



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Jiřího Gottwalda a soudců Mgr. Barbory Berkové a JUDr. Michala Jantoše ve věci

žalobce: **M. H.**
sídlem X
zastoupený advokátkou Mgr. Gabrielou Hanzelkovou
sídlem Masarykovo nám. 122, 753 01 Hranice

proti

žalovanému: **Krajský úřad Olomouckého kraje**
sídlem Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 5. 2021, č. j. KUOK 50610/2021,
ve věci přestupku

takto:

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

Odůvodnění:

A) Vymezení věci

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

1. Žalobou doručitou soudu dne 9. 7. 2021 se žalobce domáhá zrušení výše uvedeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo částečně změněno (avšak materiálně potvrzeno) rozhodnutí Městského úřadu L. n. B. (dále jen „městský úřad“) ze dne 8. 3. 2021, č. j. MU/02617/2021/SÚ-SH (dále též „prvostupňové rozhodnutí“), jímž byla žalobci uložena pokuta podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), a § 35 písm. b), § 46 a § 41 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „přestupkový zákon“), ve výši 10 000 Kč a povinnost k úhradě nákladů řízení paušální částkou 1 000 Kč, a to za 2 správní delikty, jichž se měl žalobce dopustit:

- a) porušením § 42b odst. 1 písm. i) a § 19 odst. 2 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, zakazujících na dálnicích, silnicích a místních komunikacích neoprávněně odstraňovat, zakrývat, přemísťovat, osazovat nebo pozměňovat dopravní značky a dopravní zařízení. Žalobce měl v období od 19. 4. 2019 do 30. 6. 2019 na místních komunikacích na území města Hranice neoprávněně umístit dopravní značení, a to 1 ks dopravního značení č. B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ v ulici Jiráskova s dodatkovou tabulkou s textem „Mimo cyklistů“, 1 ks dopravního značení č. B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ v ulici Jiráskova s dodatkovou tabulkou s textem „Mimo cyklistů, BUS, IZS a vozidel zásobování ulice Jiráskova“, 2 ks dopravního značení č. B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ v ulici Zámecká a Pernštejnské náměstí, 1 ks dopravního značení č. IP 10a „Slepá pozemní komunikace“ s dodatkovou tabulkou s textem „Slepá ulice- 200 m“ v ul. Janáčkova, 1 ks dopravního značení č. B 28 „Zákaz zastavení“ v ul. Janáčkova a 2 ks dopravního značení č. IP 4b „Jednosměrný provoz“ v ul. Zámecká a ul. Janáčkova. Žalobce měl postupovat v rozporu s § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), neboť v předmětném území nebyla stanovena příslušná místní či přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích.
- b) porušením § 42b odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, kdy žalobce měl bez povolení příslušného silničního správního úřadu podle § 24 zákona o pozemních komunikacích uzavřít (tzn. omezit obecné užívání pozemní komunikace uzavírkou) místní komunikaci v ul. Jiráskova v Hranicích umístěním dopravního značení, a to v období od 19. 4. 2019 do 30. 6. 2019 umístěním dvou z výše uvedených dopravních značek (2x dopravní značení č. B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ v ulici Jiráskova s dodatkovými tabulkami s texty „Mimo cyklistů“ a „Mimo cyklistů, BUS, IZS a vozidel zásobování ulice Jiráskova“) a v období od 1. 7. 2019 do 4. 10. 2019 dopravním značením dle Opatření obecné povahy – stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích ze dne 25. 6. 2019, čj. OSUZPD/14964/19-14, které vydal Městský úřad Hranice (č. B 11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ a č. B 11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ s dodatkovou tabulkou E 13 „Mimo BUS, IZS, taxi a dopravní obsluhy Jiráskova“).

B) Žaloba

2. Žalobce se proti napadenému rozhodnutí vymezil v konkrétních žalobních bodech:

- i. Napadené rozhodnutí je nezákonné. Žalovaný vycházel ze zcela izolovaného závěru, že pro absenci příslušného rozhodnutí došlo ke spáchání přestupku dle § 42b odst. 1 písm. i) a § 42b odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, neboť předpokládal, že mělo být postupováno tak, že pokud město mělo zájem upravit dopravu v jeho centru, mělo postupovat dle uvedeného ustanovení, požádat o vydání rozhodnutí, vyčkávat a následně podle výsledku řízení postupovat.
- ii. Žalovaný nedostatečně zjistil skutkový stav pro vydání rozhodnutí. Jestliže žalobce poukazoval na akutní potřebu řešit urychleně vzniklou situaci pro nebezpečí z prodlení v případě vyčkávání, například na vydání rozhodnutí podle § 24 zákona o pozemních komunikacích, což odůvodňuje využití § 24 odst. 8 téhož zákona, a rozhodující správní orgán tuto okolnost popírá, pak je třeba, aby objasnil, z čeho vychází, jestliže se mu nastala situace nejvíce jako dostatečně akutní. Žalovaný se však spokojil pouze s konstatováním, že bezprostředně nehrozilo nebezpečí, proto nebylo na místě přistoupit k řešení dle § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích a nevynaložil snahu o zjištění skutečného stavu ve městě, kdy popřel, že by nárůst dopravy byl skokový a situace nebyla řešitelná jinak, než jak to učinil žalobce.
- iii. Nelze klást k tíži žalobci, že upřednostnil veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku před zájmem na užívání předmětné komunikace. Omezení jako takové bylo velmi malým zásahem do práv občanů, když uzavírka doplnila umístění dopravního značení, žalovaným rovněž posuzovaným ve smyslu protiprávnosti, kdy občané se v rámci takto usměrněné dopravy dostali do každého bodu v centru města tak tomu bylo dříve, pouze ulice Jiráskova byla zčásti uzavřena, avšak nikdy nedošlo k jejímu definitivnímu zneprístupnění a mimo to tento zásah v porovnání se sledovanými zájmy znamená pouze minimální dopad na dotčené osoby.
- iv. Žalovaný nesprávně odmítl aplikovat § 24 odst. 8 zákona o provozu na pozemních komunikacích, kdy skutečně skokově došlo k navýšení dopravy v centru města nad únosnou míru. Žalobce trvá na tom, že výklad uvedeného ustanovení připouští jeho aplikaci v tomto případě, neboť z pohledu účelu ustanovení a úmyslu zákonodárce, je zřejmé, že situace, za níž je třeba přistoupit k akutnímu omezení komunikace, jsou mnohem rozmanitější, než jak jsou demonstrativně uváděny.
- v. Žalovaný se nezabýval povinnostmi žalobce. Žalobce má povinnost dbát, aby nedošlo k ohrožení osob a majetku, resp. nedošlo ke vzniku újmy a porušení jeho povinností. Ve městě došlo k prudkému nárůstu dopravy s ohledem na víkendové dny a příchod jara, příznivého počasí, v daném okamžiku tedy skutečně na straně žalobce nezbylo, než jednat a zajistit ochranu občanům.
- vi. Žalovaný se nezabýval skutečností, že žalobce postupoval preventivně v krajní nouzi, aby předcházel hrozícím škodám. Daná situace nebyla akutně řešitelná jinak, než tak, jak učinil žalobce. Bezprostředně hrozící nebezpečí dle žalovaného nenastalo, avšak žalovaný tuto skutečnost nijak nezjišťoval ani neověřoval a vycházel pouze ze své domněnky. V tomto ohledu je odůvodnění žalovaného nedostatečné. Žalobce má za to, že žalovaný jednal v rozporu s pravidly správního řízení, které mu ukládá zjistit stav věci v rámci povinnosti ctít zásadu materiální pravdy.

C) Vyjádření žalované

3. Žalovaný odkázal na závěry napadeného rozhodnutí a navrhl zamítnutí žaloby. Žalovaným nebyly shledány podmínky pro aplikaci § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích, neboť pro jeho aplikaci nelze vycházet pouze z nárůstu potenciality dopravních nehod a možného ohrožení chodců či cyklistů v důsledku nárůstu provozu, byť výrazného. V takovém případě nelze hovořit o nebezpečí z prodlení ve smyslu tohoto ustanovení. Postup dle § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích slouží jako krátkodobé, provizorní řešení pro skutečně hrozící nebezpečí, kdy není možné vyčkávat na rozhodnutí silničního správního úřadu, jedná se ve své podstatě o nejsilnější zásah do funkce pozemních komunikací. Zároveň dle § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích je vlastník pozemní komunikace nebo správce povinen oznámit uzavření a označení její části správnímu úřadu příslušnému ke stanovení místní a přechodné úpravy provozu, a to neprodleně poté, co uzavření a označení provedl, což žalobce neučinil. Dále žalovaný uvedl, že uzavírka provozu bez příslušného povolení silničního úřadu trvala téměř 6 měsíců, odůvodnění nebezpečím z prodlení tak nemůže obstát ani z tohoto hlediska. Žalobce ani nestanovil přechodnou úpravu provozu v souladu s § 77 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích, kdy značky byly řádně osazeny až opatřením obecné povahy ze dne 25. 6. 2019. Žalovaný dospěl k závěru, že pro naplnění skutkové podstaty dle § 42b odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích je nerozhodné, zda považuje žalobce omezení uzavírkou za velmi malý zásah, či zda jednal ve veřejném zájmu ochrany bezpečí občanů města a v dobré víře, neboť je nutné postupovat v souladu se zákonem. Ve vztahu k přestupku dle § 42b odst. 1 písm. i) zákona o pozemních komunikacích nelze opomenout, že na umístění ostatních dopravních značek není vůbec možné § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích aplikovat.

D) Posouzení věci krajským soudem

4. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů - dále jen „s. ř. s.“), přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.) a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
5. *Dle § 42b odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 19 odst. 1 omezí obecné užívání dálnice, silnice, místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace nebo bez povolení podle § 24 nebo v rozporu s tímto povolením neoprávněně zřídí objížďku nebo neoznačí uzavírku nebo objížďku.*
6. *Dle § 24 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, o uzavírce a objížďce rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě žádosti osoby, v jejímž zájmu má dojít k uzavírce.*
7. *Dle § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích, v případě nebezpečí z prodlení (živelní pohromy, dopravní nehody, zřícení nebo poškození objektů) musí příslušnou část pozemní komunikace neprodleně uzavřít a označit alespoň provizorním způsobem její vlastník nebo správce, je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce. V případě havárie inženýrské sítě nebo jiného vedení je povinen příslušnou část pozemní komunikace neprodleně uzavřít a alespoň provizorně označit vlastník této inženýrské sítě nebo tohoto vedení a věc neprodleně oznámit vlastníkově pozemní komunikace nebo správci, je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce. Tím není dotčeno ustanovení § 36 odst. 6. Vlastník pozemní komunikace nebo správce, je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce, oznámí uzavření a označení její části správnímu úřadu*

příslušnému ke stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích neprodleně poté, co uzavření a označení provedl nebo se o něm dozvěděl.

8. *Dle § 42b odst. 1 písm. i) zákona o pozemních komunikacích, právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že na dálnici, silnici nebo místní komunikaci provádí činnost, která je podle § 19 odst. 2 písm. a) až h) zakázána.*
9. *Dle § 19 odst. 2 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, (...) na dálnicích, silnicích a místních komunikacích je dále zakázáno neoprávněně odstraňovat, zakrývat, přemísťovat, osazovat nebo pozměňovat dopravní značky a dopravní zařízení, anebo na těchto věcech cokoliv umísťovat.*
10. Krajský soud se předně ze systematických důvodů zabýval druhou žalobní námitkou a neshledal ji důvodnou. Dle názoru soudu žalovaný řádně a věcně reagoval na všechny námitky, a to na základě dostatečně zjištěného skutkového stavu, jak plyne z obsahu správních spisů. Ze správního spisu bylo mj. zjištěno, že město Hranice žádalo přípisem ze dne 18. 4. 2019, adresovaným Městskému úřadu Hranice, Odboru stavebního úřadu, o neprodlené uzavření ulice Jiráskova v Hranicích z důvodu hrozícího nebezpečí z prodlení dle § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích. Dne 19. 4. 2019 došlo k umístění dopravního značení na výše uvedených komunikacích. Součástí spisu je též stanovisko Policie ČR, Dopravního inspektorátu Přerov ze dne 19. 6. 2019, č. j. KRPM-36389-12/ČJ-2019-140806, ze kterého vyplývá, že přechodná úprava provozu byla dne 19. 4. 2019 realizována bez příslušného povolení. Z vyjádření žalobce ze dne 26. 11. 2019 plyne (str. 3), že dopravní situace v centru je dlouhodobým problémem, který nakulminoval právě na jaře 2019. Zjištěný skutkový stav je dále mezi stranami nesporný.
11. Žalovaný v napadeném rozhodnutí shledal, že nárůst provozu na pozemní komunikaci v historickém centru města Hranice kvůli zvýšené koncentraci automobilů, tak jak byl v řízení prokázán a popsán, nemůže jako takový představovat hrozbu nebezpečí z prodlení, na kterou by bylo třeba okamžitě reagovat využitím zcela mimořádného institutu dle § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích. Žalovaný dále uvedl, že daným ustanovením je reflektována potřeba řešit situace, kdy v případě náhlé, neočekávané události není možné čekat na vydání rozhodnutí silničního správního úřadu v příslušných lhůtách a je třeba neprodleně jednat. Uvedené vyplývá ze samotného znění tohoto ustanovení, které výslovně hovoří o nebezpečí z prodlení, nutnosti neprodleného uzavření a současně uvedeného výčtu událostí, při kterých je daný postup možno využít, tj. živelné pohromy, dopravní nehody, zřícení nebo poškození objektů. Tyto situace jsou již ze samotné podstaty mimořádné, náhlé a nepředvídatelné a je potřeba je adekvátně rychle řešit. Soud se s tímto názorem zcela ztotožňuje.
12. Pokud žalobce v rámci dalších žalobních námitek brojí proti interpretaci a aplikaci institutu výjimky dle § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích, krajský soud v intencích výše uvedeného dodává, že zjištěný skutkový stav pojmově vylučuje užití výjimky a z tohoto důvodu nelze dojít k jinému závěru, než že žalobce postupoval nezákonně a v rozporu s § 24 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, neboť pro svůj postup neměl oporu v rozhodnutí příslušného silničního správního úřadu. Soud souhlasí s žalobcem, že dlouhodobě neúnosnou dopravní situaci bylo potřeba urgentně vyřešit, nicméně nelze takto činit účelovou interpretací ustanovení, které jsou vyhrazeny pro zcela jiné, náhlé a neočekávané události. Dále nelze pominout skutečnost, že žalobce v rozporu s § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích ani neoznámil příslušnému úřadu neprodleně poté, co

uzavírku provedl, přičemž uzavírka provozu bez příslušného povolení trvala téměř 6 měsíců.

13. K prvé žalobní námitce soud dodává, že již z jazykového znění § 42b odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích je zřejmé, že součástí skutkové podstaty tohoto přestupku je právě postup v rozporu § 24 zákona o pozemních komunikacích. Skutkovou podstatu dle § 42b odst. 1 písm. i) žalobce naplnil, neboť umístil předmětné dopravní značky, aniž by v předmětném území byla stanovena příslušná místní či přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích (což nebylo žalobcem vyvráceno). Ke třetí námitce soud poznamenává, že žalobci není kladeno k tíži, že jednal ve veřejném zájmu, ale že jednal v rozporu s § 19 a 24 zákona o pozemních komunikacích. Co se týče čtvrté námítky, dle soudu je nadbytečné řešit, zda se v rámci výjimky dle § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích jedná o taxativní či demonstrativní výčet, neboť nastalá skutková situace je zcela jednoznačně mimo rozsah jazykového i teleologického výkladu tohoto pojmu. V rámci páté námítky žalobce zdůraznil svoji prevenční povinnost, nicméně i tuto povinnost musí dle soudu žalobce vykonávat v rámci určitých zákonných mantinelů. Z tohoto důvodu shledal soud všechny uvedené námitky nedůvodnými.
14. *Dle § 24 odst. 1 přestupkového zákona čin jinak trestný jako přestupek není přestupkem, jestliže jím někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem. Dle § 24 odst. 2 přestupkového zákona nejde o krajní nouzi, jestliže toto nebezpečí bylo možno za daných okolností odvrátit jinak (...).*
15. Krajský soud závěrem neshledal důvodnou šestou námitku, neboť žalobce nejednal v krajní nouzi a žalovaný tuto skutečnost dostatečně odůvodnil v rámci napadeného rozhodnutí. Žalovaný odkázal na závěry Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 6. 2011, č. j. 5 As 10/2011-111, ze kterého vyplývá, že za jednání v krajní nouzi nelze považovat jednání předčasné, kdy nebezpečí zájmu chráněnému zákonem ještě přímo nehrozí, nebezpečí musí být skutečné a reálné. Neuspokojivá dopravní situace v centru města Hranice na jaře 2019 (tzn. hrozící potenciální újma) nepředstavovala hrozbu nebezpečí z prodlení dle § 24 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích, a tím spíše nepředstavovala ani přímo hrozící nebezpečí ve smyslu § 24 přestupkového zákona a uvedené judikatury, kterému by více odpovídal např. sesuv poddolované části města nebo hromadná dopravní nehoda. Tato skutečnost byla žalovaným dostatečně odůvodněna na str. 16 napadeného rozhodnutí a krajský soud se s jeho úvahami ztotožnil.

E) Závěr a náklady řízení

16. Jelikož soud neshledal žalobní body důvodnými, žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
17. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť procesně úspěšnému žalovanému dle obsahu spisu v řízení žádné náklady přesahující rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od jeho doručení k Nejvyššímu správnímu soudu.

Olomouc 22. srpna 2022

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

Mgr. Jiří Gottwald v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.