



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudcem Mgr. Lukášem Pišvejcem ve věci

žalobkyně: **Z.B.**,
bytem ...
zastoupená Ing. J.B.
bytem ...

proti
žalovanému: **Krajský úřad Plzeňského kraje**
sídlem Škroupova 18, Plzeň

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 3. 2019, č. j. PK-DSH/1575/19,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I.

Napadené rozhodnutí

1. Žalobkyně se žalobou domáhala zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 3. 2019, č. j. PK-DSH/1575/19 (dále jen „*napadené rozhodnutí*“), jímž bylo zamítnuto její odvolání a bylo potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Plzně, Odboru správních činností, oddělení dopravních přestupků, ze dne 18. 1. 2019, č. j. MMP/013594/19. Tímto prvoinstančním

Shodu s prvopisem potvrzuje: L. K.

rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou z porušení ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném do 30. 6. 2018 (dále jen „zákon o silničním provozu“) a z naplnění skutkové podstaty přestupku ve smyslu ustanovení § 125f odst. 1 téhož zákona, neboť jako provozovatelka motorového vozidla tov. zn. Mercedes-Benz, RZ: ..., v rozporu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu nezajistila, aby při užití tohoto vozidla na pozemních komunikacích byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích, neboť bylo zjištěno, že dne 2. 2. 2018 v době nejméně od 12:50 hodin do 12:58 hodin téhož dne neznámý řidič s předmětným vozidlem neoprávněně stál v Plzni, na vozovce pozemní komunikace ul. Bezručovy, v prostoru u domu č. 19, po pravé straně ve směru jízdy od ul. Sedláčkovy k ul. Bedřicha Smetany, v úseku platnosti svislé dopravní značky IP 13c (Parkoviště s parkovacím automatem), s dodatkovou tabulkou E13 (Text nebo symbol – „PLACENÉ Po–Pá 7–19.00 ZÓNA A“), kdy v uvedeném vozidle nebyl viditelně umístěn platný parkovací lístek nebo platná parkovací karta, čímž porušil ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, kdy toto jednání vykazuje znaky přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona. Za tento přestupek byla žalobkyni uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a dále povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II.

Žaloba a její doplnění

2. Podanou žalobu odůvodňovala žalobkyně tím, že v souladu se zákonem sdělila správnímu orgánu údaje o řidiči vozidla, kterým měl být spáchán přestupek. Tím byly dány skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě a tento stav vylučoval projednání přestupku provozovatele vozidla.
3. Žalobkyně byla zkrácena na svých právech tím, že žalovaný potvrdil postup prvoinstančního správního orgánu, který nenařídil jednání, i když žalobkyně na tom trvala a navrhovala provedení důkazů, které měly potvrdit nesprávnost závěru o tom, že byl spáchán přestupek.
4. Samotná kvalifikace ve výroku „*kdy v uvedeném vozidle nebyl viditelně umístěn platný parkovací lístek nebo platná parkovací karta, čímž porušil ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu*“ není podložena zákonným ustanovením. Existence jakéhokoliv lístku nemá vliv na provoz na pozemních komunikacích a není ani tímto zákonem postihována. Dopravní informační značka nemůže být porušena a jejím konečným cílem je, aby řidič vzal její informaci na vědomí. K tomu, aby mohl řidič něco porušit, musí mu být udělen příkaz nebo zákaz (k tomu jsou určeny jiné než informativní značky).
5. V místě, kde měl být přestupek spáchán, je umístěna dodatková tabulka placené parkování. Podle správních orgánů je v daném místě působení Nařízení obce, které však nesplňuje zákonný podklad, aby bylo koncipováno obcí, ale je koncipováno radou obce, jež k tomu nemá zákonný podklad. Je nesporné, že placení za použití komunikace je krok, kterým zákonodárce udělal výjimku z obecného užívání komunikace každým a bezplatně. Placené použití tedy musí být striktně omezené a navíc splňovat další podmínky podle zákona.
6. Zákonodárce jasně stanovil, že tento stav je jen pro organizování dopravy, aniž by a priori dal do rukou obce, že je to ona, kdo jediný bude dopravu organizovat. Přesto obec sama vlastním jménem a na vlastní účet provozuje podnikání – poskytování parkovacích služeb. Jde o podnikání neoprávněné, které dokonce naplňuje znaky trestného činu. Navíc obec

pro toto své podnikání zneužívá obecní policii a následně i správní orgány, aby vymáhala zaplacení určeného poplatku. Zákon umožňuje obci (ne radě obce) pouze, aby v nařízení obce stanovila způsob sjednání ceny a prokazování jejího zaplacení. Tento stav ovšem je řízen zákonem o cenách a jde o dvoustranný vztah mezi tím, kdo organizuje dopravu, a tím, kdo je účastníkem tohoto organizování, a nelze plnění či neplnění občansko-právního vztahu nahrazovat správním postupem.

7. Žalobkyně byla toho názoru, že tzv. Parkovací řád nemá zákonnou oporu, aby mohl působit na účastníky silničního provozu a aby vůbec vznikl přestupkový stav, a proto ani nebyla splněna základní podmínka správního řízení. Navíc je zpoplatnění jinak bezplatného užívání velký zásah do pokojného stavu, kdy daně (a toto je svým způsobem daň) lze ukládat jen na základě zákona. I proto musí být tato situace pod veřejnou kontrolou, a proto zákonodárce dal oprávnění obci, když jednání obce, resp. zastupitelstva obce jsou veřejná a jsou projevem zastupitelské demokracie. Jednání rady obce naopak jsou neveřejná, občan nemá možnost se jich účastnit a prezentovat tak svůj názor, a proto zákonodárce uvedl: „*obec může v nařízení obce...*“. Jiný postup by nepřipustně zasáhl do práv a chráněných zájmů občana.
8. V doplnění žaloby ze dne 11. 5. 2019, doručeném soudu dne 20. 5. 2019, žalobkyně zároveň napadla i právní konstrukci případu (kvalifikaci) vyjádřenou ve výrokové části týkající se porušení chráněného zájmu – „*kdy toto jednání vykazuje znaky přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) ...*“. Pokud bylo řízení vedeno s provozovatelkou vozidla, musí se řídit ustanovením § 125f zákona o pozemních komunikacích, když tato pak odpovídá za podmínku, že s vozidlem byl spácháný přestupek, následkem byla dopravní nehoda a přestupek byl zjištěn automatickým technickým prostředkem, nebo šlo o neoprávněné zastavení nebo stání. Skutková podstata jednání provozovatelky a odpovědnost spočívá v tom, že dle ustanovení § 125f odst. 1 „*nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovené tímto zákonem*“. Žádné další jednání není zákonem dáno k odpovědnosti. Jen v porušení tohoto § 125f může být spatřována odpovědnost provozovatele a dle tohoto ustanovení lze vést vůči němu postih ve smyslu odst. 3 tohoto ustanovení. Jedná se tedy o speciální ustanovení zákona postihující provozovatele vozidla. Správní orgán tvrdil, že znaky přestupku jsou uvedeny v ust. § 125c odst. 1 písm. k) spočívající v jednání pachatele v tom, že neumístil viditelně parkovací lístek dle § 4 písm. c) téhož zákona. Vzhledem k tomu, že řízení je vedeno s provozovatelkou vozidla, nelze tento skutek (v daném případě právně dokonce neurčený) dávat k tíži obviněné. S provozovatelem vozidla se vede řízení dle ust. § 125f a druh přestupku (odst. 3) je účinný a přihlíží se k němu jen v případě stanovení výše pokuty dle článku 1. Postup správního orgánu dle § 125c a násl. a § 4 písm. c) by měl význam, jen pokud by jej vedl přímo k pachateli a prokázal-li by závazný předpis, který ukládá ve formě vynutitelné právní normy povinnost viditelně umístit platný parkovací lístek. Tento stav není v souladu s právem a činí rozhodnutí od samého počátku zmatečným, nepřezkoumatelným.

III.

Vyjádření žalovaného k žalobě

9. Žalovaný nepovažoval žalobu za důvodnou, proto navrhl její zamítnutí. Poukázal na to, že podání doručené soudu dne 20. 5. 2019 bylo učiněno až po lhůtě pro podání žaloby, a proto je nutno na námitky v něm uplatněné pohlížet jako na opožděné a nepřihlížet k nim. Ke včas uplatněným námitkám žalovaný odkázal na odůvodnění napadeného

rozhodnutí. Nadto odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 5. 2019, č. j. 6 As 333/2018-42, pojednávající o problematice placeného parkování a dopravního značení.

IV.

Vyjádření účastníků při jednání

10. Žalobkyně i žalovaný setrvali na své dosavadní právní argumentaci. Žalobkyně doplnila, že nenařazením jednání bylo porušeno právo na „rovnost zbraní“, neboť nemohla přednést skutečnosti na svoji obhajobu. Na podporu svých tvrzení žalobkyně odkázala na bod 26 nálezu Ústavního soudu ze dne 18. 6. 2019, sp. zn. Pl. ÚS 25/15, ze kterého dovodila, že obec nemůže provoz na pozemních komunikacích jakkoli regulovat, tudíž ani nemohlo dojít k přestupku řidiče, za který pak byla postižena žalobkyně jako provozovatelka vozidla. Žalovaný zdůraznil výslovné zákonné zmocnění obce ke zpoplatnění vybraných úseků komunikací podle § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Dle žalobkyně není nikde zakotveno, že to bude obec, kdo bude vybírat platbu a kdo bude organizovat dopravu. Když chce obec organizovat dopravu, podléhá toto veřejné soutěži, do které se může kdokoli přihlásit. Není k tomu zmocněna pouze obec. Obec může stanovit úsek komunikace, sjednat cenu ale nemůže. Ta musí být sjednána podle zákona o cenách. K námitce, že správnímu orgánu byla známa (sdělena) osoba řidiče, žalovaný uvedl, že se tak stalo až ve fázi, kdy se ve správním řízení nebylo možné vrátit k projednávání přestupku řidiče vozidla. Žalobkyně dále soudu předložila písemné vyjádření s dalšími námitkami, na které výslovně odkázala v závěrečné řeči a které je založeno na č. l. 41 spisu.

V.

Posouzení věci soudem

11. V souladu s § 75 odst. 1, 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s.ř.s.“) vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě.
12. Soud napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích *včas* uplatněných žalobních bodů, tudíž nepřihlížel k námitkám uvedeným v podání, jež bylo soudu doručeno až dne 20. 5. 2019 (viz odstavec 8 výše), tj. po uplynutí dvouměsíční lhůty k podání žaloby (srov. ustanovení § 71 odst. 2 věty poslední s.ř.s. ve spojení s § 72 odst. 1 s.ř.s.). Soud ze stejného důvodu nemohl přihlížet k nově uplatněným námitkám obsaženým v písemném vyjádření, jak bylo žalobkyni předloženo při jednání.

VI.

Rozhodnutí soudu

13. Soud neshledal žalobu důvodnou.
14. Ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu stanoví, že *„provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.“*
15. Podle § 125f odst. 1 téhož zákona *„se provozovatel vozidla dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.“*
16. Dle ustanovení § 4 písm. c) téhož zákona platí: *„Při účasti na provozu na pozemních*

komunikacích je každý povinen řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.“

17. Dále 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“ (§ 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona].
18. Odpovědnost provozovatele vozidla za přestupek je konstruována jako odpovědnost objektivní, jsou-li naplněny zákonem stanovené předpoklady, nemůže se provozovatel vozidla vyvinut. Provozovatel vozidla za přestupek neodpovídá pouze tehdy, jestliže nastal některý z liberačních důvodů vymezených zákonem (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 6. 2016, č. j. 6 As 73/2016-40, dostupný z <http://nssoud.cz>).
19. Ze správního spisu vyplývá, že v projednávané věci byla žalobkyni dne 16. 2. 2018 doručena Výzva k uhrazení určené částky, v níž byla žalobkyně poučena, že pokud neuhradí určenou částku ve stanovené lhůtě, vyzývá ji správní orgán, aby v téže lhůtě písemně sdělila údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku. Byla také poučena, že pokud tak neučiní, nebude mít správní orgán jinou možnost ke zjištění řidiče, věc přestupku odloží, a bude zahájeno řízení o přestupku provozovatele vozidla. Žalobkyně e-mailem ze dne 27. 2. 2018 sdělila, že v předmětný den byl s vozidlem oprávněn nakládat Ing. J.B.. Ing. B. se dne 2. 5. 2018 dostavil k podání vysvětlení, přičemž odmítl odpovídat na otázky správního orgánu, „neboť není známo, že rozhodné skutečnosti nelze zjistit jiným úředním postupem“. Také žalobkyně byla předvolána k podání vysvětlení, k čemuž podáním ze dne 12. 6. 2018 opětovně sdělila, že řidičem vozidla byl v daný den Ing. J.B. Správní orgán tudíž věc podezření ze spáchání přestupku řidiče vozidla odložil, neboť nezjistil do 60 dnů ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě.
20. Zákon stanoví, že přestupek provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se projedná, pouze pokud správní orgán „učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje, a a) nezahájil řízení o přestupku a věc odložil, protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě, nebo b) řízení o přestupku zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno.“ (§ 125f odst. 5 téhož zákona).
21. Vzhledem ke skutečnosti, že žalobkyně sice správnímu orgánu označila osobu řidiče, nicméně tato osoba odmítla cokoli správnímu orgánu sdělit, měly správní orgány oprávněně za to, že potenciální kroky ke zjištění řidiče vozidla byly vyčerpány, tudíž bylo namíste odložit věc podezření ze spáchání přestupku řidiče vozidla a zahájit řízení ve věci přestupku provozovatelky vozidla, tj. žalobkyně. Soud se ztotožňuje s názorem správního orgánu I. stupně, že nepostačuje pouhé tvrzení osoby řidiče žalobkyni a že „totožnost řidiče vozidla za situace, kdy bylo zjištěno již zaparkované vozidlo, není možné zjistit jiným způsobem, než právě podáním vysvětlení osoby, která byla za řidiče provozovatelem vozidla označena“, to vše za situace, kdy nebyl zjištěn nezúčastněný svědek zaparkování vozidla (srov. první odstavec na str. 8 prvoinstančního rozhodnutí, na doplnění také str. 6–7 napadeného rozhodnutí). Námitka, že bylo vyloučeno projednání přestupku provozovatele vozidla, je tudíž nedůvodná.
22. Dále žalobkyně namítala porušení svých procesních práv tím, že správní orgány ve věci nenařídily ústní jednání. Podle ustanovení § 49 odst. 1 věty první zákona č. 500/2004 Sb.,

správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*správní řád*“) „*ústní jednání správní orgán nařídí v případech, kdy to stanoví zákon, a dále tehdy, jestliže je to ke splnění účelu řízení a uplatnění práv účastníků nezbytné.*“. Ustanovení § 80 odst. 1 a odst. 2 věty první zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o odpovědnosti za přestupky*“) dále stanoví: „*Správní orgán může nařídít ústní jednání. Správní orgán nařídí ústní jednání na požádání obviněného, je-li to nezbytné k uplatnění jeho práv; jinak návrh zamítne usnesením, které se oznamuje pouze obviněnému.*“ (podtrženo zdejší soudem). K námitce žalobkyně je tudíž třeba konstatovat, že správní orgány nejsou v řízení o přestupcích povinny ústní jednání nařizovat (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 10. 2015, č. j. 8 As 110/2015-46). Zároveň žalobkyně v průběhu správního řízení o nařízení jednání nežádala a nařízení jednání ani nebylo nezbytné k hájení jejích práv, když věc bylo možné posoudit toliko na základě listinných důkazů. Ve věci proběhlo provedení důkazů mimo ústní jednání (protokol na č. 1. 73–74 správního spisu), kterého se účastnil zmocněnec žalobkyně, jenž se v jeho rámci také vyjádřil k vedenému řízení a provedeným důkazům. Během řízení bylo rovněž žalobkyní, popř. jejím zmocněncem učiněno několik písemných podání a bylo několikrát nahlédnuto do spisu. Žalobkyně tudíž aktivně hájila svá procesní práva a správní orgány jí k tomu poskytly odpovídající prostor. Současné správní orgány neopomenuly na písemná podání žalobkyně a jejího zmocněnce reagovat v odůvodnění svých rozhodnutí.

23. K otázce nekonání ústního jednání se žalovaný vyčerpávajícím způsobem vyjádřil na str. 4–6 napadeného rozhodnutí, a to včetně důkazních návrhů žalobkyně. Soud s jeho závěry souhlasí, neboť jsou logicky konzistentní, odpovídají konkrétním okolnostem projednávané věci a zároveň i ustálené judikatuře. Soudu, stejně jako správnímu orgánu, není zřejmé, co by mělo být provedením důkazu výsledkem zakročujícího strážníka, osoby příkládající technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla či „*silničního správního úřadu*“ prokázáno ve vztahu ke spáchání přestupku provozovatele vozidla. Námitku žalobkyně soud neshledal důvodnou.
24. Ve vztahu ke zbývajícím námitkám žalobkyně je nezbytné vycházet z ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu (citováno v odstavci 16). Tento zákon ukládá každému účastníku silničního provozu povinnost řídit se dopravními značkami. Jsou tím míněny **všechny** dopravní značky bez dalšího rozlišení na značky zákazové, příkazové, informativní či jiné. Přímo v zákoně o silničním provozu jsou přitom informativní dopravní značky vymezeny jako dopravní značky, které „*poskytují účastníku provozu na pozemních komunikacích nutné informace, slouží k jeho orientaci nebo mu ukládají povinnosti stanovené tímto zákonem nebo zvláštním právním předpisem*“ (§ 63 odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu]. Na právě citované ustanovení pak navazuje příloha č. 5 vyhlášky č. 294/2015 Sb., která provádí zákon o silničním provozu, v níž je k dopravní značce IP13c výslovně uvedeno, že „*řidič se musí řídit údaji na značce, dodatkové tabulce nebo na parkovacím automatu.*“
25. Lze také podotknout, že poznámka pod čarou č. 23) vztahující se k právě citovanému ustanovení odkazuje výslovně na ustanovení § 23 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o pozemních komunikacích*“). Toto v odstavcích 1 a 2 stanoví: „*Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymezit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin, b) k odstavení nákladního vozidla nebo jízdní soupravy v obci na dobu potřebnou k provedení celního řízení, c) k stání*

*silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti obce, nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem. V nařízení obce stanoví obec způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení. **Místní komunikace nebo jejich určené úseky podle odstavce 1 musí být označeny příslušnou dopravní značkou podle zvláštního právního předpisu.**“*

26. K organizování dopravy obcí ve smyslu ustanovení § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se v minulosti opakovaně vyjadřovaly správní soudy. Je možno citovat např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 12. 2015, č. j. 9 As 214/2015-25, body 20 až 23: „K organizování dopravy na základě § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se vyjádřil Ústavní soud v usnesení ze dne 18. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 14/08 (dostupném z <http://nalus.usoud.cz>), kde v bodech 24. a 28. uvedl, že dané ustanovení předpokládá „existenci dvou, svou formou, právních předpisů. Prvním je nařízení, kterým se vymezují oblasti obce, resp. místní komunikace nebo jejich určené úseky, jejichž obecné užívání je omezeno jen pro osoby uvedené v ust. § 23 odst. 1 písm. a) až c) ZPK [tj. zákona o pozemních komunikacích, pozn. NSS] a podléhá zpoplatnění a stanoví způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení (Nařízení). Druhým je pak cenový výměr, pro který zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů, předvídá formu nařízení (viz ust. § 10 odst. 1), a kterým obec stanoví pro tyto osoby cenu za užití těchto místních komunikací (Ceník). Právním předpisem, jenž obsahuje všechny komponenty právní normy (zejm. obecně vymezený předmět, regulativnost a obecně vymezený okruh adresátů), je tak Ceník (k charakteru cenových výměrů jako právních předpisů viz též usnesení Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 Ao 3/2010 a judikatura tam uvedená), a to i přes nedostatek formy [...] Nařízení splňuje definiční znaky opatření obecné povahy, když pro neurčitý okruh subjektů konkretizuje prostorové vymezení, na něž se vztahuje povinnost uložená Ceníkem. Stanovení místní úpravy užití místních pozemních komunikací provedené způsobem zakládajícím pro účastníky silničního provozu odlišné povinnosti, než které by měli podle obecné úpravy užití pozemních komunikací, má tedy povahu opatření obecné povahy v materiálním smyslu. Posouzení, zda konkrétní místo je či není místní komunikací dle ZPK, zda se nachází v katastru obce či zda je v daném místě splněna podmínka potřeby z hlediska účelu právní úpravy (organizování dopravy) je primárně předmětem správního, nikoli ústavního práva.“ Pro bližší odůvodnění lze odkázat na dané usnesení Ústavního soudu. Pražská úprava, která stála v základu citovaného usnesení Ústavního soudu, spočívala ve vydání dvou samostatných nařízení rady města. V jednom nařízení byly určeny jednotlivé oblasti obce, v nichž byla zavedena regulace předvídaná v § 23 odst. 1 písm. a) a c) zákona o pozemních komunikacích (to Ústavní soud v citované části označil jako „Nařízení“), ve druhém pražském nařízení (Ústavním soudem označeném jako „Ceník“) byly stanoveny ceny parkovacích karet. Úprava, kterou zvolil Jablonec nad Nisou, spočívala ve vydání jediného nařízení rady města (konkrétně šlo o nařízení č. 1/2013), v němž byly stanoveny jak oblasti, jichž se týká regulace v § 23 odst. 1 písm. a) a c) zákona o pozemních komunikacích, tak zde byly stanoveny ceny za stání v těchto oblastech. V zájmu zachování jednotného judikатурního přístupu k jedné otázce mezi Ústavním soudem a Nejvyšším správním soudem zdejší soud nahlíží na ty části předmětného nařízení města Jablonec nad Nisou, v nichž jsou stanoveny zpoplatněné oblasti, z materiálního hlediska jako na opatření obecné povahy, byť vydaného ve formě právního předpisu. Ty části daného nařízení vymezující cenu pak představují z materiálního i formálního hlediska právní předpis. Tam, kde jde v případě Nařízení statutárního města Jablonec nad Nisou č. 1/2013 z materiálního hlediska o opatření

obecné povahy, je možno vyvrátit námitku nicotnosti, kterou stěžovatelka spojovala s tím, že bylo vydáno nepřislušným orgánem. Byť jde v dané části materiálně o opatření obecné povahy, jeho vnější forma je určena přímo zákonem o pozemních komunikacích, vydáváno je tak jako nařízení rady obce [§ 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 11 odst. 1 a § 102 odst. 2 písm. d) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „obecní zřízení“)]. Nařízení statutárního města Jablonec nad Nisou č. 1/2013 bylo vydáno radou města, námitka nicotnosti je tudíž nepodložená. Již jen na okraj pak lze s odvoláním na čl. 95 odst. 1 Ústavy poznamenat, že i tam, kde nařízení č. 1/2013 stanovuje cenu za parkování (tj. tam, kde představuje právní předpis jak z formálního, tak materiálního hlediska), bylo vydáno k tomu kompetentním orgánem – radou města [viz § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 10 odst. 1 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů, a § 11 odst. 1 a § 102 odst. 2 písm. d) obecního zřízení].“

27. Hovoří-li jakýkoli zákon o nařízení obce, pak se tímto rozumí podzákonný právní předpis vydávaný radou obce [srov. ustanovení § 11 odst. 1 ve spojení s § 102 odst. 2 písm. d) obecního zřízení]. Není proto důvodná námitka žalobkyně, že rada města Plzně neměla zákonné zmocnění k vydání Nařízení statutárního města Plzně č. 10/2013 o vymezení oblastí města, ve kterých lze místní komunikace užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy (Parkovací řád) (dále jen „Nařízení č. 10/2013“) – dostupné způsobem umožňujícím dálkový přístup na <https://vyhlasky.plzen.eu/vyhlaska/324>.
28. V souladu s poslední větou ustanovení § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích stanovilo město Plzeň, konkrétně rada města Plzně, v čl. 3 Nařízení č. 10/2013 způsob placení ceny a způsob prokazování jejího zaplacení. Zaplacení ceny se tak prokazuje „umístěním platné parkovací karty nebo **platného parkovacího lístku z parkovacího automatu** po dobu stání silničního motorového vozidla na viditelném místě za předním sklem tak, aby byly veškeré údaje v dokladu čitelné z vnějšku vozidla, nebo prostřednictvím státní poznávací značky silničního motorového vozidla umístěné na předepsaném místě na silničním motorovém vozidle poté, co došlo k uskutečnění platby sjednané ceny za parkování prostřednictvím podporovaného elektronického platebního systému postupem pro takovou platbu předepsaným.“
29. Jestliže řidič vozidla, jehož provozovatelkou je žalobkyně, stál s vozidlem v Bezručově ulici v Plzni, aniž umístil na viditelném místě za předním sklem parkovací lístek z parkovacího automatu, porušil tím povinnost danou mu ze zákona, a sice řídit se dopravními značkami, v tomto konkrétním případě dopravní značkou IP 13c (Parkoviště s parkovacím automatem), s dodatkovou tabulkou E13 (Text nebo symbol – „PLACENÉ Po–Pá 7–19.00 ZÓNA A“). Že se v daném místě jedná o úsek pozemní komunikace podléhající zpoplatnění parkování, vyplývá z Nařízení č. 10/2013 (příloha č. 1).
30. Z odkazu žalobkyně na bod 26 nálezu Ústavního soudu ze dne 18. 6. 2019, sp. zn. Pl. ÚS 25/15 (dostupný z <http://nalus.usoud.cz>), podle něhož „každý smí užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny, pokud tak činí v mezích předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených zákonem o pozemních komunikacích (§ 19 odst. 1 tohoto zákona)“ v žádném případě nelze dovozovat, že by v projednávané věci žalobkyně byla oprávněna užívat zpoplatněnou část místní komunikace bez zaplacení parkovného, neboť z citovaného nálezu jasně plyne, že omezení obecného, tudíž bezplatného, užívání pozemních komunikací na základě zákona (zákonného zmocnění obce dle ustanovení § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích) je přípustné.

31. Soud podanou žalobu neshledal důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.

VII.

Odůvodnění neprovedení důkazů

32. Soud při jednání neprovedl důkaz nálezem Ústavního soudu, který navrhovala žalobkyně, neboť se jedná o listinu, jejíž podstatou je výklad práva. Nejde tudíž o skutečnost, která by byla předmětem dokazování, protože soud je povinen znát právo (*iura novit curia*).

VIII.

Náklady řízení

33. Podle § 60 odst. 1 s.ř.s. by měl právo na náhradu nákladů řízení žalovaný, když měl ve věci plný úspěch. Jelikož žalovanému žádné důvodně vynaložené náklady nevznikly a nepožadoval jakoukoli jejich náhradu, rozhodl soud, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost. Kasační stížnost musí být podána do dvou týdnů po doručení rozsudku. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu; lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni.

Plzeň 3. září 2019

Mgr. Lukáš Pišvejc v.r.
samosoudce