

Stanovisko Ministerstva dopravy, Odboru pozemních komunikací k poškození účelových komunikací

Ministerstvo dopravy se zabývalo případem opakovaného poškození účelové komunikace způsobeného provozováním těžké nákladní automobilové dopravy (jako důsledku rozsáhlé těžby dřevin v souvislosti s tzv. kůrovcovou kalamitou) za situace, kdy na dané pozemní komunikaci byl místní úpravou provozu omezen vjezd nákladních automobilů o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 12 t. Jelikož dotčená pozemní komunikace, resp. její stavebně technický stav, nedisponovala parametry odpovídající tomuto druhu zatížení, byl ze strany jejího vlastníka vznesen dotaz, jak postupovat v případě nerespektování zmíněné úpravy provozu, a s kým řešit případné poškození pozemní komunikace.

Nejprve je třeba poznamenat, že při hodnocení případů poškození účelových komunikací způsobených těžkou nákladní dopravou v souvislosti s těžbou dřevin, tedy zejména v prostoru lesů, je nezbytné primárně hodnotit právní statut takové účelové komunikace, tedy zda se jedná o účelovou komunikaci ve smyslu § 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“) nebo o cestu pro plnění funkce lesa ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s vyhláškou č. 239/2017 Sb., o technických požadavcích pro stavby pro plnění funkcí lesa. Ministerstvo dopravy je oprávněno se vyjadřovat k popsané situaci pouze za předpokladu, že se jedná o veřejně přístupnou účelovou komunikaci ve smyslu § 7 zákona o pozemních komunikacích.

Zákon o pozemních komunikacích stručně definuje účelové komunikace jako pozemní komunikace, které slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Jde o specifický druh pozemní komunikace, jejímž vlastníkem může být i osoba soukromého práva, tedy fyzická nebo právnická osoba, a na rozdíl od dálnic, silnic a místních komunikací není vznik této kategorie komunikace vázán na konstitutivní akt orgánu veřejné správy. Účelová komunikace může vzniknout též ze zákona, a to splněním celkem 4 charakteristických znaků (zákonný účel, patrnost cesty v terénu, souhlas vlastníka s obecným užíváním a nutná komunikační potřeba). Je třeba doplnit, že pokud by daná dopravní cesta nebyla komunikací účelovou (typickým příkladem je polní cesta využívaná uzavřeným okruhem osob, např. obyvateli malé skupiny rodinných domů), bylo by záležitost nutné řešit ryze v soukromoprávní rovině, tzn. bez účasti správních úřadů.

Obecně lze říci, že v případě opakovaného (vědomého) poškození jakékoli pozemní komunikace v důsledku nerespektování místní úpravy provozu (spočívající v celkovém omezení vjezdu některých typů vozidel), je nejrychlejší a nejefektivnější cestou postihování konkrétních řidičů konkrétních vozidel, která nedodrží danou místní úpravu provozu, a to prostřednictvím zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, v součinnosti s Policií ČR. V případě nedovoleného vjezdu lze podle § 125c odst. 7 písm. a) tohoto zákona příkazem na místě (dříve tzv. blokové řízení) uložit pokutu do 2 000 Kč (ve správním řízení lze udělit pokutu v rozmezí 1 500 až 2 500 Kč a náklady řízení 1 000 Kč). Lze se však setkat s případy, kdy řidič nákladního automobilu odmítne odpovědnost

za přestupek s tím, že pro účely přepravy daného vozidla nebo nákladu bylo příslušným silničním správním úřadem uděleno povolení podle § 25 odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, tj. povolení k přepravě zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy (tzv. zvláštní užívání pozemní komunikace). Tento argument je však třeba odmítnout, neboť institut zvláštního užívání se nevztahuje na účelové komunikace (viz § 25 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích) s tím, že vlastní povolení ke zvláštnímu užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace nijak nezbavuje řidiče vozidla povinnosti dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, tedy řídit se mj. dopravními značkami a zařízeními. Tato skutečnost je silničními správními úřady zdůrazňována např. v podmínkách rozhodnutí o zvláštním užívání pozemní komunikace.¹

Represivním nástrojem ochrany veřejně přístupné účelové komunikace před samotným znečištěním nebo poškozením je odpovědnost za přestupek právnické nebo podnikající fyzické osoby vyplývající z § 42b odst. 1 písm. g) a písm. h) zákona o pozemních komunikacích. Podle § 42b odst. 1 písm. g) zákona o pozemních komunikacích se fyzická podnikající osoba nebo právnická osoba dopustí přestupku tím, že znečistí nebo poškodí dálnici, silnici nebo místní komunikaci, její součásti a příslušenství, nebo veřejně přístupnou účelovou komunikaci s vozovkou. Podle § 42b odst. 1 písm. h) zákona o pozemních komunikacích se fyzická podnikající osoba nebo právnická osoba dopustí přestupku tím, že poškodí veřejně přístupnou účelovou komunikaci bez vozovky takovým způsobem, že znemožní její obecné užívání. Příslušným silničním správním úřadem k vedení řízení o tomto druhu přestupku je obecní úřad obce s rozšířenou působností, odvolacím orgánem je pak krajský úřad. Případný přestupek bude projednáván podle zákona č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. V daném případě bude ze strany vlastníka dotčené pozemní komunikace nutné prokázat, že k jejímu poškození došlo právě v důsledku provozování konkrétních vozidel, což mj. obnáší pečlivé zdokumentování stavu pozemní komunikace před i po jejím užití těmito vozidly i vozidel samotných. Pouhé tvrzení, že k poškození pozemní komunikace (obecně) dochází v důsledku provozování těžké nákladní automobilové dopravy, nelze považovat za dostačující.

Na druhou stranu lze předpokládat, že osoba, v jejímž zájmu je těžká nákladní automobilová doprava realizována, bude chtít ve své aktivitě pokračovat, přičemž do zájmové oblasti povede jediná příjezdová cesta. V takovém případě přirozeně vyvstává otázka nezbytných stavebních úprav dané pozemní komunikace, a to v rozsahu odpovídajícím předpokládanému zatížení. Na tyto situace pamatuje zákon o pozemních komunikacích v praxi nepřilíživě užívaném § 39 „Mimořádné změny dopravního významu“, podle kterého dojde-li k podstatnému nárůstu zatížení části pozemní komunikace, jejíž stavební stav nebo dopravně technický stav tomuto nárůstu zjevně neodpovídá, je osoba, která nárůst způsobila, povinna uhradit vlastníkově dotčené části pozemní komunikace náklady spojené s nezbytnou úpravou a opravou takto dotčené části pozemní komunikace. Nedojde-li k dohodě o výši úhrady s vlastníkem dotčené části pozemní komunikace, rozhodne na návrh vlastníka soud.

Je však třeba poznamenat, že uvedené ustanovení neukládá těmto osobám přímou povinnost k realizaci nezbytných stavebních úprav, resp. oprav dané pozemní komunikace.

¹ v případě porušení pravidel provozu na pozemní komunikaci zařazené např. do kategorie „místní“ (§ 6 zákona o pozemních komunikacích) lze takové jednání posoudit rovněž jako porušení podmínek stanovených v povolení zvláštního užívání [viz § 42a odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích]

Případné opravy provede sám vlastník pozemní komunikace a povinná osoba pouze poskytne finanční prostředky. Nedojde-li však ke shodě mezi těmito subjekty, a věc nebude řešena příslušným silničním správním úřadem, potažmo stavebním úřadem, rozhodne na návrh vlastníka soud.