



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Milana Procházky a soudců Mgr. Petra Sedláka a JUDr. Petra Polácha v právní věci navrhovatele: **R. L.**, zast. Mgr. Janem Maráškem, advokátem se sídlem Všehrdova 525, Uherské Hradiště, proti odpůrci: **Městský úřad v Uherském Brodě**, se sídlem Masarykovo nám. 100, Uherský Brod a osob zúčastněných na řízení **a) P. J.**, **b) Ing. M. J.**, o návrhu na zrušení opatření obecné povahy „Stanovením místní úpravy provozu v ulici na Pořadí v Uherském Brodě“, ze dne 15.11. 2011, č.j. OD2717/6/11/Bo,

t a k t o :

- I. Opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu v ulici Pořadí v Uherském Brodě“ ze dne 15.11.2011, č.j. OD/2717/6/11/Bo, spočívající v umístění svislých dopravních značek B 28 (Zákaz zastavení) s dodatkovou tabulkou E 8a (Začátek úseku) a tabulkou E1 s textem „Mimo dopravní obsluhu objektu č.p. 598“ 5 metrů před vjezdem do objektu č.p. 598 ve směru jízdy do ulice U koupelek a dopravních značek B 28 (Zákaz zastavení) s dodatkovou tabulkou E8c (Konec úseku), umístěných 2 m za vjezdem, **se z r u š u j e** dnem nabytí právní moci tohoto rozsudku.
- II. Odpůrce je povinen zaplatit ve lhůtě do 30 dnů od právní moci rozsudku navrhovateli prostřednictvím Mgr. Jana Maráška advokáta se sídlem Všehrdova 525, Uherské Hradiště, náklady řízení v částce 19 200 Kč.
- III. Osobám zúčastněným na řízení se právo na náhradu nákladů řízení nepřiznává.

O d ů v o d n ě n í :

I. Návrh

R. L. (dále jen navrhovatel) se návrhem, doručeným zdejšímu soudu dne 5.6.2012, domáhá zrušení opatření obecné povahy (dále jen OOP) „Stanovení místní úpravy provozu v ulici na Pořadí v Uherském Brodě“, ze dne 15.11.2011, č.j. OD2717/6/11/Bo.

Obsahem OOP je podle ust. § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném pro posuzované období (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“) stanovení místní úpravy provozu na místní komunikaci ulice Pořadí v Uherském Brodě. Konkrétně bylo rozhodnuto o umístění svislého dopravního značení - „B28“ – zákaz zastavení s dodatkovou tabulkou „E8a“ - začátek úseku a tabulkou „E13“ s nápisem „mimo dopravní obsluhu objektu č.p. 598“. Soustava značek bude umístěna 5 m před vjezdem do objektu č.p. 598 ve směru jízdy od ulice U Koupelek. Ve vzdálenosti 2 m za vjezdem bude umístěna svislá dopravní značka „B28“- zákaz zastavení s dodatkovou tabulkou „E8c“- konec úseku.

Navrhovatel tvrdí, že je napadeným OOP značně zkrácen na svém právu. Navrhovatel je manžel L. L., vlastníka nemovitosti v ulici na P. č.p. 320. Má tudíž odvozené užívací právo k nemovitosti, kde společně s manželkou žijí. Dům č.p. 598, jehož se úprava provozu týká, stojí přes jeden dům naproti domu navrhovatele. Nově stanovená úprava tedy nutí navrhovatele po vyjetí z garáže zastavit vůz v protisměru. Po výjezdu z garáže domu musí zavřít vrata. Před domem č.p. 598 nově zastavit nesmí, a to ani na nezbytně nutnou dobu. Jsou tak zkrácena subjektivní práva navrhovatele spočívající v omezení jeho užívacího práva k domu č.p. 320 a omezení možnosti užívat místní komunikaci v ulici Pořadí.

Navrhovatel dále namítal, že OOP bylo nesprávně vydáno na základě žádosti žadatele a nikoliv k jeho podnětu. Ve věci dopravního značení totiž jedná správní orgán z úřední povinnosti a podatel proto nemůže být účastníkem řízení.

Navrhovatel dále uvedl, že v posuzovaném případě nejprve dne 6.8.2010 odpůrce vydal nezákonné stanovení místní úpravy. Jeho podkladem bylo souhlasné vyjádření PČR ze dne 9.7.2007. To bylo následně zrušeno. Z OOP plyne, že po zrušení stanovení místní úpravy bylo pokračováno novým projednáním, aniž by návrh OOP byl projednán s PČR. Původní souhlasné vyjádření PČR je datováno dnem 9.7.2010, přičemž projednání návrhu odpůrce zahájil až dne 8.7.2011. OOP s PČR projednán nebyl a tudíž je nezákonné pro rozpor s ust. § 172 odst. 1 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen s.ř.).

Navrhovatel dále namítal, že OOP je vydáno v rozporu s ust. § 78 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť dopravní značky se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. V posuzovaném případě se však nejedná o řešení veřejného zájmu, ale toliko o řešení zájmu vlastníků a uživatelů domu č.p. 598. OOP neobsahuje uvedení zákonného důvodu úpravy, včetně zdůvodnění veřejného zájmu úpravy. Převážnou část odůvodnění napadeného OOP tvoří rozhodnutí o námitkách účastníků řízení, stanoviska k námitkám navrhovatele. Dle navrhovatele by postačovalo dopravní značení V 12a Žlutá klikatá čára. Odpůrce však toto značení vyhodnotil jako

neprůkazné a nerespektovatelné. Situace je řešena zákazem zastavení, přestože je v žádosti uváděno a odpůrcem konstatováno, že v místě dochází k porušování zákonného zákazu stání. Není vysvětleno, jak může zákaz zastavení řešit porušování již platného zákazu stání. Napadenou úpravou provozu vzniká za některých podmínek fakticky neomezené parkovací místo v úseku, kde by jinak platil zákaz stání. Pokud tedy ten, v jehož prospěch svědčí dodatková tabule mimo dopravní obsluhu, při zákazu zastavení vozidlo v takto vymezeném úseku zastaví, např. za účelem vykládky zboží, nelze objektivně omezit délku takového stání, resp. stanovit, kdy taková doba končí a kdy dojde k porušení zákazu zastavení. Před vydáním OOP tedy mohli všichni účastníci silničního provozu zastavit vozidlo i před domem č.p. 598, neboť dle § 25 zákona o provozu na pozemních komunikacích postačuje při zastavení vozidla pro oba směry jízdy jeden volný jízdní pruh široký nejméně 3 m. Po změně místní úpravy však již zastavit vozidlo na uvedeném místě není možné.

Rovněž je i nesprávný závěr odpůrce, že v posuzovaném případě nebyla nutná projektová dokumentace vypracovaná autorizovaným technikem pro dopravní stavby. Mohla-li by být ovlivněna bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, je nutné, aby přílohou podání byla projektová dokumentace vypracovaná autorizovaným technikem pro dopravní stavby. Dokumentace je následně posuzována příslušným orgánem policie, která se právě k otázkám bezpečnosti nebo plynulosti silničního provozu vyjadřuje. V posuzovaném případě toliko na základě snímku z pozemkové mapy s vyznačením dopravního značení se PČR omezila na sdělení „Nemáme námitek“. To však nelze považovat za odůvodněné stanovisko. Ve vztahu k chodcům a cyklistům pak absentuje zdůvodnění toho, jak nová úprava jejich problémy, které jsou po celé délce ulice Pořadí, zmírní.

V OOP je uvedeno, že vozidla parkující, tj. stojící na komunikaci delší dobu v rozporu se zákazem stání výrazně stěžují výhled řidiče vyjíždějícího z garáže. To je způsobeno i tím, že v garáži s jedním vjezdem parkuje 3-5 vozidel. Navrhovaná úprava by tedy mohla být realizována nejen v ulici Pořadí, nýbrž po celém zastavěném území města. Takových nepřehledných výjezdů z garáží či průjezdů je totiž celá řada. Odpůrce pak zcela opomíjí povinnost řidiče podle ust. § 23 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Navrhovatel svou argumentaci opřel i o znalecký posudek soudního znalce v oboru městské a silniční dopravy Ing. J. V., č. 1136-18/2011, který doložil k žalobě. Z něj mj. plyne, že výhledové poměry řidiče vozidla, vyjíždějícího z objektu č.p. 598 (resp. přílehlé zemědělské stavby), na vozidla jedoucí po pozemní komunikaci ulice Pořadí přes otevřená křídla kovových vrat, popř. přes vozidla, která zastavila u pravého okraje vozovky před a za vjezdem do objektu, se umístěním svislého dopravního značení nezlepší. Nezvýší se proto ani bezpečnost silničního provozu na této pozemní komunikaci. Naopak výjezd vozidla z objektu č.p. 598 na pozemní komunikaci je bez zabezpečení pomocí náležitě poučené osoby velmi nebezpečný. Nebezpečný bude i za podmínek, kdy místo vjezdu bude označeno výše požadovaným svislým dopravním značením. Bezpečnost provozu na pozemní komunikaci ulice Pořadí při výjezdu vozidla z objektu č.p. 598 by měla být zajištěna především pomocí náležitě poučené osoby. Řidič vozidla, který při vyjíždění z objektu č.p. 320 a odbočení vlevo na místní komunikaci ulice Pořadí, bude chtít zastavit z důvodu nastoupení nebo vystoupení osob, popř. naložení nebo složení nákladu u pravého okraje vozovky, nebude kvůli umístění dopravní značky B 28 - Zákaz zastavení před objektem č.p. 598, schopen v případě potřeby zastavit své vozidlo před objektem č.p. 320. Další znemožnění zastavení vyjíždějícího vozidla před objektem č.p. 320 může být zapříčiněno zastavením vozidla po pravé straně vozovky ve směru jízdy od koupaliště před požadovaným umístěním svislého dopravního značení. Řidič vyjíždějící z objektu č.p. 320 bude v případě potřeby pro naložení nebo složení nákladu

(nastoupení nebo vystoupení zejména zdravotně postižených osob) nucen zastavit vozidlo po pravé straně až za umístěnou svislou dopravní značkou Zákaz zastavení s dodatkovou tabulkou Konec zákazu ve větší vzdálenosti od objektu č.p. 320. Takto může dojít zejména k ohrožení bezpečnosti zdravotně postižených osob při nastupování do vozidla nebo jeho vystupování z vozidla (nakládání nebo skládání nákladu). Při odbočování z objektu č.p. 320 vlevo na ulici Pořadí může dojít k určitému ohrožení bezpečnosti provozu. Vyjíždějící řidič totiž nebude mít dostatečný prostor pro zařazení se k pravému okraji vozovky, kdy budou v protisměru od křižovatky ulice A. Hrubého přijíždět vozidla.

Navrhovatel dále namítal, že OOP neobstojí ani z hlediska kritéria proporcionality, neboť postavení uživatelů obou domů není shodné. Uživatelé domu č.p. 598 jsou oproti ostatním účastníkům silničního provozu protiprávně zvýhodněni. Především jsou zvýhodněni proti uživatelům domu č.p. 320. V posuzovaném případě nedochází k řešení veřejného zájmu, ale toliko zájmu soukromého. Navrhovatel i zde odkázal na znalecký posudek. Dle něj samotnou dodatkovou tabulku E 13 s textem jen zásobování, popř. E 13 s textem jen dopravní obsluha, lze použít ve spojitosti s další dopravní značkou B 28 Zákaz zastavení, kdy v určitém úseku zastavení vozidel ohrozí bezpečnost silničního provozu a v daném úseku se nachází prodejna, popř. provozovna, kde je nutné provést naložení nebo složení nákladu.

II.

Vyjádření odpůrce

Odpůrce ve svém vyjádření zejména uvedl, že navrhovatel není na svých právech zkrácen. Před vjezdem do garáže v domě č.p. 320 je prostor cca 3,0 m. Vedle vjezdu do garáže zpevněná plocha o stejné šíři, dále pak navazuje chodník o šířce 1,5 m. Je tedy dostatek prostoru pro to, aby řidič vozidla při výjezdu z garáže mohl bezpečně zařadit vozidlo do jízdního pruhu. V místě, kde je umístěno dopravní značení u domu č.p. 598, tj. před vjezdem do garáže, by nemohl při odbočení vlevo zastavit ani před instalací značení bez porušení zákona o pozemních komunikacích. Před objektem č.p. 320 je zpevněná plocha pro cca 2 vozidla v podélném stání, která je na základě smlouvy vlastníku domu č.p. 320 pronajata. Byla pronajata městem za účelem zřízení odstavného stání. Pro naložení/vyložení nákladu nebo nastoupení/vystoupení osob lze tuto plochu zcela jistě bezpečně užívat. Instalované značky před objektem č.p. 598 nemohou ohrozit bezpečnost provozu při vyjíždění z objektu č.p. 320, neboť v tomto prostoru nesmí stát žádné vozidlo. Zastaví-li zde vozidlo obsluhy domu č.p. 598, pak jen na dobu nezbytně nutnou, tj. řidič nebo posádka vozidla zcela viditelně a prokazatelně nakládají/vykládají náklad, nastupují/vystupují. Pokud si řidič vozidla vyjíždějící z objektu č.p. 320 není zcela jist bezpečným zařazením vozidla do jízdního pruhu a má pocit, že by svým manévrem mohl ohrozit sebe nebo jiné účastníky provozu, nesmí na komunikaci vyjet a musí počkat, až nastupování dokončí a z místa zastavení odjede. Navrhovatelem popisované situace mohou nastat i v případě, že na protější straně vozovky nebude instalováno žádné značení. Z obecné úpravy zákona o provozu na pozemních komunikacích plyne, že v celé délce ulice Pořadí je na komunikaci zakázáno stání, v místech před sjezdy k nemovitostem je zakázáno zastavení a stání. Každý účastník silničního provozu může kdekoliv mimo sjezdy zastavit na dobu nezbytně nutnou pro naložení a vyložení nákladu, popřípadě nastoupení a vystoupení osob. Vozidlo, jehož řidič vystoupí a odejde z vozidla do blízké provozovny, kde využívá služby, nakupuje apod., už je v režimu stání a na této komunikaci se dopouští protizákonného jednání. Zastavení před vjezdem do garáže objektu č.p. 598 je povoleno jen obsluze tohoto objektu. Není však možné, aby kdokoliv z obyvatel domu č.p. 598, či jejich návštěvy, na tomto místě vozidlo odstavil a uvedl do režimu stání. Úsek cca 10 m, který vymezují výše uvedené svislé značky, zajistí bezpečnější manévry

s vozidly, která jsou v objektu zaparkována a mezi nimiž je i menší zemědělská technika. Pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu je dopravní značení před vjezdem do garáže s více vozidly a zemědělskou technikou opodstatněné. V případě podání S. J. bylo provedeno šetření na místě a nové šetření na místě po stížnosti navrhovatele za účasti vlastníka komunikace i zástupce PČR. Bylo dáno vyjádření Dopravního inspektorátu PČR. Odpůrce neshledal důvody svolávat nové místní šetření, jelikož podmínky se na místě nijak nezměnily a stanoviska dotčených orgánů považoval za stále platná. Odpůrce posuzoval i jiné možnosti řešení dopravní situace, např. zjednosměrnění ulice. To by však vyžadovalo nutnost provedení stavebních úprav, což nelze v současné finanční situaci uskutečnit.

III. Replika navrhovatele

Navrhovatel zde poukázal na jiný způsob řešení nezávislým dopravním specialistou. Dle něj by dopravní značení, vzhledem ke křížení nájezdů a výjezdů, muselo být umístěno zcela jinak a bez dodatkové tabulky sloužící toliko pro majitele jedné nemovitosti. Situace by musela být vyřešena komplexně, což by zároveň znamenalo i řešení stovky obdobných míst v katastru obce. Žalobce dále odkázal na doložené fotografie vozidel obsluhy předmětné nemovitosti a návštěv, které v místě pobývají delší dobu. Fotografie zachycuje vozidla zaparkovaná v zóně dopravního značení, přičemž z nich neplyne, že by řidič nebo posádka vozidla zcela prokazatelně a viditelně nakládali/vykládali náklad, případně nastupovali či vystupovali. Navrhované řešení je nadbytečné a nesystémové opatření, neboť dopravní situace je řešitelná i bez stanovení dopravního značení. V odůvodnění se neobjevuje to, že návrh OOP byl projednán s dopravním inspektorátem, což by znamenalo nepřezkoumatelnost OOP pro nedostatek důvodů. Odpůrce navíc potvrdil, že OOP ve skutečnosti s dopravním inspektorátem ani projednáno nebylo.

IV. Vyjádření osob zúčastněných na řízení

Osoby zúčastněné na řízení podaly k obsahu návrhu obsáhlé vyjádření. Soud jeho obsah zestručnil. Předně uvedly, že motivací navrhovatele je opětovně umožnění jemu, jeho manželce a návštěvníkům jejího kadeřnictví protizákonné odstavování vozidel před jejich domem, neboť by fakticky došlo k opětovnému nemožnému postihu takto jednajících řidičů. Navrhovatel opakovaně před jejich domem i přes zákaz stání po celé ulici Pořadí v rozporu se zákonem dlouhodobě parkoval. Navrhovatel není přijatým OOP na svých právech nijak zkrácen. Možnosti dopravní obsluhy domu jeho manželky, včetně odstavování vozidel jsou pak v rámci ulice Pořadí zcela ojedinělé. Není zřejmé, z jakého důvodu by měl odstavovat své vozidlo na již poměrně vzdáleném 3 m dlouhém úseku vozovky před domem osob zúčastněných na řízení. Takto může učinit přímo na pozemku před domem jeho manželky, mimo vozovku, který je k tomu dostatečně rozlehlý. Výjezd z garáže navrhovatele je v důsledku OOP bezpečnější, protože před vjezdem je umožněno vyhýbání vozidel, které je při stávajícím stavu řady protiprávně odstavených vozidel a malé šířce vozovky jiných částech ulice velmi obtížné.

Při vydání OOP sice mohlo dojít k procesnímu pochybení, které by však nemělo vést ke zrušení OOP. Možnost bezpečného výjezdu z objektu rozhodně není soukromým zájmem, ale zájmem veřejným, který chrání i ostatní účastníky silničního provozu. Nejsou povinni trpět ohrožování a omezování v užívání jejich nemovitostí v důsledku protiprávního jednání řidičů. Místní úprava provozu byla přijata na doporučení orgánů PČR. Prokázání zákazu stání

je totiž komplikované a zdlouhavé. Kvůli osobě blízké navíc jen zřídkakdy vede k postihu. Takové zbytečné zásahy pak policie odmítá nebo se jim vyhýbá. Při odstranění nainstalovaného dopravního značení to bude znamenat návrat o 2 roky zpět, kdy se budou zbytečně obracet na PČR, která nebude schopna nikoho účinně postihnout. Bezpečnost chodců a především cyklistů může být ohrožena tak, že přes protizákonně parkující vozidla není zajištěn jejich dostatečný rozhled. V důsledku toho může dojít ke kolizi s vyjíždějícím vozidlem.

Petr Janíček je soukromým zemědělcem a má právo užívat stavení i ke komerčním účelům, v čemž mu protiprávně parkující vozidla prokazatelně brání. Bude-li zrušeno OOP pak se osoby zúčastněné na řízení domáhají úhrady jim vzniklé škody ve výši cca 10 tis Kč za pořízení, instalaci, demontáž, uskladnění, opravu poškozené patky a opětovnou instalaci dopravního značení. Dopravní značení se zcela běžně užívá i k pouhému zdůraznění obecné úpravy provozu. K tomu dochází zejména v místech, kde si nějakou povinnost řidiči nemusí dostatečně uvědomovat, což je dáno třeba opakovaným porušováním pravidla jako v posuzovaném případě. K odstranění dopravního značení by mohlo dojít toliko v případě, že by bylo účinně zabráněno protiprávnímu parkování vozidel před objektem. V případě represivního uplatňování obecné úpravy místního provozu na ul. Pořadí by však muselo dojít k vyklizení celé ulice. To je však nežádoucí, neboť řada rodinných domů nemá možnost parkování na vlastním pozemku. Rovněž neexistuje možnost legálního parkování vozidel např. návštěv nebo různých služeb na vozovce ulice.

Dále vznesly výhrady proti znaleckému posudku, který předložil navrhovatel. Znalce považují za nedůvěryhodného a podjatého. Při zpracování posudku se totiž dopustil přestupku, neboť parkoval v místě zákazu stání a navíc částečně ve vjezdu. Rovněž vzájemné familiérní vystupování znalce a jeho návštěva v domě navrhovatele nesvědčí o přílišné nestrannosti. Není pravda, že povrch vozovky je v dobrém stavu (str. 4 posudku). Přinejmenším v dotčené ploše před jejich sjezdem tomu tak není, což ukazují i fotografie. Dvoukřídlá kovová vrata nezasahují do vozovky, přičemž dle znalce zasahují (str. 5 posudku). Při vyjíždění osobních vozidel není z důvodu dostatečné šířky vjezdu nutné vrata zcela otevírat, čímž se znalcem konstatované rozhledy zcela radikálně mění k lepšímu. Umístění zákazu zastavení v daném směru jízdy se tím zdůvodňuje, protože požadovaný rozhled je v tomto směru zajištěn i při využití stávajících vrat (doložená fotodokumentace). Znalcem uvedené rozhledy jsou tudíž chybné a nepřesné. K výjezdu osobního vozidla je pak možno využít jen přílehlou polovinu vozovky. V rámci řešení rozhledových poměrů nejsou v posudku uvedeny příslušné předpisy a normy ČSN a jejich srovnání se současným stavem. Požadovaný vrchol rozhledových trojúhelníků na takovém sjezdu je podle aktuální související ČSN 73 6110 umístěn 2 m od okraje vozovky. Dle maximální povolené rychlosti v tomto místě 50 km/h musí být zajištěn z tohoto bodu rozhled na zábrzdnu vzdálenost oběma směry v délce 35 m. V těchto rozhledových polích by pak neměly být umístěovány žádné překážky v rozhledu. Není zřejmé, proč je pro znalce tak důležité zabývat se omezením rozhledu v případě zastavení vozidla před a za požadovaným zákazem zastavení. Jde-li o zastavení, jedná se o omezení krátkodobé a zcela běžné. Znalec si je zřejmě dobře vědom toho, že zde taková vozidla nezastavují, nýbrž protiprávně parkují. Dochází tak téměř trvale k omezení rozhledu. Znalec naopak vůbec neřešil otázku změny v rozhledu při zaparkování vozidla v úseku, v němž je zákaz zastavení dle OOP. Znalec uvádí, že rozhled řidiče vyjíždějícího vozidla se ještě více zhorší, když v rozhledovém poli bude stát vozidlo. Znalec se v závěru sám dostává do rozporu, neboť tvrdí, že se rozhledové poměry nezlepší a nezvýší se ani bezpečnost provozu, pokud nebude možno ve vymezeném prostoru vozidlo zastavit. Znalec se pak vůbec nezabývá otázkou zvýšení bezpečnosti z důvodu zajištění vzájemného

pohledového vztahu, tj. i řidič projíždějící po průběžné pozemní komunikaci má právo a možnost včas spatřit vyjíždějící vozidlo a na takovou situaci v provozu adekvátně reagovat. Posudek tedy potvrzuje správnost přijatého OOP.

Dále uvedly, že rozměr vrat odpovídá funkci objektu, kterou je víceúčelové zemědělské stavení. Vrata musí umožnit vjezd rozměrné zemědělské techniky. Ani tuto okolnost znalec nijak neřeší. Jinak by dospěl k závěru, že k umožnění vjezdu kombajnu či traktoru s vlekem je nezbytné, aby v řešeném úseku před objektem neparkovala vozidla. Tento fakt měl ověřit tvz. obalovými křivkami vyjadřujícím trajektorii pohybu vjíždějících vozidel. Musel by konstatovat odůvodněnost OOP, protože trvale protiprávně odstavená vozidla v okolí sjezdu jeho řádnou dopravní obsluhu takovou technikou neumožňují. P. J. užívá kombajn a čtyři traktory. Objekt je využíván i ke skladování plodin nebo k běžné údržbě zemědělské techniky.

K argumentaci znalce, týkající se ztížení možnosti výjezdu, osoby zúčastněné na řízení zejména uvedly, že zhoršení v důsledku možného zastavení vozidla na protější straně ulice, kde se nachází sjezd manželky navrhovatele nemůže nastat. Možné ohrožení v důsledku nemožnosti se zařazení vpravo a vyhnutí se protijedoucímu vozidlu je nepodstatné. Ulice je totiž v důsledku protiprávního parkování vozidel provozována v režimu jednopruhové obousměrné komunikace. Takový režim je pro tuto kategorii místní komunikace bez problémů akceptovatelný. Na ulici Pořadí slouží vymezený prostor před jejich objektem prakticky jako výhybna, jelikož se nachází přibližně v polovině dlouhého a přehledného úseku. Zastavením vozidla v takto vymezeném úseku z důvodu vyhýbání se protijedoucím vozidlům se řidič přestupku nedopouští. Výhybna se nachází v blízkosti sjezdu manželky navrhovatele na přehledném úseku ulice a dříve zde parkovala vozidla. Dochází takto ke snížení znalce popisovaného rizika. Znalci se nepodařilo nalézt žádný zásadní nevyvratitelný negativní přínos OOP.

V. Jednání

Soud provedl dokazování znaleckým posudkem předloženým navrhovatelem. K tomu soud předně uvádí, že zákon č. 36/1997 Sb., o znalcích a tlumočnících vychází z principu, že znalecký posudek v řízení před státními orgány (soudy nebo správními orgány) může podat pouze znalec, kterého v konkrétním řízení jako znalce ustanovil příslušný orgán (§ 1 odst. 1 a § 12 odst. 1 citovaného zákona). Na tomto principu staví i civilistická judikatura, která posudky předložené stranami řízení nepovažuje za znalecké posudky ve smyslu ust. § 127 zák. č. 99/1963 Sb., avšak umožňuje, aby takovými posudky byl proveden důkaz listinou v souladu s ust. § 129 o.s.ř. (např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17.6.2008, sp. zn. 22 Cdo 1290/2007). K obdobnému přístupu se přihlásil i NSS (k tomu viz rozsudek NSS ze dne 17. 2. 2010, č. j. Pst 1/2009 - 348 Dělnická strana II, bod 337, rozsudek NSS ze dne 12.5. 2010, č.j. 1 Afs 71/2009, dostupné na www.nssoud.cz). Z listiny plyne, že výhledové poměry řidiče vyjíždějícího z objektu č.p. 598 na pozemní komunikaci ulice Pořadí se v důsledku umístění dopravního značení ještě více omezí výhled na vozidla jedoucích po pozemní komunikaci ulice Pořadí, jak přes otevřená křídla kovových vrat, tak i přes vozidla, která zastavila u pravého okraje vozovky jednak před a jednak za případně umístěným svislým dopravním značením. Řidič bude mít omezený výhled přes stojící vozidla až od okamžiku, kdy při vyjíždění z objektu najede přední částí vozidla ke středu vozovky. Nelepší výhledové poměry vozidla jedoucí po pozemní komunikaci ulice Pořadí a tím se také nezvýší bezpečnost silničního provozu na této pozemní komunikaci. Naopak výjezd vozidla z objektu č.p. 598 na

pozemní komunikaci je bez zabezpečení pomocí náležitě poučené osoby velmi nebezpečný a nebezpečný bude i za podmínek, kdy místo vjezdu bude označeno požadovaným svislým dopravním značením. V důsledku dopravního značení nebude řidič vyjíždějící z objektu č.p. 320 a odbočující na komunikaci ulice Pořadí moci zastavit před objektem č.p. 320 za účelem nastoupení nebo vystoupení osob, popř. naložení nebo složení nákladu u pravého okraje vozovky. Nemožnost zastavení vyjíždějícího vozidla před objektem č.p. 320 může být způsobena i zastavením vozidla po pravé straně vozovky ve směru jízdy od koupaliště před umístěním svislého dopravního značení. Řidič vozidla vyjíždějící z objektu č.p. 320 bude v případě potřeby pro naložení nebo složení nákladu, popř. nastoupení nebo vystoupení zejména zdravotně postižených osob, nucen zastavit vozidlo po pravé straně až za umístěnou svislou dopravní značkou ve větší vzdálenosti od objektu č.p. 320. Tak může dojít zejména k ohrožení bezpečnosti zdravotně postižených osob při nastupování do vozidla nebo k jeho vystupování z vozidla, popř. při nakládání nebo skládání nákladu do vozidla nebo z vozidla. Při odbočování z objektu č.p. 320 vlevo na ulici Pořadí může dojít k určitému ohrožení bezpečnosti provozu. Vyjíždějící řidič totiž nebude mít dostatečný prostor pro zařazení se k pravému okraji vozovky, kdy budou v protisměru od křižovatky ulice A. Hrubého přijíždět vozidla.

Soud provedl dále dokazování účastnickým výsledkem navrhovatele. V něm navrhovatel zejména shrnul dle jeho názoru nesprávný postup při projednávání žádosti o stanovení místní úpravy. Dále poukázal na to, že OOP obchází zákon, neboť pro osoby zúčastněné na řízení zřizuje vyhrazené parkovací stání.

Soud provedl dokazování listinou, kdy se jedná o formulář při žádosti o stanovení dopravního značení. Z něj plyne, že přílohou nutnou pro stanovení dopravního značení je jednoduchá projektová dokumentace zpracována oprávněnou osobou. Soud rovněž provedl dokazování mapkou s vyznačením umístění dopravního značení.

Soud naopak neprovedl dokazování novinovými články a rozhodnutím Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru právního a Krajského živnostenského úřadu, oddělení státního občanství a přestupků ze dne 9.7.2012, č.j. KUZL 27813/2012, protože je pro posouzení věci nepovažoval za podstatné.

Právní zástupce navrhovatele v rámci svého závěrečného návrhu uvedl obdobné skutečnosti jako v žalobě, či replice.

Odpůrce rovněž uvedl obdobné skutečnosti jako ve svém vyjádření.

Osoby zúčastněné na řízení při jednání zejména uvedly ty skutečnosti, které byly obsahem jejich vyjádření. Rovněž se vyjádřily k faktickému stavu na ulici Pořadí, jde-li o stání vozidel, včetně situace před jejich objektem. Zdůraznily, že takováto situace ohrožuje jejich bezpečnost při vyjíždění z objektu, stejně jako bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu na ulici Pořadí.

VI. Obsah spisu

Z obsahu správního spisu má soud za prokázané, že S. J., zastupující na základě plné moci vlastníky nemovitosti manžele S. a P. J., podala žádost o omezení zastavování vozidel v ulici Pořadí před vjezdem do objektu č.p. 598. Žádost byla odůvodněna zejména tak, že

dochází k protizákonnému parkování vozidel na obousměrné místní komunikaci na ul. Pořadí o šířce menší než 6 m. Takto odstavená vozidla brání v řádném užívání nemovitosti a ohrožují bezpečnost a plynulost provozu na této komunikaci. Vozidla neukázněných návštěvníků blízkých živnostenských provozoven často parkují přímo ve vjezdu do jejich objektu nebo těsně před a za ním, čímž znemožňují bezpečné a plynulé vyjetí a zajetí do objektu. V objektu parkuje tři až pět vozidel a již zde došlo k několika škodným událostem a nebezpečným kolizím s rychle projíždějícími vozidly, které není při výjezdu možno přes protizákonně odstavená vozidla včas spatřit.

V protokolu, označeném „Ohledání na místě“ ze dne 30.7.2010, se zejména uvádí, že dle místních poměrů, kdy na úzké obousměrné komunikaci parkují vozidla v rozporu se zákonem a brání bezpečnému vjezdu/výjezdu z/do objektu žadatelky (p. J.), byla situace vyhodnocena jako nebezpečná i pro další účastníky silničního provozu (komunikace se mírně zatáčí a protizákonně odstavená vozidla mohou výhled řidiče ztížit, ba i znemožnit). Vzhledem k tomu, že v garáži žadatelky parkuje více aut, není to standardní situace jako u běžné garáže s 1 vozidlem. U standardních situací se k umístění DZ nepřístupuje. Kvůli bezpečnosti všech účastníků je umístění DZ mimořádné a jako zdůraznění obecné úpravy dle zákona. Řešení není považováno za trvalé a v případě dostatečných finančních prostředků města navrhne odbor dopravy možnost zpracování stavebních úprav či jiné změny do konceptu řešení dopravy na místě.

Přípisem ze dne 6.8. 2010, č.j. OD/2717/10 bylo vydáno stanovení místní úpravy provozu na místní komunikaci v Uherském Brodě, v ulici Pořadí. Rozhodnutím ze dne 15.6.2011 byl tento přípis zrušen, protože při vydání nebylo postupováno v režimu OOP. Dne 7.8.2011 byla vydána veřejná vyhláška - oznámení o návrhu OOP, stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci v ulici Pořadí v Uherském Brodě. Dne 16.8.2011 byly doručeny námítky navrhovatele. V rámci námitek brojil zejména proti podjatosti Ing. P. a Ing. B. Dále proti procesnímu postupu v posuzované věci. Namítal i to, že chybí projektová dokumentace zhotovená projektantem v oboru dopravního značení s přesným umístěním dopravních značek a jejich zaměřením. Upozorňoval na nevhodnost navrhované úpravy. Dle něj se jedná o účelové obcházení zákona, kdy stanovením místní úpravy provozu bylo vymezeno rezervované odstavné místo pro majitele nemovitosti č.p. 598, a to ve směru jízdy k vjezdu v délce cca 3 m. Ke zdůraznění obecné úpravy (zde zákaz zastavení ve vjezdu do RD) je standardně využívána klikaté čáry V 12 A v hranicích vjezdu, a to jen v nezbytných případech, kdy ve vjezdu parkující vozidlo může ohrozit např. zásah policie, hasičů, záchranné služby nebo zásobování. Užití dopravní značky B 28 toliko zdvojuje platnou právní úpravu a je nadbytečné.

Součástí správního spisu jsou i dvě rozhodnutí tajemníka Městského úřadu Uherský Brod ze dne 26.10.2011, č.j. OD/2717/4/10/Bo a ze dne 4.11.2011, č.j. OD/2717/5/10/Bo, jimiž bylo rozhodnuto, že Ing. P. a Ing. B. nejsou vyloučení z projednávání a rozhodnutí věci.

Součástí spisového materiálu je i žádost S. J. o vyjádření ve smyslu ust. § 77 zákona o pozemních komunikacích k místní úpravě provozu na místní komunikaci ul. Pořadí v Uherském Brodě, tak jak je vymezena v OOP. Žádost je ze dne 7.7.2010 a je adresována PČR, Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, územní odbor Uherské Hradiště, dopravní inspektorát. V dolní části žádosti je pak uvedeno: „Nemáme námitek“. Toto sdělení je opatřeno razítkem PČR, Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, územní odbor vnější služby, dopravní inspektorát Uherské Hradiště a datováno dnem 9.7.2010. Obsahem správního spisu je i zápis z ústního jednání ze dne 3.3.2011, které se konalo v ulici v Pořadí.

Byli přítomni jak navrhovatel, tak za PČR, dopravní inspektorát, por. Ing. M. B. Navrhovatel zde, obdobně jako v průběhu celého řízení, zdůrazňoval, že dopravní značení před vjezdem do objektu č.p. 598 funguje jako vyhrazené parkovací stání pro návštěvu rodiny žadatelky o místní úpravu. K tomu por. Ing. M. B. uvedl, že se hodnotí vždy celá situace, nikoliv pouze jediná dopravní značka. Je proto potřeba pohlížet i na ostatní skutečnosti. Dále je zde záznam do spisu ze dne 7.4.2011 o telefonickém hovoru Ing. B. s Ing. B. Dle jeho vyjádření původně vydané stanovisko platí, měnit jej nemají důvod.

VII. Meritorní přezkum

Soud se nejprve zabýval posouzením aktivní legitimace navrhovatele. Vyšel přitom z ust. § 101 a s.ř.s., dle něhož: *Návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části může podat ten, kdo tvrdí že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem zkrácen.* Podle usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 - 120, potom platí, že „*Přípustný je ten návrh, který tvrdí zkrácení navrhovatele na jeho právech příslušným opatřením obecné povahy. Navrhovatel tedy musí v první řadě tvrdit, že existují určitá jemu náležející subjektivní práva, která jsou opatřením obecné povahy dotčena. Nestačí tedy, tvrdí-li navrhovatel, že opatření obecné povahy či procedura vedoucího k jeho vydání jsou nezákonné, aniž by současně tvrdil, že se tato nezákonnost dotýká jeho právní sféry*“.

Navrhovatel tvrdí, že jeho manželka je vlastníkem domu v ulici Pořadí č.p. 320, což nebylo v řízení rozporováno. Dům stojí přes jeden dům naproti domu č.p. 598. Nově stanovená úprava omezuje navrhovatele v jeho právu předmětnou nemovitost užívat, konkrétně při výjezdu či vjezdu do domu jeho manželky. Takové možné omezení plyne i z dokazování provedeného předmětnou listinou.

Soud k tomu uvádí, že judikatura (srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. 10. 2000, sp. zn. 26 Cdo 2471/99, uveřejněný pod č. 4 v časopise Soudní judikatura, ročník 2002, usnesení z 17. 4. 2001, sp. zn. 26 Cdo 2135/2000, uveřejněné pod C 415 v Souboru rozhodnutí Nejvyššího soudu, dále např. rozhodnutí z 8. 6. 2004, sp. zn. 26 Cdo 227/2004 a z 28. 8. 2007, sp. zn. 26 Cdo 1936/2006, sp. zn. 26 Cdo 1907/2009) je ustálena v názoru, že je-li jeden z manželů vlastníkem domu, svědčí druhému manželovi - nevlastníkovi, právní důvod bydlení v tomto domě, odvozený od rodinněprávního vztahu. Nelze přitom zásadně považovat za rozhodné, zda je ochoten možnost bydlení v domě svého manžela využít, ani zda s tím druhý manžel souhlasí (manželé mají dle § 18 zákona o rodině povinnost žít spolu, což právě odůvodňuje závěr, že rodinněprávní vztah mezi manžely, z nichž jeden je nositelem právní možnosti užívání určitého bytu, zakládá tuto právní možnost i druhému z nich).

Podmínka aktivní procesní legitimace je splněna, neboť navrhovatel kromě nezákonného postupu při vydání napadeného OOP tvrdí také zkrácení na svých subjektivních právech konkrétně omezení v užívání (bydlení) v předmětné nemovitosti. Zdejší soud proto mohl přikročit k meritornímu přezkumu napadených stanovení.

Při meritorním přezkumu OOP postupuje zdejší soud dle „algoritmu“, vyjádřeného v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98, publikovaném pod číslem 740/2006 Sb. NSS. Tento algoritmus spočívá v pěti krocích: 1) přezkum pravomoci správního orgánu vydat opatření obecné povahy; 2) přezkum otázky, zda správní orgán při vydávání opatření obecné povahy nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání ultra vires); 3) přezkum

otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem (procesní postup při vydávání opatření obecné povahy); 4) přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho rozporu se zákonem (materiální kritérium); 5) přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality (kritérium přiměřenosti právní regulace).

V projednávané věci nebyly navrhovatelem zpochybněny skutečnosti zjišťované v prvních dvou krocích zmíněného algoritmu a ani zdejší soud nemá pochybnosti o tom, že odpůrce byl oprávněn napadené OOP vydat a že při jejich vydávání nepřekročil zákonem stanovené meze své působnosti.

Soud tak následně mohl přistoupit i ke třetímu kroku shora nastíněného testu přezkumu, tedy k posouzení, zda bylo napadené OOP vydáno v souladu se zákonem stanoveným postupem. Pod tento třetí krok lze zahrnout námitky navrhovatele, dle kterých odpůrce nepostupoval v souladu s ust. § 172 odst. 1 správního řádu, tj. návrh OOP neprojednal s příslušným orgánem PČR. K tomu soud uvádí, že dle ust. § 172 odst. 1, věta první, návrh opatření obecné povahy s odůvodněním správní orgán po projednání s dotčenými orgány uvedenými v ust. § 136 doručí veřejnou vyhláškou podle ust. § 25, kterou vyvěsí na své úřední desce a na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodů se má opatření obecné povahy týkat a vyzve dotčené osoby, aby k návrhu opatření podávaly připomínky nebo námitky. Dle ust. § 77 odst. 1 písm. c) místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví na silnici II. a III. třídy¹⁾ a na místní komunikaci¹⁾ obecní úřad obce s rozšířenou působností po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie. Zákon o provozu na pozemních komunikacích je lex specialis ke správnímu řádu, a proto dle názoru soudu projednání musí mít podobu písemného stanoviska příslušného orgánu PČR. Z obsahu správního spisu skutečně neplyne, že by samotný návrh OOP byl projednán s příslušným orgánem PČR (zde Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, územní odbor Uherské Hradiště, dopravní inspektorát). Návrh OOP byl na úřední desce zveřejněn až dne 7.8.2011, přičemž k poslednímu vyjádření (telefonickému) došlo dle spisového materiálu dne 7.4.2011. Takový postup je nezákonný a nemůže být zhojen tím, že před zahájením řízení o OOP se PČR vyjádřila k připsu o stanovení místní úpravy provozu. Tato vada by dle názoru soudu postačovala ke zrušení OOP. Soud se však v mezích algoritmu přezkumu zabýval i dalšími námitkami navrhovatele.

Soud se dále zabýval otázkou souladu napadeného OOP s hmotným právem a se zásadou proporcionality. K tomu je třeba vycházet z ustanovení § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., podle něhož platí, že „*dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.*“ Je tak zřejmé, že smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný či dokonce šikanózní, nýbrž že musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Pokud takový důvod neexistuje, jedná se o dopravní značku umístěnou protizákonně (srov. rozhodnutí NSS ze dne 7.1.2009, č.j. 2 Ao 3/2008-100).

Ani jeden z účastníků nespornuje skutečnost, že v celé délce ulice Pořadí na je na komunikaci zakázáno stání, což plyne z obecné úpravy zákona o provozu na pozemních komunikacích (ust. § 25 odst. 3). V místech před vjezdy k nemovitostem je pak zakázáno zastavení (ust. § 27 odst. 1 písm. n) zákona o pozemních komunikacích). Pojem zastavit je vymezen v ust. § 2 písm. o) zákona o pozemních komunikacích, kdy zastavit znamená uvést

vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob nebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu.

V OOP, jakož i ve vyjádření odpůrce k návrhu, je opakovaně zdůrazněno, že důvodem vydání OOP je nerespektování zákona, kdy majitelé nemovitosti (zřejmě i další osoby) parkují na komunikaci, jejíž šířka však stání neumožňuje. To zvyšuje možnost kolize při výjezdu z garáže žadatelky, kde v garáži s jedním vjezdem parkuje 3-5 vozidel. To je nestandardní oproti běžné garáži s jedním vozidlem. Přijaté řešení je především v zájmu bezpečnosti cyklistů a chodců a ostatních účastníků provozu. K tomu soud uvádí, že dle jeho názoru nelegální počínání řidičů motorových vozidel a jejich nedostatečný postih ze strany kompetentních orgánů nemůže být legitimním cílem pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Odlišná situace by nastala, kdyby i při respektování obecné úpravy provozu na pozemní komunikaci, by bezpečnost provozu bylo možno zlepšit umístěním značky zákazu zastavení. Z OOP však takový závěr neplyne. Z odůvodnění OOP přitom není zřejmé, jak konkrétně se výhledové poměry řidiče vyjíždějícího z garáže objektu č.p. 598lepší. Z obsahu správního spisu pak rovněž neplyne, že by posouzení výhledových poměrů řidiče při vyjíždění z garáže bylo předmětem dokazování (např. formou vytvoření modelové situace s vozidly a bez nich) a tudíž absentuje podklad odpůrce o zlepšení výhledových poměrů. OOP není ani konkrétně odůvodněno v tom směru, z jakého důvodu je dostatečné 5 m před vjezdem a 2 m vzad. Není zřejmé, z čeho plyne, že takto stanovená místní úprava zajišťuje dostatečný rozhled dle příslušných předpisů (zákon o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 104/1997 Sb., norma ČSN apod.). Dle názoru soudu by silniční úřad měl disponovat takovými odbornými znalostmi, případně využít odborných znalostí jiných správních úřadů v rámci vzájemné spolupráce tak, aby mohl rozhledové poměry posoudit. Je však nutno zdůraznit, že výhledové poměry řidiče při výjezdu mohou být případně negativně ovlivňovány nelegálním parkováním na komunikaci ulice Pořadí, což by mělo být řešeno činností policie a nikoliv místní úpravou provozu na pozemních komunikacích. Dle názoru soudu uživatelé nemovitosti č.p. 598, včetně garáže a výjezdu z něj, mohou sami rozeznat, zda vozidlo brání jim případně ve výhledu při výjezdu na komunikaci, stojí (parkuje) na ulici Pořadí dlouhodobě a tudíž nelegálně, a proto kontaktovat policii či, zda jde o zastavení jen na nezbytně nutnou dobu k neprodlenému vystoupení nebo nastoupení osob anebo naložení nebo složení nákladu. Pro posouzení věci je tedy rozhodující, že obecná úprava, vycházející ze zákona o pozemních komunikacích, je při zajištění její vymahatelnosti dostatečná a není proto nutné přistoupit ke stanovení místní úpravy. V takovém případě není nutné posouzení toho, zda stanovená místní úpravalepší výhledové poměry řidiče a tím bezpečnost jeho i ostatních účastníků silničního provozu. V obecné rovině se soud přiklání k závěru, že v případě nutnosti posouzení toho, zda a nakolik dojde ke zlepšení rozhledových poměrů (v jaké vzdálenosti již může být překážka, např. ve formě parkujícího vozidla) se jedná odbornou otázkou, kterou by měl v soudním řízení posuzovat soudem ustanovený znalec. Z takto provedeného dokazování by bylo teprve patrné, zda jsou výhrady osob zúčastněných na řízení proti navrhovatelem předloženému znaleckému posudku důvodné. Není v možnostech a ani kompetenci soudu posuzovat odborné otázky. Takový postup však v posuzovaném případě nebyl nezbytný, neboť i dle vyjádření osob zúčastněných na řízení je zřejmé, že důvodem přijetí OOP bylo nerespektování stávající obecné úpravy na ulici Pořadí, tj. zákaz stání a před vjezdy zákaz zastavení. Z jejich vyjádření rovněž plyne, že k porušování zákazu stání dochází především vozidly navrhovatele, jeho manželky, případně zákazníků jejího kadeřnictví. Důvodem k umístění dopravního značení však nemůže být to, že orgány policie neplní své povinnosti a v dostatečné míře nepostihují osoby porušující zákaz stání, jenž pak ztěžuje výjezd osob zúčastněných na řízení z nemovitosti a ohrožuje nejen je, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Dle vyjádření osob zúčastněných na řízení omezení

rozhledu v případě zastavení je krátkodobé a zcela běžné. Je tak zřejmé, že komplikace při výjezdu jim způsobuje nelegální parkování (stání) vozidel před jejich objektem. To je důsledkem nezákonného jednání řidičů, ke kterému by při řádném postihu nedocházelo. Je pravděpodobné, že osoby zúčastněné na řízení mohou znát některé řidiče (provozovatele vozidel), kteří se nelegálního stání před jejich nemovitostí dopouštějí opakovaně. Dle názoru soudu by pak nemělo být tolik komplikované tyto osoby za jejich protiprávní jednání postihnout, a to i když se případně odmítnou k věci vyjádřit s odkazem na osobu blízkou (např. § 60 zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích). V posuzovaném případě se rovněž nejedná o zdůraznění obecné úpravy, jak uváděly osoby zúčastněné na řízení, ale o nové stanovení místní úpravy. Dle obecné úpravy je na ulici Pořadí zakázáno stání a před vjezdu i zastavení, dle místní úpravy je nově zákaz zastavení i před objektem č.p. 598. Soud si rovněž nemohl nevšimnout, že takto stanovená místní úprava provozu je toliko před objektem č.p. 598, když však vjezdy jsou u více nemovitostí na ulici Pořadí. V obecné rovině lze dospět k závěru, že pro zlepšení rozhledových poměrů pro výjezd z jednotlivých nemovitostí na ulici Pořadí by bylo vhodnější, aby vozidla nestála na komunikaci v blízkosti těchto vjezdů. Až přehnaně by to šlo vyložit tak, že při absenci dostatečného postihu obecné úpravy zákazu stání na komunikaci, by každý vlastník (uživatel) nemovitosti měl mít u své nemovitosti značku zákaz zastavení v potřebné délce. Soud k tomu závěrem uvádí, že je-li dostatečná obecná úprava, což ani osoby zúčastněné na řízení nezpochybňují (ty zdůrazňují její nevymahatelnost), pak není legitimní důvod ke stanovení odchylné místní úpravy.

Soud k věci dále uvádí, že při podobných zásazích je nutno vždy poměřovat v kolizi stojící práva a hodnoty. V posuzovaném případě by se zdánlivě mohlo dostat do kolize právo navrhovatele užívat nemovitost se zájmem účastníků provozu na bezpečnosti provozu na předmětné komunikaci. Ke kolizi práv či hodnot však nedošlo, neboť nerespektování obecné úpravy provozu na ulici Pořadí nelze suplovat stanovením místní úpravy provozu. V obecné rovině lze jistě připustit, že zájem na bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, tedy zájem zpravidla větší skupiny osob, může vést k zásahu do právní sféry jednotlivce a k rozumnému omezení jeho práv, např. při výjezdu či vjezdu do nemovitosti. I zde by však mělo být dbáno na to, aby se jednalo o zásah minimální. Rovněž je třeba, aby byl takový zásah v odůvodnění řádně argumentován. Pokud by tedy bylo prokázáno, že umístěním dopravní značky zákaz zastavení při zajištění dodržování obecné úpravy skutečně dojde ke zlepšení výhledových poměrů při výjezdu z garáže a tím ke snížení rizika kolize, bylo by nutno postupovat tak, aby zásah do práv navrhovatele byl minimální. To však neznamená, že by navrhovatel nemohl být v zájmu bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci v rozumné míře omezen při vjezdu či výjezdu z nemovitosti.

Soud souhlasí s názorem navrhovatele, že v případě OOP stanovení místní a přechodné úpravy provozu na silnici II. a III. třídy a na místní komunikaci je řízení zahajováno z moci úřední a nikoliv na žádost. Dle ust. § 42, věta první, správního řádu je správní orgán povinen přijímat podněty, aby bylo zahájeno řízení z moci úřední. Nesprávné nakládání s podnětem jako se žádostí však v posuzovaném případě nemůže být vadou, která by měla vliv na zákonnost rozhodnutí. Dle názoru soudu by taková námitka mohla být důvodná v případě, že se žádostí bylo nakládáno jako s podnětem a nebyly by respektovány procesní práva žadatele ve správním řízení. Navrhovatel ani nekonkretizoval, jak byl takovým postupem zkrácen na svých právech. Navrhovatel rovněž argumentoval chybějící projektovou dokumentací, která by byla zpracována oprávněnou osobou. K tomu soud provedl dokazování formulářem - žádostí o stanovení dopravního značení, který se podává odpůrci. Dle něj nutnou přílohou pro stanovení dopravního značení je jednoduchá projektová dokumentace, zpracovaná oprávněnou osobou. Postupoval-li tímto způsobem odpůrce v minulosti a při

stanovení místní úpravy vyžadoval projektovou dokumentaci od oprávněné osoby, pak je zarážející, že v posuzovaném případě toto nevyžadoval. Na druhou stranu v OOP argumentačně srozumitelným způsobem vysvětlil, z jakého důvodu považuje nákres doložený k žádosti za dostatečný. Zákon takovou povinnost ani nestanoví. Navrhovatel pak ani netvrdil, že by z důvodu chybějící projektové dokumentace neznal umístění dopravních značek.

VIII. Náklady řízení

Výrok o náhradě nákladů řízení vychází z ust. § 60 odst. 1 s.ř.s., neboť žalobce byl ve věci úspěšný a přísluší mu náhrada nákladů řízení, jenž je složena z odměny za 4 úkony právní služby po 2 100,- Kč (převzetí a příprava zastoupení, sepsání žaloby, replika, účast u soudního jednání - § 9 odst. 3 písm. d), § 7 odst. 1, § 11 odst. 1 písm. a), d) a g) vyhl. č. 177/1996 Sb.), z náhrady hotových výdajů za 4 úkony právní služby po 300,- Kč podle § 13 odst. 3 citované vyhlášky, náhrady za zaplacení soudní poplatek ve výši 5 000,- Kč a nákladů spojených s dokazováním (znalecký posudek) ve výši 4 600 Kč. Náhrada nákladů přísluší žalobci ve výši 19 200 Kč.

Podle ust. § 60 odst. 5 s.ř.s. má osoba zúčastněná na řízení právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinností, které jí soud uložil. Z důvodu zvláštního zřetele hodných může jí soud na návrh přiznat právo na náhradu nákladů řízení. Vzhledem k tomu, že osobě zúčastněné na řízení soud neuložil plnění povinnosti a ani neshledal důvody zvláštního zřetele hodné, právo na náhradu nákladů jí nepřiznal.

P o u č e n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

V Brně dne 29.8.2012

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu