



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Filipa Dienstbiera, soudce Tomáše Langáška a soudkyně Veroniky Juříčkové v právní věci žalobce: **Společenství vlastníků Poděbradská 777, Praha**, sídlem Poděbradská 777/9b, Praha 9, zastoupeného Mgr. Janem Švarcem, advokátem, sídlem Vodičkova 695/24, Praha 1, proti žalovanému: **hlavní město Praha**, sídlem Mariánské nám. 2/2, Praha 1, týkající se žaloby na ochranu před nezákonným zásahem žalovaného, spočívajícím v nenařízení odstranění vozidla z prvního podzemního podlaží domu Poděbradská 777, Praha 9, o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 24. 6. 2021, č. j. 6 A 125/2020-43, ve znění opravného usnesení ze dne 15. 7. 2021, č. j. 6 A 125/2020-53,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost žalovaného **se zamítá**.
- II. Žalovaný **nemá** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti částku 2 239 Kč, a to do 1 měsíce od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupce žalobce Mgr. Jana Švarce, advokáta.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Žalobce je společenstvím vlastníků, které spravuje bytový dům s podzemními garážemi. V prvním podzemním podlaží těchto garáží se v průjezdni části nachází dlouhodobě odstavený automobil. Předmětem sporu je, zda toto vozidlo představuje překážku provozu a zda jsou strážníci Městské policie hlavního města Prahy povinni rozhodnout o jeho odstranění podle § 45 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na

pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). O této otázce rozhodují správní soudy již podruhé.

[2] Dne 30. 9. 2019 strážníci městské policie přivolaní na místo odmítli rozhodnout o odstranění vozidla. Měli za to, že to nespadá do jejich kompetence, neboť se vozidlo podle jejich názoru nacházelo mimo pozemní komunikaci. Žalobce se proti tomu bránil zásahovou žalobou. Domáhal se, aby soud vyslovil nezákonnost zásahu žalovaného a aby mu přikázal rozhodnout o odstranění vozidla.

[3] Městský soud v Praze rozsudkem ze dne 5. 10. 2020, č. j. 10 A 189/2019-49, zásahové žalobě vyhověl. Určil, že zásah spočívající v tom, že strážníci „odmítli ... rozhodnout ve věci odstranění vozidla“, byl nezákonný, a přikázal žalovanému, „aby rozhodl ve věci odstranění vozidla“. V odůvodnění rozsudku městský soud vyložil, že předmětem žaloby byl jednorázový zásah s trvajícím důsledkem (bod 45), a na podporu tohoto závěru odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 7. 2020, č. j. 1 As 335/2019-97, bod 16. Dále městský soud uvedl, že „z pohledu posouzení zákonnosti žalobou napadeného zásahu je klíčové posouzení těch důvodů, o něž strážníci na místě odmítnutí rozhodnout ve věci odstranění vozidla opřeli“ (bod 58). Jejich závěr, že vozidlo se nenachází na pozemní komunikaci, a že tudíž nemají kompetenci nařídít jeho odstranění, shledal městský soud nesprávným. Mezi pozemní komunikace totiž patří i *účelová komunikace* [§ 2 odst. 2 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích], včetně účelové komunikace *v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu a která není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu* (§ 7 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích). O veřejně nepřístupnou účelovou komunikaci podle městského soudu šlo i v posuzované věci, a proto strážníci měli kompetenci rozhodovat o odstranění vozidla. Jelikož se strážníci dosud nezabývali tím, zda vozidlo představuje překážku v provozu a je tak namístě nařídít jeho odstranění, dovodil městský soud, že se touto otázkou rovněž nemůže zabývat. S ohledem na zásadu subsidiarity soudního přezkumu (bod 79) proto přikázal pouze to, aby bylo znovu rozhodnuto o odstranění vozidla, a nikoliv, aby bylo nařízeno odstranění vozidla. Protože podle městského soudu je pro žalovaného a strážníky závazný jím vyslovený právní názor, že vozidlo se nachází na pozemní komunikaci, a strážníci jsou kompetentní rozhodnout o jeho odstranění, bude úkolem strážníků již toliko posoudit, zda vozidlo představuje překážku v provozu, a v závislosti na tom nařídít jeho odstranění.

[4] Žalovaný podal proti rozsudku kasační stížnost. Řízení o ní však bylo zastaveno pro nezaplacení soudního poplatku (usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 12. 2020, č. j. 2 As 350/2020-27).

[5] Dne 27. 10. 2020 se strážníci – v návaznosti na rozsudek městského soudu – dostavili na místo znovu. Ani tentokrát nenařídili odstranění vozidla, a to z důvodu, že nepředstavuje překážku provozu. Žalobce se opět bránil zásahovou žalobou.

[6] Městský soud rozsudkem ze dne 24. 6. 2021 označeným v záhlaví zásahové žalobě opět vyhověl. Určil, že zásah spočívající v tom, že strážníci „rozhodli ... tak, že nenařídí odstranění vozidla“, byl nezákonný. Zakázal žalovanému pokračovat v nečinnosti a přikázal mu, „aby nařídil odstranění ... vozidla“. To podle městského soudu představuje překážku v provozu dle § 2 písm. ee) zákona o silničním provozu, i když je odstaveno u stěny a lze ho objet. Vozidlo totiž svým umístěním musí nebo přinejmenším může

pokračování

znamenat hrozbu jak pro plynulost provozu, tak pro jeho bezpečnost. Objíždění vozidla může narušovat hladký průjezd v garážích a vést ke kolizním situacím a dopravním nehodám. Strážníci nezohlednili možné zpomalení provozu při setkání více vozidel během objíždění odstaveného vozu. V úplnosti nezvážili ani to, že jde o neosvětlené vozidlo odstavené v protisměru, které i při nízkém provozu v neveřejných garážích představuje riziko ohrožení bezpečnosti. Nelze vyloučit náraz do odstaveného vozidla či srážku s jiným vozidlem. Vzhledem k tomu, že provozovatel vozidla je nekontaktní, nelze ohrožení odstranit jinak než odtahem vozidla. Za daných okolností je odtah vozidla proporcionálním opatřením, přednost musí dostat právo na plynulé a bezpečné užívání komunikace před ochranou práv k odstavenému vozidlu.

II. Kasační stížnost a průběh řízení o ní

[7] Proti rozsudku podal žalovaný (stěžovatel) kasační stížnost.

[8] Podle stěžovatele městský soud chybně posoudil otázku, zda předmětné vozidlo tvořilo překážku provozu na pozemní komunikaci ve smyslu § 2 písm. ee) zákona o silničním provozu. Tento zákon v § 2 písm. l) vymezuje pojem *nesmět ohrozit*, což znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí. Takové nebezpečí přitom nevzniklo. Vozidlo bylo odstaveno na účelové komunikaci v uzavřeném objektu, jež slouží k propojení garážových stání. Frekvence provozu je zde minimální. Při objíždění odstaveného vozidla nemůže dojít k ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu, jen k jeho mírnému zpomalení. Skutečnost, že odstavené vozidlo nesvítí, není relevantní, neboť podzemní garáže v daném místě osvětlené jsou. Podstatné není ani to, že stojí v protisměru, neboť směr natočení odstaveného vozidla nemění míru ohrožení bezpečnosti či plynulosti provozu. Názor městského soudu, že při objíždění vozidla nelze vyloučit srážku s ním či jiným vozidlem, je „absurdní, protože taková skutečnost může nastat při jakékoliv situaci a na jakékoliv pozemní komunikaci, respektive takovou situaci nelze vyloučit nikdy“. Stěžovatel sice „nezpochybňuje, že předmětné vozidlo mělo vliv na bezpečnost nebo plynulost provozu na předmětné účelové komunikaci, avšak nikoliv v takovém rozsahu, aby jinému účastníkovi provozu na předmětné účelové komunikaci vzniklo nebezpečí, tj. aby vznikla možnost ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu na předmětné účelové komunikaci“. Odstavením vozidla došlo „pouze“ k omezení ostatních účastníků provozu na pozemní komunikaci, a to ve smyslu vymezení pojmu *nesmět omezit* v § 2 písm. m) zákona o silničním provozu. Stěžovatel s odkazy na komentářovou literaturu a judikaturu uvádí, že vozidlo ponechané nedovoleně na pozemní komunikaci nemusí vždy tvořit překážku provozu. Je třeba individuálně vyhodnotit míru ohrožení bezpečnosti či plynulosti provozu v konkrétním případě. Správní soudy jako překážky provozu hodnotily závažnější situace, jako je vozidlo stojící vedle přechodu pro chodce nebo vozidlo stojící na chodníku a zabraňující průchodu některých chodců. Kritéria užitá městským soudem by v jiných případech vedla k absurdním závěrům.

[9] Stěžovatel dále rozsudku vytýká nepřezkoumatelnost. Městský soud se totiž nevypořádal jednak s námitkou, že strážník obecní policie je oprávněn, nikoliv však povinen rozhodnout o odstranění vozidla dle § 45 odst. 4 zákona o silničním provozu, jednak s námitkou, že odstranění vozidla je v dané věci fakticky nemožné. Městský soud si vystačil s obecným konstatováním, že i z nepřístupných míst lze zajistit odtah. Stěžovatel však nemá k dispozici odtahové vozidlo, které by do daného prostoru mohlo vjet, odtah na

laně není možný a metody užívané pro vyproštění nejsou s ohledem na hrozící poškození vozidla použitelné.

[10] Konečně stěžovatel namítá, že není splněna žádná z pěti podmínek, za nichž se lze domáhat ochrany proti nezákonnému zásahu. Žalobce nebyl přímo zkrácen na svých právech. Zásah spočívající v odstranění vozidla by směřoval jen proti jeho provozovateli, zásah spočívající v neodstranění vozidla pak jen proti „řidičům vozidel, která by jela po předmětné účelové komunikaci“. Právo na bezpečné a plynulé užívání komunikace žalobci nesvědčí ani nevyplývá z právních předpisů. Ty garantují jen právo užívat komunikace obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny. Nejvyšší správní soud nadto v rozsudku ze dne 1. 2. 2021, č. j. 5 As 291/2019-50, výslovně uvádí, že „[v]ěřejné subjektivní právo na provedení odtahu vozidla ... neexistuje.“ Nečinnost stěžovatele spočívající v nenařízení odstranění vozidla ani nemůže být zásahem. Aby stěžovatel mohl být nečinný, musela by z právních předpisů plynout povinnost nařídit odstranění vozidla, ta v nich ale zakotvena není. I kdyby Nejvyšší správní soud předmět žaloby za zásah pokládal, nemohlo jít o zásah nezákonný. Dle přesvědčení stěžovatele totiž strážníci postupovali v souladu s právními předpisy.

[11] Žalobce nevyužil možnosti vyjádřit se – nad rámec svého vyjádření k návrhu na přiznání odkladného účinku – i k věci samé.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[12] Nejvyšší správní soud při posuzování kasační stížnosti hodnotil, zda jsou splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že stížnost má požadované náležitosti, byla podána včas a osobou oprávněnou, a je tedy projednatelná.

[13] Nejvyšší správní soud posoudil důvodnost kasační stížnosti v souladu s § 109 odst. 3 a 4 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále též „s. ř. s.“), v mezích jejího rozsahu a přípustně uplatněných důvodů a dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

[14] Městský soud napadeným rozsudkem rozhodoval o již druhé zásahové žalobě směřující proti tomu, že strážníci nenařídili odstranění vozidla odstaveného na komunikaci v podzemní garáži, kterou spravuje žalobce.

III.1. K překážce věci pravomocně rozsouzené

[15] Nejprve je třeba vypořádat se s tím, zda první rozsudek městského soudu netvoří překážku věci pravomocně rozsouzené, tedy zda vůbec měl městský soud druhou zásahovou žalobu věcně projednat. Pokud by městský soud nerespektoval překážku věci pravomocně rozsouzené, zatížil by řízení zmatečností spočívající v chybějících podmínkách řízení (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 3. 2008, č. j. 1 As 21/2007-272, č. 2476/2012 Sb. NSS). Ke zmatečnosti řízení je přitom Nejvyšší správní soud povinen přihlédnout i nad rámec důvodů kasační stížnosti (§ 103 odst. 1 písm. c) ve spojení s § 109 odst. 4 s. ř. s.).

[16] Překážka věci pravomocně rozsouzené je dána v případě, že soud o téže věci již rozhodl (§ 46 odst. 1 písm. a) s. ř. s.). Proto je třeba vyhodnotit, zda se v obou řízeních jednalo o tutéž věc a zda o ní bylo pravomocně rozhodnuto. Totožností věci se rozumí „totožnost účastníků a totožnost samotné věci, tzn. žalobního nároku i žalobního důvodu“ (viz již rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 5. 2006, č. j. 3 Ans 8/2005-52).

pokračování

[17] První i druhé řízení před městským soudem bylo vedeno mezi týměž žalobcem a žalovaným, tedy mezi totožnými účastníky.

[18] Totožnost věci samotné je rovněž dána. V obou řízeních se žalobce domáhal, aby soud přikázal žalovanému rozhodnout o odstranění vozidla, tedy stejného žalobního nároku.

[19] Nezákonný zásah měl v obou řízeních spočívat v tom, že strážníci odmítli rozhodnout o odstranění vozidla. Nejednalo se ovšem o jednorázový zásah, který byl později zopakován (v takovém případě by šlo o nový zásah a nebyla by dána totožnost věci, viz podrobněji rozsudek ze dne 8. 10. 2019, č. j. 10 As 221/2019-35). Zásah naopak spočíval v trvající faktické nečinnosti strážníků, a to z následujících důvodů.

[20] Podle § 45 odst. 4 zákona o silničním provozu platí, že *je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci vozidlo, rozhoduje o jeho odstranění policista nebo strážník obecní policie*. O odstranění vozidla se ovšem nevydává rozhodnutí. Nařízení odstranění vozidla a provedení tohoto odstranění je úkonem, proti němuž se poskytuje soudní ochrana v řízení o zásahové žalobě (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2005, č. j. 8 As 1/2005-82, č. 932/2006 Sb. NSS, resp. ze dne 14. 1. 2016, č. j. 2 As 248/2015-38).

[21] I faktická nečinnost spočívající v tom, že policista či strážník naopak nenařídí odstranění vozidla, může představovat zásah. Nejvyšší správní soud totiž již ve své judikatuře dovodil, že zásahem „*může být i nezákonná nečinnost spočívající v neučinění nějakého úkonu jiného než rozhodnutí ve smyslu § 65 odst. 1 s. ř. s.*“ (usnesení rozšířeného senátu ze dne 16. 11. 2010, č. j. 7 Aps 3/2008-98, č. 2206/2011 Sb. NSS, bod 20).

[22] Faktická nečinnost má ovšem povahu trvajícího zásahu (srov. obdobně rozsudek rozšířeného senátu ze dne 26. 3. 2021, č. j. 6 As 108/2019-39, č. 4178/2021 Sb. NSS, bod 110, v souvislosti s nezahájením řízení o odstranění stavby), nikoliv, jak dovodil městský soud v odůvodnění prvního rozsudku, zásahu jednorázového (odmítnutí nařídít odstranění vozidla a odůvodnění tohoto odmítnutí), byť s trvajícími důsledky (neodstranění vozidla). Městským soudem v této souvislosti odkazovaná judikatura Nejvyššího správního soudu není zcela relevantní, neboť se týká odlišného problému - (ne)provedení zápisu do veřejného seznamu či rejstříku. Navíc ani to nemusí mít vždy charakter jednorázového zásahu (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 9. 2021, č. j. 5 As 462/2019-35, č. 4257/2021 Sb. NSS, bod 37, k posouzení nezapsání do seznamu advokátních koncipientů jako trvajícího zásahu).

[23] V prvním i druhém řízení před městským soudem tak byla žalobním důvodem trvající faktická nečinnost strážníků, kteří podle žalobce v rozporu se zákonem nerealizovali svou kompetenci nařídít odstranění vozidla. Žalobní důvod tak byl v obou řízeních identický.

[24] První i druhé řízení před městským soudem tedy bylo vedeno o téže věci. Zbývá posoudit, zda o této věci bylo pravomocně rozhodnuto prvním rozsudkem městského soudu.

[25] V řízení o zásahové žalobě podle § 82 a násl. s. ř. s. je úlohou správního soudu posoudit zákonnost zásahu; shledá-li soud zásah nezákonným (a nejde-li pouze o deklaratorní zásahovou žalobu), musí zakázat správnímu orgánu, aby v zásahu pokračoval, a přikázat mu, aby obnovil stav před zásahem, pokud je to možné (§ 87 odst. 2 s. ř. s.). Rozsudkem soudu je tudíž pravomocně určeno, zda zásah byl po právu či nikoliv,

a případně též rozhodnuto o tom, že správní orgán nemůže v zásahu pokračovat či zásah zopakovat a o jeho povinnosti obnovit stav před zásahem. Zákonodárce nepřipouští, aby soud v řízení o zásahové žalobě věc vrátil správnímu orgánu k dalšímu posouzení, rozsudkem správního soudu naopak věc musí být definitivně vyřešena. Řízení o zásahové žalobě je tedy zákonodárcem konstruováno tak, aby jeden a týž zásah nebyl předmětem soudního řízení dvakrát.

[26] Vzhledem k této povaze řízení o zásahové žalobě judikatura Nejvyššího správního soudu zdůrazňuje, že *„posouzení zákonnosti zásahu leží ... plně na bedrech soudu“*, což je *„v souladu s povahou řízení o zásahové žalobě, jež má charakter řízení nalézacího, nikoliv přezkumného“* (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2015, č. j. 6 As 255/2014-42, č. 3240/2015 Sb. NSS, bod 23). Soud se musí zabývat zákonností zásahu ze všech hledisek, která jsou mezi stranami sporná, a to i když se stanou spornými teprve během řízení před soudem (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 9. 2021, č. j. 5 As 462/2019-35, č. 4257/2021 Sb. NSS, body 42–43).

[27] Jelikož soud plně posuzuje zákonnost zásahu, není obecně vzato rozhodující, o jaké právní důvody správní orgán svůj zásah opřel. Toto odůvodnění může být relevantní, vyžaduje-li právní úprava, aby důvody zásahu byly sděleny osobě, které se zásah týká. K takovému závěru dospěl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 19. 9. 2018, č. j. 1 As 145/2018-57, v němž se zabýval oprávněním policisty vyzvat osobu k prokázání totožnosti (§ 63 odst. 2 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii). Podle odkazovaného rozsudku musí být výzva učiněna na základě jednoho či více důvodů předpokládaných zákonem. Právní důvod výzvy *„musí existovat již v době výzvy k prokázání totožnosti, nelze jej následně domýšlet, či vytvářet jen proto, aby byl ‚nějaký‘ důvod sdělen; jeho sdělení tedy nesmí být samoúčelné. V této souvislosti je nutno podotknout, že podle § 13 zákona o policii je policista povinen před provedením úkonu poučit osobu dotčenou úkonem o právních důvodech provedení úkonu, a jde-li o úkon spojený se zásahem do práv nebo svobod osoby, také o jejich právech a povinnostech. Úkolem soudu v řízení o žalobě na ochranu před nezákonným zásahem je pak posuzovat zákonnost jednání policistů právě z hlediska toho, jaký zákonný důvod byl uveden jako důvod pro lustraci.“* (bod 31). Jedná se ale toliko o výjimku z pravidla, a nikoliv o obecně platný přístup k posuzování zásahových žalob.

[28] Platí tedy, že v řízení o zásahové žalobě podle § 82 a násl. s. ř. s. správní soud neposuzuje zákonnost důvodů a úvah, které správní orgán vedly k zásahu, nýbrž zákonnost zásahu jako takového. Věc nemůže vrátit správnímu orgánu k dalšímu posouzení.

[29] Městský soud v prvním rozsudku o zásahu definitivně nerozhodl. První rozsudek totiž stěžovateli (strážníkům) pouze uložil, aby znovu „rozhodli“ o odstranění vozidla, a věc jim tedy toliko vrátil k dalšímu posouzení. Strážníci ovšem měli možnost nenařídít odstranění vozidla (pokud by shledali, že není překážkou v provozu, viz níže). Jejich faktická nečinnost spočívající v nerealizování této jejich kompetence tak mohla pokračovat i poté, co první rozsudek nabyl právní moci. Lze tedy shrnout, že již v prvním řízení mělo být městským soudem rozhodnuto o tom, zda strážníci jsou povinni nařídít odstranění vozidla, to se však nestalo. Rozsudek tak nepředstavuje překážku věci pravomocně rozsouzené.

pokračování

III.2. Závaznost výroku prvního rozsudku městského soudu

[30] I když první rozsudek městského soudu nezakládá překážku věci pravomocně rozsouzené, je jeho výrok v posuzované věci závazný.

[31] Podle § 54 odst. 6 s. ř. s. je *výrok pravomocného rozsudku ... závazný pro účastníky, osoby na řízení zúčastněné a pro orgány veřejné moci*. Závaznost výroku se vztahuje na všechny orgány veřejné moci (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 3. 2011, č. j. 9 As 73/2010-138). Výrok prvního rozsudku městského soudu byl tedy závazný pro další postup stěžovatele, respektive strážníků, pro městský soud při posuzování druhé zásahové žaloby, a je závazný rovněž pro Nejvyšší správní soud.

[32] Městský soud v prvním rozsudku uložil stěžovateli aby „*rozhodl ve věci odstranění vozidla*“. Tento výrok je třeba vykládat v návaznosti na odůvodnění rozsudku. Povinnost znovu „*rozhodnout*“ o odstranění vozidla je proto třeba chápat tak, že strážníci měli posoudit, zda vozidlo představuje překážku v provozu, a pokud ano, nařídit jeho odstranění.

[33] Závazný výrok prvního rozsudku činí část námitek, které stěžovatel vznáší, irelevantními. Není již podstatné, zda lze z právní úpravy dovodit povinnost strážníka za určitých okolností nařídit odstranění vozidla, nebo zda se jedná toliko o jeho oprávnění. Povinnost nařídit odstranění vozidla v případě, že představuje překážku v provozu, totiž ukládá závazný pravomocný výrok. Obdobně, i kdyby z právní úpravy nevyplývalo žádné právo, do něhož by mohlo být zasaženo faktickou nečinností strážníků při nenařízení odstranění vozidla, toto právo bylo žalobci přiznáno výrokem prvního pravomocného rozsudku městského soudu. Jsou-li podle něj strážníci povinni nařídit odstranění vozidla, jde-li o překážku v provozu, má současně žalobce právo, aby takto postupovali. Nadto je třeba uvést, že žalobce jako společenství vlastníků je oprávněn a povinen provádět správu domu (§ 1189–1190 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník). Pokud orgán veřejné moci v rozporu se zákonem nenařídí odstranění vozidla, které se nachází ve společných částech, zasahuje tím do právní sféry žalobce jako společenství vlastníků, neboť ztěžuje a omezuje provádění jeho zákonné povinnosti. I když právní úprava odstranění vozidla slouží k ochraně veřejného zájmu na bezpečnosti a plynulosti provozu, nezákonná faktická nečinnost spočívající v nerealizaci této kompetence může zasáhnout do právní sféry žalobce (srov. usnesení rozšířeného senátu ze dne 29. 5. 2019, č. j. 2 As 187/2017-64, č. 3903/2019 Sb. NSS, body 41–42 a 47–48).

[34] Nyní tak lze již pouze přezkoumat, zda vozidlo představovalo překážku v provozu, neboť právě touto otázkou se měl podle prvního rozsudku zabývat stěžovatel, respektive strážníci, a dále, zda je odstranění vozidla vůbec proveditelné.

III.3. Vozidlo jako překážka provozu a možnost jeho odstranění

[35] Překážkou provozu na pozemní komunikaci je *vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace* [§ 2 písm. ee) zákona o silničním provozu]. Pro závěr, že určitý objekt představuje překážku v provozu, tedy postačí, pokud potenciálně ohrožuje buď bezpečnost, nebo plynulost provozu.

[36] Stěžovatel argumentuje legální definicí povinnosti nesmět ohrozit [§ 2 písm. l) zákona o silničním provozu] a nesmět omezit [§ 2 písm. m) tohoto zákona] a dovozuje, že

bylo třeba splnit první z nich. Tyto definice ovšem nejsou pro vymezení překážky provozu na pozemní komunikaci relevantní. Překážkou v provozu může být toliko určitý předmět, zatímco povinnost nesmět ohrozit či omezit se vztahují k jednání účastníků provozu. Navíc, jak již bylo uvedeno, definice překážky v provozu pracuje s potenciálním ohrožením bezpečnosti či plynulosti provozu, a pro její naplnění tedy není nutné, aby určitý předmět bezpečnost či plynulost provozu skutečně ohrožoval.

[37] Posouzení, zda určitý objekt představuje překážku v provozu, je vždy otázkou zhodnocení míry, v níž může narušit bezpečnost nebo plynulost provozu. Jednoznačnou, pevnou a obecně použitelnou hranici, při jejímž překročení je již potenciální narušení bezpečnosti nebo plynulosti takové, že o překážku v provozu jde, stanovit nelze. Toto hodnocení vždy závisí na konkrétních okolnostech věci a posouzení situace v daném místě, což ostatně uvádí i stěžovatel.

[38] Městský soud v nyní napadeném rozsudku vyložil, proč vozidlo představuje překážku v provozu. I když vozidlo provoz zcela neblokuje a lze je objet, podle městského soudu může jeho objíždění v prostoru podzemních garáží narušovat hladký průjezd a vést ke kolizním situacím a dopravním nehodám. Městský soud tedy vysvětlil, jakým způsobem vozidlo může ohrozit jak bezpečnost, tak plynulost provozu na daném místě. Argumentaci stěžovatele lze přisvědčit pouze v tom směru, že jsou-li podzemní garáže osvětleny, nezáleží tolik na tom, že vozidlo samotné nesvítí (byť i za této situace svítící překážka zvyšuje její viditelnost, a snižuje tak rizika pro bezpečnost a plynulost provozu). Rozhodující není ani skutečnost, zda je vozidlo natočeno ve směru či proti směru provozu, neboť to nemění nic na tom, jak velkou či jinak problematickou překážku vytváří. Závěry městského soudu je tedy nutno korigovat v tom smyslu, že směr natočení vozidla, a při dostatečné viditelnosti ani jeho osvětlení nezvyšují míru, v jaké může být ohrožena bezpečnost a plynulost provozu. To ale nic nemění na tom, že při objíždění vozidla může při obousměrném provozu v daném místě docházet jak ke zpomalení provozu, tak ke kolizním situacím. Celkovou úvahu městského soudu, že míra možného ohrožení bezpečnosti či plynulosti provozu v daných podmínkách je již taková, že vozidlo představuje překážku v provozu, nelze označit za nesprávnou či nezákonnou. Nejvyšší správní soud dodává, že prostory podzemních garáží lze obecně pokládat za méně přehledné než komunikace ve volném prostoru. Relevantním faktorem je navíc i to, po jakou dobu by překážka na místě zůstala a působila na bezpečnost a plynulost provozu, nebude-li odstraněna. V posuzované věci jde o dlouhodobě odstavené vozidlo a vzhledem k nekontaktnosti provozovatele není důvod očekávat změnu situace, což míru možného narušení plynulosti a bezpečnosti provozu zvyšuje. Závěr, že vozidlo tvoří překážku v provozu, tudíž ob stojí.

[39] Konečně ani námitka, že stěžovatel nedisponuje potřebnými prostředky k tomu, aby provedl odtah vozidla, nemůže být úspěšná. Stěžovatel totiž poukazuje toliko na subjektivní obtíže, které by pro něho byly s odtahem vozidla spojeny. Netvrdí však, že realizace odtahu vozidla je objektivně nemožná. Pouze objektivní nemožnost splnit povinnost plynoucí z rozsudku městského soudu by byla důvodem pro jeho zrušení. O takovou situaci se ovšem nejedná.

pokračování

IV. Závěr a náklady řízení

[40] Stěžovatel se svými námitkami neuspěl. Nejvyšší správní soud neshledal důvod pro zrušení napadeného rozhodnutí ani z úřední povinnosti (§ 109 odst. 4 s. ř. s.), a proto zamítl kasační stížnost jako nedůvodnou (§ 110 odst. 1 s. ř. s.).

O náhradě nákladů řízení Nejvyšší správní soud rozhodl v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s. za použití § 120 s. ř. s. Stěžovatel (žalovaný) ve věci neměl úspěch, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti. Žalobce byl úspěšný, a proto mu náleží náhrada nákladů za řízení o kasační stížnosti. Náklady tvoří odměna a hotové výdaje zástupce, který je advokátem. Advokát učinil jeden úkon právní služby spočívající ve vyjádření k návrhu na přiznání odkladného účinku ve výši jedné poloviny mimosmluvní odměny (§ 11 odst. 2 písm. a) a odst. 3 vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif)] (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 9. 2017, č. j. 8 As 17/2016-154), za který mu náleží odměna 1.550 Kč (§ 9 odst. 4 písm. d) a § 7 odst. 5 advokátního tarifu) a náhrada hotových výdajů ve výši 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu), celkem 1 850 Kč. Protože advokát je plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšuje se odměna o částku odpovídající 21% sazbě této daně. Celkem tedy žalobci náleží náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti ve výši 2 239 Kč. Tu je stěžovatel povinen uhradit k rukám zástupce žalobce v přiměřené lhůtě, kterou Nejvyšší správní soud stanovil v délce jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku.

P o u č e n í: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 1. prosince 2022

JUDr. Filip Dienstbier, Ph.D.
předseda senátu