soud zjistil, že dodržování protihlukových limitů je kontrolováno interním monitoringem na 2 trvalých měřicích místech. Pokud je dosaženo stanovených limitů, je probíhající akce ukončena. Vyhodnocení měření dostává příslušný státní orgán – Landesdirection Sachsen. V roce 2023 byl závodní okruh užíván celkem 186 dní, v r. 2024 obdobně. Okruh se užívá od pondělí do soboty, o nedělích a svátcích je provoz zakázán. Okruh by mohl být užíván po více dní, brání tomu však každoroční stavební práce požadované Dornou, jakož i přípravné a ukončovací práce akcí ADAC klubu, který je příslušný k pořádání akcí GP, IDM, DTM Classic apod. ADAC klub má povolení podle spolkového zákona na ochranu před imisemi (dále jen „BlmSchG“) na 10 dní v roce. Vzdálenost mezi závodním okruhem a relevantními imisními místy plyne z přiloženého vyhodnocení za listopad 2024, str. 9. Okruh je na problematických místech vybaven protihlukovými stěnami, v jedné části se aktuálně stěna prodlužuje a zvyšuje, na jiných místech byla instalována protihluková okna, dochází k přesunutí jednoho bytového domu. Přímého snížení hluku dosahují používáním speciálních výfukových systémů, které zapůjčují.
41. Z protokolu Správního soudu Chemnitz z 19. 10. 2023 sp. zn. 2L 156/23, vyhotoveného v řízení vedeném VZS proti Svobodnému státu Sasko za účasti Německého svazu na ochranu životního prostředí odvolací soud zjistil, že byl schválen smír, dle kterého se VSZ zavázalo vybudovat novou protihlukovou stěnu dle předloženého posudku v imisním místě Queckenberg a podél lokality [REDACTED].
42. Z vyhodnocení měření v areálu VSZ za listopad 2024 odvolací soud zjistil, že bylo měřeno na 2 měřicích místech (EMO 7 – 43 m od okraje dráhy a EMO 8 - 15,5 m od okraje dráhy), na základě posudku z roku 2002 je pak prováděn přepočet (zohledňující tlumení přenosu hluku) stran ekvivalentní a maximální hladiny hluku ve sledovaných imisních místech, která dosud byla 2 s tím, že pro obecné obytné oblasti (obytný dům [REDACTED] od okruhu) platí směrná hodnota imisí 55 dB(A) přes den, tj. od 6:00 do 22:00 hodin, 40 dB(A) v noci, tj. od 22:00 do 6:00 hodin, pro smíšené oblasti ([REDACTED] [REDACTED] – [REDACTED] od okruhu)

60 dB(A) přes den a 45 dB(A) v noci. Z přiložené tabulky plyne, že za jednotlivé dny v měřicích místech EMO 7 a 8 nebyly překročeny směrné hodnoty, jež na EMO 7 činí L_{Aeq16} 73 dB(A) pro motocykly a 75 dB(A) automobily, na EMO 8 pak L_{Aeq16} 76 dB(A) a 77 dB(A), v noci na obou shodně 58 dB(A), jejichž dodržení má garantovat dodržení hlukových limitů v jednotlivých imisních místech. Po celý měsíc šlo o provoz osobních a v některé dny též nákladních automobilů na trati.

43. Ze Všeobecných obchodních podmínek VSZ pro pronájmy odvolací soud zjistil, že areál není v provozu o státních svátcích, možná doba nájmu pro motocyklové akce je v pracovní dny od pondělí do pátku, vždy od 8:40 do 13:00 hodin a od 14:00 do 16:40 hodin, pro osobní vozidla od pondělí do soboty, vždy od 9:00 do 13:00 hodin a od 14:00 do 16:00 hodin, pro kurzy jízdy denně od 8:00 do 18:00 hodin. Povoleny jsou jen motocykly se sériovým výfukem, některé hlučnější typy motocyklů musí být vybaveny dodatečným tlumičem, dále musí být vybaveny sériovým airboxem a vzduchovým filtrem. Účastník, u něhož bude dvakrát zjištěno překročení limitu hluku bude bez nároku na náhradu z jízdy vyloučen. Je prováděn trvalý monitoring hluku, při dosažení kritických hodnot musí být akce ukončena dříve bez nároku na snížení ceny. Na okruhu smí jet současně maximálně 35 motocyklů. Každý motocykl musí účastník předvést ve stanoveném časovém okně zodpovědnému pracovníku VSZ k hlukově technickému schválení, každý zkontrolovaný motocykl je označen a jen takový se může zúčastnit jízdy. Automobily musí být vybaveny sériovým výfukem a sacím traktem. Opět zde je upozornění na průběžné měření s tím, že příliš hlučná vozidla budou vyzvána, aby okamžitě opustila trať, druhé překročení hlukových limitů znamená vyloučení bez náhrady, monitoruje se průměrná a špičková hlučnost, při dosažení kritické hodnoty musí být akce ukončena bez nároku na snížení ceny nájmu. Některá vozidla potřebují přídatný koncový tlumič, který je bezplatně k dispozici. Možná je současná jízda maximálně 15 vozidel.
44. Z povolení podle práva upravujícího ochranu před imisemi k provedení podstatné změny provozu VSZ z 20. 8. 2002 odvolací soud zjistil, že vymezuje dobu pro motoristické akce v pracovní dny od 8:30 do 19:00 hodin, přestávku v době od 13:00 do 14:00 hodin. Musí být dodržovány směrné hodnoty imisí (obecná obytná čtvrť 55 dB, smíšená oblast 60 dB, průmyslová zóna 65 dB během dne, vymezeny jsou konkrétní oblasti). Motoristické akce musí být prováděny bez účasti veřejnosti (publika). VSZ musí provozovat 2 stacionární zařízení jako trvalá měřicí místa za účelem nepřetržité kontroly dodržování směrných hodnot, povinnost měsíčně předávat záznamy měření přísl. státnímu orgánu. Stanoveny jsou maximální hladiny hluku vozidel při rychlosti 160 km/h – motocykly 115 dB(A), osobní vozidla 120 dB(A), kontroly musí být nastaveny tak, že je kdykoli možné vyloučit vozidla s nepřipustně vysokou hladinou hluku. Dále je stanovena povinnost vést záznamy o všech proběhlých akcích motoristického sportu (druh, čas, druh a počet vozidel). Povolení se netýká akcí organizovaných ADAC Sachsen e.V., které má vlastní povolení. Z odůvodnění povolení plyne, že VSZ provozuje na okruhu od roku 1995 trénink bezpečné jízdy, pronajímá jej pro volné jízdy osobních vozidel a motocyklů, testování pro automobilový průmysl a prezentaci vozidel. Povolení bylo vydáno v souvislosti s rozšířením provozu o pořádání akcí motoristického sportu pro osobní vozidla, motocykly a minibike. Vycházelo se z předpokladu, že se provoz na okruhu po provedení požadované změny nebude zásadně lišit od provozu před změnou, zejména co do volných jízd motocyklů a osobních vozidel. Výjimky povolené na maximálně 10 dnů v roce spolku ADAC Sachsen e.V., nejsou pro akce VSZ přípustné. V místě již byla na základě dřívějších správních rozhodnutí nařízena protihluková opatření (protihluková stěna), s částí vlastníků nemovitostí byly uzavřeny soukromoprávní dohody o strpění vyšších imisí hluku.
45. Ze zprávy Krajské hygienické služby Jihomoravského kraje z 22. 11. 2024 odvolací soud zjistil, že na základě dohody s vedením Masarykova okruhu v Brně je každoročně Zdravotním ústavem Ostrava prováděno měření akustického tlaku z vybraného závodu. V letech 2018 až 2024 nebylo zjištěno překročení hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory staveb. Vytíženost okruhu v závodním období, kterým je duben až říjen je od roku 1993 v průměru 93,1 %. Na okruhu se

zpravidla střídají jízdy automobilů a motocyklů. Hlukové zatížení se historicky měří na 3 místech: 1. v areálu okruhu 100 m od řídicí věže, 2. ve venkovním prostoru bytového domu v Brně – Žebětíně, Keřové ulici 5 – 1,4 km od nejbližšího místa na okruhu, 3. na hraně parkoviště a kotelny v Brně – Bystřci, ulici Teyschlově – 3 km od nejbližšího místa okruhu. Místa jsou vytypována tak, aby měla vypovídací hodnotu pro obytnou zástavbu v nejbližším okolí okruhu. Na okruhu je vyžadováno a kontrolováno dodržování pravidel FIA.

46. Z protokolu o měření hluku z provozu Automotodromu Brno ve dnech 7. 9. 2024, kdy se zde konal závod TWC Clio Cupu, a 8. 9. 2024, kdy se konal závod Suzuki Swift Cupu, bylo zjištěno, že bylo měřeno na místech uvedených výše a nebylo zjištěno překročení hygienických limitů, maximální naměřená $L_{Aeq, 8h}$ ve 2. a 3. měřicím místě činila 46,2 dB, na měřicím místě u řídicí věže pak cca 70 dB.
47. Ze sdělení Automotodromu Brno a. s. z 18. 11. 2024 odvolací soud zjistil, že maximální hladina hluku je stanovena na 108 dB(A), provoz na závodní dráze je od 9:00 do 18:00 hodin s přestávkou od 13:00 do 14:00 hodin, ve vybraných dnech probíhá nezávodní provoz (jízdy veřejnosti, motoškoly) od 18:00 do 20:00 hodin. Provoz v roce 2023 byl po dobu 197 dnů, z čehož 17 dnů byly oficiální závody. Provozní doba a hlukový limit dále plyne z provozního řádu uvedené společnosti.
48. Z dalších provedených důkazů odvolací soud neučinil zjištění významná pro právní posouzení věci. Odvolací soud neprovedl důkaz výsledky dalších svědků označených žalobci, TV reportážemi či místním šetřením, neboť skutkový stav rozhodný pro posouzení věci – imisní poměry v místě bydliště žalobců byly dalšími důkazy, včetně výpovědí svědků, které odvolací soud vyslechl, dostatečně prokázány. Již okresní soud rozhodl o neprovedení důkazu výsledkem svědků označených žalovanou k prokázání tvrzení, že v okolí autodromu žijí lidé, kteří nejsou jeho provozem rušeni. Odvolací soud neshledal důvod, pro to, aby tyto svědky vyslechl, neboť skutečnost, že někdo není hlukem z provozu žalované rušen, by nebyla způsobila odůvodnit závěr, že žalobci obtěžováni nejsou. Odvolací soud totiž takový závěr nezaložil jen na výpovědích slyšených svědků, ale též na výsledcích měření hluku z provozu autodromu v průběhu času opakovaně prováděných, z nichž plyne, že hluk z provozu autodromu, jímž jsou zatíženy venkovní chráněné prostory obytných staveb v jeho okolí, opakovaně výrazně překračuje hygienický limit, který podle § 12 odst. 3 nař. vl. č. 272/2011 Sb. činí $L_{Aeq, 8h}$ 50 dB(A), a výsledcích studie Zdravotního ústavu v Ústí nad Labem. Ostatně s vědomím o míře zatížení nejbližší obytné zástavby hlukem, ve vztahu k tehdy předpokládanému provozu na závodní dráze, byla její výstavba povolována (viz odborný posudek Výzkumného ústavu pro hnědé uhlí z roku 1979). Odvolací soud neprovedl ani další důkazy označené v odvolacím řízení žalovanou, a to článkem S. Štýse o historii Autodromu Most a okolnostech jeho uvedení do provozu, neboť pro posouzení žalobního návrhu jsou podstatné místní poměry, které jsou dány v době rozhodnutí soudu. Neprovedl důkaz ani smlouvami žalované s jejími obchodními partnery k prokázání jejich závazků stran pořádání významných motoristických akcí a nasmlouvaných pronájmů dráhy, neboť skutečnost, že žalobkyně závody organizuje a dráhu pronajímá je samotnou podstatou její činnosti, jež nebyla mezi účastníky sporná a plyne i z provedeného dokazování. Smluvní vztahy žalované s 3. osobami pak nejsou okolností významnou pro rozhodnutí ve věci. Tento spor probíhá po dobu téměř 7 let, pročez měla žalovaná dostatek času se na důsledky případných omezení, která pro ni mohou z rozhodnutí v této věci vyplynout, připravit. Pro rozhodnutí není významná ani okolnost, že žalovaná zahájila řízení o udělení časově omezeného povolení zdroje hluku, pročez důkazy týkající se tohoto tvrzení odvolací soud rovněž neprovedl. Stejně tak odvolací soud neprovedl důkaz provozním řádem společnosti SLOVAKIA RING AGENCY, s. r. o., provozující okruh Slovakia Ring, k tvrzení žalované o tom, že neobsahuje žádné hlukové limity, neboť žalovaná ani netvrdila, že by šlo o lokalitu co do těsného sousedství obdobného závodu a obytné oblasti obdobnou, navíc pro rozhodnutí je podstatné zatížení zasažených pozemků hlukem, tedy imise hluku pronikající na pozemek dotčeného vlastníka, nikoliv míra hluku přímo u zdroje (na okruhu).

Odvolací soud neprovedl ani důkaz výsledkem svědkyně Ing. [REDACTED], [REDACTED] Magistrátu města Most, jež měla být dle návrhu žalované slyšena k obsahu zprávy uvedeného úřadu z 5. 9. 2024, v níž vyslovila domněnku o tom, že oznámení o zahájení územního a stavebního řízení stran stavby autodromu nebyla účastníkům doručována veřejnou vyhláškou, jelikož takto nebyla doručována ani územní rozhodnutí a stavební povolení, neboť z této zprávy odvolací soud učinil zjištění pouze v rozsahu sdělení o způsobu doručování územního rozhodnutí a kolaudačního rozhodnutí, jež nebylo účastníky zpochybněno, a toto zjištění pak sám hodnotil.

49. Na základě zjištění okresního soudu a zjištění plynoucích z důkazů provedených či zopakovaných v odvolacím řízení odvolací soud učinil následující závěr o skutkovém stavu:

Žalovaná na pozemcích označených ve výroku rozsudku provozuje areál označovaný jako „Autodrom Most“, jehož součástí je mimo jiné závodní dráha a polygon. Žalobci jsou vlastníky nemovitosti - pozemku p. č. [REDACTED], jehož součástí je stavba rodinného domu č. p. [REDACTED] v k. ú. [REDACTED], kterou nabyli kupní smlouvou v roce [REDACTED]. Označený dům existoval nejpozději v roce [REDACTED]. Žalobci měli část nemovitosti v nájmu již od roku [REDACTED].

Příslušný stavební úřad vydal dne 28. 8. 1978 územní rozhodnutí o umístění stavby „Branně-sportovní areál – autodráha Most“, přičemž shledal, že umístění této stavby vyhovuje mimo jiné i hygienickým předpisům, a dne 6. 7. 1979 stavební povolení pro označenou stavbu, sestávající z autodráhy (závodní dráhy), startovací věže a depa, svépomocné dílny, vstupního sdruženého objektu a tunelového podjezdu (dále jen „autodrom“). Obě tato rozhodnutí odkazovala na to, že musí být dodržen závodní posudek okresního hygienika z 24. 2. 1978, č. j. 629-215/78, který svůj souhlas se stavbou podmínil předložením hlukové studie. Ta byla zpracována v červnu 1979 Výzkumným ústavem pro hnědé uhlí a plyne z ní, že se výsypka, na níž má být stavba zhotovena, nachází cca 250 m od obytných budov, které budou při závodech zatíženy $L_{Aeq, 16h}$ při tréninku 4 vozů v rozmezí 58,5 – 60,7 dB(A), a to v závislosti na jeho délce, uvažováno bylo s délkou 3 - 5 hodin, při závodu či tréninku před závodem pak 71,5 dB(A), tedy při tréninku před závodem a při závodu dojde k překročení tehdejšího limitu o 1,5 dB(A). Vzhledem k významu dráhy doporučili posuzovatelé projekt z hlediska hluchnosti ke schválení (zjištění okresního soudu o tom, že nebylo zjištěno překročení tehdejších hlukových limitů je nesprávné). Zpracovatelé měli k dispozici roční termínový kalendář závodů a tréninků AMK Svazarm Most, obsahující osm závodů, z toho čtyři výhledově zvažované na další roky, v rozsahu přibližně 80 hodin provozu, a 35 tréninků v délce 3 až 5 hodin. V následujících letech byla postupně vydávána kolaudační rozhodnutí k povolení užívání staveb tvořících areál Autodromu Most, včetně závodní dráhy (v roce 1984) a polygonu, přičemž ke všem stavbám vydala Okresní hygienická stanice v Mostě a následně Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje (dále „OHS a KHS“) závazné posudky, v nichž s užíváním staveb za účelem provozování sportovní činnosti vyslovila souhlas.

V řízení o umístění stavby, o povolení provedení stavby a užívání stavby závodní dráhy v areálu autodromu nebylo s vlastníky domu č. p. [REDACTED] v ulici [REDACTED] v Mostě jednáno jako s účastníky řízení, územní ani kolaudační rozhodnutí nebyla účastníkům doručována veřejnou vyhláškou, z čehož lze dovodit, že tímto způsobem nebylo doručováno ani oznámení o zahájení územního a stavebního řízení (pokud doručováno bylo, bylo by lze logicky očekávat, že by stejně bylo postupováno při doručování v řízení vydaných rozhodnutí).

V letech 1990 a 1992 vypracované odborné posudky konstatovaly, že dominantním zdrojem hluku v městské části Souš, jež bezprostředně sousedí s areálem žalované a v níž se nachází [REDACTED], je komunální hluk a bylo doporučeno vybudování protihlukové stěny. Imise hluku z autodromu v Tvrzově ulici se dle těchto posudků pohybovaly v rozmezí $L_{Aeq, 16h}$ 62 až 72 dB(A), v závislosti na druhu závodů, jež se na okruhu konaly. Intenzita provozu na autodromu se v čase postupně zvyšovala od občasného využívání především k pořádání závodů, zejména pak od roku 2015, po změně ve vlastnické struktuře žalované, kdy došlo ke skokovému zintenzivnění využití areálu v období od dubna do října, a to zejména pro tzv. volné jízdy, pro které je areál žalované dle jejího

provozního řádu otevřen s výjimkami některých státních svátků denně od 9:00 do 18:00 hodin, přičemž je pro tyto účely, není-li na autodromu jiná akce, využíván téměř denně (viz výpovědi svědků, závodní kalendář žalované a postoj samotné žalované, která v rámci jednání o smíru odmítla dohodu, dle které by během sezóny byl autodrom provozován toliko polovinu dní, s tím, že by to pro ni bylo ekonomicky neúnosné).

Od roku 2015 proběhla v době konání oficiálních závodů či volných jízd na autodromu v rámci státního zdravotního dozoru řada měření imisí hluku v chráněném venkovním prostoru obytných budov v okolí autodromu (v letech 2018 až 2021 šlo celkem o 10 měření). V chráněném venkovním prostoru obytných budov, jež se nachází ve vzdálenosti cca do 250 m od závodního okruhu (██████████ – dům žalobců, ██████████ – viz veřejně dostupná aplikace mapy.cz), bylo měřením vždy zjištěno překračování platného hygienického limitu, který pro denní dobu činí $L_{Aeq, 8h}$ 50 dB(A), s tím, že naměřená $L_{Aeq, 8h}$ se pohybovala v rozmezí od 56,9 dB až po 71,3 dB, přičemž na pozemku žalobců ve dnech 6. 8. až 8. 8. 2021, kdy na autodromu probíhaly závody superbiků, činila výsledná hodnocená hodnota $L_{Aeq, 8h}$ dne 6. 8. 59,2 dB (tréninky), 7. 8. pak 61,2 dB (volný trénink, kvalifikace, závody nižších tříd) a 71,3 dB dne 8. 8. (warm up, závod superbiků a závody nižších tříd), hladina zbytkového hluku, jenž byl tvořen hlukem ze silniční dopravy v blízkosti místa měření, přelety letadel, hlasy osob a zvířat, hlukem vzdálené dopravy, běžným ruchem obce a šuměním zeleně, jež byla měřena průběžně v době přerušení hluku z autodromu, činila 38,7 dB dne 6. 8., 43,7 dB dne 7. 8. a 44,5 dB dne 8. 8. Na adrese ██████████ (cca ██████████ od vnějšího okraje závodní dráhy a cca 90 m od nejbližší komunikace na polygonu – viz veřejně dostupná aplikace mapy.cz) byla dne 26. 9. 2015, kdy v areálu autodromu po celý den probíhaly volné jízdy s vlastním vozem či motocyklem naměřena $L_{Aeq, 8h}$ 70,6 dB, zbytkových hluk činil 44,1 dB. Hluk z autodromu byl zřetelně slyšitelný a výrazně převyšoval hladinu zbytkového hluku. Dne 30. 1. 2019, kdy v areálu autodromu probíhala toliko údržba byla na adrese ██████████, Most (cca ██████████ od vnějšího okraje nejbližší komunikace na polygonu a cca ██████████ od vnějšího okraje závodního okruhu), zjištěna $L_{Aeq, 10h}$ 42,2 dB, hladina zbytkového hluku 37, 7 dB, a dne 5. 6. 2019, kdy byl provoz na polygonu a na závodní dráze jezdila toliko jednotlivá vozidla, $L_{Aeq, 10h}$ 46 dB, a hladina zbytkového hluku 37,7 dB.

Obyvatelé bydlící v blízkosti autodromu a zároveň v blízkosti bydliště žalobců jsou ze všech druhů provozu na autodromu nejvíce obtěžováni volnými jízdami, a to s ohledem na intenzitu subjektivně vnímaného hluku (viz výpovědi svědků), četnost těchto jízd, skutečnost, že mohou probíhat po celou provozní dobu, výjma polední přestávky, z čehož plyne jejich nepředvídatelnost, to vše oproti oficiálním závodům, které mají daný pevný časový harmonogram, jemuž mohou přizpůsobit svůj program. Míra hlukových imisí z provozu žalované již byla důvodem, proč se z blízkosti autodromu odstěhoval svědek ██████████ a ke stejnému kroku směřuje též svědkyně ██████████. Hluk z provozu žalované ztěžuje užívání nemovitostí v okolí bydlících osob zejména tím, že je omezuje v užívání jejich pozemků – zahrad, neboť jsou z důvodu nadměrné hlučnosti nuceni se zdržovat uvnitř svých domů, omezuje je též v možnosti domy větrat, ruší je i uvnitř jejich domů, narušuje jejich psychickou pohodu, přičemž míru obtěžování hlukem považují ze neúnosnou, významně zhoršující kvalitu jejich života.

Byť přímo na pozemku žalobců bylo provedeno toliko jedno měření – během závodů superbiků, jelikož jeho výsledky co do zjištěné hlukové zátěže korespondují s výsledky měření na dalších místech v okolí autodromu, jež byla provedena i během dalších typů pořádaných akcí, včetně volných jízd, lze výsledky těchto dalších měření vztáhnout též na pozemek žalobců. Odvolací soud proto učinil závěr, že pozemek žalobců je v průběhu oficiálních závodů a volných jízd na autodromu zatížen ekvivalentní hladinou akustického tlaku $L_{Aeq, 8h}$ v rozmezí od 56,9 dB až po 71,3 dB. Ze stejného důvodu lze také na žalobce vztáhnout závěry o míře omezení v běžném užívání jejich pozemku, jež odvolací soud učinil ze svědeckých výpovědí. Stejně tak lze uzavřít, s ohledem na uvedené výsledky měření zbytkového hluku, měření hluku v době, kdy nebyl na

autodromu provoz, a výpovědi svědků, že hluk z provozu žalované je v současné době dominantním zdrojem hlukových imisí na pozemků žalobců.

Stran poměrů v druhově srovnatelném místě plyne z provedených důkazů závěr, že v okolí závodní dráhy Sachsenring v SRN se nachází nejbližší obytná zástavba ve vzdálenosti cca 80 m od vnějšího okraje závodní dráhy. V roce 2023 byla závodní dráha užívána celkem 186 dnů, v roce 2024 obdobně. Vyjma 10 dnů v roce, pro které byla spolku ADAC udělena výjimka z hlukových limitů za účelem pořádání významných motoristických akcí, je pro běžný provoz, zajišťovaný společností Verkehrssicherheitszentrum am Sachsenring GmbH & Co. KG, který sestává zejména z volných jízd automobilů a motocyklů, vyžadováno dodržování v SRN platných hygienických limitů stanovených Spolkovým zákonem na ochranu proti imisím, tedy zákonem platným na celém území SRN, které pro obecnou obytnou oblast činí 55 dB(A) pro denní dobu, tj. od 6:00 do 22:00 hodin ($L_{Aeq, 16h}$) a tento limit není provozem na závodní dráze překračován. Závodní dráha není v provozu o nedělích a zákonem stanovených státních svátcích, pro volné jízdy je závodní dráha pronajímána od pondělí do soboty, pro volné jízdy motocyklů však jen do pátku. Provozovatel závodní dráhy na základě správního rozhodnutí z roku 2002 přijal řadu technických a organizačních opatření, kterými je dodržování hygienických limitů zajištěno (protihlukové stěny, úprava provozní doby, kontrola vozidel, systém průběžného měření hluchnosti, vyloučení příliš hlučného vozidla z provozu, ukončení provozu v případě opakovaného porušení hlukových limitů či dosažení hlukového limitu, atd.).

Masarykův okruh v Brně je využíván v období od dubna do října v průměru 93,1 % dní připadajících na uvedené období, v roce 2023 šlo o 197 dnů, z toho po 17 dnů se konaly závody. Měřením provedeným v letech 2018 až 2024 u obytné zástavby v nejbližším okolí okruhu nebylo zjištěno překročení hygienických limitů, měřicí místa se nacházejí nejbližší 1,4 km od závodního okruhu.

Žalovaná provozním řádem pro rok 2025 zkrátila provozní dobu závodního okruhu na dobu od 9:00 do 18:00 hodin, oproti 8:00 až 20:00 hodin v předchozím roce, s tím, že v zimním období bude závodní dráha v klidovém režimu nejpozději za soumraku a zakázala jízdu vozidel na závodní dráze na Nový rok, Velikonoční pondělí, státní svátek Dne vzniku samostatného československého státu, Štědrý den a 1. a 2. svátek vánoční. Provozním řádem je, se stanovenou výjimkou, zakázán drifting, žalovaná si vyhradila právo kdykoliv během konání akce nařídít nebo provést měření hluku jakéhokoli dopravního prostředku pohybujícího se na závodní dráze nebo v areálu poskytovatele a v případě porušení stanovených hlukových limitů právo vyloučit jej z provozu na závodní dráze bez náhrady až do zjednání nápravy, při opakovaném porušení limitu pak právo na ukončení akce bez nároku na kompenzaci a dále si vyhradila právo na nařízení nebo provedení měření hluku před vjezdem na závodní dráhu samotnou. Pro jednostopá vozidla je stanovena podmínka vybavení účinnou ucpávkou výfuku nebo zátkou výfuku, exhaust plugem či tlumící vložkou, s výjimkou výfuků montovaných při výrobě motocyklu s platnou evropskou homologací.

V kalendáři závodů na Autodromu Most pro rok 2025 je 11 závodů, které se konají na závodním okruhu celkem během 21 dnů, 1 závod konaný na polygonu (Formula student), který se koná po dobu 7 dnů.

50. Při právním posouzení věci okresní soud správně vycházel z toho, že danou věc je třeba posoudit podle zákona č. 82/2012 Sb., občanského zákoníku, účinného od 1. 1. 2014, neboť předmětem řízení je požadavek na zdržení se imisí, jenž se posuzuje podle právní úpravy účinné v době rozhodování soudu (§ 3028 odst. 2 o. z.; srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 3. 6. 2015, sp. zn. 22 Cdo 3277/2014).
51. Podle § 1013 odst. 1 o. z. se vlastník zdrží všeho, co působí, že odpad, voda, kouř, prach, plyn, pach, světlo, stín, hluk, otřesy a jiné podobné účinky (imise) vnikají na pozemek jiného vlastníka (souseda) v míře nepřiměřené místním poměrům a podstatně omezují obvyklé užívání pozemku;

to platí i o vnikání zvířat. Zakazuje se přímo přivádět imise na pozemek jiného vlastníka bez ohledu na míru takových vlivů a na stupeň obtěžování souseda, ledaže se to opírá o zvláštní právní důvod.

52. Podle § 1013 odst. 2 o. z. jsou-li imise důsledkem provozu závodu nebo podobného zařízení, který byl úředně schválen, má soused právo jen na náhradu újmy v penězích, i když byla újma způsobena okolnostmi, k nimž se při úředním projednávání nepřihlédlo. To neplatí, pokud se při provádění provozu překračuje rozsah, v jakém byl úředně schválen.
53. Rovněž správně se okresní soud zabýval otázkou, zda lze na danou věc aplikovat ustanovení § 1013 odst. 2 o. z., tedy zda se v případě žalované jedná o tzv. privilegované imise, jak se toho dovolává, jelikož v takovém případě by žalobci, s výjimkami níže popsanými, měli toliko právo na náhradu újmy v penězích a nemohli by se podle § 1013 odst. 1 o. z. domáhat, aby se žalovaná takových imisí, zde imisí v podobě hluku, v rozsahu, v němž by překračovaly míru přiměřenou poměrům, zdržela.
54. Mají-li se imise hluku produkované provozem závodu žalované řídit režimem ust. § 1013 odst. 2 o. z., musí mít činnost žalované povahu provozu závodu či jiného zařízení, musí jít o provoz úředně schválený a žalovaná nesmí překročit rozsah, v němž byl úředně schválen. Závodem je podle § 502 o. z. organizovaný soubor jmění, který podnikatel vytvořil a který z jeho vůle slouží k provozování jeho činnosti. Autodrom se všemi jeho součástmi, který žalovaná používá ke své podnikatelské činnosti, nepochybně lze pod citovanou zákonnou definici závodu podřadit. Žalovaná svůj závod provozuje tím způsobem, že jej užívá k pořádání různých motoristických akcí, ať už závodního či jiného charakteru (sem patří zejména volné jízdy, výcvik řidičů apod.). Odvolací soud souhlasí se závěrem okresního soudu o tom, že provoz závodu žalované byl úředně schválen, jelikož stavby, na nichž svoji činnost provozuje a jež jsou součástí autodromu, zejména pak závodní dráha a polygon, byly zkolaudovány a při jejich povolování byl zkoumán jejich vliv na okolí z pohledu zde posuzovaných imisí hluku, pokud jde o závodní okruh tak, že byl zpracován okresním hygienikem požadovaný odborný posudek, který se budoucími imisemi hluku z provozu závodní dráhy zabýval. Úřední schválení provozu je zde představováno právě kolaudačním rozhodnutím (viz SPÁČIL, Jiří, DOBROVOLNÁ, Eva, HRABÁNEK, Dušan. § 1013 [Omezení vlastnického práva – sousedské právo]. In: SPÁČIL, Jiří, KRÁLÍK, Michal a kol. Občanský zákoník III. Věcná práva (§ 976–1474). 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 164, marg. č. 73.). Skutečnost, že tehdy zpracovaným posudkem bylo zjištěno, že při určitém druhu provozu (při závodech a tréninku před závodem dojde k překročení i tehdejších hlukových limitů, které byly výrazně benevolentnější než ty současné, a přesto byla stavba závodní dráhy, s odkazem na význam stavby, povolena a zkolaudována, nic nemění na závěru, že vliv provozu autodráhy na okolní bytovou zástavbu byl zkoumán. Dle odvolacího soudu žalovaná nepřekračuje rozsah úředního schválení, neboť na autodrom užívá k pořádání motoristických akcí, tedy akcí, k nimž je určen a jejichž vliv na okolí byl posuzován, přičemž z provedeného dokazování nevyplývá, že by byl rozsah úředního schválení omezen dalšími podmínkami. Okresní hygienik svůj souhlas podmínil toliko vypracováním hlukové studie, žádné další podmínky pro provoz autodromu stanoveny nebyly.
55. Rovněž správně, v souladu se závěry předchozího zrušujícího rozhodnutí odvolacího soudu, se okresní soud zabýval tím, zde nebyla splněna některá z výjimek, která je způsobila odůvodnit poskytnutí ochrany žalobcům podle § 1013 odst. 1 o. z. Zásadně je třeba věc posoudit podle § 1013 odst. 1 o. z. v situaci, pokud vlastník sousední nemovitosti či jeho právní předchůdce neměl možnost vyjádřit se k účinkům zamýšleného provozu v úředním řízení. Nicméně ani zde nelze zcela vyloučit, že i taková imise bude posouzena jako privilegovaná, avšak pouze za situace, kdy pro to jsou dány výjimečné důvody. V takovém případě je třeba střet dvou práv – práva provozovat na základě úředního schválení závod či jiné podobné zařízení proti právu na ochranu proti imisím – podrobit testu proporcionality (rozsudek Nejvyššího soudu České republiky z 29. 3. 2017, sp. zn. 22 Cdo 4847/2016). Okresní soud učinil správný závěr o tom, že právní předchůdce žalobců, který byl vlastníkem nemovitosti žalobců v době povolování výstavby autodromu, neměl možnost se k účinkům budoucího provozu autodromu vyjádřit, uplatnit námitky, neboť s ním

příslušný stavební úřad nejednal jako s účastníkem řízení, v územním ani stavebním řízení nebylo účastníkům doručováno ani veřejnou vyhláškou, tedy neměl možnost ani tímto způsobem se o řízení dozvědět. Z této situace žalobcům právo domáhat se ochrany proti imisím z provozu žalované podle § 1013 odst. 1 o. z. přísluší. Okresní soud výjimečné okolnosti, které by mohly odůvodnit posouzení imise hluku z provozu žalované jako privilegované podle § 1013 odst. 2 o. z., spatřuje v tom, že žalobci svoji nemovitost nabyli až v roce [REDACTED] kdy autodrom byl v řadu let provozu, přičemž výstavba v dané lokalitě probíhala přes nesouhlas hygienika. S tímto závěrem se odvolací soud neztotožnil, a to proto, že případná výstavba v okolí autodromu, jež měla probíhat přes nesouhlas hygienika, se nikterak nedotýká domu žalobců, který existoval nejpозději v roce [REDACTED], kdy jej právní předchůdce žalobců nabytí přídělem, tedy v době před výstavbou autodromu. Pokud jde o dobu jeho nabytí žalobci, z provedeného dokazování plyne, že v té době intenzita provozu na autodromu a z ní plynoucí zátěž hlukem byla podstatně nižší, nadto právo na ochranu proti imisím skutečnost, že žalobci nabyli nemovitost v době, kdy již byl autodrom jako zdroj imisí v provozu, nevylučuje (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 4. 2015, sp. zn. 22 Cdo 3940/2014). Proto zde nejsou dány natolik výjimečné okolnosti, které by mohly odůvodnit posouzení imisí hluku z provozu závodu žalované podle § 1013 odst. 2 o. z. jako privilegovaných. Z popsaných důvodů odvolací soud imise z provozu žalované posuzoval podle ustanovení § 1013 odst. 1 o. z., které žalobcům přiznává právo domáhat se žalobou, aby se žalovaná zdržela jejich obtěžování imisemi hluku nad míru přiměřenou poměrům. Odvolací soud dospěl k závěru, že dalším důvodem pro poskytnutí ochrany žalobcům podle § 1013 odst. 1 o. z. je skutečnost, že je možno imisi hluku zamezit technickým nebo organizačním opatřením, které žalovanou neúměrně nezatíží a lze jej po ní spravedlivě žádat, jak vyplývá z dále uvedeného.

56. V dané situaci již bylo nadbytečné se zabývat tím, zda není dána další výjimka z možnosti imise hluku z provozu závodu žalované posoudit jako privilegované, která může být odůvodněna zjištěním, že imise ohrožují základní právo žalobců, zejména na život a zdraví, přičemž právě ohrožení zdraví žalobci tvrdili.
57. Ochrany proti obtěžování se lze dovolat jen tehdy, jde-li o vnikání imisí v míře nepřiměřené místním (těm jaké by měly být), popř. podle povahy imise též druhovým poměrům, neboť každý je povinen snášet imise z obvyklého, normálního užívání pozemku, jestliže podstatně neomezuji obvyklé užívání jeho pozemku, respektive stavby na něm umístěné. Jelikož z provedeného dokazování plyne, že hlukem z provozu závodu žalované je zasažena okolní obytná zástavba v podobném rozsahu, dospěl odvolací soud k závěru, že v dané věci bude třeba ke zjištění toho, co lze považovat za míru obtěžování přiměřenou poměrům, jež podstatně neomezuje obvyklé užívání pozemku žalobců, vyjít z poměrů v jiném srovnatelném místě, tedy z poměrů druhových.
58. Žalobci po poučení dle § 118a odst. 1 a 3 o. s. ř. označili jako takové srovnatelné místo závodní dráhu Sachsenring v SRN a obytnou zástavbu v jejím okolí, žalovaná označila Masarykův okruh v Brně. Na základě zjištěného skutkového stavu odvolací soud dospěl k závěru, že za srovnatelnou lokalitu lze považovat závodní dráhu Sachsenring a obytnou zástavbu v jejím okolí, neboť jednak provoz na označeném závodním okruhu je obdobný provozu žalované (ročně několik oficiálních závodních akcí většího významu v rozsahu 10 dnů a po zbytek sezóny především volné jízdy automobilů a motocyklů, kurzy bezpečné jízdy apod.), a jednak se v bezprostřední blízkosti závodní dráhy nachází obytná zástavba (nejbližší obytný dům je jen 80 m od závodní dráhy), která je imisemi hlukem z provozu závodní dráhy ohrožena natolik, že si to vyžadovalo přijetí různých technickoorganizačních opatření ke snížení hlukové zátěže.
59. Masarykův okruh v Brně, který jako srovnatelnou lokalitu označila žalovaná, odvolací soud za takové srovnatelné místo nepovažuje, a to proto, že obytná zástavba se zde nachází v podstatně větší vzdálenosti od závodní dráhy. Pokud by odvolací soud vyšel z toho, že jde o srovnatelné místo, musel by pak, vycházel-li by z výsledků zde provedených měření, kterými nebylo zjištěno překračování českých hlukových limitů v chráněném venkovním prostoru obytných staveb, dospět k závěru, že poměrům nepřiměřená je jakákoliv hluková imise překračující českou normu, tedy

v chráněném venkovním prostoru obytných budov hodnotu $L_{Aeq, 8h}$ 50 dB(A) [viz § 12 odst. 3 nař. vl. č. 272/2011 Sb. a tabulku č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení].

60. Ve vztahu k závodní dráze Sachsenring ze zjištěného skutkového stavu plyne, že výsledkem zde přijatých technickoorganizačních opatření v podobě výstavby protihlukových stěn, průběžného měření hluchnosti provozu, omezení provozní doby a striktních pravidel stanovených pro účastníky provozu na závodní dráze a její samotný provoz, zde pak zejména v podobě ukončení provozu v případě dosažení maximální hladiny ekvivalentního akustického tlaku pro denní dobu, je stav, kdy je ve venkovním chráněném prostoru obytných staveb nacházejících se v nejbližším okolí závodní dráhy během nezávodního provozu, tedy zejména tzv. volných jízd (pro závody v rozsahu 10 dnů v roce platí výjimka z německých hlukových limitů) hladina ekvivalentního akustického tlaku $L_{Aeq, 16h}$ nepřevyšuje 55 dB(A), což je hygienický limit platný v SRN podle Spolkového zákona na ochranu proti imisím pro venkovní chráněný prostor obecné obytné zástavby [jde o hladinu odpovídající $L_{Aeq, 8h}$ ve výši cca 58 dB(A) – přepočet se provádí dle vzorce $L_{Aeq, T2} = 10 \log (T1 * 10^{0.1 L_{Aeq, T1}})$ dB, kde $L_{Aeq, T2}$ je ekvivalentní hladina za čas $T2$ a $L_{Aeq, T1}$ je ekvivalentní hladina za čas $T1$, tento přepočet vychází z normy ČSN ISO1996-1, přičemž žalované je zjevně znám, když sama ve svém vyjádření ze dne 20. 2. 2025 na tento přepočet poukazuje]. V neděli a o zákonem stanovených svátcích pak chráněný venkovní prostor obytných staveb hlukem z provozu závodní dráhy není zatížen vůbec, neboť závodní dráha není (nemůže být) v provozu. Jelikož uvedených hodnot bylo ve srovnatelné lokalitě dosaženo za pomoci popsanych technickoorganizačních opatření, přičemž odvolací soud nevidí důvodu, aby nebylo možno přijetí obdobných opatření spravedlivě požadovat též po žalované, lze v uvedeném spatřovat splnění předpokladů pro další výjimku odůvodňující posouzení imisí z provozu závodu žalované jako neprivilegovaných podle § 1013 odst. 1 o. z.
61. Odvolací soud ze zjištěných imisních poměrů v okolí závodní dráhy Sachsenring vyšel jako z druhových poměrů, jež lze ještě považovat za přiměřené místním poměrům, byť si je vědom toho, že zpravidla se za nepřiměřeně obtěžující považují imise hluku překračující českou hygienickou normu, která pro venkovní chráněný prostor obytných staveb činí $L_{Aeq, 8h}$ 50 dB (A) [viz § 12 odst. 3 nař. vl. č. 272/2011 Sb. a tabulku č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení]. Nicméně jde o kritérium možné, nikoliv výlučné, neboť jde o normu veřejnoprávní, která pro soud v tomto řízení není, z hlediska určení hranice přiměřených a nepřiměřených imisí závazná, jelikož soukromé právo se uplatňuje nezávisle na právu veřejném. Odvolací soud dále přihlédl k tomu, že žalobci si v době pořízení nemovitosti u závodního okruhu museli být určité zvýšené hlukové zátěže vědomi a počítat s tím, že soužití s tímto druhem zařízení s sebou nese určitá omezení, a k tomu, že stavba závodní dráhy byla povolována v době, kdy pro provoz na ní (dlužno podotknout, že toliko pro provoz v podobě závodů a tréninků – viz vyhl. č. 13/1977 Sb. a přílohy této vyhlášky) platily speciální, mírnější imisní hlukové limity. Lze tedy shrnout, že odvolací soud považuje za přiměřené imise hluku, jež během nezávodního provozu žalované, zejména během tzv. volných jízd,
- a) nepřesáhnou v chráněném venkovním prostoru domu žalobců hladinu ekvivalentního akustického tlaku pro denní dobu $L_{Aeq, 16h}$ 55 dB(A),
 - b) a o nedělích a zákonem stanovených svátcích (§ 2 odst. 1 a 2 zák. č. 245/200 Sb., o státních svátcích, o ostatních svátcích, o významných dnech, v účinném znění) nepřesáhnou český hygienický limit, který v daném případě činí $L_{Aeq, 8h}$ 50 dB(A) [viz § 12 odst. 3 nař. vl. č. 272/2011 Sb. a tabulku č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení], když zde odvolací soud vychází z toho, že v okolí Sachsenringu v tyto dny, tedy ve svátky a o nedělích, není imisemi z provozu závodní dráhy obytná zástavba zasažena vůbec, neboť závodní dráha není v provozu, přičemž v tomto řízení soud není oprávněn nařizovat žalované konkrétní provozní dobu, pouze stanoví, jaká míra hlukových imisí je ještě přiměřená a jaká již nikoli.

62. Imise hluku pronikající na pozemek žalobců během oficiálních závodů, jež podléhají pravidlům příslušné motoristické organizace a byly předem, tj. do konce předchozího roku zveřejněny v závodním kalendáři žalované na příslušný kalendářní rok, včetně stanoveného časového harmonogramu tréninků, kvalifikací a samotných závodů, odvolací soud nepovažuje za nepřiměřené místním poměrům, a to v rozsahu dní, po které se tyto akce konaly, resp. bylo oznámeno jejich konání v době před vydáním tohoto rozsudku (v roce 2025 jde podle závodního kalendáře o 21 dnů provozu na závodní okruhu a 7 dní provozu na polygonu). Jednak tento druh provozu má po dobu 10 dnů v roce výjimku z hlukových limitů též na závodní dráze Sachsenring, jednak s tímto druhem provozu bylo (na rozdíl od volných jízd) přímo uvažováno při povolování závodní dráhy, bylo zjišťováno, jakými imisemi z tohoto druhu provozu bude nejbližší obytná zástavba zatížena, přičemž porovnáním tehdejších zjištění s měřeními provedenými v poslední době je zřejmé, že se míra hlukových imisí produkovaných při závodech a jim předcházejících trénincích významně nezměnila. Jelikož jde o druh provozu, který na autodromu probíhá od počátku, žalobci s ním museli při koupi nemovitosti počítat. Ostatně sami ani tento druh provozu nepovažují za nejvíce obtěžující. Odvolací soud přihlédl též k nepochybnému přínosu některých významných sportovních akcí typu mistrovství Evropy tahačů či mistrovství světa superbiků pořádaných žalovanou pro daný region.
63. Pokud žalovaná poukazuje na případně vyšší limity hlučnosti jednotlivých vozidel na závodní dráze, stanovené pro závodní dráhu Sachsenring, popř. na Masarykově okruhu v Brně, či jinde, je třeba uvést, že tyto hodnoty nejsou pro rozhodnutí významné, neboť významné je toliko to, jakou imisí hluku je zatížena nemovitost, jejíž vlastník se domáhá ochrany. Stanovení maximálních hlukových limitů pro jednotlivé druhy vozidel lze považovat toliko za jeden z prostředků, jak dosáhnout imisí přiměřených poměrům, a to v závislosti na míře útlumu hluku v prostoru. Nevýznamnou shledal odvolací soud námitku, že žalobci mají na adrese jejich domu zapsáno místo podnikání, neboť to nic nemění na tom, že jde o rodinný dům, tedy nemovitost určenou k bydlení, kterou žalobci k bydlení též užívají.
64. Jelikož ze zjištěného skutkového stavu plyne, že imise hluku z provozu žalované, včetně provozu v podobě tzv. volných jízd, pronikající na pozemek žalobců, opakovaně překračují, byť nikoliv bezvýjimečně, hladinu ekvivalentního akustického tlaku $L_{Aeq, 8h}$, 58 dB(A), jež odpovídá hodnotě $L_{Aeq, 16h}$, 55 dB, tedy jsou vyšší než v druhově srovnatelné lokalitě, provoz areálu autodromu probíhá po většinu dnů během sezóny, která trvá přibližně od dubna až do října, přičemž převažujícím druhem provozu jsou tzv. volné jízdy, jež jsou omezeny jen délkou provozní doby od 9:00 do 18:00 hodin a polední přestávkou, jde ze strany žalované o rušení v míře vyšší než přiměřené poměrům, v jehož důsledku jsou žalobci podstatně omezeni v užívání svého pozemku, k účelům, k nimž se obvykle užívá, zejména k odpočinku a rekreaci, a imise z provozu žalované nepřiměřeně narušují jejich psychickou pohodu.
65. Ochranu žalobců nelze vyloučit ani poukazem na to, že mohli zvýšení intenzity provozu závodu žalované předvídat. Oproti stavu v době koupe nemovitosti žalobci došlo k zásadnímu nárůstu provozu, přičemž nelze po žalobcích spravedlivě požadovat, aby v roce [REDAKCE] tedy poměrně krátce po změně společenských a ekonomických poměrů v roce [REDAKCE], dohlédli, jak se intenzita provozu na autodromu zvýší za 20 let. Zvýšená intenzita provozu je dána zejména tzv. volnými jízdami, tedy druhem provozu, který v té době nebyl rozvinut do takové míry jako se tomu stalo zejména po roce 2014, a jde o druh provozu, který ani nebyl při povolování výstavby autodromu z hlediska jeho účinků na okolní zástavbu posuzován. Nejde zde jen o to, že by se zvýšilo využití autodromu, to se ostatně co do dnů provozu zjevně zásadně neliší od srovnávané lokality v Německu, popř. od Masarykova okruhu, ale též o to, že zvýšení provozu je doprovázeno imisemi hluku, jež pravidelně podstatně překračují nejen stanovený hygienický limit, ale jsou vyšší, než ve srovnatelném místě. Bez významu pro rozhodnutí je okolnost, že o nedělích a svátcích jsou hlučné činnosti v daném místě zakázány vyhláškou statutárního města Most, ve vztahu k níž žalovaná tvrdí, že tímto způsobem je ochrana práv žalobců dostatečně zajištěna. To již jen proto, že jde

o úpravu veřejnoprávní, přičemž žalobci v tomto řízení uplatňují ochranu podle občanského zákoníku, tedy podle práva soukromého, které se uplatňuje nezávisle na právu veřejném, jak je již výše uvedeno.

66. Z popsanych důvodů jsou podmínky pro poskytnutí ochrany žalobcům podle § 1013 odst. 1 o. z. splněny, a to v tom rozsahu, že žalovaná je povinna zdržet se obtěžování žalobců hlukem v rozsahu přesahujícím míru přiměřenou poměrům popsanou v odst. 61 a 62 odůvodnění tohoto rozsudku. Nadto ze zjištěného skutkového stavu plyne, že žalovaná zákaz hlučných činností v určené dny nerespektuje.
67. Z popsanych důvodů odvolací soud napadený rozsudek podle § 220 odst. 1 písm. b) o. s. ř. změnil tak, že žalobě vyhověl.
68. Jelikož byli žalobci úspěšní v řízení před soudy obou stupňů, mají podle § 142 odst. 1 o. s. ř., ve vztahu k odvolacímu řízení za užití § 224 odst. 1 o. s. ř., právo na plnou náhradu nákladů řízení v obou stupních, přičemž jsou oprávněni společně a nerozdílně (§ 713 odst. 2 o. z.). Tvzení žalované, že se žalobci před zahájením řízení nepokusili o mimosoudní vyřízení věci, je ve světle procesního postojе žalované, která žalobnímu požadavku po doručení žaloby nevyhověla, naopak se mu bránila a byla ochotna přistoupit toliko k menším omezením svého provozu, pro rozhodnutí o nákladech řízení nevýznamné, neboť by taková aktivita žalobců zjevně nebyla způsobila soudnímu sporu předejít.
69. Náklady žalobců v řízení před okresním soudem (do vydání napadeného rozsudku, včetně prvního odvolacího řízení) sestávají ze zaplaceného soudního poplatku ve výši 2 000 Kč za žalobu a ve stejné výši za odvolání proti v pořadí prvnímu rozsudku okresního soudu a dále náklady právního zastoupení. Zástupci žalobců za učiněné úkony právní služby náleží odměna ve výši 1 200 Kč za úkon za každého z žalobců [§ 7 bod 4., § 9 odst. 1, § 12 odst. 4 vyhl. č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění účinném do 31. 12. 2024, dále jen „a. t.“], tj. za oba 2 400 Kč, a dále ke každému úkonu 2 paušální náhrady hotových výdajů po 300 Kč (za každého z žalobců jedna), tj. 600 Kč (§ 13 odst. 1 a 4 a. t.). Zástupce žalobců do vydání napadeného rozsudku učinil tyto úkony právní služby:
 - a) převzetí a příprava zastoupení – § 11 odst. 1 písm. a) a. t. – 1 úkon podle § 11 odst. 1 písm. a) a. t.,
 - b) sepsání žaloby a odvolání proti prvnímu rozsudku okresního soudu – 2 úkony podle § 11 odst. 1 písm. d) a. t.,
 - c) účast u jednání okresního soudu dne 18. 12. 2018, 10. 9. 2019, 14. 1. 2020, 25. 5. 2022, 25. 1. 2023, 29. 3. 2023 – 6 úkonů podle § 11 odst. 1 písm. g) a. t.,
 - d) další písemná podání ve věci – vyjádření v reakci na sdělení právního názoru okresního soudu z 28. 2. 2019, včetně jeho doplnění ze dne 21. 3. 2019 (z povahy věci jde o jeden úkon, skutečnost, že jej zástupce žalobců rozdělil do dvou podání na tom ničeho nemění), vyjádření k výzvě soudu z 8. 4. 2019, označení důkazu a doplnění tvrzení k výzvě soudu ze dne 10. 10. 2019, vyjádření z 10. 12. 2020, replika k vyjádření žalované z 4. 2. 2021, vyjádření k novým podkladům ze dne 22. 3. 2021, vyjádření k výzvě soudu ze dne 14. 10. 2021, 11. 2. 2022 a 18. 10. 2022, doplnění důkazních návrhů ze dne 24. 3. 2022, 28. 7. 2022, 6. 9. 2022, 8. 2. 2023, doplnění tvrzení z 22. 12. 2022, souhlas s přistoupením vedlejšího účastníka z 6. 2. 2023 – 15 úkonů podle § 11 odst. 1 písm. d),
 - e) porady s žalobci delší než 1 hodinu dne 14. 12. 2018, 12. 3. 2019, 30. 1. 2020, 1. 12. 2020, 20. 9. 2021, 6. 12. 2021 a 25. 1. 2023 – 7 úkonů podle § 11 odst. 1 písm. c) a. t.

Celkem jde o 31 úkonů právní služby, za které zástupci náleží odměna ve výši 74 400 Kč (31 x 2 400 Kč) a paušální náhrada nákladů v celkové výši 18 600 Kč (31 x 300 Kč x 2). Dále náklady zástupce sestávají z nákladů za cesty z místa jeho sídla do Mostu k jednáním okresního soudu

a zpět. Za každou z šesti vykonaných cest zástupci náleží náhrada cestou promeškaného času v rozsahu 4 půlhodin po 100 Kč podle § 14 odst. 1 písm. a) a odst. 3 a. t., tj. celkem 2 400 Kč, a cestovné za cestu dne 18. 12. 2018 ve výši 968,76 Kč (při ujetí 170 km, spotřebě nafty 5,7 l/100 km a její ceně 29,80 Kč/l a výši základní náhrady 4 Kč/km podle vyhl. č. 463/2017 Sb.), za cestu dne 10. 9. 2019 ve výši 1 022,58 Kč (při ujetí 170 km, spotřebě nafty 5,7 l/100 km a její ceně 33,60 Kč/l a výši základní náhrady 4,10 Kč/km podle vyhl. č. 333/2018 Sb.), za cestu dne 14. 1. 2020 ve výši 1 022,14 Kč (při ujetí 170 km, spotřebě nafty 5,7 l/100 km, její ceně 31,80 Kč/l a výši základní náhrady 4,2 Kč/km podle vyhl. č. 358/2019 Sb.), za cestu dne 25. 5. 2022 ve výši 1 255,39 Kč (při ujetí 170 km, spotřebě nafty 5,7 l/100 km, její ceně 47,10 Kč/l a výši základní náhrady 4,70 Kč/km podle vyhl. č. 116/2022 Sb.), za cestu dne 25. 1. 2023 ve výši 1 311,32 Kč (při ujetí 170 km, spotřebě nafty 5,7 l/100 km, její ceně 44,10 Kč/l a výši základní náhrady 5,20 Kč/km podle vyhl. č. 467/2022 Sb.) a za cestu dne 29. 3. 2023 ve výši 1 311,32 Kč (při ujetí 170 km, spotřebě nafty 5,7 l/100 km, její ceně 44,10 Kč/l a výši základní náhrady 5,20 Kč/km podle vyhl. č. 467/2022 Sb.), celkem cestovné ve výši 6 891,51 Kč. Celkem zástupci žalobců náleží odměna a náhrada nákladů ve výši 102 291,51 Kč, která se dále zvyšuje o 21% DPH, již je zástupce plátcem [§ 137 odst. 3 písm. a) o. s. ř.] ve výši 21 481,22 Kč. Celkem účelně vynaložené náklady na právní zastoupení žalobců v řízení před okresním soudem činí 123 772,73 Kč. S připočtením zaplacených soudních poplatků ve výši 4 000 Kč účelně vynaložené náklady žalobců v řízení před okresním soudem činí 127 772,73 Kč.

70. Sdělení žalobců z 13. 8. 2018, činěné na výzvu soudu, o tom, zda žalované zaslali předžalobní výzvu, obsahující argumentaci, proč tak žalobci neučinili, mělo být obsaženo již žalobě, protože náklady vzniklé žalobcům s tímto úkonem nelze považovat za účelně vynaložené a nelze je přiznat (§ 151 odst. 1 o. s. ř.). Sdělení předsedkyně okresního soudu z 10. 5. 2022 stran neposkytnutí součinnosti ze strany KHS žalobcům má povahu administrativního úkonu, nikoliv úkonu právní služby, protože za něj odměna ani náhrada nákladů nenáleží.
71. V odvolacím řízení jsou náklady žalobců tvořeny toliko náklady právního zastoupení (soudní poplatek z v pořadí 2. odvolání žalobci v souladu s § 6a odst. 5 zák. č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích, neplatili), jež sestávají z odměny právního zástupce za úkony právní služby spočívající v sepsu odvolání, doplnění důkazních návrhů podáními z 14. 8. 2024 a 19. 11. 2024 [§ 11 odst. 1 písm. d) a. t.], jednání s protistranou stran osoby mediátora a sdělení výsledku tohoto jednání soudu podáním z 12. 2. 2024 [§ 11 odst. 1 písm. i) a. t.], další poradě s žalobci dne 3. 3. 2025 [§ 11 odst. 1 písm. c) a. t.] a účasti u jednání odvolacího soudu dne 30. 1. 2024, 7. 5. 2024 a 4. 3. 2025. Jelikož doba trvání každého z těchto jednání přesáhla 2 hodiny, náleží zástupci za každé jednání odměna za 2 úkony právní služby, tedy za 3 jednání odměna za 6 úkonů. Celkem zástupce žalobců v odvolacím řízení učinil 11 úkonů právní služby, za které mu náleží odměna ve výši 26 400 Kč (2 400 Kč z úkon - k výši odměny za úkon viz výše). K odměně za každý úkon právní služby zástupci náleží paušální náhrada hotových výdajů, za 8 úkonů učiněných do 31. 12. 2024 po 300 Kč za každého z žalobců podle § 13 odst. 1 a 4 a. t., tj. náhrada ve výši 4 800 Kč (300 Kč x 8 úkonů x 2 zastoupení účastníci), a za 3 úkony učiněné po 31. 12. 2024 pak ve výši 450 Kč za každého z žalobců podle § 13 odst. 1 a 4 a. t. ve znění účinném od 1. 1. 2025, tj. náhrada ve výši 2 700 Kč (450 Kč x 3 úkony x 2 zastoupení účastníci). Dále náklady žalobců sestávají z nákladů jejich zástupce na cesty z místa jeho sídla do Ústí nad Labem k jednání odvolacího soudu a zpět. Za cestu k jednání dne 30. 1. 2024 zástupci náleží náhrada cestou promeškaného času v rozsahu 4 půlhodin po 100 Kč podle § 14 odst. 1 písm. a) a odst. 3 a. t., a cestovné ve výši 1 483,12 Kč (při ujetí 190 km, spotřebě nafty 5,7 l/100 km, její ceně 38,70 Kč/l a výši základní náhrady 5,60 Kč/km podle vyhl. č. 398/2023 Sb.). Za cestu k jednání dne 7. 5. 2024 zástupci náleží náhrada cestou promeškaného času v rozsahu 4 půlhodin po 100 Kč podle § 14 odst. 1 písm. a) a odst. 3 a. t., a cestovné ve výši 1 483,12 Kč (při ujetí 190 km, spotřebě nafty 5,7 l/100 km, její ceně 38,70 Kč/l a výši základní náhrady 5,60 Kč/km podle vyhl. č. 398/2023 Sb.). Za cestu k jednání dne 4. 3. 2025 zástupci náleží náhrada cestou promeškaného času v rozsahu 4 půlhodin po 150 Kč podle § 14 odst. 1 písm. a)

a odst. 3 a. t. ve znění účinném od 1. 1. 2025, a cestovné ve výši 1 477,80 Kč (při ujetí 190 km, spotřebě nafty 5,7 l/100 km, její ceně 34,70 Kč/l a výši základní náhrady 5,80 Kč/km podle vyhl. č. 475/2024 Sb.). Náklady právního zastoupení žalobců v odvolacím řízení činí 39 744,04 Kč a dále se zvyšují o 21% DPH z této částky ve výši 8 346,24 Kč [§ 137 odst. 3 písm. a) a. t.]. Celkem náklady žalobců v odvolacím řízení činí 48 090,28 Kč.

72. V řízení neúspěšné žalované pak odvolací soud podle § 148 odst. 1 o. s. ř. uložil povinnost, aby státu zaplatila náklady, jež v řízení platil, spočívající ve vyplaceném tlumočném ve výši 30 410 Kč.
73. Lhůtu k zaplacení nákladů řízení žalobců i státu stanovil odvolací soud jako základní třídení, neboť neshledal důvody pro stanovení lhůty delší či povolení plnění ve splátkách (§ 160 odst. 1 o. s. ř.). Náhrada nákladů řízení je v souladu s § 149 odst. 1 o. s. ř. splatná k rukám zástupce žalobců.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **je** přípustné dovolání, jestliže napadené rozhodnutí závisí na vyřešení otázky hmotného nebo procesního práva, při jejímž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe dovolacího soudu nebo která v rozhodování dovolacího soudu dosud nebyla vyřešena nebo je dovolacím soudem rozhodována rozdílně anebo má-li být dovolacím soudem vyřešena právní otázka posouzena jinak. V části týkající se výroku o nákladech řízení však proti němu samostatné dovolání přípustné není [§ 238 odst. 1 písm. h) o. s. ř.].

Přípustnost dovolání je oprávněn zkoumat jen dovolací soud. Účastník může podat dovolání do dvou měsíců od doručení tohoto rozsudku k Nejvyššímu soudu České republiky prostřednictvím Okresního soudu v Mostě.

Nebude-li povinnost tímto rozsudkem uložená splněna dobrovolně, lze se jejího splnění domáhat návrhem na nařízení výkonu rozhodnutí či exekucním návrhem.

Ústí nad Labem 20. března 2025

Mgr. Jan Pekáč v. r.
předseda senátu