



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Milana Podhrázkého a soudců Jitky Zavřelové a Petra Mikeše v právní věci žalobkyně: **PhDr. D. C.** zastoupená Mgr. Františkem Nesvadbou, advokátem se sídlem Hrnčířská 55/14, Ústí nad Labem, proti žalovanému: **Krajský úřad Ústeckého kraje**, se sídlem Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem, zastoupený Mgr. Vlastimilem Škodou, advokátem se sídlem Masarykovo nám. 193/20, Děčín, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 1. 2017, čj. 69/DS/2017, JID: 5392/2017/KUUK/Bla, o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8. 9. 2020, čj. 42 A 10/2017 - 27,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žalobkyně **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III. Žalovanému **s e** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **n e p ř i z n á v á .**

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Rozhodnutím Magistrátu města Ústí nad Labem, odboru přestupků v dopravě, (dále jen „správní orgán prvního stupně“) z 15. 6. 2016, čj. MM/OK/PD/74063/2015/BuV (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále „zákon o silničním provozu“), jehož se dopustila tím, že dne 4. 12. 2015 v 8:10 hodin stála ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky ve výjezdu z parkoviště do ulice Stavbařů v Ústí nad Labem. Jako řidička motorového vozidla se tak neřídila pravidly provozu na pozemních komunikacích [§ 27 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu]. Byla jí uložena pokuta 1 500 Kč a paušální náhrada nákladů řízení 1 000 Kč. Žalovaný výše specifikovaným rozhodnutím odvolání žalobkyně zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

[2] Žalobu proti rozhodnutí žalovaného Krajský soud v Ústí nad Labem výše uvedeným rozsudkem zamítl. Dospěl k závěru, že se jednalo o křižovátku dvou místních komunikací, nikoli vyústění komunikace účelové (výjezd z parkoviště) na místní komunikaci. Současně bylo dostatečně prokázáno, že žalobkyně stála ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky. Byla rovněž naplněna materiální stránka přestupku a uložená pokuta nebyla nepřiměřená, neboť byla na samé spodní hranici možné zákonné výše. Na závěru o vině žalobkyně dle krajského soudu nic nezměnila ani skutečnost, že následně došlo ke změně poměrů a v současné době již jde o parkoviště, které bylo zpoplatněno a dokonce osazeno závorou.

II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[3] Žalobkyně (dále „stěžovatelka“) podala proti rozsudku krajského soudu kasační stížnost.

[4] Krajský soud dospěl k závěru o existenci křižovatky na základě toho, že sporná komunikace s parkovištěm byla osazena značkou „Dej přednost v jízdě!“. Dle stěžovatelky se jedná o závěr nesprávný, neboť ze skutečnosti, že se na místě nacházela tato značka, nelze dovozovat existenci křižovatky. Jejím účelem je pouze upozornění, že při napojení na druhou komunikaci (ulice Stavbařů) neplatí pravidlo přednosti zprava. Na druhé komunikaci pak před údajnou křižovatkou v době spáchání přestupku nebyla značka „Hlavní pozemní komunikace“. Navíc, výjezd ze sporné komunikace s parkovištěm na druhé straně značkou „Dej přednost v jízdě!“ ani osazen nebyl. Za nepatřičnou považuje argumentaci vyjádřením vlastníka infrastruktury, neboť účastník silničního provozu se může při řešení konkrétní dopravní situace řídit pouze tím co je schopen na daném místě vnímat svými smysly. Je absurdní, aby o právních následcích jednání rozhodovala veřejně nepřístupná dokumentace.

[5] Dále namítla, že samotné označení sporné komunikace jako „Mezní – parkoviště“ zavdává pochybnost, zda se jedná o křižovátku místních komunikací, nebo pouze výjezd z parkoviště, jež křižovatkou není. V případě pochybností, o kterou kategorii pozemní komunikace se jedná, má být upřednostněn výklad příznivější pro účastníka řízení.

[6] Pro případ, že by posuzovaná situace byla vyhodnocena jako křižovátka, namítla, že je nutné vzít v potaz, zda se v daném případě skutečně jednalo o zakřivení křižovatky, na jehož konci se nachází hranice křižovatky, nebo zda se ve skutečnosti jedná o ohyb (zatačku) komunikace. Dle stěžovatelky se jedná o zatačku.

[7] Stěžovatelka navrhla, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek zrušil a věc vrátil krajskému soudu k dalšímu řízení.

[8] Žalovaný setrval na tom, že v době rozhodování o přestupku nebylo pochyb, že místo bylo křižovatkou ve smyslu zákona o silničním provozu, nikoli výjezdem z parkoviště. Uvedené jednoznačně plyne z vyjádření vlastníka dopravní infrastruktury, Statutárního města Ústí nad Labem. Vzhledem k tomu správní orgány nemohly rozhodnout jinak. Navrhl zamítnutí kasační stížnosti.

III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

[9] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v rozsahu uplatněné kasační námitky a dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

pokračování

[10] Stěžovatelka má pravdu v tom, že z pouhé skutečnosti, že se na místě nacházela dopravní značka „Dej přednost v jízdě!“, nelze dovozovat, že nejde o účelovou komunikaci, ale o komunikaci místní, a tedy křižovatku ve smyslu § 2 písm. x) zákona o silničním provozu. Krajský soud v tomto ohledu na danou věc nesprávně aplikoval § 2 písm. cc) uvedeného zákona (*obec je zastavěné území, jehož začátek a konec je na pozemní komunikaci označen příslušnými dopravními značkami; na účelových komunikacích se značky neosazují*). Toto ustanovení vůbec neříká, že účelové komunikace se neosazují žádnými dopravními značkami, nýbrž pouze vymezuje definiční znaky obce a označení jejího začátku a konce příslušnými dopravními značkami s výjimkou účelových komunikací (rozsudky NSS z 20. 3. 2013, čj. 1 As 183/2012 - 50, č. 2855/2013 Sb. NSS, bod 25, z 16. 5. 2018, čj. 5 As 177/2017 - 49, body 33 a 34, a z 26. 8. 2021, čj. 8 As 140/2019 - 42, body 28 a 30).

[11] V nyní projednávané věci je však stěžejní to, že se skutečně jednalo o místní komunikaci III. třídy, jak přípisem z 16. 3. 2016 potvrdil vlastník dopravní infrastruktury, Statutární město Ústí nad Labem. K námitce stěžovatelky, že nemohla v době spáchání přestupku vědět, o kterou kategorii pozemní komunikace jde, Nejvyšší správní soud uvádí, že v daném místě nic nenavštěvovalo tomu, že by šlo o komunikaci účelovou. Ani stěžovatelka nic takového konkrétně netvrdí. Stěžovatelka argumentovala pouze tak, že se nejedná o křižovatku, neboť jde o vyústění účelové komunikace, což odvozovala z toho, že jde o výjezd z parkoviště. Uvedená komunikace s parkovacími místy však nebyla na příjezdu osazena žádnou dopravní značkou, z níž by bylo zřejmé, že by mohlo jít o účelovou komunikaci. Ani jiné faktické poměry na místě samém tomu neodpovídaly. Stěžovatelka tak nemohla důvodně předpokládat, že parkovala na účelové komunikaci, jejíž vyústění na jinou pozemní komunikaci (zde ulici Stavbařů) není křižovatkou. Nejvyšší správní soud tedy uzavírá, ve shodě se správními orgány a krajským soudem, že v daném případě šlo o křižovatku dvou místních komunikací dle § 2 písm. w) zákona o silničním provozu. Tyto námitky nejsou důvodné.

[12] Důvodná není ani námitka, že hranice křižovatky je více než 5 m od předního okraje jejího vozidla, neboť ohyb komunikace je zatáčkou, nikoli zakřivením. Dle § 2 písm. x) zákona o silničním provozu tam, kde vodorovná dopravní značka není, tvoří hranici křižovatky kolmice k ose vozovky v místě, kde pro křižovatku začíná zakřivení okraje vozovky. Stěžovatelka se tak skutečně mylně domnívá, jak plyne z jí doložených fotografií se zakreslením hranice křižovatky více než 10 m před předkem jejího vozidla, že hranicí křižovatky je až samotné spojení (průnik) dvou komunikací. Hranici však tvoří již kolmice v místě, kde zakřivení vozovky začíná. Že se nejedná o zatáčku komunikace před křižovatkou, ale o místo, kde pro křižovatku začíná zakřivení okraje vozovky, je pak jednoznačně seznatelné z toho, že toto zakřivení křižovatky (postupné rozšiřování vozovky) je po obou stranách šíře vozovky. Jinými slovy, komunikace, na níž se stěžovatelka dopustila přestupku, se nestáčí jedním směrem před křižovatkou, nýbrž se paralelně rozšiřuje (kříví) na obou stranách, přičemž počátek tohoto zakřivení tvoří hranici dané křižovatky. Nejvyšší správní soud tedy souhlasí se závěry správních orgánů a krajského soudu, že z fotodokumentace založené ve správním spisu, nejen správními orgány, ale i samotnou stěžovatelkou, je na první pohled evidentní, že zakřivení okraje vozovky začíná ve vzdálenosti menší než 5 m od předního okraje vozidla. Stěžovatelka proto porušila zákaz stanovený v § 27 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu.

IV. Závěr a náklady řízení

[13] Vzhledem k výše uvedenému Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji dle § 110 odst. 1 věty druhé s. ř. s. zamítl.

[14] O náhradě nákladů řízení rozhodl Nejvyšší správní soud podle § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatelka úspěch neměla, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému, který měl ve věci úspěch a měl by tak právo na náhradu nákladů řízení, žádné náklady s tímto řízením spojené nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, proto mu Nejvyšší správní soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně 22. prosince 2021

Milan Podhrázký
předseda senátu