



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyní JUDr. Janou Záviskou v právní věci žalobce **I. K.**, proti žalovanému **Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje**, se sídlem v Ostravě, 28. října 117, k žalobě na přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 8. 2015, č. j. MSK 78477/2015,

t a k t o :

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žalobce **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Vymezení předmětu řízení

[1] Žalobce byl uznán vinným z přestupků podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterých se měl dopustit tím, že dne 24. 10. 2014 v 8:20 hod. v Moravské Ostravě, na ulici Bráfova u domu č. 3, jako řidič motorového vozidla tovární značky Honda Civic RZ X, parkoval v působnosti dopravního značení IP25a „zóna s dopravním omezením“ – „zákazu stání, mimo místa určená k parkování“. Tímto jednáním porušil ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu v návaznosti na ust. § 12 odst. 1 písm. gg) vyhlášky 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla a úprava provozu na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška

č. 30/2001 Sb.“). Za uvedené jednání mu byla uložena podle § 125 odst. 4 písm. f) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), sankce, a to pokuta ve výši 1.500,- Kč. Dále byla uložena povinnost nahradit náklady spojené s projednáváním přestupku ve výši 1.000,- Kč stanovené podle vyhlášky Ministerstva vnitra ČR č. 231/1996 Sb. ve lhůtě do 30 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí.

[2] Správní orgán I. stupně, Magistrát města Ostravy, odbor dopravně správních činností, rozhodl o vině žalobce dne 14. 5. 2015 rozhodnutím pod č. j. SMO/173606/15/DSČ/Pro tak, jak uvedeno v odstavci [1] tohoto rozsudku, a žalobci byla uložena sankce uvedená rovněž v odstavci [1] tohoto rozsudku. Správní orgán vycházel ze spisové dokumentace obsahující oznámení přestupku, úředního záznamu Policie ČR ze dne 24. 10. 2014, evidenční karty řidiče, fotodokumentace vozidla Honda RZ X neoprávněně stojícího na ul. Bráfova 3, ze svědecké výpovědi Ing. V. B. a výpovědi obviněného (žalobce).

[3] Žalovaný výrokem I. napadeného rozhodnutí zamítl odvolání a napadené rozhodnutí Magistrátu města Ostravy ze dne 14. 5. 2015, č. j. SMO/173606/15/DSČ/Pro potvrdil. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný uvedl, že neshledal v postupu správního orgánu I. stupně žádné procesní vady, které by mohly mít vliv na zákonnost rozhodnutí, a přestupek byl obviněnému prokázán bez důvodných pochybností, přičemž se též vyjádřil k materiální stránce a zavinění přestupku.

Obsah žaloby

[4] Žalobce v žalobě formuloval několik žalobních námitek: (i) první žalobní námitka je založena na skutečnosti, že žalobce v daném místě s vozidlem nestál, nýbrž pouze zastavil, když vykládal z vozidla pneumatiky, a to v čase cca od 8:05 do 8:25 nikoli od 8:20 do 9:05, přičemž pneumatiky odnášel do nejbližšího zabezpečeného prostoru – žalobce nesouhlasí s názorem správních orgánů, že měl vyložit náklad na chodník a auto přeparkovat, přičemž mohl náklad zabezpečit další osobou; (ii) druhá námitka pak směřuje do otázky naplněnosti materiální stránky přestupku; (iii) třetí směřuje proti neprovedení výsledku žalobcem navržených svědků; (iv) dále žalobce namítá dlouhou dobu od údajného přestupku do zahájení řízení o přestupku, která měla za následek, že údajně již neexistuje kamerový záznam, který by prokázal dobu a místo odstavení vozidla z ulice Bráfova na ulici 30. dubna; (v) poslední námitka směřuje proti tomu, že správní orgán I. stupně uvedl za přestupek stání delší než 3 minuty, přičemž žalovaný vykládá ustanovení zákona o silničním provozu jinak a účelově.

[5] U jednání před soudem pak žalobce rozvinul svou úvahu o podstatě „zastavení“ vozidla tak, že je nemyslitelné, aby pouze náklad vyložil na chodník a zanechal jej tam nezabezpečený, protože je povinen svůj majetek chránit proti odcizení.

Vyjádření žalovaného

[5] Žalovaný se k žalobě vyjádřil tak, že odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, neboť dle něj žalobní námitky opakují námitky odvolací.

Skutečnosti zjištěné ze správního spisu pro posouzení věci

[6] Dne 11. 11. 2014 správní orgán I. stupně vydal „výzvu k zaplacení určené částky dle ustanovení § 125h odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů“, kterou vyzval žalobce jakožto provozovatele vozidla RZ X k zaplacení částky 500,- Kč podle ust. § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu. Ve spisu následuje podání vysvětlení žalobce, ze kterého vyplynulo, že žalobce byl řidičem uvedeného vozidla. Dne 9. 2. 2015 bylo zahájeno řízení o přestupku, včetně předvolání obviněného (žalobce) k ústnímu jednání na 4. 3. 2015. Správní spis obsahuje dále:

- fotografie vozidla tovární značky Honda Civic RZ X, parkující u domu č. 3 na ulici Bráfova;
- fotografie a plánec rozmístění dopravního značení IP 25a „zóna s dopravním omezením“ – „zákazu stání, mimo místa určena k parkování“
- opis evidenční karty řidiče ze dne 4. 3. 2015;
- protokol o ústním jednání ze dne 4. 3. 2015, při tomto jednání žalobce před správním orgánem uvedl, že s přestupkem nesouhlasí, jelikož před policistou z místa odjel, kde stál pouze na dobu nezbytně nutnou po dobu zanesení pneumatik do domu, dále uvedl, že na něj zvonil policista a řekl, ať si vozidlo přeparkuje – uvedl, že tyto skutečnosti může potvrdit jeho syn a manželka;
- protokol o ústním jednání ze dne 15. 4. 2015 spolu s protokolem o výpovědi svědka Ing. V. B. – zasahujícího policisty, přičemž tento uvedl, že s obviněným nehovořil, pouze vozidlo nafotil, po 10 až 15 minutách obešel blok, aby se přesvědčil, zda vozidlo neodjelo a nevyškrtnout ze seznamu špatně parkujících vozidel, který si za tím účelem sepsal.

[7] Dne 14. 5. 2015 bylo vydáno rozhodnutí č. j. SMO/173606/15/DSC/Pro (doručeno žalobci dne 26. 5. 2012).

[8] Proti rozhodnutí orgánu I. stupně bylo podáno u téhož správního orgánu dne 2. 6. 2015 odvolání a dne 16. 6. 2015 bylo toto předloženo k rozhodnutí Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje, který následně vydal napadené rozhodnutí.

Právní úprava

[9] Podle ust. § 2 písm. n) zákona o silničním provozu *stát znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení.*

[10] Podle ust. § 2 písm. o) zákona o silničním provozu *zastavit znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu.*

[11] Podle ust. § 4 písm. c) zákona o silničním provozu *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.*

[12] Podle ust. § 12 odst. 1 písm. gg) vyhlášky 30/2001 Sb. *informativní značky provozní jsou „Zóna s dopravním omezením“ (č. IP 25a) a „Konec zóny s dopravním omezením“ (č. IP 25b), které označují oblast (část obce apod.), kde platí nebezpečí, zákaz nebo omezení vyplývající z užitých symbolů značky nebo značek, pokud místní úpravou provozu na pozemních komunikacích uvnitř oblasti není stanoveno jinak; dopravní omezení týkající se jen určitých vozidel, doby apod. se vyznačuje ve spodní části značek vhodným nápisem nebo symbolem.*

[13] Podle ust. § 2 odst. 1 zákona o přestupcích *je přestupkem zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.*

Právní posouzení věci samé

[14] Soud po provedeném dokazování dospěl k závěru, že žaloba není důvodná, když nepřisvědčil žádné z žalobních námitek žalobce. K jednotlivým námitkám pak soud uvádí následující:

[15] **První námitce** žalobce, kterou směřuje proti posouzení zjištěného skutkového stavu jakožto stání vozidla, soud nepřisvědčil. S touto námitkou přímo souvisí též námitka třetí a čtvrtá podle odst. [4] tohoto rozsudku, neboť tyto směřují proti nedostatečným skutkovým zjištěním správních orgánů, pročez budou soudem tyto námitky vypořádávány společně. V rámci správního řízení byly zjištěny dvě různé verze průběhu skutkového děje, verze zasahujícího policisty a verze žalobce, přičemž se obě liší především v době, po kterou vozidlo žalobce „parkovalo“ na předmětném místě, když policista při výslechu neuvedl konkrétní dobu, nicméně odkázal na úřední záznam, který vyhotovil, a kde je uvedena doba stání od 8:20 do 9:05. Oproti tomuto žalobce uváděl při své výpovědi čas 8:05 až 8:25. Správní orgán I. stupně se při svém rozhodování přiklonil k verzi policisty, nadto je potřeba uvést, že žalovaný dále tyto úvahy rozvádí, když v napadeném rozhodnutí dospívá k závěru o spáchání přestupku i při připuštění pravdivosti tvrzení žalobce. Krajský soud v těchto úvahách dává zapravdu žalovanému, neboť pokud žalobce vypověděl (a též shodně tvrdí v podané žalobě), že v daném místě zastavil za účelem vyložení nákladu (litých kol a pneumatik), který následně odnášel do nejbližšího zabezpečeného prostoru a zároveň nebyl u vozidla, když naň musel policista zvonit (což policista popírá), aby žalobce upozornil na nevhodné parkování, pak i tento popis skutkového děje odpovídá naplnění přestupku, pro který byl žalobce správním orgánem I. stupně uznán vinným, jak bude podrobně odůvodněno níže. Vzhledem k tomuto závěru, nebylo povinností správních orgánů provádět další žalobcem navržené dokazování, a to ať už se jedná o svědecké výpovědi jeho syna a manželky nebo

navržený kamerový záznam; ze shodných důvodů též soud zamítl provedení těchto důkazů v řízení před soudem.

[16] Zásadní otázku pro vyřešení první námitky je potřeba hledat ve vymezení pojmů *zastavení* a *stání* podle ust. 2 písm. n) a o) zákona o silničním provozu, neboť pokud by žalobce v daném místě „pouze“ zastavil, přestupku by se nedopustil. Shora citované ustanovení zákona o silničním provozu definuje pojem *stání* pomocí časového určení doby uvedení vozidla do klidu delší než doba *zastavení*, přičemž doba *zastavení* je v předmětné věci určena jako doba *nezbytně nutná k neprodlenému složení nákladu*. Je tedy nezbytné odpovědět na otázku, zda žalobce překročil dobu nezbytně nutnou k neprodlenému složení nákladu, či nikoli.

[17] Oba pojmy resp. související zákazy jsou společně propojeny, neboť mají totožný objekt, tj. chrání zájem společnosti na plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, komfortu parkování vozidel a pohybu chodců v dopravně exponovaných částech měst, zajištění dostupnosti budov, atd. Při rozhodování o konkrétní regulaci zákazu stání, je potřeba vycházet ze shora popsaných zájmů, přitom nesmí docházet k zbytečnému či šikanóznímu omezování možnosti parkování, neboť maximum ochrany, tj. např. úplný zákaz zastavení mimo zvlášť zbudovaná parkoviště, by vedlo naprostému vyprázdnění smyslu provozu na pozemních komunikacích, který slouží nejen společnosti jako celku, ale též každému jednotlivci. V tomto směru, je potřeba hledat vyváženost mezi omezením, které jistě sleduje „bohulibý“ účel a zásahem do práv jednotlivce (srov. čl. 2 odst. 3 a 4 Ústavy a obdobně čl. 2 odst. 3 a čl. 4 Listiny základních práv a svobod); není samoúčelné připomenout též názor Ústavního soudu vyjádření v nálezu ze dne 28. 1. 2004, sp. zn. I. ÚS 546/03: *„Autonomie vůle a svobodného individuálního jednání je na úrovni ústavní garantována čl. 2 odst. 3 Listiny (...). Ustanovení čl. 2 odst. 3 Listiny je třeba chápat ve dvojím smyslu. Ve své první dimenzi představuje strukturální princip, podle něhož lze státní moc vůči jednotlivci a jeho autonomní sféře (včetně autonomních projevů volních) uplatňovat pouze v případech, kdy jednání jednotlivce porušuje výslovně formulovaný zákaz upravený zákonem. Také takový zákaz však musí reflektovat toliko požadavek spočívající v zabránění jednotlivci v zásazích do práv třetích osob a v prosazení veřejného zájmu, je-li legitimní a proporcionální takovému omezení autonomního jednání jednotlivce. Takový princip je pak třeba chápat jako esenciální náležitost každého demokratického právního státu (...). Podobný obsah má také čl. 2 odst. 4 Úst. Ve své druhé dimenzi pak působí čl. 2 odst. 3 Listiny jako subjektivní právo jednotlivce na to, aby veřejná moc respektovala autonomní projevy jeho osobnosti včetně projevů volních, které mají odraz v jeho konkrétním jednání, pokud takové jednání není zákonem výslovně zakázáno (...).“*

[18] Omezení možnosti „zaparkování“ vozidla (přesněji jeho uvedení do klidu), pro konkrétní místo na vozovce, je možno obecně rozdělit do dvou kategorií: (i) úplné omezení, tj. zákaz zastavení; (ii) a částečné, tj. zákaz stání. Dané konkrétní místo tedy musí splňovat určitý stupeň kvalifikovaného požadavku na jeho regulaci daný objektem, jež má omezení (zákaz) chránit. Proč není na daném místě možno vozidlo „zaparkovat jaksi trvale“, ale toliko jej uvést do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení

nebo složení nákladu? Odpověď je nabíledni, neboť na daném místě existuje zájem společnosti, aby vozidlo, jež je uvedeno do klidu, mohlo být z tohoto klidu též neprodleně (bezprostředně, okamžitě) uvedené do pohybu a místo opustilo, a to pokud by reálně mělo dojít k porušení nebo ohrožení zájmu společnosti, ke kterému by „překážením“ vozidla došlo – soud je toho názoru, že pouze takovýto výklad může obstát požadavkům uvedeným v odst. [17] tohoto rozsudku. A contrario je tedy nesprávný závěr, že pouhá délka časového úseku, po který bylo vozidlo uvedeno do klidu, odlišuje *stání* od *zastavení*, byť určení tohoto časového úseku může být v některých případech směrodatné – nikoli však v souzené věci, proto správní orgány nepochybily, pokud se časovým intervalem nezabývaly dopodrobna a neprováděly navrhované důkazy, neboť tyto byly již nadbytečné a na závěru o spáchání přestupku by nic neměnily. Správní orgány proto též správně časově popsaly skutek, jako nedovolené stání v konkrétním čase 8:20, což je čas, o kterém bylo spolehlivě zjištěno, že v tento okamžik žalobce vozidlem stál nedovoleně, když se jedná o čas shodný pro obě možné verze průběhu skutkového děje.

[19] Je potřeba se hlouběji zabývat tím, proč bylo vozidlo uvedeno do klidu. Žalobce uvádí, že tak učinil proto, aby složil náklad, přičemž sám připustil, že jej odnášel na nejbližší zabezpečené místo a u vozidla se v určité chvíli nenacházel, když naň podle jeho slov musel policista zvonit, aby ho upozornil na špatné parkování – a právě v tento moment se ze zastaveného vozidla stalo vozidlo stojící, neboť žalobce „nezabezpečil“ neprodlenou (tj. okamžitou) možnost odstavení vozidla, pro případ, že by jeho vozidlo překáželo konkrétnímu zájmu společnosti (např. potřeby zaparkování sanitky, hasičského vozu, dopravní obsluhy, zásahu policie nebo prosté omezení ostatních účastníků silničního provozu).

[20] Pokud žalobce uvádí, že požadavek správních orgánů, aby náklad vyložil na ulici, ponechal jej nezabezpečený a auto přeparkoval, je naprosto nereálný, když žalobce je přesvědčen, že má povinnost svůj majetek zabezpečit, pak soud konstatuje, že se žalobce mýlí. Argumentace žalobce je v jádru správná, nicméně je potřeba vždy vyhodnocovat každou konkrétní situaci samostatně. Zastaví-li někdo vozidlo za účelem složení nákladu, musí tak učinit s ohledem na dopravní situaci. I při zastavení je potřeba postupovat tak, aby došlo pokud možno k co nejmenšímu zásahu do provozu na pozemní komunikaci, zvláště tam, kde je stání zakázáno, jako v případě projednávané věci. Jak shora vysvětleno, žalobce byl oprávněn svůj majetek, jež z vozidla vykládal, zabezpečovat pouze takovým způsobem, který mu fakticky umožňoval být připravený kdykoli zastavené vozidlo okamžitě uvést do pohybu – mohl kupříkladu použít další osobu k zabezpečení vyloženého nákladu po dobu, než přeparkuje nebo by tato osoba mohla být připravena v případě nutnosti s vozidlem odjet. Zjednodušeně řečeno, řidič je primárně povinen zabezpečit provozní situaci, tj. aby jeho vozidlo nepřekáželo dopravě nebo aby bylo případně přemístěno, až poté může vykládat svůj náklad z vozidla – pokud tedy řidič nezajistí možnost okamžitého přemístění vozidla a odnáší si svůj náklad pryč od vozidla, dopouští se dopravního přestupku, je-li v daném místě stání zakázáno.

[21] **Druhou námitkou** žalobce zpochybňuje samotnou existenci zájmu společnosti, aby v daném místě vozidlo nestálo, tj. konstatuje nenaplněnost materiální stránky přestupku, když uvádí, že nestál na frekventované ulici a nikoho neohrozil ani neomezil.

Žalobci musí dát soud částečně zapravdu, neboť správní orgány se vskutku nevypořádaly s naplněností materiálních znaků skutkové podstaty předmětného přestupku dostatečným způsobem. Nicméně soud tuto zdánlivou vadu nepovažuje natolik zásadní, aby způsobila nepřezkoumatelnost nebo nezákonnost rozhodnutí ve věci samé, když naplněnost materiální stránky je ze spisového materiálu správních orgánů zcela zjevná, jak bude vysvětleno níže.

[22] Správní orgán I. stupně materiální stránku přestupku, resp. smysl umístění „zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště“ spatřuje v zájmu na plynulosti a bezpečnosti provozu, aby nedocházelo k chaotickému parkování s ohledem na vysokou dopravní expozici centra města Ostravy, a doslova konstatuje: *„Dané dopravní značení je umístěno v centru města Ostravy, kde je nedostatek parkovacích míst, ale zvýhodnění jsou lidé zde bydlící (...), kteří jsou držiteli příslušné parkovací karty R, A (...).“* A žalovaný odvolací správní orgán na tuto argumentaci navázal a doplnil, že chráněným zájmem je zde organizace provozu a parkování vozidel a velmi správně uvádí, že dopravní značky se mohou užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem, dále vyzdvihuje nutnost, aby účastníci silničního provozu respektovali určená pravidla, jinak by dle žalovaného jejich zavedení ztrácelo smysl.

[23] Soud konstatuje, že shora popsané vymezení naplněnosti materiálních znaků není úplné, neboť správní orgány více než naplněnost materiální stránky vylíčily velmi pregnančně objekt přestupku, avšak již se argumentačně zastavily v úvaze o tom, čím konkrétně, v daném místě a čase, žalobce objekt přestupku porušil nebo ohrozil. *„Formulace materiálního znaku dle zákona o přestupcích zároveň obsahuje dělení přestupků na poruchové a ohrožovací, kdy ke spáchání přestupku v prvním případě je třeba objekt přestupku (zájem chráněný zákonem) skutečně porušit, v druhém případě stačí pouhé ohrožení objektu.“* (srov. Bohadlo, D., Potěšil L., Potměšil, J.: Správní trestání z hlediska praxe a judikatury. Vydání první. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 36 a 37). Proto je potřeba dát žalobci částečně zapravdu, neboť pokud by reálně neporušil nebo alespoň neohrozil žádný legitimní zájem společnosti, pak by se skutečně přestupku nedopustil, sic by bylo jeho jednání za přestupek zákonem „stokrát“ označeno, tj. formálním znakem definováno.

[24] Správní orgány provedly jakýsi „argumentační kruh“, kdy ze samotné existence objektu přestupku, resp. jeho zákonného popisu (formální stránky přestupku), došly k automatickému naplnění i materiálních znaků přestupku, aniž by konkrétní porušení nebo ohrožení jakkoli definovaly. K tomu viz názor Nejvyšší správní soud, který např. v rozsudku ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-45, mj. uvádí, že *„nelze dovodit, že by k naplnění materiálního znaku skutkové podstaty přestupku došlo vždy, když je naplněn formální znak přestupku zaviněným jednáním fyzické osoby. Pokud se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, přidruží takové další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek“*. Nejvyšší správní soud dále uvádí, že *„okolnostmi, jež snižují nebezpečnost jednání pro chráněný zájem společnosti pod míru, která je typická pro běžně se vyskytující případy přestupků,*

mohou být zejména, avšak nikoliv výlučně, význam právem chráněného zájmu, který byl přestupkovým jednáním dotčen, způsob jeho provedení a jeho následky, okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán, osoba pachatele, míra jeho zavinění a jeho pohnutka. Okolnosti, jež vylučují porušení nebo ohrožení zájmu společnosti, musí být ovšem posuzovány vždy v každém konkrétním případě (...).“ Nelze se tedy spokojit s obecnou definicí zájmu společnosti, aniž by se správní orgány zabývaly konkrétním dopadem jednání osoby obviněné z přestupku.

[25] V souzené věci soud spatřuje naplnění materiálních znaků skutkové podstaty přestupku v tom, že žalobce svým vozidlem bránil ve výhledu řidiči motorového vozidla, které by parkovalo na vyznačeném parkovacím místě kolmo na levou přední část vozidla žalobce, což plyne z fotografií založených ve správním spise na čl. 3, kdy v době spáchání přestupku na daném parkovacím místě stálo vozidlo tovární značky Škoda. Žalobce tak ohrozil bezpečnost provozu, když omezil výhled řidiči, který by z popsaného parkovacího místa vyjížděl, na vozidla přijíždějící zprava po ulici Bráfova. Žalobce se proto mylí, pokud se domnívá, že svým jednáním nikoho neohrozil ani neomezil, neboť k naplnění skutkové podstaty přestupku postačuje potenciální hrozba ohrožením, aniž by k následku skutečně došlo (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2012, č. j. 1 As 118/2012-23).

[26] Krajský soud se neztotožnil ani s **poslední žalobní námitkou** označenou jako bod (v) v odstavci [4] tohoto rozsudku. Předně je potřeba uvést, že správní orgány svou klíčovou argumentaci neopřely o překročení třiminutového limitu pro zastavení vozidla, byť tuto skutečnost správní orgán I. prvního stupně nesprávně v odůvodnění uvádí, a to na str. 4 na konci prvního odstavce, ale o zcela jiné důvody, které soud podrobně rozepsal v předchozí části tohoto rozsudku, pročež se touto námitkou zabýval pouze okrajově.

[27] Soud dává žalobci zapravdu, že namítaná argumentace je v projednávané věci zcela nepřiléhavá, když by mohla být relevantní pouze u přestupku spáchaného nedovoleným zastavením nebo stáním na vyhrazeném parkovišti [srov. s ust. § 27 odst. 1 písm. o) zákona o silničním provozu], což není předmětem dnes souzeného sporu. Nicméně nevhodnou argumentaci použil pouze správní orgán I. stupně, a to pouze na jednom místě, aniž by tato jakkoli ovlivnila správnost rozhodnutí správních orgánů jako celku.

Závěr a náklady řízení

[28] Závěrem pak soud konstatuje, že správní orgány se dostatečně ve svém odůvodnění vypořádaly s důvody, které vedly k rozhodnutí o uznání viny žalobce a rozhodnutí je přezkoumatelné a zákonné. Správní orgány správně provedly právní kvalifikaci správního deliktu, když řádně odůvodnily naplnění skutkové podstaty. Soud neshledal vady řízení, které by založily nezákonnost napadeného rozhodnutí.

[29] Ze všech výše uvedených důvodů tedy krajský soud podanou žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve

znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), zamítl a ztotožnil se se závěrem správních orgánů.

[30] O náhradě nákladů řízení rozhodoval krajský soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. s přihlédnutím k tomu, že procesně úspěšnému žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady, který by přesahovaly jeho obvyklou úřední činnost, nevznikly a též se práva na náhradu nákladů výslovně vzdal.

P o u ě n í :

Proti tomuto rozhodnutí **lze** podat kasační stížnost ve lhůtě do dvou týdnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí č. 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s.

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 Ostravě dne 8. června 2016

JUDr. Jana Záviská
samosoudkyně