



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Policie České republiky
Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy
odbor služby dopravní policie
Kongresová 1666/2
140 21 Praha 4

Vaše značka:
KRPA-8626/ČJ-2012

Naše značka
3/2012-160-OST/14

Vyřizuje / linka
Decarli Ladislav, JUDr. / 225 131 470

Praha
07.02.2012

Věc: PČR KŘ OSDP Praha - parkoviště v tzv. „modrých zónách“ - odborné vyjádření

Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel, obdrželo Vaši žádost o stanovisko ve věci užití vodorovných dopravních značek č. V 10g „Časově omezené stání“ v Praze. Svou žádost předkládáte Ministerstvu dopravy s odůvodněním, že pro území hl. m. Prahy jste dotčeným orgánem Policie ČR při stanovení místní úpravy silničního provozu podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Ve své žádosti poukazujete na stav, kdy v četných případech jsou v Praze 1 až 3 a v Praze 7 vodorovné dopravní značky č. V 10g „Časově omezené stání“ v rozporu s omezením podle § 27 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu, na pozemní komunikaci vyznačeny až k přechodu pro chodce. K tomu lze jen dodat, že obdobně tam, kde přechod pro chodce na křižovatce pozemních komunikací vyznačen není, jsou pak vodorovné dopravní značky č. V 10g „Časově omezené stání“ v rozporu s obecným omezením zastavení a stání podle § 27 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu, vyznačeny až k hranici křižovatky.

Ve svém podání pak vyslovujete názor, že takové stanovení místní úpravy příslušnými dopravními úřady (úřady Městských částí) může být právně v pořádku, ale z hlediska bezpečnosti silničního provozu ne zcela vhodné.

Podle názoru Ministerstva dopravy, odboru provozu silničních vozidel, je stanovení místní úpravy, v jejímž důsledku je vodorovná dopravní značka č. V 10g „Časově omezené stání“ vyznačena až k přechodu pro chodce nebo až k hranici křižovatky v hrubém rozporu s účelem zákona o silničním provozu, a s naplňováním požadavku zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích má přímý společný vliv.

Bezpečnost silničního provozu není možné podle našeho názoru chápat jen jako prázdnou frázi. Historicky již nařízení vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, stanoví, že „bezpečnost a plynulost provozu na silnicích je jedním ze základních předpokladů úspěšného plnění dopravních úkolů“, tedy dopravní politiky státu. Vyhláška č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu, ve své preambuli stanovila, že splnění požadavku zajištění bezpečné, rychlé a spolehlivé silniční přepravy umožňuje vedle jiných činitelů, účelná úprava pravidel provozu na silnicích, která přispívá k plnění všech náročných úkolů i k zabezpečení ochrany života a zdraví osob a majetku. Zákon o silničním provozu v současném znění sice výslovně takovou formulaci nezná, ale bezpečnost silničního provozu je nezbytné považovat vedle organizačních a kompetenčních aspektů, za jeho základní pilíř.

Stanovení místní úpravy v podstatě umožňuje přizpůsobení obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích individuálním a důvodným potřebám plynoucím z konkrétních podmínek a okolností. Je



však zcela jistě nesprávné, chápat institut „místní úpravy“ jako institut, kterým by bylo možno měnit obecně platnou úpravu provozu na úkor bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zde je na místě připomenout, že podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu je výslovně stanoveno, že dopravní značky se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

Oprávněným požadavkem všech účastníků silničního provozu a logickým důvodem k obecnému „zákazu zastavení a stání“ podle § 27 odst. 1 písm. c) a d) zákona o silničním provozu je zabezpečení potřebného rozhledu chodců, a zejména dětí, při překonávání pozemní komunikace na straně jedné, a potřebný rozhled řidičů na tu část přechodu pro chodce, event. stranu pozemní komunikace, ze které může předpokládat vstup chodce do vozovky na straně druhé. Stanovení místní úpravy způsobem, kdy je oprávněný požadavek „dostatečného rozhledu“ odmítnut, nelze podle našeho názoru rozhodně kvalifikovat jako *de jure* správný. Naopak jedná se o stanovení místní úpravy v rozporu s platným právním předpisem, přinejmenším v rozporu s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, neboť nerespektuje zákonem stanovený požadavek, aby byly dopravní značky užity jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, *jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích*. Účelový důvod, získání většího počtu parkovacích míst, nemůže v daném případě obstát.

V závěru Vaší žádosti o stanovisko pokládáte Ministerstvu dopravy, odboru provozu silničních vozidel, další dvě související otázky.

První otázka směřuje k posouzení, zda se řidič, který stojí s vozidlem v prostoru vodorovné dopravní značky č. V 10g „Časově omezené stání“ a současně ve vzdálenosti kratší než 5 m před přechodem pro chodce nebo před hranicí křižovatky, může dopustit přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.

Podle našeho názoru nelze takové jednání řidiče kvalifikovat jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Z pohledu porušení obecně platného zákazu zastavení a stání podle § 27 odst. 1 písm. c) a d) zákona o silničním provozu je bezesporu materiální stránka skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu naplněna. Materiální stránkou je v tomto případě potřeba chápat zaviněné jednání, které bezesporu ohrožuje zájem společnosti. Naproti tomu však s ohledem na povinnost řidiče stanovenou v § 4 písm. c) a vztahem mezi obecnou a místní úpravou provozu na pozemních komunikacích podle § 76 odst. 1 zákona o silničním provozu, nebude možno uzavřít, že formální stránka skutkové podstaty uvedeného přestupku byla rovněž naplněna. Každý (zejména pak řidič) je povinen řídit se mimo jiné dopravními značkami, a místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nebude možno dovodit, že řidič na jedné straně dodržel jemu stanovenou povinnost respektovat místní úpravu podle dopravních značek, a na druhé straně porušil obecnou úpravu silničního provozu danou konkrétním ustanovením zákona. Vždyť právě ustanovení generální prevence mu ukládá povinnost respektovat dopravní značky. Soudit, zda jsou dopravní značky užity v souladu se zákonem, mu v daném případě nepřísluší.

Druhá otázka se táže, zda je potřeba v místě užití vodorovné dopravní značky č. V 10g „Časově omezené stání“ vyznačit konkrétní místa pro parkování. Podle našeho názoru taková podmínka není stanovena. Nicméně lze doporučit, aby v místech nebo případech, kdy to bude smysluplné s ohledem na organizování stání vozidel, byla předmětná dopravní značka doplněna vyznačením parkovacích míst. Podle našeho názoru není a nebude ve vzájemném rozporu, pokud podle předchozí místní úpravy bude na pozemní komunikace vyznačeno vodorovnou dopravní značkou č. V 10a až č. V 10d a příslušnou svislou dopravní značkou parkoviště.

S pozdravem

JUDr. Vladimír Chrástecký
z p. ředitel
Odbor provozu silničních vozidel