

USNESENÍ

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Davida Hipšra a soudců Lenky Krupičkové a Tomáše Foltase v právní věci žalobců: **a) Mgr. E. N., b) Ing. P. H., c) Ing. A. P., d) Pankrácká společnost, z. s.**, se sídlem Hudečkova 1097/12, Praha 4, všichni zastoupeni Mgr. Pavlem Černoousem, advokátem se sídlem Lublaňská 398/18, Praha 2, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem nábrž. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1, **za účasti** osoby zúčastněné na řízení: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, se sídlem Sokolovská 42/217, Praha 9, zastoupena JUDr. Emilem Flegelem, advokátem se sídlem K chaloupkám 3170/2, Praha 10, v řízení o návrhu osoby zúčastněné na řízení na přikázání věci jinému než místně příslušnému krajskému soudu,

t a k t o :

Návrh osoby zúčastněné na řízení na přikázání věci vedené u Městského soudu v Praze pod sp. zn. 14 A 78/2022 Krajskému soudu v Ostravě **se zamítá.**

O d ů v o d n ě n í :

[1] Žalobci podali ke Krajskému soudu v Ostravě (dále též „krajský soud“) žalobu, kterou se domáhají přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 3. 2022, č. j. MD-32102/2021-130/61. Tímto rozhodnutím bylo částečně vyhověno (ve zbytku však zamítnuto) odvolání žalobců proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 30. 6. 2021, č. j. MHMP 794288/2021, jímž bylo na základě žádosti osoby zúčastněné na řízení vydáno stavební povolení pro veřejně prospěšnou stavbu „*Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác - Nové Dvory*“ (dále též „stavba metra“).

[2] Usnesením ze dne 13. 4. 2022, č. j. 39 A 1/2022-38, krajský soud věc postoupil Městskému soudu v Praze (dále též „městský soud“), neboť dospěl k závěru, že právě městský soud je soudem místně příslušným. Konstatoval, že „*v posuzovaném případě rozhodl žalovaný o stavbě dopravní infrastruktury, která není podřaditelná pod shora uvedené ustanovení § 1 odst. 2 písm a) a b) zákona č. 416/2009 Sb., neboť se nejedná ani o stavbu dálnice nebo silnice I. třídy, nebo stavbu s nimi související, ani o stavbu dráhy celostátní nebo stavbu s ní související, když jde o stavbu metra, trasy I.D v Praze. Za této situace se místní příslušnost řídí obecným ustanovením § 7 odst. 2 s. ř. s., určující místní příslušnost podle sídla správního orgánu, který ve věci vydal rozhodnutí v prvním stupni. Místně příslušný je tak Městský soud v Praze podle zákona č. 6/2002 Sb., přílohy 2 bod 1.*“ Uvedené usnesení následně ke kasační stížnosti osoby zúčastněné na řízení (dále též „dopravní podnik“) aproboval Nejvyšší

správní soud. V rozsudku ze dne 11. 8. 2022, č. j. 4 As 144/2022-37, dospěl k závěru, že na projednávanou věc nedopadá výjimka z místní příslušnosti soudů rozhodujících ve správním soudnictví stanovená v § 7 odst. 4 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále též „s. ř. s.“), a proto o ní má v souladu s obecnou úpravou místní příslušnosti rozhodovat městský soud.

[3] Dopravní podnik následně podal v řízení před městským soudem návrh na přikázání věci krajskému soudu, a to z důvodu vhodnosti ve smyslu § 9 odst. 2 s. ř. s. Uvedený návrh byl Nejvyššímu správnímu soudu doručen dne 26. 9. 2022. Dopravní podnik v něm uvádí, že ačkoliv stavba metra dle rozsudku č. j. 4 As 144/2022-37 nenaplnuje podmínky § 1 odst. 2 písm. a) a b) zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále též „liniový zákon“), a nedopadá na ni tedy výlučná místní příslušnost krajského soudu dle § 7 odst. 4 s. ř. s., jedná se o klíčovou nadregionální stavbu dopravní infrastruktury, jejíž význam přesahuje hranice hl. m. Prahy. Přesah významu stavby vyplývá mj. Plánu udržitelné mobility pro Prahu a okolí, z dokumentace EIA, jakož i z její předpokládané hodnoty. Řízení o žalobě směřující proti povolení stavby metra tak bude enormně složité, a to i s ohledem na způsob jejího provedení (tunelová stavba). O projednání stavby před krajským soudem ostatně usilují sami žalobci. Přikázání věci krajskému soudu by podle dopravního podniku přispělo k důkladnějšímu a pečlivějšímu posouzení skutkového stavu věci, a to i s přihlédnutím k zákonnému požadavku na vyřízení žaloby ve lhůtě 90 dní. Nelze totiž přehlížet, že městský soud je na úseku správního soudnictví dlouhodobě přetížený, jak vyplývá z výroční statistické zprávy o českém soudnictví. Krajský soud vykazuje značně kratší průměrnou délku řízení. Ze zákona č. 225/2017 Sb., kterým byla založena výlučná místní příslušnost krajského soudu v případě liniových staveb, pak vyplývá, že cílem úpravy bylo přenést rozhodování o nejsložitějších stavbách dopravní infrastruktury na specializovaný senát krajského soudu. Tento účel je třeba brát v potaz i při posuzování důvodů pro delegaci vhodnou. Z důvodu této specializace a zkušeností s případy podobné složitosti a komplexnosti lze u krajského soudu očekávat efektivnější, rychlejší a kvalitnější přezkum projednávané věci. S ohledem na uvedené by tedy dle dopravního podniku bylo vhodné, aby o věci rozhodl specializovaný senát krajského soudu, který o složitých stavebních sporech pravidelně rozhoduje.

[4] Žalobci ve vyjádření k návrhu uvádí, že s přikázáním věci krajskému soudu zásadně nesouhlasí, protože pro ně nejsou splněny zákonné podmínky a není věcně vhodné. Domnívají se, že se dopravní podnik pouze snaží ztížit žalobcům nezbytný přístup ke spisovému materiálu a především způsobit průtahy v řízení, neboť rychlé rozhodnutí věci a případné zrušení napadeného rozhodnutí by mu mohlo způsobit značné obtíže. Poukazují rovněž na to, že by vyhovění návrhu podstatně omezilo zásadu veřejnosti ve vztahu k možnosti účasti pražské veřejnosti. Dále upozorňují na to, že specializovaný senát krajského soudu není ve srovnání s městským soudem obsazen soudci, kteří by měli nějaké speciální znalosti v oblasti projednávání dopravní infrastruktury, ale řadovými soudci, kteří se neúčastní žádného speciálního dodatečného vzdělávání. Ani organizace práce krajského soudu není žádným způsobem specificky upravena ve prospěch specializace těchto soudců. Zkušenosti soudců městského soudu s projednáváním rozsáhlých dopravních staveb lze přitom považovat za srovnatelné a není třeba je podceňovat.

pokračování

Neobstojí podle nich ani argument stran přetížení městského soudu a rychlosti řízení s ohledem na to, že liniový zákon stanoví lhůtu pro projednání žaloby. Dodávají, že dopravní podnik dovozuje nadregionální význam stavby z dokumentů, jež byly zpracovány na jeho objednávku nebo byly schváleny samotným Hlavním městem Prahou.

[5] Dopravní podnik v replice k vyjádření žalobců odmítá, že by se snažil způsobit průtahy v soudním řízení či zkomplikovat žalobcům případné seznámení se spisem. Ten je jim ostatně již dostatečně znám z řady nahlížení uskutečněných ve správním řízení. Určitý diskomfort spojený s tím, že by všichni účastníci museli za procesními úkony dojíždět do Ostravy, výrazně převažují výhody, které by se pojily s rozhodováním věci specializovaným senátem. Těžiště specializace soudců krajského soudu spočívá v jejich koncentrované a aktuální zkušenosti s případy týkajícími se klíčových staveb dopravní infrastruktury, tedy staveb podobných svým rozsahem a specifiky stavbě metra. Od 1. 1. 2018 krajský soud rozhodl bezmála 40 případů v režimu liniového zákona, zatímco městský soud k těmto stavbám není nadále příslušný. Jeho zkušenosti proto nejsou tak senátně koncentrované. Má-li být rozhodnuto v zákonné lhůtě, představuje to pro městský soud vyšší zátěž než pro krajský soud. Lze tak očekávat, že krajský soud zajistí oproti městskému soudu „*hospodárnější, rychlejší či po skutkové stránce spolehlivější a důkladnější posouzení věci*“ ve smyslu usnesení kasačního soudu č. j. Nad 138/2003-26. Dopravní podnik zdůrazňuje i to, že městský soud doposud ve věci neprováděl *de facto* žádné procesní úkony, pročez nedejde k oddálení rozhodnutí tím, že by např. krajský soud musel opakovat dokazování. V doplnění repliky ze dne 3. 11. 2022 pak dopravní podnik pro zdůraznění významu specializace poukazuje na to, že u krajského soudu bylo od roku 2018 zahájeno celkem 86 řízení o žalobách proti povolovacím rozhodnutím liniových staveb dopravní infrastruktury.

[6] Žalovaný se k návrhu na přikázání věci krajskému soudu nevyjádřil.

[7] Podle § 7 odst. 2 s. ř. s. *nestanoví-li tento nebo zvláštní zákon jinak, je k řízení místně příslušný soud, v jehož obvodu je sídlo správního orgánu, který ve věci vydal rozhodnutí v prvním stupni nebo jinak zasáhl do práv toho, kdo se u soudu domáhá ochrany. Má-li tento správní orgán sídlo mimo obvod své působnosti, platí, že má sídlo v obvodu své působnosti.* Výše zmíněným rozsudkem č. j. 4 As 144/2022-37 Nejvyšší správní soud potvrdil správnost závěru krajského soudu, že v posuzované věci platí právě obecná místní příslušnost upravená v citovaném ustanovení. Není proto pochyb o tom, že příslušným pro rozhodnutí projednávané věci je podle § 7 odst. 2 s. ř. s. městský soud.

[8] Podle § 9 odst. 2 s. ř. s. *Nejvyšší správní soud může věc přikázat jinému než místně příslušnému krajskému soudu, je-li to pro rychlost nebo hospodárnost řízení nebo z jiného důležitého důvodu vhodné.*

[9] V usnesení ze dne 22. 4. 2004, č. j. Nad 138/2003-26, č. 305/2004 Sb. NSS, rozšířený senát Nejvyššího správního soudu konstatoval, že tzv. delegace vhodná, kterou upravuje § 9 odst. 2 s. ř. s. je „*výjimkou ze zásady trvání místní příslušnosti a z ústavní zásady zákonného soudu a soudce, a proto k ní lze přistoupit pouze v těch ojedinělých případech, v nichž by projednání věci jiným než místně příslušným krajským soudem znamenalo z komplexního pohledu hospodárnější, rychlejší či po skutkové stránce spolehlivější a důkladnější*

posouzení věci.“ Taktéž Ústavní soud ve své judikatuře zdůrazňuje, že delegace jinému než místně příslušnému soudu, která umožní hospodárnější a rychlejší či po skutkové stránce spolehlivější a důkladnější projednání věci, je výjimkou, kterou je třeba vykládat restriktivně (srov. např. nález ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. I. ÚS 938/10, či usnesení ze dne 3. 5. 2016, sp. zn. II. ÚS 1166/16).

[10] Důvody delegace vhodné mohou spočívat v povaze a předmětu řízení nebo mohou vycházet od účastníků a jejich poměrů či jiných skutečností. Pojem hospodárnost řízení přitom nelze vztahovat pouze k nákladům řízení, které vznikají účastníkům řízení, ale je zapotřebí na něj nahlížet v kontextu celého řízení, a především jej vykládat v úzké souvislosti s pojmem rychlosti řízení, jakož i jinými důležitými důvody pro delegaci vhodnou (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 11. 2013, č. j. Nad 55/2013-89).

[11] Z uvedeného tedy vyplývá, že delegace jinému než místně příslušnému soudu představuje průlom do ústavního principu zákonného soudce, vyjádřeného v článku 38 odst. 1 Listiny základních práv a svobod tak, že nikdo nesmí být odňat svému zákonnému soudci, přičemž příslušnost soudu a soudce stanoví zákon. Důvody pro odnětí věci místně příslušnému soudu musí být s ohledem na výjimečnost použití tohoto institutu tak závažné a natolik významné, aby odůvodňovaly průlom do zmíněného ústavního principu. Takové důvody Nejvyšší správní soud v posuzovaném případě neshledal.

[12] Návrh dopravního podniku je založen především na tom, že v případě krajského soudu má být dána vyšší odbornost soudců vyplývající z jejich praxe získané na základě výlučné příslušnosti k přezkumu rozhodnutí týkajících se vymezených staveb dopravní infrastruktury dle § 7 odst. 4 s. ř. s. Cílem zákonodárce přitom dle dopravního podniku mělo být, aby posouzení ve věcech složitých staveb bylo zajištěno specializovaným senátem za účelem zvýšení efektivity soudního řízení.

[13] Již ve výše zmíněném rozsudku č. j. 4 As 144/2022-37, jímž byla v projednávané věci potvrzena místní příslušnost městského soudu, se Nejvyšší správní soud při výkladu § 7 odst. 4 s. ř. s. zaobíral úmyslem zákonodárce při přijetí zákona č. 225/2017 Sb. Uvedl, že je z textu zákona *„zřejmé, že zákonodárce neměl v úmyslu zakotvit zvláštní místní příslušnost pro všechny stavby, u nichž se stavební řízení vedlo v režimu liniového zákona, nýbrž pouze pro některé z nich, které považoval za nejvýznamnější.“* K úmyslu zákonodárce a smyslu právní úpravy se tento soud dále vyjádřil v usneseních ze dne 21. 6. 2019, č. j. Nad 88/2019-75, a ze dne 13. 7. 2019, č. j. Nad 79/2019-68. V usnesení č. j. Nad 79/2019-68 k novelizaci s. ř. s. vložení § 7 odst. 4 konstatoval, že: *„[l]ze nicméně dovodit, že úmyslem zákonodárce bylo zefektivnit, zrychlit a zkvalitnit soudní přezkum rozhodnutí v nestandardně složitých územních a stavebních řízeních ve věcech klíčových staveb dopravní infrastruktury (viz pozměňovací návrh poslance L. Oklešťka č. 5910 k návrhu zákona rozeslaného jako sněmovní tisk 927 dne 3. 10. 2016, na jehož základě došlo novelou č. 225/2017 Sb. k výše popsané změně § 7 odst. 4 s. ř. s.: ‘V zájmu zefektivnění, zrychlení, ale též zkvalitnění soudního přezkumu se navrhuje zavést výlučnou místní příslušnost Krajského soudu v Ostravě, který by byl jako jediný oprávněný rozhodovat o správních žalobách proti rozhodnutím o umístění a povolení ve věcech záměrů klíčových staveb dopravní infrastruktury. Na tomto soudě by byl pro řízení o tomto okruhu správních žalob zřízen specializovaný senát, popř. senáty. Toto je odůvodněno*

pokračování

nadstandardní složitostí a komplexností řízení v těchto věcech. Krajský soud v Ostravě byl zvolen po konzultacích s některými soudci s ohledem na optimální rozložení nápadů žalob v poměru k počtu soudců.'). (...) Mohlo by se tedy jevit jako účelné uložit tomuto specializovanému senátu rozhodování o všech stavbách, které svou povahou odpovídají definici staveb dopravní infrastruktury vymezených v § 1 odst. 2 písm. a) a b) zákona o urychlení výstavby. Takový záměr ovšem není v textu zákona vyjádřen a nelze jej z textu zákona ani dovodit. Naopak zákonodárce svěřil specializovanému senátu Krajského soudu v Ostravě příslušnost k rozhodování pouze o omezeném a přesně definovaném okruhu staveb (...) Podle Nejvyššího správního soudu se nejedná o opomenutí zákonodárce, ale o záměr přenést na specializovaný senát u Krajského soudu v Ostravě toliko rozhodování o umístování a povolání přesně definovaných staveb. Pokud by chtěl zákonodárce stanovit výlučnou místní příslušnost Krajského soudu v Ostravě i na ta řízení o žalobě proti rozhodnutím o umístění či povolení staveb, které odpovídají definici dopravní stavby v § 1 odst. 2 písm. a) nebo b) zákona o urychlení výstavby, musel by to v textu zákona vysloveně uvést (např. formulací a to i v případě, kdy ve správním řízení o povolení nebo umístění stavby dálnice, silnice I. třídy, dráhy celostátní nebo staveb s nimi souvisejících správní orgán nepostupoval podle zákona o urychlení výstavby).“ Úmyslem zákonodárce tedy nebylo, aby ve věcech všech staveb dopravní infrastruktury, na něž dopadá liniový zákon, rozhodoval krajský soud. Naopak, jeho příslušnost je omezena pouze na úzkou skupinu řízení týkajících se vymezených staveb dopravní infrastruktury. V ostatních případech mají nadále rozhodovat ostatní krajské soudy, jejichž příslušnost se řídí obecným pravidlem upraveným v § 7 odst. 2 s. ř. s. U těchto soudů se předpokládá odpovídající odbornost a kompetence k rozhodování jakýchkoliv sporů z oblasti správního práva, včetně složitých stavebních celků.

[14] Na základě výše citovaných úvah dospěl Nejvyšší správní soud v usneseních č. j. Nad 79/2019-68 a č. j. Nad 88/2019-75 k závěru, že nelze spatřovat důvod pro přikázání věci jinému než místně příslušnému krajskému soudu ve smyslu § 9 odst. 2 s. ř. s. v tom, že se věc týká stavby, která svou povahou odpovídá stavbám podléhajícím režimu liniového zákona. V usnesení č. j. Nad 88/2019-75 vyslovil, že „zákonodárce novelou § 7 odst. 4 s. ř. s. zavedl místní výlučnou příslušnost Krajského soudu v Ostravě pouze pro úzce vymezený a přesně definovaný okruh řízení. Přisvědčil-li by Nejvyšší správní soud argumentaci (...), že z důvodu hospodárnosti řízení má o žalobách proti rozhodnutím, kterým se umístuje stavba dálnice, silnice I. třídy či celostátní dráhy bez ohledu na procesní režim správního řízení, rozhodovat Krajský soud v Ostravě, suploval by tak de facto úlohu zákonodárce, neboť by se veškerá řízení o žalobách ve věcech těchto staveb musela propříště vést u Krajského soudu v Ostravě. Takový postup by zcela odporoval povaze delegace vhodné, která má představovat postup ojedinělý, výjimečný a plně individualizovaný. Současně by tím bylo popřeno zákonem stanovené pravidlo pro určení zákonného soudu a soudce vymezené v § 7 odst. 4 s. ř. s. (ve spojení s § 7 odst. 2 s. ř. s.).“

[15] Od citovaných závěrů nemá Nejvyšší správní soud důvod se v nyní posuzované věci odchýlit. Také nynější návrhatele (dopravní podnik) totiž - stejně jako v případech řešených v uvedených usneseních - spatřuje důvod přikázání věci fakticky pouze v povaze posuzované stavby metra. Upozorňuje-li přitom na právní a skutkovou složitost dané věci, která je podle něj dána právě charakterem stavby, není sebemenší důvod předpokládat v případě městského soudu jakýkoliv deficit v otázce odbornosti či zkušeností s rozhodováním ve věcech komplexních stavebních celků. Jak již bylo řečeno výše,

příslušnost krajského soudu podle § 7 odst. 4 s. ř. s. je vymezena poměrně úzce. Z toho plyne, že i soudci městského soudu po 1. 1. 2018 nadále rozhodují o žalobách proti rozhodnutím týkajícím se významných dopravních staveb. Z poslední doby lze zmínit např. rozsudek ze dne 6. 5. 2021, č. j. 6 A 26/2019-76, v němž městský soud přezkoumával kolaudační rozhodnutí na stavbu „D0 stavba 512 D1 – Jesenice – Vestec“ či jeho rozsudek ze dne 21. 1. 2021, č. j. 11 A 188/2019-99, v němž přezkoumával kolaudační souhlas pro stavbu „Městský okruh Myslbekova – Pelc Tyrolka“, která je rovněž tunelovým komplexem, byť pro silniční dopravu. V případě nyní rozhodujícího senátu 14 A lze pak zmínit např. aktuální rozsudek ze dne 30. 9. 2022, č. j. 14 A 135/2020-64, ve věci společného povolení ke stavebnímu záměru stavby vodního díla: „Plavební komora Praha–Staré Město“. Akceptování argumentace dopravního podniku by nadto mohlo vést *ad absurdum* k závěru, že žádný krajský soud nemá odpovídající zkušenosti k posouzení této věci. Metro se nachází pouze na území hl. m. Prahy, přičemž k výstavbě nových úseků dochází zřídka. Soudní spory týkající se výstavby metra tak budou prakticky vždy ojedinělé. Jinými slovy bude v případě takto specifických staveb platit, že se jedná o věc skutkově výjimečnou a jedinečnou, kterou se správní soudy pravidelně nezabývají. Z toho však nelze dovozovat nedostatečnou erudici soudců k přezkumu stavebně-právních rozhodnutí, jimiž jsou takové specifické stavby povolovány.

[16] Dopravní podnik v návrhu argumentoval rovněž rozdílnou průměrnou délkou řízení u krajského soudu a městského soudu. Konkrétně poukazyval na to, že s ohledem na prakticky dvojnásobnou průměrnou délku soudního řízení u městského soudu může vedení soudního řízení v posuzované věci s ohledem na její složitost městský soud neúměrně zatížit, a v konečném důsledku snad snížit možnost soudců městského soudu se věci řádně věnovat. Ve vztahu k této argumentaci považuje Nejvyšší správní soud za vhodné odkázat na usnesení ze dne 18. 3. 2004, č. j. Nad 45/2004-26, ve kterém konstatoval, že smysl § 9 odst. 2 s. ř. s. a tedy delegace vhodné „nemůže spočívat v zasahování Nejvyššího správního soudu do soustavy krajských soudů z hlediska vyrovnávání jejich vytíženosti jednotlivými agendami. K takovým zásahům je oprávněna toliko moc zákonodárna a Nejvyšší správní soud, který respektuje ústavně provedený princip dělby moci, ji v tomto směru nemůže nabrazovat.“ Rovněž na těchto závěrech musí Nejvyšší správní soud setrvat. Ustanovení § 9 odst. 2 s. ř. s. nemůže být využíváno k tomu, aby snad došlo k domnělému odbřemenění jednotlivých soudů o konkrétní složitější věci. Taková skutečnost nemůže být důvodem k využití delegace vhodné, neboť by představovala významný zásah do práva na zákonného soudce. Nutno rovněž zdůraznit, že v posuzovaném případě § 2 odst. 2 liniového zákona stanoví lhůtu k projednání věci v délce 90 dnů. Byť Nejvyšší správní soud není schopen předvídat, jak bude posouzení věci městským soudem probíhat, nelze předpokládat, že by snad měl být dopravní podnik či další účastníci řízení zkráceni na svých právech případnou délkou soudního řízení, neboť s ohledem na stanovenou lhůtu má řízení přednostní charakter. Nadto, jak bylo uvedeno v usnesení č. j. Nad 88/2019-75, nelze odhadnout, jaký dopad by mohlo mít opačné posouzení věci (tedy vyhovění návrhu na příkázání věci krajskému soudu) „na skutečnou rychlost a efektivitu přezkumu před Krajským soudem v Ostravě. Pokud by totiž soud dospěl k závěru, že Krajský soud v Ostravě je výlučně místně příslušný k rozhodování též o žalobách proti rozhodnutím, která nebyla výsledkem řízení vedeného podle zákona o urychlení výstavby, mohlo by dojít k jeho rychlému zahlcení množstvím těchto věcí a zamýšlené zrychlení soudního přezkumu, ke kterému směřovala novela č. 255/2017 Sb. by tak mohlo být zcela eliminováno.“

pokračování

[17] Závěrem považuje Nejvyšší správní soud za nutné uvést, že každé jednotlivé věci musí každý příslušný soudce věnovat odpovídající úsilí. Nejvyšší správní soud proto na rozdíl od dopravního podniku nemá pochyby, že každý soudce správního soudu (soudce městského soudu nevyjímaje), je schopen se zhostit posouzení věci bez ohledu na aktuální vytížení jednotlivých soudů.

[18] S ohledem na výše uvedené Nejvyšší správní soud neshledal, že by přikázání věci krajskému soudu bylo vhodnější z hlediska hospodárnosti a posouzení věci např. z hlediska skutkové stránky. Skutečnosti tvrzené dopravním podnikem nejsou natolik významné a závažné, aby věc byla přikázána jinému soudu. Návrh dopravního podniku na přikázání věci krajskému soudu z důvodu vhodnosti podle § 9 odst. 2 s. ř. s. proto Nejvyšší správní soud zamítl.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 8. listopadu 2022

David Hipšr
předseda senátu