



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D., a soudců Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D., a Mgr. Filipa Skřivana v právní věci

žalobce: **J. T.**
bytem X
zastoupen Mgr. Josefem Tulisem, advokátem
sídlem Santiniho 59/6, Žďár nad Sázavou

proti
žalovanému: **Krajský úřad kraje Vysočina**
sídlem Žižkova 1882/57, Jihlava

za účasti: **obec Blažkov**
sídlem Blažkov 68, Dolní Rožínka
zastoupena JUDr. Karlem Maláskou, LL.M., advokátem
sídlem nám. Komenského 124, Tišnov

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 4.1.2024, č.j. KUJI 942/2024, sp.zn. ODSH 1414/2023 PM/odv,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

IV. Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Shrnutí podstaty věci

1. Obecní úřad Blažkov prvostupňovým správním rozhodnutím ze dne 21.11.2023, č.j. OUBL-1646/2023, sp.zn. BLAŽ/1/2023, zamítl žádost žalobce o připojení sousední nemovitosti parc. č. X k místní komunikaci v k. ú. X. Jde fakticky o povolení připojení (sjezdu z) existující komunikace. Žalobce proti prvostupňovému rozhodnutí brojil odvoláním, neboť se domníval, že splnil veškeré zákonné předpoklady pro to, aby bylo jeho žádosti vyhověno. Žalobou napadeným rozhodnutím však žalovaný prvostupňové rozhodnutí potvrdil a žalobcem podané odvolání zamítl.

II. Shrnutí procesního postoje žalobce

2. Žalobce je přesvědčen, že žalovaný postupoval v rozporu se závazným stanoviskem policie, kterým bylo potvrzeno, že dotčený záměr odpovídá obecným požadavkům na bezpečnost a plynulost provozu. Žalovaný však i přesto názoru policie nedbal, hledisko bezpečnosti a plynulosti provozu nad rámec svých pravomocí opětovně posoudil a dospěl k nesprávnému závěru, že záměr nesplňuje požadavky na obecné užívání pozemních komunikací.
3. Žalobce dále namítá, že žalovaný nerespektoval dispoziční zásadu, když odmítl jako směrodatné vozidlo pro výpočet vlečných křivek přijmout takové, které žalobce vlastní a se kterým má sjezd v úmyslu užívat. Tím, že po něm žalovaný požaduje výběr odlišného směrodatného vozidla, dle žalobce přehlíží, že se bude jednat o veřejně nepřístupnou veřejnou komunikaci, u které rozsah využití stanoví její vlastník.
4. Žalobce tedy navrhuje napadené rozhodnutí i jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí zrušit. Na svém procesním postoji žalobce setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem.

III. Shrnutí procesního postoje žalovaného

5. Žalovaný setrvává na závěrech obsažených v napadeném rozhodnutí, neboť žalobce prý neuvedl v rámci žaloby žádný nový argument, se kterým by se žalovaný v podrobnostech nevypořádal v napadeném rozhodnutí, případně již v rozhodnutí prvostupňovém; žalovaný na tyto závěry z podstatné míry odkazuje.
6. Žalovaný tedy navrhuje zamítnutí žaloby. I žalovaný na svém procesním postoji setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem.

IV. Posouzení věci

7. Žaloba byla podána osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s.ř.s.“) a včas (§ 72 odst. 1 s.ř.s.). Žaloba je přípustná (především § 65, § 68, § 70 s.ř.s.). Napadené rozhodnutí bylo přezkoumáváno v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.) podle skutkového a právního stavu ke dni rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s.ř.s.).

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

8. Zdejší soud bez jednání za splnění podmínek podle § 51 odst. 1 s.ř.s. dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
9. Spor je v nyní posuzované věci ve dvou otázkách: 1. zda žalovaný postupoval v rozporu se závazným stanoviskem policie, a tedy nezákonně, a 2. zda měl žalovaný při výpočtu vlečných křivek vycházet ze žalobcem tvrzeného vozidla (žalobcova vozidla) coby tzv. vozidla směrodatného.
10. Zdejší soud vychází z toho, že nezbytnost kontroly státu nad vzájemným připojením pozemních komunikací reflektuje trend intenzivně houstnoucí dopravy, neboť vesměs každým připojením může potenciálně vzniknout krizové místo pro bezpečný a plynulý dopravní provoz. Především z tohoto důvodu jsou návrhy k připojení pozemních komunikací dle § 10 odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), posuzovány nejen příslušným silničním správním úřadem, nýbrž i policií (příp. Ministerstvem vnitra, jde-li o dálnice) formou závazného stanoviska, které tvoří závazný podklad pro vydání meritorního rozhodnutí ve smyslu § 149 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“). Policie návrh posuzuje především z hlediska jeho dopadu na bezpečnost a plynulost provozu (zda například není křížení místní komunikace se silnicí navrženo v místě se špatnými rozhledovými poměry, či zda šířka sjezdu umožňuje vozidlům plynulé odbočení z komunikace a výjezd na ni). Naproti tomu silniční správní úřad posuzuje, zda je navrhované připojení nezbytné (zda například není vhodnější sousední stavbu napojit na méně frekventovanou komunikaci), účelné (zda nedojde k významnému narušení poměrů v místě navrhovaného připojení) a zda je posuzovaný záměr v souladu s požadavky, které na připojení kladou příslušné podzákonné právní předpisy (srov. například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27.7.2011, č.j. 1 As 78/2011-58).
11. Z pohledu významu (a závaznosti) stanoviska policie pro rozhodování silničního správního úřadu je tedy podstatné, že zatímco policie posuzuje vliv připojení na bezpečnost a plynulost provozu především z hlediska technických parametrů (dle ČSN 73 6101 o projektování silnic a dálnic), které musí komunikace splňovat, aby z ní vozidla mohla plynule odbočit a najet na ni, úkolem silničního správní úřadu je návrh posoudit nikoli z hlediska jeho výlučně technických parametrů, nýbrž v širším kontextu konkrétních poměrů místa, v němž je připojení navrhováno. Za správný proto zdejší soud považuje pohled žalovaného zdůrazňující základní úkol silničního správního úřadu, jímž je ochrana veřejného zájmu na obecném užívání pozemních komunikací dle § 19 zákona o pozemních komunikacích (srov. například rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20.2.2009, sp.zn. 22 Cdo 3969/2007). Právní předpisy přitom a priori nepředpokládají, že by byla připojení povolována výlučně určitým vozidlům, příp. jejich konkrétním kategoriím. Ani nelze v realitě poměrů týkajících se dějů v místě povolených připojení předpokládat, že by povolená připojení byla do budoucna využívána jen určitými vozidly (jež jsou výlučně v dispozici určitých konkrétních osob). Proto je silniční správní úřad oprávněn (a povinen) při posuzování návrhů, jaký byl podán i v nyní posuzované věci, zohledňovat obvyklé způsoby a obvyklé účely využívání komunikací (a tedy i připojení na ně, resp. sjezdů z nich) bez ohledu na to, jakými vozidly aktuálně disponuje ten, kdo se povolení připojení domáhá.

12. V nyní posuzované věci vyšli prvostupňový správní orgán a žalovaný z předložené dokumentace a konkrétního rozsahu připojení, jehož povolení se žalobce domáhal. Připojení nemovitosti na pozemní komunikaci obecně není účelovou komunikací (§ 10 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích). Z obsahu správního spisu přitom vyplývá, že stavební záměr žalobce v podobě skladu zemědělských výpěstků a zemědělské techniky (ke kterému má být komunikace připojena) nebude tvořit uzavřený areál (§ 7 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích), neboť z předložené dokumentace neplyne úmysl žalobce areál oplotit (či jinak uzavřít), instalovat závoru, která by uzavřený prostor vymezovala, či příjezd do areálu označit dopravním značením, které by omezovalo užití sjezdu pouze konkrétní skupinou vozidel. Jde – jednoduše řečeno – o připojení neuzavřeného areálu žalobce na veřejně přístupnou komunikaci. Vyšel-li tedy žalovaný z toho, že dopravní připojení může být přístupné všem vozidlům, nelze mu nic vytýkat. Žalobce tedy nemá pravdu, vytýká-li žalovanému, že pominul, že sjezd nebude veřejně přístupnou komunikací; skutečnost, že by sjezd neměl být přístupný v zásadě všem vozidlům, totiž ze správního spisu neplyne. Žalovaný byl proto povinen posuzovat, zda navrhovaný sjezd disponuje takovými parametry, které umožňují jeho užívání obvyklým způsobem a k obvyklým účelům v dotčené lokalitě, a to také činil.
13. Platí přitom, že rozhodnutí o povolení připojení na pozemní komunikaci nelze chápat izolovaně, tj. bez ohledu na účel připojení a jeho předpokládané budoucí využití. Účel připojení pozemní komunikace totiž tvoří jeden z aspektů, které se přímo promítají do úvah silničního správního úřadu o vhodnosti předkládaného návrhu; je to však silniční správní úřad, který musí v rámci řízení posoudit, zda je nové připojení skutečně nezbytné, a jestli je navrženo tak, aby co nejméně narušovalo plynulost a bezpečnost provozu (zda například není křížení místní komunikace se silnicí navrženo v místě se špatnými rozhledovými poměry, ačkoliv v blízkosti se nachází místo vhodnější). Právě bezpečnost a plynulost provozu jsou těmi hledisky, která má sám silniční správní úřad při schvalování připojení hodnotit, ačkoliv to není v zákoně výslovně vyjádřeno (srov. ČERNÍN, Karel, Michaela ČERNÍNOVÁ a Michal TICHÝ. Zákon o pozemních komunikacích. Komentář. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 528 s. Komentáře Wolters Kluwer, a dále např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5.12.2019, č.j. 1 As 397/2019-103). Takové posouzení bude zásadně odlišné v situaci, kdy se sousední nemovitost k pozemní komunikaci připojuje za účelem výstavby rodinné garáže, protože lze předpokládat marginální vliv na plynulost provozu, oproti situaci, kdy je účelem připojení nově vybudovaný areál sloužící ke skladování zemědělských výpěstků a strojů, u něhož se předpokládá pravidelné a intenzivní navýšení dopravy zemědělskými vozidly (jak je tomu právě v nyní posuzované věci).
14. Žalobce ve správním řízení předložil vlečné křivky pro jím vlastněné jízdní soupravy, přičemž za tzv. směrodatné vozidlo byl považován traktor s přívěsem o celkové délce 10,26 m (má jít o nejdelší vozidlo, které žalobce vlastní). Z předložených vlečných křivek přitom vyplývá, že vozidla žalobce v některých případech využívají maximální plochu komunikací v dotčeném území, a proto jsou technické parametry sjezdu pro jeho vozidla spíše hraniční, byť patrně dostačující. Vyšel-li však žalovaný oprávněně z toho, že dopravní připojení může být přístupné v zásadě všem vozidlům, bylo namísto posuzovat, zda technické parametry vyhovují rovněž ostatním vozidlům, která se mohou (a patrně i budou) v dotčeném místě běžně pohybovat. To také prvostupňový správní orgán a žalovaný posuzovali.

15. Technické podmínky TP 171 pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací (dále jen „technické podmínky“) specifikují vlastní rozměry směrodatných vozidel. Vycházejí přitom z předpokladu, že rozdíly mezi rozměry směrodatného a maximálního vozidla jsou malé, neboť zejména v kategorii těžkých vozidel se výrobci v zájmu hospodárnosti snaží o co nejlepší využití povolených hodnot. Ačkoli technické podmínky neupravují rozměry soupravy složené z traktoru a přívěsu, lze coby z orientačních hodnot vycházet z kategorie „přívěsová souprava“, v níž má směrodatné vozidlo délku 18,71 m, a z kategorie „návěsová souprava“, v níž má směrodatné vozidlo délku 16,50 m. Další referenční hodnoty obsahuje § 7 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, která uvádí, že maximální povolená délka jízdní soupravy motorového vozidla s návěsem činí 16,50 m, jízdní soupravy traktoru s jedním přípojným vozidlem 18,00 m a jízdní soupravy traktoru se dvěma přípojnými vozidly 22,00 m. Technické podmínky následně obsahují pravidlo, že směrodatné vozidlo by svými rozměry mělo odpovídat 85 % vozidlům, která budou sjezd využívat na základě četnosti jejich výskytu.
16. Jelikož navrhované připojení mělo vzniknout v oblasti zemědělské zóny a jelikož lze předpokládat, že s ohledem na technické parametry místní komunikace (především vzhledem k její úzké šířce, umístění na hrázi rybníka a ostrému úhlu při napojení na přilehlou silnici) se v dotčeném místě budou pohybovat především zemědělská vozidla, tj. jízdní soupravy s jedním návěsem (maximálně o délce 16,50 m), příp. nanejvýš soupravy s jedním přípojným vozidlem (maximálně o délce 18,00 m), pak lze za směrodatné považovat vozidlo, které se shora specifikovaným hodnotám přinejmenším významně přibližuje. Žalobcem uváděná (jeho aktuální) vozidla se však od maximální přípustné délky „návěsových“ i „přívěsových“ souprav výrazně odchyľují, když dosahují délek 8,49 m (traktor a závěs), 9,82 m (traktor a závěs) a 10,26 m (traktor a přívěs). Uvedené hodnoty se tedy ani vzdáleně neblíží maximální délce jízdních souprav, u nichž lze očekávat, že se mohou (a patrně i budou) na účelové komunikaci pohybovat. Proto žalobcem uváděná (jeho aktuální) vozidla za tzv. směrodatná vozidla pokládat nelze.
17. Žalovaný tedy nepochybil, uzavřel-li, že technické parametry připojení (jde-li o veřejně přístupnou komunikaci) je nezbytné posuzovat nikoli s ohledem na vozidla, která (aktuálně) vlastní žalobce, nýbrž s ohledem na vozidla, která se v dotčené oblasti mohou (a patrně i budou) běžně pohybovat.
18. V kontextu shora uvedeného pak samotná skutečnost, že navrhované připojení bylo schváleno policií z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu (optikou technických parametrů dotčené komunikace), nikterak nepředurčovala, že záměr bude (musí být) schválen rovněž silničním stavebním úřadem z hlediska obvyklých poměrů v dotčeném území a jeho předpokládaného využití. Z obsahu napadeného rozhodnutí přitom nevyplývá, že by prvostupňový správní orgán a žalovaný závěry závazného stanoviska policie rozporovali, či s ním věcně polemizovali, tedy že by tyto správní orgány hodlaly na věc nahlížet odlišně, než jak na ni nahlížela policie ve svém stanovisku. Prvostupňový správní orgán a žalovaný návrhu nevyhověli zjevně nikoli z důvodů, jež byly zohledňovány ve stanovisku policie, nýbrž z důvodů jiných, jdoucích nad rámec důvodů, jež byly zohledňovány ve stanovisku policie, konkrétně pro rozpor s veřejným zájmem na obecném

užívání pozemních komunikací (ve vztahu k poměrům dotčeného území), jak shora uvedeno. Prvostupňový správní orgán a žalovaný tedy neposuzovali znovu (odlišně od policie) důvody, na nichž bylo založeno stanovisko policie, oba tyto orgány nenahlížely odlišně na splnění podmínek odůvodňujících souhlasné stanovisko policie, a tedy žádný rozpor rozhodnutí prvostupňového správního orgánu a žalovaného se závazným stanoviskem policie dovozovat nelze.

19. Tvrdí-li žalobce překvapivost napadeného rozhodnutí (patrně ve smyslu porušení zásady legitimního očekávání dle § 2 odst. 4 správního řádu), pak s ním rovněž nelze souhlasit. Již prvostupňový správní orgán navrhované připojení nepovolil, a to na základě shodného posouzení, jaké posléze učinil žalovaný. Jak již přitom uvedeno shora, vydání souhlasného stanoviska dotčeným orgánem (policí) nemohlo samo o sobě předurčit vyhovění žádosti ze strany prvostupňového správního orgánu a žalovaného, a proto žalobci ani v tomto smyslu žádné legitimní očekávání nemohlo vzniknout.
20. Tím jsou žalobní body vyčerpány. Zdejší soud tedy v nosných ohledech zcela sdílí závěry žalovaného. Žalovaný podle zdejšího soudu aplikoval správný právní předpis, v jeho mezích správnou právní normu, přitom pochybení, jež by mělo vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, se nedopustil ani při její aplikaci na zjištěný skutkový stav. Zdejší soud tak v mezích uplatněných žalobních bodů neshledal žalobu důvodnou a nad rámec uplatněných žalobních bodů nezjistil ani žádnou vadu, jež by atakovala zákonnost napadeného rozhodnutí a k níž by musel přihlížet z úřední povinnosti. Proto zdejší soud žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.

V. Náklady řízení

21. Výrok o nákladech řízení se opírá o § 60 odst. 1 s.ř.s. Žalobce nebyl ve věci úspěšný, a proto právo na náhradu nákladů řízení nemá. Úspěšný byl žalovaný, tomu však podle obsahu soudního spisu nevznikly žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti, a proto bylo rozhodnuto, že se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává. Osoba zúčastněná na řízení pak nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť jí soudem nebyla uložena žádná povinnost, v souvislosti s jejímž plněním by jí náklady vznikly, a k náhradě jiných nákladů řízení nebyl shledán žádný důvod (§ 60 odst. 5 s.ř.s.).

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

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

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.

Brno 12. prosince 2024

David Raus v.r.
předseda senátu