



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Lukášem Hlouchem, Ph.D., ve věci

žalobce: J. L.
bytem X

proti
žalovanému: Krajský úřad Zlínského kraje
sídlem tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 11. 2018, č. j. KUZL 79242/2018-3,
sp. zn. KUSP 48249/2018/DOP/Gr,

takto:

- I. Žaloba **s e z a m í t á**.
- II. Žalobce **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce napadl u Krajského soudu v Brně (dále též „krajský soud“) svou žalobou rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 11. 2018, č. j. KUZL 79242/2018-3, sp. zn. KUSP 48249/2018/DOP/Gr (dále též „napadené rozhodnutí“), jímž bylo k odvolání žalobce změněno rozhodnutí Městského úřadu Uherského Brodu, odboru správního, ze dne 5. 4. 2018, č. j. OS-D/2339/17/Mah, sp. zn. 29027/2017/MUUB (dále též „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupku“), a to tak, že bylo ve

výroku rozhodnutí o přestupku upřesněno, že jednání nezjištěného řidiče mělo za následek porušení ust. § 53 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí (dále též „zákon o silničním provozu“), což vykazuje znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona. Ve zbytku bylo prvostupňové rozhodnutí potvrzeno.

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku provozovatele vozidla podle ust. § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, kterého se měl dopustit tím, že dne 24. 4. 2017 kolem 14:04 hod. v obci Uherský Brod, ulice Hradební, před domem č. p. 54, nezajistil, aby při užití vozidla tov. zn. X, RZ: X, byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu, neboť nezjištěný řidič neoprávněně stál s tímto vozidlem v celé jeho šíři na chodníku, kterého nesmějí jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci užívat.
3. Za spáchání daného přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

4. V rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný nejprve zrekapituloval obsah správního spisu a dosavadní průběh řízení. Následně se již zabýval vypořádáním odvolacích námitek, které byly proti prvostupňovému rozhodnutí uplatněny. V tomto ohledu žalovaný připomněl, že žalobce argumentoval především tím, že nedošlo ke spáchání přestupku, protože místo, kde vozidlo v rozhodnou dobu stálo, není chodníkem.
5. Ve vztahu k vymezení pojmu chodník vycházel žalovaný z judikatury Nejvyššího správního soudu, přičemž zdůraznil, že chodníkem je třeba rozumět příslušným orgánem veřejné moci určený úzký pás pozemní komunikace vedoucí podél silnice, který z druhé strany hraničí s přílehlou nemovitostí a jehož účelem je zajistit bezpečný a plynulý pohyb chodců. Podle názoru žalovaného je rozhodné právě účelové určení dotčené části pozemní komunikace jako chodníku, k čemuž si prvostupňový správní orgán obstaral dostatek důkazů.
6. Současně žalovaný doplnil, že není schopen ověřit tvrzení žalobce ohledně toho, že daný chodník nebyl v rozhodné době vyznačen v pasportu pozemních komunikací. V této souvislosti žalovaný odkázal na internetové stránky prvostupňového správního orgánu, ze kterých je zřejmé, že předmětné místo je jako chodník označeno, přičemž příslušné mapové služby byly naposledy aktualizovány dne 23. 10. 2017. Podle názoru žalovaného ovšem není z hlediska právní kvalifikace rozhodné, zda byl daný chodník v pasportu pozemních komunikací vyznačen či nikoliv, neboť je při vymezení daného pojmu nutné vycházet ze stavebně-technického provedení chodníku a z funkce, kterou plní v rámci silničního provozu.
7. V tomto směru žalovaný považoval skutkový stav za spolehlivě zjištěný, a to nejen na základě stanoviska Oddělení dopravněsprávní činnosti a agendy Městského úřadu Uherský Brod ze dne 17. 1. 2018, e. č. 3457/2018/MUUB (dále jen „stanovisko oddělení dopravněsprávních činností“), ale také pořízené fotodokumentace, ze které je zřejmé, že stavebně-technické provedení chodníku bylo odlišné od přílehlé části pozemní komunikace.

8. Co se týče materiální stránky přestupku, žalovaný uvedl, že společenská škodlivost spočívá především v záměrném porušování pravidel silničního provozu, aniž by jednáním žalobce muselo dojít k přímému ohrožení života, zdraví či majetku jiných osob. K tomu žalovaný doplnil, že jednání spočívající v „zablokování“ celé šíře chodníku nelze ztotožňovat se situací, kdy řidič vozidla využije chodník v souladu s jeho určením za účelem vyhnutí se jinému vozidlu. V takovém případě bude totiž povinen zohlednit aktuální situaci v silničním provozu, a to ve prospěch zachování bezpečného pohybu chodců po chodníku. Odstavení vozidla na chodníku má naopak za následek situaci, kdy chodcům nezbývá nic jiného, než vstoupit při obcházení vozidla do vozovky, a to v místě, které je vlivem blízké zatáčky nepřehledné.
9. Žalovaný dále zdůraznil, že není rozhodné, jak dlouho vozidlo v daném místě stálo, neboť k porušení pravidel silničního provozu došlo již samotným zastavením na chodníku. Pokud žalobce argumentoval tím, že musel vyložit náklad z vozidla a odskočit si na toaletu, žalovaný reagoval tím, že uvedené jednání nelze považovat za zastavení vozidla podle příslušných ustanovení zákona o silničním provozu. Z okolností případu je totiž zřejmé, že vozidlo žalobce bylo uvedeno do klidu a v rozhodné době se u něj nikdo nenacházel, o čemž svědčí také doba nezbytná k sepsání oznámení přestupku policistou a pořízení fotodokumentace.
10. Žalovaný proto dospěl k závěru, že jednání nezjištěného řidiče mající znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s ust. § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu bylo prokázáno bez důvodných pochybností. Stejně tak byly splněny všechny zákonné podmínky pro uplatnění sekundární odpovědnosti žalobce jako provozovatele vozidla.

III. Žaloba

11. Žalobce v žalobě nejprve zrekapituloval průběh správního řízení a obsah odvolání, kterým bylo prvostupňové rozhodnutí napadeno. V rámci vymezení žalobních bodů poté argumentoval tím, že správní orgány se dostatečně nevypořádaly se všemi námitkami, které byly ve správním řízení uplatněny, přičemž zjištěný skutkový stav nesprávně právně hodnotily.
12. Podle názoru žalobce nelze místo, kde vozidlo v době pořízení policejní fotodokumentace stálo, spolehlivě považovat za chodník podle příslušného ustanovení zákona o silničním provozu. V této souvislosti žalobce poukázal na skutečnost, že ze stanoviska oddělení dopravněsprávních činností není zřejmé, zda se v něm uvedené závěry vztahují na celou pozemní komunikaci nebo jen na část se zámkovou dlažbou.
13. Kromě toho dané stanovisko vydalo oddělení, které je součástí správního orgánu, který v prvním stupni rozhodoval o přestupku. Z toho žalobce dovozuje, že prvostupňový správní orgán si vydal stanovisko doslova sám pro sebe, o čemž svědčí také personální propojení vedoucího daného oddělení a oprávněné úřední osoby v řízení o přestupku.
14. Žalobce dále namítal, že se v nyní projednávané věci nemohlo jednat o chodník, neboť ten podle zákona mohou užívat pouze chodci. Pokud tedy žalovaný tvrdí, že se jedná o tzv. pojízdný chodník, pak se z logiky věci nemůže jednat o chodník ve smyslu ust. § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu.
15. K tomu žalobce doplnil, že žalovaný se nedostatečně vypořádal s námitkou, že dané místo nebylo jako chodník v době spáchání přestupku označeno v pasportu pozemních

komunikací. Ke změně dotčených údajů došlo na oficiálních internetových stránkách Městského úřadu Uherského Brodu účelově, a to až v návaznosti na podání odporu proti příkazu, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání výše uvedeného přestupku. Jedná se o skutečnost ve prospěch žalobce, kterou lze v rozporu s tvrzením žalovaného prokázat např. dotazem zaměstnanců příslušného úřadu či jejich svědeckou výpovědí.

16. Ve vztahu ke stavebně-technickému provedení místa zdokumentování stojícího vozidla žalobce doplnil, že se odlišuje od chodníků v jiných částech obce, přičemž použité sklopení obrubníků svědčí o tom, že se nejedná o chodník, tedy prostor určený výlučně pro pohyb chodců. Na základě znalosti místních poměrů žalobce dodal, že daná část pozemní komunikace byla v minulosti chodníkem, ale poté došlo k její přestavbě do současné podoby, a to rozšířením a nahrazením betonové dlažby zámkovou. Uvedený postup žalobce považuje za důkaz o tom, že záměrem bylo řešit nedostatečnou šířku vozovky tím, že bude dosavadní plocha chodníku přizpůsobena rovněž jízdě vozidel, a to v souvislosti s dopravní obslužností přilehlých nemovitostí.
17. O tom, že dané místo není chodníkem, svědčí podle žalobce rovněž okolnost, že je na něm běžně umísťováno přenosné dopravní značení zákazu zastavení vozidel v době provádění blokového čištění pozemních komunikací, což není v případě chodníku nezbytné, neboť zákaz zastavení vyplývá přímo ze zákona. Žalovaný se však s touto námitkou nijak nevypořádal.
18. Podle názoru žalobce nelze po běžném řidiči požadovat, aby bez umístění dopravního značení dokázal posoudit, že dané místo je chodníkem, na který sice lze najíždět za účelem vyhnutí se jiným vozidlům, ale nikoliv z důvodu zastavení na nezbytnou dobu (vyložení nákladu, vystoupení osob apod.). Současně žalobce odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 6. 2017, č. j. 2 As 159/2016-39, ze kterého dovodil, že stání vozidla nelze považovat za prokázané pouze na základě toho, že se u vozidla v určitý okamžik nikdo nenacházel.
19. Žalobce sice připustil, že se v jeho případě nemuselo po celou dobu jednat o zastavení vozidla, a to s ohledem na dobu, kterou po vyložení nákladu strávil na toaletě. Žalobce však tímto způsobem řešil akutní zdravotní komplikaci, což by naplňovalo znaky jednání v krajní nouzi.
20. Závěrem žalobce zpochybnil rovněž úvahy správních orgánů ohledně materiální stránky přestupku, přičemž zdůraznil, že se jedná o dopravně méně vytíženou pozemní komunikaci, na které se vozidla pohybují sníženou rychlostí. Z veřejně dostupných podkladů a k žalobě přiložené fotodokumentace navíc vyplývá, že se na dané pozemní komunikaci nepříhodila od roku 2007 žádná dopravní nehoda. Stejně tak je z fotografií daného místa zřejmé, že je k zastavení vozidel běžně používáno, a to za účelem zajištění obslužnosti přilehlých nemovitostí.
21. Ze shora uvedených důvodů žalobce navrhl, aby krajský soud napadené rozhodnutí zrušil, uložil žalované povinnost k náhradě nákladů řízení a věc jí vrátil k dalšímu řízení.

IV. Vyjádření žalovaného

22. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že s podanou žalobou nesouhlasí. Pokud se jedná o argumentaci žalobce, že dané místo není chodníkem, žalovaný předně odkázal na

odůvodnění prvostupňového a napadeného rozhodnutí, ve kterých bylo výslovně uvedeno, že se v nyní posuzované věci jedná o tzv. pojízdný chodník, nikoliv parkoviště. K tomu žalovaný doplnil, že sám žalobce připustil, že se o chodník jednalo již v minulosti, přestože měl odlišnou stavebně-technickou úpravu.

23. V této souvislosti žalovaný odkázal na příložené kolaudační rozhodnutí Městského úřadu Uherského Brodu, odboru stavebního úřadu a územního plánování, ze dne 5. 6. 2001, zn. STAV/640/2001 (dále jen „kolaudační rozhodnutí“), ze kterého podle žalovaného vyplývá, že došlo k rekonstrukci chodníku způsobem, který umožňuje jeho využití řidiči vozidel v případě potřeby objetí určité překážky na vozovce. Současně žalovaný poukázal na ve vyjádření vložené fotografie z veřejně dostupných zdrojů, na kterých je zachycen odlišný stavební materiál, kterým byl chodník ve srovnání s okolní vozovkou vydlážděn.
24. Při vymezení pojmu „chodník“ a „pojízdný chodník“ je podle názoru žalovaného nutné vycházet z historických okolností daného místa, šířkových poměrů a stavebně-technického provedení jednotlivých částí pozemní komunikace (zejména existence a způsob provedení obrubníků). Podle názoru žalovaného nelze navzájem směšovat výjimečné a krátkodobé vjetí na chodník za účelem objetí překážky a zaparkování vozidla, v důsledku čehož není chodcům umožněno chodník řádně užívat. V tomto ohledu žalovaný považuje za nezbytné vycházet z obecných pravidel, etiky a logiky, resp. z účelu, který byl vytvořením pojízdného chodníku sledován.
25. Ve vztahu k argumentaci žalobce o potřebě zastavení vozidla za účelem vyložení nákladu poté žalovaný uvedl, že mohl za tímto účelem využít vlastní přilehlé zahrady nebo přístupu z ulice Hradební, kde je zastavení vozidla umožněno. Žalobce navíc svá tvrzení nijak nedoložil. Pokud se jedná o namítané jednání v krajní nouzi, a to z důvodu doby strávené na toaletě, žalovaný připomněl, že žalobce byl uznán vinným z přestupku provozovatele vozidla, u kterého se zavinění neposuzuje. Jedná se o odpovědnost za výsledek, k jejímuž uplatnění postačuje, pakliže jednání nezjištěného řidiče naplňuje formální znaky přestupku. Žalobce navíc tuto skutkovou okolnost poprvé uvedl až v odvolání, což svědčí o její účelovosti.
26. Žalovaný rovněž odmítl argumentaci žalobce založenou na skutečnosti, že je v daném místě běžně umísťováno přenosné dopravní značení zákazu zastavení. Jedná se totiž o standardní postup, protože dopravní značení se podle příslušných technických norem na vozovku neumísťuje. Nelze tak dovozovat, že se dopravní značkou upravený zákaz zastavení vztahuje rovněž na chodník, kde toto pravidlo platí přímo ze zákona.
27. Závěrem žalovaný poznamenal, že řidiči vozidla se v praxi nemohou přirozeně orientovat podle toho, zda je chodník uveden v pasportu pozemních komunikací či nikoliv. Neoznačení konkrétního chodníku tímto způsobem proto nemá žádný vliv na spáchání přestupku. K tomu žalovaný doplnil, že daný chodník byl projektován jako pojízdný, protože jsou obrubníky skutečně uzpůsobeny pro najíždění vozidel. Z toho však nelze dovozovat, že daný prostor je určen k zastavení či stání vozidel. Společenská škodlivost je dána již ohrožením právem chráněného zájmu, protože není podstatné, že dopravní nehody nejsou v daném místě evidovány.
28. Na základě výše uvedeného žalovaný navrhl, aby krajský soud žalobu jako nedůvodnou zamítl.

V. Replika žalobce

29. K vyjádření žalovaného podal žalobce repliku, ve které především zdůraznil, že pojízdny chodník nelze z pojmového hlediska směřovat s chodníkem, jehož použití je jednoznačně vymezeno zákonem. Podle žalobce nelze připustit, aby žalovaný vytvářel vlastní pravidla, podle kterých sice lze pojízdny chodník využít k objetí překážky, ale nelze na něm zastavit.
30. K tomu žalobce doplnil, že v dotčeném kolaudačním rozhodnutí je výslovně uvedeno, že v daném místě nově došlo k vytvoření pojízdného chodníku, tedy komunikaci určené pro smíšený provoz. Není však vyloučeno, aby bylo možné pojízdny chodník využívat také jiným způsobem. Žalobce je navíc toho názoru, že ho nelze postihovat na základě veřejně nedostupného kolaudačního rozhodnutí z roku 2001, pakliže zákaz zastavení nevyplývá z právní úpravy či dopravního značení. Nelze pak vycházet ani ze stavebně-technického provedení, neboť to je uzpůsobeno rovněž předpokládanému pohybu motorových vozidel.
31. Kromě toho žalobce argumentoval tím, že nelze řidiči klást tíži skutečnost, že se řídil veřejně dostupnými a oficiálními informacemi o funkčním využití dané části pozemní komunikace na internetových stránkách příslušného obecního úřadu. Žalovaný navíc vychází z judikatury, která se netýká zastavení vozidla na pojízdném chodníku.
32. Žalobce dále připomněl, že ve správním řízení nebylo prokázáno, že vozidlo v místě stálo, resp. že se nejednalo o režim pouhého zastavení vozidla, a to za účelem vyložení nákladu. Tato okolnost byla uvedena již před vydáním prvostupňového rozhodnutí. V přestupkovém řízení se navíc zásada koncentrace neuplatňuje. K tomu žalobce doplnil, že zastavení vozidla na vlastní zahradě u domu není možné z důvodu hrozby propadnutí stropů zasypaných sklepů, které se pod povrchem nacházejí. Pro najíždění vozidel navíc není daná plocha uzpůsobena.
33. Závěrem žalobce uvedl, že umístění přenosné dopravní značky zákazu zastavení z důvodu blokového čištění pozemních komunikací se vztahovalo rovněž na pojízdny chodník, na kterém bylo umístěno. O tom svědčí rovněž skutečnost, že na okolní vozovce nelze obecně zastavit, protože by nebyla dodržena zákonem stanovená šířka pozemní komunikace nezbytná pro průjezd vozidel. Žalovaný však podle názoru žalobce postupoval v řízení účelově, a to jak ve vztahu ke zjišťování skutkového stavu věci, tak hodnocení provedených důkazů.

VI. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

34. Ve správním spisu se nachází policejní dokumentace, jejíž součástí je oznámení přestupku, fotografie vozidla RZ: X, výzva pro nepřítomného řidiče motorového vozidla a výpis z karty vozidla. Na základě těchto podkladů byl žalobce jako provozovatel vozidla vyzván k zaplacení určené části nebo sdělení údajů umožňujících identifikaci řidiče vozidla.
35. V této souvislosti žalobce zaslal prvostupňovému správnímu orgánu vyjádření ze dne 27. 11. 2017, ve kterém uvedl, že si není vědom toho, že by jeho vozidlo na chodníku stálo, přičemž požádal o poskytnutí bližších informací. Prvostupňový správní orgán zaslal žalobci sdělení ze dne 1. 12. 2017, kterým byl žalobce upozorněn na možnost nahlédnutí do správního spisu, které po doručení opakované výzvy využil. Ve svém vyjádření ze dne 5. 1. 2018 pak žalobce argumentoval tím, že

se v daném místě chodník nenachází, což plyne také z pasportu pozemních komunikací.

36. Do správního spisu bylo dále založeno již uvedené stanovisko Městského úřadu Uherský Brod, odboru správního, oddělení dopravněsprávních činností ze dne 17. 1. 2018 (dále jen „stanovisko“), ve kterém je uvedeno, že předmětná část pozemní komunikace (ulice Hradební) je určena pro tzv. smíšený provoz, tedy jak pro pohyb chodců, tak vozidel. Jedná se o pojízdný chodník, který díky sklopeným obrubníkům umožňuje výjimečné najetí vozidla na chodník za předpokladu, že šířkové poměry vozovky neumožňují bezpečné míjení jiného vozidla. Primárně je určen pro chodce, stejně jako chodníky z přilehlých ulic. Parkoviště se v daném místě nikdy nenacházelo, a to kvůli nesplnění technických podmínek. Chodci by navíc byli nuceni vstupovat za účelem objetí vozidel do vozovky.
37. Následně bylo podezření na spáchání přestupku nezjištěným řidičem vozidla usnesením odloženo a žalobci byl dne 9. 2. 2018 doručen příkaz ze dne 8. 2. 2018, proti kterému podal v zákonné lhůtě odpor. Na základě výzvy k seznámení se s podklady pro rozhodnutí se k prvostupňovému správnímu orgánu dostavil dne 19. 3. 2018 zmocněnec žalobce, který setrval na tvrzeních uvedených v podaném odporu a současně doplnil, že vozidlo na daném místě nestálo. Jednalo se o jeho zastavení na nezbytnou dobu, a to za účelem vyložení nákladu a jeho uložení do domu.
38. Dne 5. 4. 2018 bylo vydáno rozhodnutí o přestupku, proti kterému se žalobce odvolal. Žalovaný poté vydal rozhodnutí ze dne 4. 6. 2018, č. j. KUZL-33062/2018-2 (dále jen „původní rozhodnutí žalovaného“), kterým bylo odvolání jako opožděné zamítnuto. Záhy ovšem došlo k jeho zrušení v přezkumném řízení rozhodnutím žalovaného ze dne 12. 9. 2018, č. j. KUZL-65476/2018-2, a to s ohledem na vyjádření České pošty, s.p. ze dne 31. 7. 2018, ze kterého je zřejmé, že původní rozhodnutí žalovaného bylo nesprávně doručováno.
39. Žalovaný proto odvolání opětovně posoudil a vydal napadené rozhodnutí, které je v současné době předmětem soudního přezkumu.

VII. Posouzení věci krajským soudem

40. Krajský soud předně posuzoval, zda byly splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s. ř. s.“), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (§ 65, § 68, § 70 s. ř. s.).
41. V souladu s ust. § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. přezkoumal krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.
42. Soud ve věci rozhodl v souladu s ust. § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení ústního jednání, neboť účastníci řízení s tímto postupem souhlasili a krajský soud nepovažoval ústní projednání věci za nezbytné.
43. Žaloba **není důvodná**.

44. Krajský soud předně připomíná, že se v nyní projednávané věci jedná o přestupek provozovatele vozidla podle ust. § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, který je založen na principu objektivní odpovědnosti za jednání nezjištěného řidiče vozidla spočívajícího v neoprávněném zastavení nebo stání. Ačkoliv je z obsahu žaloby zřejmé, že žalobce sám sebe označuje za řidiče vozidla, neučinil tak dříve, a to v reakci na celkem dvě výzvy podle ust. § 125h zákona o silničním provozu, přestože na ně písemně zareagoval.
45. S ohledem na výše uvedené skutečnosti a povahu řízení o přestupku provozovatele vozidla je tak ve vztahu ke zjišťování skutkového stavu rozhodné pouze to, zda jednáním řidiče došlo k naplnění formálních znaků přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s ust. § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu, aniž by byl nadále dán prostor pro posuzování motivu řidiče či těch znaků přestupku, které vyplývají až z obecné právní úpravy přestupkové odpovědnosti (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2017, č. j. 3 As 114/2016 – 46; odkazovaná rozhodnutí jsou dostupná na www.nssoud.cz).
46. Podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu platí, že: *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.“*
47. Podle ust. § 53 odst. 2 téhož zákona platí, že: *„Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.“*
48. Z dikce výše citovaných ustanovení zákona vyplývá, že k porušení povinnosti řidiče dojde tím, že svým vozidlem užije chodník jakýmkoliv způsobem, a to s výjimkou případů, kdy to zákon výslovně umožňuje. Mezi žalobcem a žalovaným není sporné, že vozidlo se v daném místě nacházelo v klidovém režimu, ačkoliv se rozcházejí v tom, zda se podle dotčené právní úpravy jednalo o režim zastavení nebo stání, a to zejména s ohledem na dobu nepřítomnosti řidiče vozidla.
49. Podle názoru krajského soudu však není nutné zabývat se v nyní projednávané věci primárně tím, zda vozidlo v daném místě stálo či pouze zastavilo. Důvodem je skutečnost, že zastavení a stání vozidla je mimo dopravním značením určená místa možné pouze při splnění podmínek podle ust. § 25 zákona o silničním provozu, který však neobsahuje žádnou výjimku ve vztahu k užití chodníků podle ust. § 53 odst. 2 téhož zákona. Již samotným zastavením by tak došlo k naplnění formálních znaků skutkové podstaty přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.
50. Naopak je zcela zásadní posouzení námítky žalobce, kterou zpochybňuje, že daný úsek pozemní komunikace je chodníkem, na čemž je právní kvalifikace správních orgánů založena. Krajský soud se proto dále zabýval tím, zda daný úsek pozemní komunikace lze považovat za chodník ve smyslu dotčených ustanovení zákona.
51. Předně je nutné vycházet z toho, že pojem „chodník“ není zákonem nijak definován. Z toho důvodu je při vymezení daného pojmu nutné reflektovat význam, který mu je obecně přisuzován. V tomto směru lze podle okolností chodník považovat za samostatnou účelovou komunikaci nebo část pozemní komunikace, která je primárně

určena pro užití ze strany chodců, a to za účelem zachování bezpečnosti v silničním provozu. Ačkoliv chodník není dopravním značením přímo vyznačen, lze jeho existenci dovozovat především na základě stavebně-technických parametrů a celkově z místních podmínek silničního provozu (srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 2. 5. 2019, č. j. 22 A 53/2016 – 32, nebo rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 1. 2018, č. j. 6 As 333/2017 – 31).

52. V této souvislosti se krajský soud ztotožňuje se závěrem správních orgánů, že místo, kde se vozidlo v rozhodnou dobu nacházelo, je chodníkem ve smyslu ust. § 53 odst. 2 téhož zákona, což znamená, že je na něm zastavení i stání všeobecně zakázáno. Tento závěr vyplývá především z policisty pořízené fotodokumentace, ze které je zřejmé, že chodník je od přilehlé části pozemní komunikace odlišen nejen použitím odlišného druhu dlažby, ale také obrubníkem. Nelze navíc přehlédnout, že z druhé strany přiléhá k zástavbě rodinných domů, čímž místním obyvatelům umožňuje bezpečný přístup k daným nemovitostem. Z obsahu stanoviska oddělení dopravněsprávních činností je dále zřejmé, že se jedná o chodník, který navazuje na síť chodníků v dané lokalitě, což na první pohled potvrzují také k žalobě přiložené a veřejně dostupné fotografie místa spáchání přestupku.
53. Sám žalobce ostatně uvedl, že daný úsek pozemní komunikace byl již v minulosti chodníkem, přestože následně došlo k jeho stavebně-technické úpravě do současné podoby, a to za účelem umožnění snadnějšího najíždění motorových vozidel. Na rozdíl od žalobce však zdejší soud nezastává názor, že tato okolnost (částečné zpřístupnění silniční dopravě) naplnění pojmových znaků chodníku automaticky vylučuje.
54. Ze stanoviska oddělení dopravněsprávních činností vyplývá, že předmětná část ulice Hradební je jako tzv. pojízdný chodník součástí místní komunikace IV. třídy, na které je v souladu se zákonem umožněn smíšený provoz, tedy jak pohyb chodců, tak motorových vozidel. Záměrem následně provedených stavebně-technických úprav nebylo odstranění původního chodníku, ale pouze jeho přizpůsobení nedostatečné šířce přilehlé vozovky, aby mohl být výjimečně užíván k nezbytnému vyhýbání protijedoucích vozidel. Parkoviště se v daném místě nikdy nenacházelo, a to také z důvodu nesplnění technických parametrů.
55. Krajský soud se ztotožňuje s právním názorem žalovaného, že z hlediska zachování významu a účelu chodníku je nutné rozlišovat možnost zaparkování vozidla od krátkodobého užití chodníku pouze za účelem bezprostředního objetí překážky či vyhnutí se protijedoucímu vozidlu podle příslušných ustanovení zákona o silničním provozu.
56. V prvním z uvedených případů totiž fakticky dochází k popření primárního účelu chodníku, kterým je vytvoření vyhrazeného prostoru pro bezpečný pohyb chodců v silničním provozu. O tom v nyní projednávané věci svědčí samotná policejní fotografie, na které je vozidlo žalobce zaparkováno způsobem, že zabírá celou šířku chodníku, tedy až po okraj vozovky jako přilehlé části pozemní komunikace. V takovém případě chodcům zejména v některých situacích (např. osoba s dětským kočárkem) skutečně nezbývá nic jiného, než překážku obejít vstoupením do vozovky, čemuž má být zákonem prostřednictvím úzce vymezeného způsobem užití chodníku zabráněno.

57. Pouhé objetí překážky nebo vyhnutí se jinému vozidlo za současného užití chodníku, a to při zohlednění aktuální přítomnosti a přednosti pohybu chodců, naopak proti primárnímu účelu chodníku nesměruje. Na stejném principu ostatně funguje také běžné řešení vjezdů do garáží či jiných prostor, které jsou chodníkem (typicky se sklopeným obrubníkem) fakticky odděleny od vozovky či zbývající části pozemní komunikace. Ani z toho ovšem nelze logicky dovozovat, že možnost nezbytného najetí na chodník za účelem vjezdu v sobě implicitně zahrnuje také možnost krátkodobého či dlouhodobého užití chodníku jako parkoviště.
58. Jak již bylo uvedeno, žalobce v žalobě výslovně připustil, že ke stavebně-technické úpravě původního chodníku došlo proto, aby byla řešena nedostatečná šířka pozemní komunikace, a to také ve vztahu k potřebě zajištění bezpečného vyhýbání protijedoucích vozidel. V takovém případě se ovšem nejví jako pravděpodobné, že by záměrem bylo umožnit jakékoliv užití nově upravené plochy v silničním provozu, a to především za účelem zaparkování vozidel, které by tak *de facto* vytvářely překážky mající za následek zúžení manévrovacího prostoru protijedoucích vozidel, čemuž mělo být přestavbou zabráněno.
59. Podle názoru krajského soudu je ve vztahu k právní kvalifikaci podstatné, že z popsaného a policisty zdokumentovaného stavebně-technického provedení dané části pozemní komunikace lze bez obtíží rozeznat, že se jedná o chodník, na kterém je podle ust. § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu zastavení nebo stání vozidla zakázáno. Pokud tedy nezjištěný řidič na daném místě zastavil nebo stál, dopustil se tak jednání majícího znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona, což bylo ze strany správních orgánů spolehlivě prokázáno a zdůvodněno.
60. Pokud se pak jedná o námitky žalobce proti určitosti a věrohodnosti stanoviska oddělení dopravněsprávních činností, je vhodné doplnit, že bylo prvostupňovým správním orgánem vyžádáno přímo k části ulice Hradební č. p. 54. K jeho vydání poté došlo úřední osobou kompetentního orgánu, jejíž nestrannost nelze bez dalšího zpochybnit pouze s odkazem na skutečnost, že působí v rámci stejného odboru jako úřední osoba pověřená vedením přestupkového řízení.
61. Stejně tak krajský soud nepovažoval za rozhodnou absenci vyznačení chodníku v pasportu pozemních komunikací. Přestože lze dát žalobci za pravdu v tom, že případné vyznačení dané části pozemní komunikace jako chodníku na internetových stránkách Městského úřadu Uherský Brod až po podání odporu proti příkazu lze považovat za nestandardní, nemá tato okolnost vliv na posouzení toho, zda došlo ke spáchání přestupku.
62. Údaje vedené v pasportu pozemních komunikací nejsou vyčerpávající ani právně závazné. Přestože mohou být jistou indicií, nejsou na rozdíl od stavebně-technických parametrů rozhodným ukazatelem toho, zda se v konkrétním případě jedná o chodník či nikoliv (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 10. 2018, č. j. 7 As 279/2017 – 32, a ze dne 24. 1. 2018, č. j. 6 As 333/2017 – 31). Žalovaný proto postupoval správně, pokud reagoval na argumentaci žalobce tím, že řidič vozidla se má primárně řídit faktickým stavem na místě, jehož podoba byla policisty dostatečně zachycena.
63. Ačkoliv pak žalovaný v rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí přímo nereagoval na dílčí námitku žalobce spočívající v tom, že na stavbu chodníku byl použit jiný druh

dlažby než u zbývajících chodníků v dané oblasti, nejedná se podle názoru zdejšího soudu o vadu mající za následek nepřezkoumatelnost rozhodnutí.

64. Povinností správních orgánů není reagovat na každé dílčí tvrzení účastníka řízení, ale vypořádat všechny stěžejní námitky, které byly v řízení uplatněny. V tomto směru se správní orgány podrobně zabývaly tím, zda je daná část pozemní komunikace chodníkem či nikoliv, a to s odkazem na jeho stavebně-technické provedení. Ani případné použití jiné dlažby než u ostatních chodníků nemůže s ohledem na další typické parametry (odlišení od přilehlé vozovky dlažbou a obrubníky) zpochybnit závěr o tom, že dané místo je chodníkem, na kterém je parkování všeobecně zakázáno.
65. Podobně se krajský soud neztotožnil ani s tvrzením žalobce, že existenci chodníku dokazuje okolnost, že je na něj běžně umisťována přenosná dopravní značka zákazu zastavení (B28), a to v době blokového čištění pozemních komunikací. V tomto směru ostatně žalobce nezpochybňuje, že daná dopravní značka nemusí být umisťována výlučně na vozovce, a to z důvodu zachování volných jízdních pruhů zejména v místech, kde jsou šířkové poměry nedostatečné, jako je tomu v nyní projednávané věci. Krajský soud pak dává žalobci částečně za pravdu v tom, že přenosnou dopravní značku není třeba *de iure* používat v místech, kde je zastavení právní úpravou všeobecně zakázáno.
66. Na druhou stranu nelze opomenout, že obecná právní úprava není účastníky silničního provozu vždy respektována, což je ve vztahu k parkování vozidel na chodníku patrné rovněž z pořízené fotodokumentace, na které jsou zachycena hned dvě vozidla. Blokové čištění poté zpravidla probíhá v krátkém časovém úseku, a to v celé šířce pozemní komunikace, což vyžaduje, aby byla její průjezdnost a efektivnost činnosti vozidel údržby dotčených komunikací zajištěna. Z přechodného umístění dopravní značky zákazu zastavení tak nelze s ohledem na výše uvedené bez dalšího dovozovat, že daná část pozemní komunikace není chodníkem.
67. Co se poté týče namítané absence materiální stránky přestupku, krajský soud připomíná, že nezjištěný řidič se dopustil jednání spočívajícího v porušení ust. § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu, tedy zákazu sledujícího ochranu chráněného zájmu ve smyslu zajištění bezpečného pohybu chodců v silničním provozu.
68. Jedná se o druh přestupkového jednání, které je svoji povahou ohrožující, aniž by muselo mít za následek škodu na životě, zdraví či majetku. Jak již bylo uvedeno, vozidlo bylo zaparkováno přes celou šířku chodníku, čímž bylo jeho nerušené užití ze strany chodců v podstatě vyloučeno. V důsledku toho by chodcům nezbylo nic jiného, než obejít překážku vstoupením do vozovky, s čímž jsou spojena rizika střetu s jedoucími vozidly, jak bylo v odůvodnění napadeného rozhodnutí předestřeno. Na tomto závěru nemůže nic změnit ani statistika nehodovosti v daném místě, na kterou bylo žalobcem odkazováno.
69. Je navíc vhodné opětovně zdůraznit, že žalobce byl uznán vinným z přestupku provozovatele vozidla, u kterého se jedná o odpovědnost za výsledek. Z hlediska jeho přestupkové odpovědnosti je proto podstatné, zda jednáním nezjištěného řidiče došlo k naplnění formálních znaků přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, což bylo dokázáno bez důvodných pochybností.

70. V řízení o přestupku provozovatele vozidla naopak nejsou zohledňovány ani namítané příčiny jednání nezjištěného řidiče vozidla, přestože by jejich prokázání jinak mohlo naplňovat definiční znaky některé z okolností vylučující protiprávnost (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2017, č. j. 3 As 114/2016 – 46). Tvrzení žalobce o přítomnosti zdravotních komplikací po vyložení nákladu z vozidla proto není v této věci relevantní. Pouze nad rámec uvedeného krajský soud dodává, že tato okolnost měla podle skutkové verze žalobce nastat až poté, co bylo vozidlo na chodníku neoprávněně zastaveno, čímž by nebyla ani přestupková odpovědnost řidiče vyloučena.

VIII. Závěr a náklady řízení

71. Ze všech shora uvedených důvodů bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
72. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu ust. § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, respektive ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, protože se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok III.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Brně dne 29. září 2020

Ph.D., v. r.

JUDr. Lukáš Hlouch,
samosoudce

Za správnost vyhotovení:
K. M.

