



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem – pobočka v Liberci rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Mgr. Lucie Trejbalové a soudců Mgr. Karolíny Tylové, LL.M. a Mgr. Zdeňka Macháčka ve věci

žalobce: X
bytem X
proti

žalovanému: **Krajský úřad Libereckého kraje**
sídlem U Jezu 642/2a, Liberec 2

za účasti: **I) Statutární město Liberec**
sídlem nám. Dr. E. Beneše 1/1, Liberec 1

II) Společenství vlastníků k Mojžíšovu prameni 1681
sídlem k Mojžíšovu prameni 1681, Liberec 30
zastoupeno advokátem Jiřím Kafkou
sídlem U sirotčince 353/7, Liberec 4

III) Společenství vlastníků k Mojžíšovu prameni 1683
sídlem k Mojžíšovu prameni 1683, Liberec 30
zastoupeno advokátem Jiřím Kafkou
sídlem U sirotčince 353/7, Liberec 4

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 1. 2024, č. j. KULK 3098/2024
OSH 880/2023/280.9/Fr

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Osobám zúčastněným na řízení se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobce se domáhá zrušení shora uvedeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo v části doplněno rozhodnutí Magistrátu města Liberec, odbor dopravy (dále jen „silniční správní úřad“), ze dne 22. 8. 2023, č. j. MML 170966/20-OD/Fri Cj MML 174417/23.
2. Tímto rozhodnutím byla zamítnuta žalobcova žádost o omezení obecného užívání účelové komunikace na pozemku XA v k. ú. Vratislavice nad Nisou spočívající ve zřízení nových parkovacích míst na pozemních komunikaci a jejich pozemkovém oddělení za účelem prodeje. Žalovaný prvostupňové rozhodnutí doplnil o uvedení ustanovení § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích; jinak odvolání žalobce zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.
3. Silniční správní úřad nepřijal uvedení stání vozidel na komunikaci na p. č. XA do souladu s dopravními předpisy jako oprávněný důvod vlastníka účelové komunikace, neboť k dosažení tohoto účelu není nutný zásah do práva na obecné užívání účelové komunikace. Odkázal na § 77 a § 76 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“), a uvedl, že požadovaného stavu lze docílit schválením užití příslušného svislého dopravního značení, např. značkou IP 11c *Parkoviště podélné stání* a vodorovným dopravním značením V 10a *Stání podélné*. Odmítnul námitky společnosti vlastníků týkající se umístění dopravní značky IZ 5a *Obytná zóna* a poukazy na chyby v dokumentaci vypracované Ing. Křenkem, protože šlo o návrh dopravního řešení autorizovaného projektanta a žádný z účastníků nepředložil oponentní posudek. Dodal, že jednopruhové uspořádání provozu je podle normy ČSN 736110 možné a v Liberci bylo schváleno i na frekventovanějších místních komunikacích. Tvrzení, že jednopruhové uspořádání zhorší bezpečnost provozu, nebylo podloženo. Dále vyhodnotil odborné vyjádření Ing. Haringa, Ph.D., předložené společenstvím vlastníků, jako nikoli relevantní důkaz, neboť se neschvaluje užití navrženého dopravního značení. Následně částečně uznal námitky týkající se napojení účelové komunikace na místní komunikaci a místa pro otáčení vozidel na účelové komunikaci, která je slepou. Odmítnul námitky společnosti vlastníků týkající se ohrožení požární bezpečnosti objektů napojených na účelovou komunikaci. Také námitku Statutárního města Liberec ohledně provádění zimní údržby nepřijal. Pokud šlo o zřízení parkovacích míst, následné geometrické oddělení a prodej pozemků, vznikly samostatné komunikace, které nebudou se zbylou částí tvořit logický celek ve vztahu k dopravnímu účelu, nebudou připojovat nebo spojovat nemovitosti a charakter účelové komunikace si podrží pouze zbylá část pozemku, tudíž se naplní důvody pro zánik účelové komunikace dle § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Protože silniční správní úřad neshledal ani jeden z důvodů vlastníka účelové komunikace způsobitým k vydání povolení na omezení obecného užívání účelové komunikace, žádost zamítl.

4. Žalovaný se s posouzením věci silničním správním úřadem ztotožnil. Po shrnutí dosavadního průběhu správního řízení a soudního přezkumu předchozích rozhodnutí konstatoval, že akceptováním argumentů žalobce by došlo *de facto* k zániku veřejně přístupné účelové komunikace, minimálně její části oddělené pro vyhrazené stání. K závěru, že uvedení stání vozidel na komunikaci do souladu s dopravními předpisy nelze hodnotit jako oprávněný důvod vlastníka účelové komunikace, neboť k dosažení tohoto účelu není nutný zásah do práva na obecné užívání účelové komunikace, žalovaný doplnil, že vyhrazené parkovací stání nevyřeší nedostatek parkovacích míst. Nadto silniční správní úřad nezamítl parkovací stání jako takové, pouze oddělení pozemků na vyhrazená (soukromá) parkovací stání, neboť by tak došlo k zániku části účelové komunikace z důvodu zániku jejích znaků. Žalobci se tak nepodařilo prokázat nezbytně nutný důvod k ochraně oprávněných zájmů vlastníka. Podle žalovaného silniční správní úřad nesměšuje žádost dle § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích s žádostí o stanovení místní úpravy provozu. Nad rámec žalovaný konstatoval, že žádost byla podána podle § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a je možné samotné parkování stanovit místní úpravou provozu, tento postup ale silniční správní úřad nemohl použít, neboť by neřešil žádost v celém rozsahu, tedy především zpoplatnění parkovacích míst a vyhrazené parkování. Žalovaný zdůraznil, že institut zakotvený v § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích slouží k omezení veřejného přístupu, oprávněný zájem vlastníka je možno spatřovat především v ochraně komunikace, zřízení parkovacích míst není v zájmu komunikace jako takové. Přestože i finanční zájem vlastníka může být zájmem oprávněným, nelze jej brát jako zákonný důvod pro zrušení veřejně přístupné komunikace, byť pouze z části. Žalovaný se k placenému stání na místních komunikacích v Liberci blíže nevyjádřil. Pouze obecně uvedl, že vyhrazené stání na místních komunikacích se zřizuje formou zvláštního užívání komunikace, tento institut však není možné použít pro veřejně přístupné účelové komunikace, ale v souladu s § 25 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích pouze na dálnice, silnice a místní komunikace. Stejným způsobem uvedený zákon upravuje placené stání v § 23, pravomoc je zákonem udělena pouze obcím a pouze pro místní komunikace.

II. Žaloba

5. V úvodu včasné žaloby žalobce připomenul, že se jedná již o čtvrté rozhodnutí žalovaného ve věci. Poté popsal, že důvodem jeho žádosti podle § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích bylo plánované zřízení parkovacích míst, včetně narovnění nynějšího nelegálního parkování, jejich geometrické oddělení a eventuální prodej, což by řešilo problém s nedostatkem parkování v dané ulici a okolí. Zřízení parkovacích míst, tím i vyřešení parkování v rozporu se současnou dopravní značkou IZ 5a *Obytná zóna* zakazující parkování, je oprávněným zájmem žalobce jako vlastníka komunikace, ale i veřejným zájmem. K prokázání tvrzení, že na daném místě vozidla parkují, předložil žalobce již v minulých řízeních fotografie. Parkování v daném místě neohrožuje zdraví ani životy lidí a zvířat a je v souladu s přiloženým nákresem nového dopravního uspořádání komunikace od projektanta v oboru pozemní stavby Ing. Křenka, ke kterému vydala Policie ČR souhlasné stanovisko.
6. Žalobce upozornil na závěry rozsudku krajského soudu č. j. 59 A 33/2021-114, že silniční správní úřad směšuje hlediska pro posouzení žádosti vlastníka veřejně přístupné účelové komunikace a žádosti o místní úpravu provozu na této komunikaci. Skutková zjištění a právní posouzení v rozhodnutí vydaných v obou stupních by na sebe měla logicky navazovat a správní orgány by se měly beze zbytku řídit závazným právním názorem soudu ve vzrušujících rozsudcích, což se neděje. V napadeném rozhodnutí si žalovaný dovolil nesouhlasit s názorem soudu na otázku směšování žádostí. Aby mohl žalobce docílit legálního parkování na pozemku,

musel nejdříve požádat o omezení obecného užívání účelové komunikace, má zájem, aby se na pozemku legálně parkovalo.

7. Závěr žalovaného, že pokud by bylo jeho žádosti vyhověno, způsobilo by to zánik části účelové komunikace, je v příkrém rozporu s tvrzením žalovaného v rozhodnutí č. j. OSH 128/2021 KULK 6248/2022/280.9/Lp. Protože institut uvedený v § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích neslouží k úplnému uzavření či zrušení účelové komunikace, žalovaný v rozhodnutí č. j. KULK 88985/2022 OSH 128/2022/280.9/Fr uznal žalobcovu námitku, což bylo hlavním důvodem pro vrácení věci k novému projednání. Je překvapivé, že prvostupňový orgán setrval na svých důvodech, žalobce tyto skutečnosti namítal v odvolání, v napadeném rozhodnutí ale žalovaný souhlasil s názorem orgánu prvostupňového.
8. Následně se žalobce dovolal § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, dle kterého správní orgán dbá, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly. Žalobce poukázal na to, že město Liberec na místních komunikacích zřizuje parkovací stání, která nabízí za úplatu. Žalobce sice chápe, že místní komunikace vlastní město, které řeší vyhrazené parkovací stání opatřením obecné povahy, výsledek je ale stejný jako v případě žalobce, kdy chce zlegalizovat parkovací stání jako soukromá osoba. Zvoleným úředním postupem je porušen § 2 odst. 4 správního řádu i čl. 11 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, dle kterého vlastnické právo všech vlastníků má stejný zákonný obsah a ochranu. Dále zdůraznil, že silniční správní úřad akceptoval jeho požadavky a odmítnul námitku společenství vlastníků, že příjem z prodeje majetku není oprávněným zájmem vlastníka. Žalobce nezpochybnil, že se jedná o obecné užívání účelové komunikace, v žádosti o omezení veřejného užívání však s komunikační potřebou místních obyvatel počítal, proto nechal u výjezdů z okolních domů a ulic navrhnout podélnou dopravní značku V12c *Zákaz zastavení*, aby nebyly výjezdy blokovány.
9. Závěrem žalobce uvedl, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Vzhledem k délce správního řízení požadoval, aby soud zodpověděl otázku, zda jeho důvody jsou z hlediska naplnění podmínek § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích oprávněné. A zda je realizování mnoha placených parkovacích míst v Liberci (i jinde) možné posoudit jako skutkově shodné nebo podobné případy a zda lze aplikovat § 2 odst. 4 správního řádu.
10. Žalobce posléze namítl, že z důkazů předložených v předchozích řízeních, tedy fotografií z předmětné komunikace s parkujícími vozidly, nevyplývá, že by prostor pod parkujícími automobily nebyl logickou součástí veřejně přístupné účelové komunikace, jak tvrdí silniční správní úřad. Z důvodu nedostatku parkovacích míst se na těchto místech parkuje již několik let, nezpůsobuje to žádné kolizní dopravní situace či dopravní kongrese, jak uvedl žalovaný.
11. Z uvedených důvodů žalobce navrhoval, aby soud napadené rozhodnutí žalovaného zrušil a věc vrátil k dalšímu projednání, a požadoval nahradit náklady řízení.

III. Vyjádření žalovaného

12. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný konstatoval, že není možné oddělit část veřejně přístupné účelové komunikace k oddělení placených parkovacích míst, tím méně k jejich prodeji, neboť by tím došlo k zániku veřejně přístupné účelové komunikace, minimálně její části. Vzhledem k tomu, že veřejně přístupná účelová komunikace nevzniká žádným správním rozhodnutím, nemůže správní orgán rozhodnout ani o jejím zrušení. Žalovaný dříve vyslovil, že oddělením parkovacích míst nedojde k zániku veřejně přístupné účelové komunikace, avšak

svůj postoj přehodnotil v souvislosti s plánovaným prodejem těchto míst. Samostatné oddělení parkovacích míst by nezpůsobilo zánik veřejně přístupné účelové komunikace, jednalo by se toliko o část užívanou veřejností k odstavení vozidel, avšak prodej těchto částí, případně zřízení placených stání, by zánik části veřejně přístupné účelové komunikace způsobilo. Žalobce komunikaci koupil a byl srozuměn s účelem, který plní. Pokud jde o nezákonné parkování, může být řešeno osazením dopravních značek, nikoliv oddělením parkovacích míst.

IV. Vyjádření osob zúčastněných na řízení

13. Osoby zúčastněné na řízení II. a III. (společenství vlastníků jednotek ve dvou bytových domech) uvedly, že předmětná účelová komunikace je jedinou přístupovou cestou k bytovým domům č. p. 1681, 1682 a 1683, v nichž žalobce nevlastní žádné bytové ani nebytové prostory.
14. Dále zrekapitulovaly průběh správního řízení, připomenuly principy právní úpravy omezení užívání veřejně přístupné účelové komunikace, zejména nutnost zkoumat proporcionalitu a míru zásahu do práv ostatních osob dotčených požadovaným omezením, tedy i to, zda není případné omezení zaměřeno účelově, s odkazem na rozsudek zdejšího krajského soudu ze dne 2. 5. 2017, č. j. 59 A 68/2016-58. Žalobce přitom netvrdil, natož aby prokázal poškození svých oprávněných zájmů, nezbytnost omezení, stejně jako netvrdil a neprokázal svůj naléhavý právní zájem na takovém omezení. Jeho úmyslem je spekulativní nákup a prodej vymezených parkovacích stání třetím osobám.
15. Osoby zúčastněné konstatovaly, že rozhodnutí žalovaného, resp. prvoinstančního orgánu je správné, resp. zákonné. Podkladová dokumentace vypracovaná Ing. Křenkem trpí vadami. Zejména je nesprávné měření šířky komunikace, vadné je i měření délky všech parkovacích stání na sousedních soukromých pozemcích. Umístěním podélných parkovacích stání by došlo k porušení parametrů specifikovaných normou ČSN 736056. Konkrétně by nebyl dodržen minimální poloměr pro vjezd/výjezd ze stávajících parkovacích stání na soukromých pozemcích. Došlo by k porušení minimální předepsané šíře komunikace 450 cm o 50 cm. Osoby na řízení zúčastněné nadto předložily odborné vyjádření zpracované znalcem Ing. Haringem, Ph.D., ze kterého vyplývá, že parametry komunikace nekorespondují se skutečným stavem, vznikem podélných parkovacích stání by došlo k dopravním komplikacím a potížím při najíždění a vyjíždění ze stávajících parkovacích míst, k omezení manévrovatelnosti nákladních vozidel a potížím při zimní údržbě.
16. Komunikace plní také funkci přístupové komunikace pro požární techniku a plochy pro odstavení požární techniky. Pokud by došlo k vymezení parkovacích stání, nemohlo by se jednat o dvoupruhovou komunikaci, jak byla koncipována v rámci požárně bezpečnostního řešení stavby pro dané kolaudační řízení. Jestliže by v důsledku změny parametrů došlo ke změně na jednopruhovou komunikaci, musí být komunikace, jejíž délka přesahuje 100 m, vybavena na konci obratištěm, s parametry pro nákladní vozidla, což je neproveditelné. Vydáním kladného rozhodnutí by žalovaný významně zasáhl do požární bezpečnosti bytových domů, tedy významně snížil úroveň požární bezpečnosti oproti stavu, kdy byly stavby bytových domů uvedeny do užívání. Problém bude o to palčivější v zimním období, kdy se dá předpokládat další omezení průjezdnosti.
17. Podle osob na řízení zúčastněných tedy nebyly splněny zákonné podmínky pro omezení či úpravu veřejného přístupu na komunikaci.

IV. Posouzení věci krajským soudem

18. Krajský soud přezkoumal napadená rozhodnutí a řízení jejich vydání předcházející v řízení dle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“), v rozsahu a v mezích žalobních bodů, přitom vycházel ze skutkového stavu v době vydání rozhodnutí správního orgánu, v souladu s § 75 odst. 1, odst. 2 s. ř. s.
19. Soud vycházel z následujících skutečností, které vyplynuly z předloženého spisového materiálu:
20. Žalobce je vlastníkem pozemku p. č. XA a veřejně přístupné účelové komunikace, která se na něm nachází, jak prokazuje osvědčení silničního správního úřadu ze dne 14. 1. 2020, č. j. MML 167943/19-OD/Pod/75 CJ MML 011762/20. Pozemek vedený v katastru nemovitostí jako ostatní plocha se způsobem využití ostatní komunikace nabyt žalobce v roce 2020 ve veřejné dražbě. Dne 3. 9. 2020 požádal o omezení obecného užívání předmětné účelové komunikace – zřízení soukromých parkovacích míst. Jako důvod uvedl odstranění nesouladu parkování vozidel s dopravními předpisy, zřízení parkovacích míst s následným geometrickým oddělením a prodejem jednotlivým uživatelům. K žádosti přiložil nové dopravní uspořádání komunikace formou dopravního značení zpracované projektantem v oboru dopravní stavby Ing. Křenkem. Z žádosti a přílohy vyplývá, že žalobce chtěl na účelové komunikaci s vyznačenou průjezdností šíře 6,0 - 6,3 m zřídit formou vodorovného dopravního značení V 10a *Stání podélné* a V 12c *Zákaz zastavení* celkem 9 parkovacích míst a označit výjezdy z okolních nemovitostí na účelovou komunikaci.
21. Námitky proti žádosti podala jednotlivá společenství vlastníků bytů v bytových domech, k nimž je zajištěn přístup z předmětné účelové komunikace, a Statutární město Liberec (zastoupené na základě statutu Městským obvodem Vratislavice nad Nisou). Silniční správní úřad obstaral stanovisko Policie ČR, dopravního inspektorátu, ze dne 15. 10. 2020, KRPL-83630-1/CJ-2020-180506-11, ve smyslu § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu neměla policie námitek, současně uvedla, že v dopravní studii chybí některé náležitosti, mj. není zřejmý způsob najíždění vozidel na stávající kolmá parkovací stání, nejsou zřejmé obalové křivky u předpokládaného největšího vozidla, z hlediska normových hodnot dle ČSN 736056.
22. Rozhodnutím ze dne 2. 12. 2020 silniční správní úřad žádost zamítnul, žalovaný rozhodnutím ze dne 23. 3. 2021, č. j. OD 128/2021 KULK 20826/2021/280.9/Ca, prvostupňové rozhodnutí změnil formou doplnění § 51 odst. 3 správního řádu, ve zbytku jej potvrdil. Toto rozhodnutí zrušil zdejší krajský soud rozsudkem ze dne 5. 10. 2021, č. j. 59 A 33/2021-114, pro nepřezkoumatelnost.
23. Žalovaný vydal dne 31. 1. 2022 nové rozhodnutí, jímž opětovně doplnil výrok prvostupňového rozhodnutí o § 51 odst. 3 správního řádu, ve zbytku odvolání zamítl a rozhodnutí potvrdil. I toto rozhodnutí soud rozsudkem ze dne 30. 8. 2022, č. j. 59 A 9/2022-110, zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení opět pro nepřezkoumatelnost, zejména proto, že důvody žalovaným uvedené se ocitly v rozporu s hodnocením silničního správního úřadu a žalovaný nedostatečně reagoval na odvolací argumentaci.
24. Následně žalovaný rozhodnutím ze dne 5. 12. 2022, č. j. KULK 88985/2022 OSH 128/2022/280.9/Fr, prvostupňové rozhodnutí ze dne 2. 12. 2020 zrušil a věci vrátil k novému projednání. V průběhu řízení mj. společenství vlastníků předložila odborné vyjádření Ing. Haringa, Ph.D., dle kterého realizací navrhovaných parkovacích míst dojde v lokalitě

k dopravním komplikacím, komplikacím při najíždění a vyjíždění ze stávajících stání, k omezení manévrování nákladních vozidel a také při provozu v zimním období. Žalobce odbornému vyjádření oponoval tím, že se na pozemku parkuje mnoho let a žádné popisované problémy nenastaly. Poté již silniční správní úřad rozhodnutím ze dne 22. 8. 2023 žalobcovu žádost zamítl. Žalovaný žalobou napadeným rozhodnutím ze dne 12. 1. 2024 prvostupňové rozhodnutí doplnil o uvedení § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, ve zbytku jej potvrdil se shora popsáním odůvodněním.

25. Opětovně je předmětem soudního přezkumu rozhodnutí žalovaného, v pořadí již čtvrté, jímž bylo ve spojení s nově vydaným prvostupňovým rozhodnutím rozhodnuto o žalobcově žádosti o omezení obecného užívání veřejně přístupné účelové komunikace na pozemku p. č. 832/1 zřízením soukromých parkovacích míst, podané podle § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.
26. Je třeba připomenout, že obecné užívání účelové komunikace je zakotveno v § 19 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a představuje právo každého užívat účelovou komunikaci k obvyklým účelům obvyklým způsobem, a to bezplatně, pokud pro zvláštní případy zákon nestanoví jinak. Podle § 2 odst. 2 písm. d) zákona o pozemních komunikacích je účelová komunikace jednou z kategorií pozemních komunikací, která může být na rozdíl od ostatních pozemních komunikací ve vlastnictví fyzické či právnické osoby (§ 9 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích). Vlastník účelové komunikace je její veřejnou přístupností, a tedy obecným užíváním, které spadá pod pojem veřejného užívání, na svém vlastnickém právu k ní omezen. Proto také judikatura Ústavního soudu a správních soudů dovodila, že ke vzniku veřejně přístupné účelové komunikace je kromě naplnění zákonných znaků dle § 2 odst. 1 a § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, jimiž jsou existence dopravní cesty a její zákonný účel, třeba i souhlasu vlastníka účelové komunikace s jejím obecným užíváním (srov. zejména nálezy Ústavního soudu ze dne 9. 1. 2008, sp. zn. II. ÚS 268/06, č. 2/2008 Sb. ÚS) a její nutná komunikační potřeba. Souhlas vlastníka je přitom závazný i pro právní nástupce (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. 2. 2006, sp. zn. 22 Cdo 1173/2005; nálezy Ústavního soudu ze dne 9. 1. 2008, sp. zn. II. ÚS 268/06).
27. Zákon o pozemních komunikacích umožňuje obecné užívání účelové komunikace upravit či omezit. Podle § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích *příslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními předpisy tím není dotčena.*
28. Z citovaného ustanovení lze dovodit, že pokud vlastník účelové komunikace podá žádost o omezení nebo úpravu veřejného přístupu na účelovou komunikaci, je třeba, aby v žádosti uvedl, proč je omezení veřejného přístupu nezbytné k ochraně jeho oprávněných zájmů a tyto zájmy by měl popsat. Dále by měl v žádosti navrhnout, v jaké míře a jakou formou by měl silniční správní úřad veřejný přístup omezit, resp. upravit. Výsledkem správního řízení vedeného o žádosti podané ve smyslu § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích je buď rozhodnutí, kterým silniční správní úřad omezí nebo upraví veřejný přístup na danou účelovou komunikaci požadovaným způsobem, nebo žádost zamítne.
29. Již v předchozím rozsudku č. j. 59 A 33/2021-114 soud konstatoval, že při posouzení žádosti by měl silniční správní úřad nejprve zhodnotit, zda jsou dány podmínky pro omezení veřejného

přístupu na účelovou komunikaci. Tedy zda vlastník účelové komunikace prokázal, že je požadované omezení nebo úprava veřejného přístupu pro ochranu jeho oprávněných zájmů jako vlastníka účelové komunikace skutečně nezbytně třeba. Účelem citovaného ustanovení je ochrana oprávněných zájmů vlastníka účelové komunikace, jež mají směřovat k ochraně účelové komunikace. Typickým příkladem oprávněného zájmu vlastníka účelové komunikace na omezení jejího obecného užívání je poškozování účelové komunikace v důsledku průjezdu těžkých vozidel nebo zvýšené imise v důsledku narůstající intenzity dopravy. Po vyhodnocení nezbytnosti omezení musí silniční správní úřad posoudit, jaký rozsah omezení nebo úpravy veřejného užívání ochrana dotčených zájmů jejího vlastníka vyžaduje, přičemž musí vzít v úvahu též oprávněné zájmy vlastníků dotčených nemovitostí, k jejichž zpřístupnění daná účelová komunikace slouží (srov. rozsudek NSS ze dne 15. 11. 2007, č. j. 6 Ans 2/2007-128, Sb. NSS č. 1486/2008; dále ze dne 29. 10. 2015, č. j. 2 As 231/2014-64). K omezení nebo úpravě užívání veřejně přístupné účelové komunikace může dojít prostřednictvím dopravních značek nebo fyzicky, např. umístěním sloupku či jiné zábrany zužující průjezdní profil či zamezující přístupu. Rozsah a způsob omezení nebo úpravy veřejného přístupu na účelovou komunikaci musí nalézt odraz ve výroku rozhodnutí, kterým silniční správní úřad o žádosti rozhodne (v podrobnostech viz ČERNÍNOVÁ, M.; ČERNÍN, K.; TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, ASPI_ID KO13_1997CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X).

30. Nejprve se soud musel zabývat namítanou nepřezkoumatelností napadeného rozhodnutí. V předchozím zrušujícím rozsudku č. j. 59 A 9/2022-110 soud žalovanému uložil, aby se přezkoumatelným způsobem vypořádal s odvolacími námitkami, a to tak, aby bylo z odůvodnění jeho rozhodnutí ve spojení s prvostupňovým rozhodnutím, s nímž zásadně tvoří jeden celek, v souladu s § 68 odst. 3 správního řádu zřejmé, na základě jakých zjištěných skutkových okolností a jakých právních úvah byly posouzeny žalobcem uváděné důvody z hlediska naplnění zákonných podmínek § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích. Tedy zda žalobcem uvedené důvody pro omezení nebo úpravu veřejného přístupu lze posoudit jako oprávněné zájmy vlastníka účelové komunikace, jejichž ochrana je nezbytně nutná.
31. Nyní přezkoumávané rozhodnutí žalovaného shora nastíněným požadavkům vyhovuje. Je z něj zřejmé, jaké skutkové okolnosti případu považoval žalovaný, ve shodě s novým rozhodnutím silničního správního úřadu ze dne 22. 8. 2023, za rozhodné a že žalobcem uváděné důvody žádosti – legalizace parkování vozidly podél účelové komunikace a zřízení 9 parkovacích míst, jejich následné geometrické oddělení a prodej jednotlivým uživatelům – nebyly správními orgány obou stupňů shodně vyhodnoceny jako oprávněné zájmy žalobce, jejichž ochrana je nezbytně nutná. Ostatně žalobce neuváděl, jaké jím tvrzené skutečnosti či argumenty silniční správní úřad, potažmo přímo žalovaný opomenul, naopak proti důvodům, na nichž rozhodnutí stojí, uplatnil v žalobě námitky. Jejich obsahem je soud při přezkumu napadeného rozhodnutí vázán, rozsah a kvalita žalobcem uplatněných námitek určuje rozsah a kvalitu vypořádání ze strany soudu (srov. rozsudek NSS ze dne 18. 6. 2015, č. j. 4 As 53/2015-26).
32. Pokud jde o vyřešení současného nezákonného parkování podél žalobcovy účelové komunikace na pozemku p. č. XA, resp. jeho legalizaci umístěním žalobcem navrhovaného dopravního značení, soud se ztotožnil se závěry správních orgánů. Předně soud konstatuje, že správní orgány nezpochybňovaly žalobcovo tvrzení, podložené jím pořízenými fotografiemi z dotčené lokality, že podél účelové komunikace již nyní parkují vozidla místních obyvatel.

Soud proto neprováděl dokazování fotografiemi, které žalobce označil jako důkaz, ostatně jsou součástí správního spisu, jímž soud ve správním soudnictví dokazování neprovádí (viz rozsudek NSS ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117). K dosažení stavu, kdy vozidla parkují podél účelové komunikace v souladu s předpisy upravujícími provoz na pozemních komunikacích, není vskutku nutný zásah do práva na obecné užívání účelové komunikace ve formě úpravy či omezení přístupu. Jak uvedl silniční správní úřad, dle § 19 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích smí každý užívat pozemní komunikace za podmínek stanovených tímto zákonem bezplatně obvyklým způsobem k obvyklým účelům, a to v mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích, tj. zákona o silničním provozu, včetně prováděcích předpisů. Žalobcem požadovaného stavu, kdy jsou uživatelé účelové komunikace povinni držet se ustanovení zákona o silničním provozu, lze docílit pouhým schválením dopravního značení dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, např. právě dopravní značkou IP 11c *Parkoviště podélné stání* a vodorovným dopravním značením V 10a *Stání podélné*, tedy v podstatě jednopruhového obousměrného provozu a stání vozidel podél účelové komunikace. Soud souhlasí s tím, že takto upravené stání vozidel je obvyklým způsobem užívání účelové komunikace, které nepředstavuje úpravu či omezení veřejného přístupu na komunikaci. Nejde o vyloučení určitých kategorií motorových vozidel z obecného užívání komunikace, časové omezení veřejného přístupu na ni, fyzické zábrany ovlivňující průjezdní profil komunikace apod. Současně silniční správní úřad k námitce společenství vlastníků vysvětlil, že pro uvedení stání vozidel do souladu se zákonem o silničním provozu by nepostačovalo s ohledem na pravidla zakotvená v § 25 odst. 3 zákona o silničním provozu odstranění dopravní značky IZ 5a *Obytná zóna*, ale vyžadovalo by to místní úpravu provozu.

33. K poukazu žalobce na nedostatek parkovacích míst nejen v ulici K Mojžíšovu prameni a blízkém okolí, ale i na dalších místech v Liberci, soud ve shodě s žalovaným uvádí, že žalobcem požadovaná vyhrazená (soukromá) parkovací místa nedostatek parkovacích míst neřeší. Nadto silniční správní úřad v napadeném rozhodnutí s konečnou platností dopravní značení umožňující stání vozidel žalobcem navrhovaným způsobem neřešil. Výslovně konstatoval, že dopravní značení se v probíhajícím řízení neschvaluje.
34. Polemiku žalovaného se závěry prvního zrušujícího rozsudku č. j. 59 A 33/2021-114 ohledně směřování hledisek pro posouzení žádosti vlastníka veřejně přístupné účelové komunikace podle § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích a žádosti o místní úpravu provozu neshledal soud důvodem pro zrušení napadeného rozhodnutí. Nelze pominout, že nyní napadené rozhodnutí žalovaného soud posuzuje ve spojení s rozhodnutím silničního správního úřadu ze dne 22. 8. 2023, v němž tento správní orgán výslovně uvedl, že předmětem probíhajícího řízení není místní úprava provozu na žalobcově účelové komunikaci, která spadá do oblasti schválení opatření obecné povahy podle § 77 zákona o silničním provozu. Právě tuto rozhodnou pasáž žalovaný v napadeném rozhodnutí reflektoval. Proti těmto závěrům žalobce žádné konkrétní námitky neuplatnil, procesní postup silničního správního úřadu rozhodujícího o jeho žádosti nezpochybňoval.
35. Silniční správní úřad posuzoval žalobcovu žádost z hlediska naplnění zákonných podmínek § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích, tj. zda tu jsou dány oprávněné zájmy žalobce jako vlastníka účelové komunikace, které je třeba nezbytně nutné chránit. Soud proto není zřejmé, proč se současně věcně zabýval námitkami zpochybňujícími dopravní řešení vypracované Ing. Křenkem, z jakých důvodů hodnotil z hlediska bezpečnosti a plynulosti jednopruhové obousměrné uspořádání provozu na pozemních komunikacích a zabýval se tím,

jaká by zůstala širší jízdního pruhu, a hodnotil odborné vyjádření znalce Ing. Haringa, Ph.D., z hlediska komplexnosti. To jsou otázky, které by měly své místo v řízení o místní úpravě provozu na účelové komunikaci podle § 77 zákona o silničním provozu. Nad rámec uvedené důvody sice činí rozhodnutí silničního správního úřadu hůře pochopitelné, nicméně podstatné je, že správní orgány shodně dospěly ke správnému závěru, že žalobcem prezentovaný záměr uvést do souladu s pravidly silničního provozu samotné parkování/stání vozidel podél účelové komunikace nevyžaduje omezení či specifickou úpravu veřejného přístupu na ni z důvodů shora uvedených.

36. Pokud jde o namítanou překvapivost napadeného rozhodnutí, neshledal soud postup žalovaného důvodem pro zrušení jeho rozhodnutí. Ve vyjádření žalovaný změnu svého náhledu na věc připustil, zdůraznil žalobcem plánovaný prodej parkovacích míst, který by způsobil zánik veřejně účelové komunikace v této části. Tyto důvody pro zamítnutí podané žádosti byly žalobci dobře známy již z prvostupňového rozhodnutí, žalobce měl možnost uplatnit proti těmto závěrům odvolací námitky, s nimiž se žalovaný v napadeném rozhodnutí vypořádal. Nejde tedy o překvapivé rozhodnutí vydané v odvolacím řízení, jak je vnímáno judikaturou správních soudů (srov. rozsudek NSS ze dne 10. 12. 2018, č. j. 6 As 286/2018-34, Sb. NSS č. 3837/2019). Z hlediska souladu napadeného rozhodnutí se zákonem je pak rozhodné, zda argumentace správních orgánů ob stojí z pohledu naplnění podmínek stanovených v § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích.
37. Jak již soud uvedl shora, účelem úpravy nebo omezení veřejného přístupu podle § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích je ochrana oprávněných zájmů vlastníka účelové komunikace, jež mají směřovat zejména k ochraně účelové komunikace. Na tento aspekt příhodně upozornil žalovaný. Např. půjde o umístění dopravního značení, případně fyzické zábrany, které upraví nebo omezí obecné užívání účelové komunikace tak, aby nedocházelo k jejímu nadměrnému užívání a poškozování, typicky v důsledku průjezdu těžkých vozidel či většího počtu vozidel. Nebo aby nedocházelo ke zvýšeným imisím v důsledku narůstající intenzity dopravy, kterým by mohl být vlastník komunikace omezován nad přípustnou míru. O ochranu žádného takového, resp. obdobného oprávněného zájmu vlastníka účelové komunikace v žalobcově případě nejde. Zřízení soukromých parkovacích míst jejich vyznačením, následným geometrickým oddělením a prodejem jednotlivým osobám nesměruje k ochraně účelové komunikace a nemůže být považováno za oprávněný zájem žalobce jako vlastníka účelové komunikace, který by bylo třeba nezbytně nutně chránit ve smyslu § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích.
38. Soud sdílí náhled správních orgánů na věc, tedy že vyhrazením pruhu pro soukromé parkování na účelové komunikaci, jehož zpoplatnění chtěl žalobce docílit umístěním dopravního značení pro podélné stání, následným oddělením pozemků parkovacích stání a jejich prodejem, by fakticky došlo k zániku účelové komunikace v dané části. K tomu institut úředního omezení veřejného přístupu na účelovou komunikaci směřovat nemá, neboť by to vedlo k popření samé podstaty bezplatného obecného užívání veřejně účelové komunikace, které jejího vlastníka ve výkonu vlastnického práva omezuje, jak vyplývá z § 19 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Žalobce netvrdil ani neprokázal, že by jeho oprávněné zájmy jako vlastníka účelové komunikace byly poškozovány způsobem, pro které by bylo omezení či úprava přístupu veřejnosti na komunikaci nezbytně nutné.
39. Soud dále dospěl k závěru, že zamítnutím žádosti nebyl porušen § 2 odst. 4 správního řádu ani čl. 11 odst. 1 Listiny základních práv a svobod z důvodu, že zde dochází k nedůvodným

rozdílům při zřízení soukromého placeného parkování oproti možnostem statutárního města Liberec.

40. Sám žalobce si je dobře vědom rozdílů mezi účelovými komunikacemi, jejichž vlastníkem může být podle § 9 odst. 1 zákona věta třetí zákona o pozemních komunikacích právnická nebo fyzická osoba, zatímco vlastníkem místních komunikací je ze zákona vždy obec, na jejímž území se komunikace nacházejí, v souladu s § 9 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích. U místních komunikací, stejně jako u dálnic a silnic, které mohou být pouze ve vlastnictví státu, resp. kraje (silnice II. a III. třídy), jde o naplnění sociální funkce určitého typu majetku, v závislosti na kategorii pozemní komunikace, jež je předvídána v čl. 11 odst. 2 Listiny základních práv a svobod. Zákonem určené vlastnictví pak obecně zatěžuje vlastníka dané kategorie pozemní komunikace břemenem spočívajícím v povinnosti pečovat o svěřené pozemní komunikace, kterou zakotvuje zákon o pozemních komunikacích v § 9 odst. 3 a 6, a odpovědnosti za některé vzniklé škody podle § 27 uvedeného zákona (srov. nálezy Ústavního soudu sp. zn. [Pl. ÚS 25/15](#), ze dne 18. 6. 2019, bod 25).
41. Zákonná úprava režimu účelových komunikací a místních komunikací je tedy odlišná, což odpovídá jejich odlišnému účelu a rovněž tomu, komu zákon o pozemních komunikacích vyhradil ve smyslu čl. 11 odst. 2 Listiny základních práv a svobod jejich vlastnictví. Možnost zpoplatnit užívání pozemní komunikace pak stanoví zákon o pozemních komunikacích v § 20. Jde-li o zpoplatnění obecného užívání místních komunikací obcí, oprávnění obce učinit tak formou nařízení vyplývá z § 23 zákona o pozemních komunikacích, a to mj. k stání vozidel za stanovených podmínek. Soud zdůrazňuje, že „Účelem vydání nařízení obce je zákonem stanovené organizování dopravy. Obec nemůže vydat nařízení podle komentovaného ustanovení pro jiný účel (například kvůli zaplnění obecní kasy).“ (srov. Košinárová, B. Zákon o pozemních komunikacích. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, 203 - 209 s.). Stejně tak institut vyhrazeného parkování ve smyslu § 25 odst. 6 písm. c) bod 4. zákona o pozemních komunikacích spadající do režimu zvláštního užívání zákon spojuje pouze s užíváním dálnic, silnic a místních komunikací. Možnost obce zpoplatnit zvláštní užívání místních komunikací je opět výslovně dána zákonem, a to § 1 písm. c), § 4 zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve spojení s § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení). Nelze proto hovořit o nedůvodných rozdílech mezi žalobcem jako fyzickou osobou vlastníci účelovou komunikaci a statutárním městem Liberec jako veřejnoprávní korporací, která jako územní samosprávný celek primárně zajišťuje rozvoj svého území (mj. organizací území obce, včetně dopravy) a potřeby občanů.
42. Na závěr soud dodává, že žalobce koupil v dražbě pozemek p. č. XB, na němž již byla vybudována účelová komunikace plnící nutnou komunikační potřebu k přilehlým nemovitostem (bytovým domům a soukromým parkovacím stáním, rodinným domům), omezení výkonu vlastnických práv právem každého tuto účelovou komunikaci bezplatně užívat v parametrech, jak byla zřízena, si musel být vědom.

IV. Závěr a náklady řízení

43. Soud na základě shora uvedené argumentace žalobu jako nedůvodnou zamítl postupem podle § 78 odst. 7 s. ř. s.
44. Ve věci rozhodoval bez jednání, v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s., za výslovného souhlasu žalobce a presumovaného souhlasu žalovaného.

45. O nákladech řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 věta první s. ř. s., dle kterého, nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Ve věci měl úspěch žalovaný správní orgán, jemuž však náklady nad rámec jeho běžné činnosti nevznikly. Soud proto vyslovil, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.
46. O náhradě nákladů osob zúčastněných na řízení rozhodl soud dle § 60 odst. 5 s. ř. s. tak, že se jim náhrada nákladů řízení nepřiznává, neboť jim v řízení nebyla uložena žádná povinnost, s jejímž splněním by jim takové náklady vznikly.

Poučení:

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 nejbližší 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.

Liberec 10. duben 2024.

Mgr. Lucie Trejbalová
předsedkyně senátu