



SLOVENSKÁ REPUBLIKA

NÁLEZ

Ústavného súdu Slovenskej republiky

V mene Slovenskej republiky

II. ÚS 430/2013-55

Ústavný súd Slovenskej republiky na neverejnom zasadnutí 2. júla 2015 v senáte zloženom z predsedu Sergeja Kohuta, zo sudkyne Ľudmily Gajdošíkovej a sudcu Lajosa Mészárosa (sudca spravodajca) prerokoval prijatú sťažnosť [REDAKOVANÉ], [REDAKOVANÉ], zastúpeného Advokátskou kanceláriou Roštár-Slovák, s. r. o., [REDAKOVANÉ], pre namietané porušenie čl. 46 ods. 1 Ústavy Slovenskej republiky a čl. 6 ods. 1 Dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd v konaní vedenom Najvyšším súdom Slovenskej republiky pod sp. zn. 1 Sžd 20/2012 v súvislosti s námietkou, podľa ktorej bola 28. marca 2010 električková dráha mimo prevádzky, a takto

r o z h o d o l :

Sťažnosti [REDAKOVANÉ] n e v y h o v u j e .

O d ô v o d n e n i e :

I.

Ústavný súd Slovenskej republiky (ďalej len „ústavný súd“) uznesením č. k. II. ÚS 430/2013-20 z 12. septembra 2013 prijal podľa § 25 ods. 3 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 38/1993 Z. z. o organizácii Ústavného súdu Slovenskej republiky (ďalej len „zákon o ústavnom súde“), o konaní pred ním a o postavení jeho sudcov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o ústavnom súde“) na ďalšie konanie sťažnosť ■■■■■ ■■■■■, ■■■■■ (ďalej len „sťažovateľ“), pre namietané porušenie čl. 46 ods. 1 Ústavy Slovenskej republiky (ďalej len „ústava“) a čl. 6 ods. 1 Dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd (ďalej len „dohovor“) v konaní vedenom Najvyšším súdom Slovenskej republiky (ďalej len „najvyšší súd“) pod sp. zn. 1 Sžd 20/2012 v súvislosti s námietkou, podľa ktorej bola 28. marca 2010 električková dráha mimo prevádzky. Vo zvyšnej časti sťažnosť odmietol.

2. Podstatou sťažnosti je posúdenie, či najvyšší súd v správnom súdnom konaní o pokute za státie na dočasne neprevádzkovanej električkovej trati neporušil sťažovateľovo právo na spravodlivé súdne konanie.

3. Zo sťažnosti vyplýva, že rozhodnutím Okresného riaditeľstva Policajného zboru Nitra, Okresného dopravného inšpektorátu Zlaté Moravce (ďalej len „okresné riaditeľstvo“) sp. zn. ORPZ-NR-ODI3-SK-185/2010 z 25. februára 2011 bol sťažovateľ uznaný vinným zo spáchania priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky podľa § 22 ods. 1 písm. k) zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o priestupkoch“), a to za porušenie § 3 ods. 2 písm. b) a § 25 ods. 1 písm. t) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej premávke“). Sťažovateľovi bola uložená pokuta vo výške 100 €, ako aj povinnosť uhradiť trovy konania vo výške 16 €. Rozhodnutím Krajského riaditeľstva Policajného zboru v Nitre (ďalej len „krajské riaditeľstvo“) sp. zn. KRPZ-NR-KDI-SK-40/2011 z 29. apríla 2011 bolo odvolanie sťažovateľa zamietnuté a zároveň bolo potvrdené rozhodnutie o priestupku. Rozsudkom Krajského súdu v Nitre (ďalej len „krajský súd“) č. k. 11 S 122/2011-31 z 18. októbra 2011 bola zamietnutá žaloba sťažovateľa o preskúmanie právoplatného

rozhodnutia krajského riaditeľstva. Rozsudkom najvyššieho súdu sp. zn. 1 Sžd 20/2012 z 9. apríla 2013 bol rozsudok krajského súdu potvrdený.

4. Podľa presvedčenia sťažovateľa sú tak rozhodnutia orgánov verejnej správy, ako aj všeobecných súdov nezákonné, priečiace sa platným právnym predpisom, pričom porušujú ústavný princíp predvídateľnosti súdnych a správnych rozhodnutí. Sťažovateľ je presvedčený, že svojím konaním (zastavením a státím s motorovým vozidlom na Skalnej ulici v Bratislave priamo na električkovej dráhe, ktorá inkriminovaného dňa 28. marca 2010 nebola v prevádzke) neporušil a ani nemohol porušiť ustanovenie § 3 ods. 2 písm. b) a § 25 ods. 1 písm. t) zákona o cestnej premávke, keďže ustanovenie § 14 ods. 5 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o dráhach“) vymedzuje pôsobnosť zákona o cestnej premávke na dráhach. Bolo preto podstatné, či zákon o cestnej premávke, ktorý bol podľa názoru orgánov verejnej správy a všeobecných súdov porušený, bolo vôbec možné aplikovať v mieste údajného spáchania priestupku. Z dôkazov vyplývalo, že osobné motorové vozidlo sťažovateľa stálo na električkovej dráhe umiestnenej na vlastnom telese dráhy, ktorá je od cestnej komunikácie oddelená. Navyše, v čase údajného spáchania dopravného priestupku sťažovateľom bola električková premávka zastavená. Konajúce orgány nesprávne stotožnili pojmy električkový koľajový pás a električková dráha, hoci pojem električkový koľajový pás je vymedzený v ustanovení § 2 ods. 2 zákona o cestnej premávke ako časť cesty určená predovšetkým na premávku električky. Na druhej strane električková dráha je umiestňovaná na vlastnom telese dráhy, ktorá je oddelená od cestnej komunikácie a nie je súčasťou cestnej siete. Na Skalnej ulici je električková dráha (nie električkový koľajový pás) umiestnená na vlastnom telese dráhy, ktorá je navyše od príľahlej cestnej komunikácie výškovo a zábradlím oddelená a nie je súčasťou cestnej siete. Preto miesto, kde vozidlo sťažovateľa stálo, nebolo súčasťou cestnej siete, a bolo preto aj vyňaté z pôsobnosti zákona o cestnej premávke. V danom prípade nešlo o spoločnú prevádzku električkovej dráhy a cestnej premávky. V tomto prípade by vzhľadom na ustanovenie § 14 ods. 5 zákona o dráhach bolo možné aplikovať aj pravidlá cestnej premávky. Sťažovateľovi bola uložená sankcia za porušenie zákazu zastaviť a stáť na mieste, kde by medzi vozidlom a najbližšou

električkovou koľajnicou nezostal voľný jazdný pruh široký najmenej 3,5 m [§ 25 ods. 1 písm. t) zákona o cestnej premávke]. Aplikáciu tohto ustanovenia považuje sťažovateľ za rozpornú so zdravým rozumom, pretože v mieste odstavenia vozidla nebolo objektívne možné ponechať voľný jazdný pruh široký najmenej 3,5 m, keďže takýto priestor v danom mieste nebol k dispozícii.

5. V sťažovateľovom konkrétnom prípade dňa 28. marca 2010 bola električková dráha mimo prevádzky a súčasne podľa dopravného značenia v križovatke nebola súčasťou cestnej premávky. Preto nebola naplnená ani jedna z kumulatívnych podmienok taxatívne stanovených zákonodarcom na aplikáciu zákona o cestnej premávke. Orgány verejnej správy nedostatočne zistili skutkový stav v tejto veci, keďže si nevyžiadali potrebné podklady umožňujúce preveriť, či bola na predmetnej električkovej dráhe na Skalnej ulici prevádzkovaná doprava.

6. Dopravná značka IP24a, z ktorej zákaz státia vyplýval, nebola umiestnená v súlade so zákonom, pričom zároveň sa vôbec neoverovalo tvrdenie sťažovateľa, podľa ktorého bola táto dopravná značka osadená až v roku 2010, keď to už právne nebolo možné. Je zrejmé, že za prípadné nerešpektovanie takejto značky nie je možné vodiča sankcionovať, keďže povinnosti možno ukladať len zákonom alebo na základe zákona, nie však v rozpore so zákonom a vykonávacou vyhláškou.

7. Napokon sťažovateľ poukazuje na skutočnosť, že v rozhodnom čase okrem motorového vozidla sťažovateľa stáli na električkovej dráhe aj ďalšie motorové vozidlá, avšak tieto na rozdiel od motorového vozidla sťažovateľa neboli zablokované „papučou“ a ani nemali za stieračom oznámenie o spáchaní priestupku. Podľa názoru sťažovateľa majitelia týchto ďalších motorových vozidiel boli oproti sťažovateľovi zvýhodnení, pričom na túto nerovnoprávnosť a zjavnú diskrimináciu upozornil s tým, že jednoznačne ide o neodôvodnené rozdiely v skutkovo zhodných prípadoch, ktoré sa stali v rovnakom čase (§ 3 ods. 5 druhá veta Správneho poriadku).

8. Sťažovateľ žiada vydať nález, ktorým by ústavný súd vyslovil porušenie označených článkov ústavy a dohovoru v konaniach vedených najvyšším súdom pod sp. zn. 1 Sžd 20/2012, krajským súdom pod sp. zn. 11 S 122/2011, krajským riaditeľstvom pod sp. zn. KRPZ-NR-KDI-SK-40/2011 a okresným riaditeľstvom pod sp. zn. ORPZ-NR-ODI3-SK-185/2010 s tým, aby bol rozsudok najvyššieho súdu z 9. apríla 2013 zrušený a vec bola vrátená na ďalšie konanie. Napokon sa domáha náhrady trov konania spoločne a nerozdielne od všetkých označených subjektov.

9. Z vyjadrenia predsedu senátu najvyššieho súdu JUDr. Igora Belku predloženého podpredsedníčkou najvyššieho súdu JUDr. Jarmilou Urbancovou prípisom č. k. KP 3/2013-57 z 12. novembra 2013 doručeného ústavnému súdu 19. novembra 2013 vyplýva, že sťažovateľ 28. marca 2010 v čase o 12.09 h v Bratislave na Skalnej ulici zastavil a stál so svojím vozidlom na električkových koľajniciach mimo vyznačeného miesta na parkovanie napriek dopravnej značke „IP24a“ – zóna s dopravným obmedzením s dodatkom – státie povolené len na vyznačených parkovacích miestach. Sťažovateľ počas konania namietal, že uvedeného dňa doprava na električkovej dráhe na Skalnej ulici bola mimo prevádzky. Podľa názoru najvyššieho súdu sa sťažovateľ svojím konaním priestupku dopustil. Sám nepopieral, že stál s vozidlom na koľajniciach električky, ale situáciu si napriek existujúcemu dopravnému značeniu vyhodnotil tak, že vzhľadom na prebiehajúcu rekonštrukciu v danom úseku mohol stáť s vozidlom na koľajniciach, lebo tým neobmedzil premávku a nikoho neohrozil. Sťažovateľ ako vodič bol v prvom rade povinný dodržiavať dopravné značenie. Zo značenia daného úseku v čase, keď sa mal priestupku dopustiť, aj s ohľadom na vyjadrenie krajského riaditeľstva z 13. januára 2011, v zmysle ktorého bola dopravná značka osadená v súlade so zákonom, nemožno vyvodiť iný záver ako ten, že sťažovateľ na uvedenom úseku mohol zaparkovať len na vyznačených miestach. Keď tak neurobil, jednoznačne porušil svoju zákonnú povinnosť vyplývajúcu mu z ustanovenia § 3 ods. 2 písm. b) zákona o cestnej premávke. Povinnosťou sťažovateľa bolo dodržiavať pravidlá cestnej premávky upravené zákonom o cestnej premávke a jeho úvahy o tom, že neporušil žiadne ustanovenia, keď zastavil a stál s motorovým vozidlom priamo na električkovej dráhe, ktorá 28. marca 2010 nebola v prevádzke z dôvodu generálnej opravy

tunela, a preto žiadnym spôsobom nemohol obmedziť alebo ohroziť plynulosť cestnej premávky, nie sú dôvodné. Aj keby bol daný úsek čiastočne sprístupnený chodcom a motorovým vozidlám, i tak bolo povinnosťou sťažovateľa ako vodiča rešpektovať osadené dopravné značky, a nie si vyhodnocovať situáciu, či sa dopustí, alebo nedopustí dopravného priestupku, ak dopravnú značku nebude rešpektovať.

10. Z repliky právneho zástupcu sťažovateľa z 5. decembra 2013 doručenej ústavnému súdu 9. decembra 2013, ktorá je reakciou na vyjadrenie najvyššieho súdu, vyplýva (a to v rozsahu, v akom bola sťažnosť prijatá na ďalšie konanie), že fotodokumentácia tvoriaca súčasť administratívneho spisu potvrdzuje skutočnosť, že električková dráha bola inkriminovaného dňa v dôsledku generálnej rekonštrukcie tunela pod Bratislavským hradom mimo prevádzky. Dráhový podnik v úseku, kde sťažovateľ parkoval, vyvesil oznam o obmedzení používania vyznačenej zastávky električkovej trate z dôvodu opravy tunela v blízkosti trate. Tento fakt je nespochybniteľný a uvádza ho aj najvyšší súd vo svojom vyjadrení. Tým je potvrdené, že električková dráha v čase spáchania údajného priestupku zo strany sťažovateľa nebola v prevádzke, čo priamo vylučuje aplikáciu zákona o cestnej premávke na túto situáciu.

11. Ústavný súd doručil sťažnosť, uznesenie č. k. II. ÚS 430/2013-20 z 12. septembra 2013, vyjadrenie najvyššieho súdu a repliku sťažovateľa aj krajskému riaditeľstvu s tým, aby sa aj ono mohlo vyjadriť vo veci samej, keďže bolo účastníkom konania vedeného najvyšším súdom, a to v postavení žalovaného.

12. Z vyjadrenia krajského riaditeľstva sp. zn. KRPZ-NR-KDI-1/2014-SK z 9. januára 2014 doručeneho ústavnému súdu 16. januára 2014 vyplýva, že súčasťou administratívneho spisu je okrem iného aj odborné vyjadrenie, z ktorého je jednoznačné, že Skalná ulica vrátane električkového koľajového pásu, teda aj miesto, kde stálo vozidlo sťažovateľa, neboli inkriminovaného dňa uzavreté, a to ani úplne, ani čiastočne, t. j. žiadnym dopravným značením na označenie uzávierky, ani žiadnymi inými zábranami. Z odborného vyjadrenia vyplýva aj to, že električkový pás mohol byť využívaný aj inými typmi dopravy,

ako je koľajová, a preto musí byť električková trať považovaná za súčasť cesty, pričom pre premávku na električkovom koľajovom páse platili pravidlá vyplývajúce zo zákona o cestnej premávke. Na základe uvedeného je dostatočne odôvodnený záver, že bolo povinnosťou sťažovateľa rešpektovať dopravné označenie umiestnené na inkriminovanom mieste.

13. Z repliky sťažovateľa na vyjadrenie krajského riaditeľstva zo 14. februára 2014 doručenej ústavnému súdu 7. marca 2014 vyplýva, že sťažovateľ trvá na svojich tvrdeniach. Považuje za zarážajúce odmietavé stanovisko krajského riaditeľstva, ktoré je v rozpore s početnou fotodokumentáciou založenou v administratívnom spise. Vyplýva z nej, že električková dráha bola mimo prevádzky. Dokumentuje to aj oznámenie dráhového podniku o obmedzení používania vyznačenej zastávky električkovej trate z dôvodu opravy tunela v blízkosti trate. Navyše je podstatné aj to, že električková dráha podľa dopravného značenia v križovatke nebola súčasťou cestnej siete, cestnej premávky, a preto neoprávnene bol na vec aplikovaný zákon o cestnej premávke. Je tiež významné, že miesto, kde sťažovateľ zaparkoval, bolo súčasťou staveniska, čo tiež vylučuje aplikáciu zákona o cestnej premávke. Tú skutočnosť, že stavebník, ktorý vykonával stavebné práce (úzko súvisiace s generálnou opravou tunela), presne oplotením nevymedzil stavenisko, nie je možné pričítať na ťarchu sťažovateľa. Z fotografií v spise vyplýva, že električková dráha bola v čase údajného spáchania priestupku mimo prevádzky a využívala sa na účely staveniska (za motorovým vozidlom sťažovateľa bola umiestnená tabuľka s ospravedlnením stavebnej spoločnosti realizujúcej stavebné práce za hluk na stavbe).

14. Sťažovateľ pôvodne žiadal verejné pojednávanie, avšak z tejto požiadavky neskôr upustil. Keďže ani najvyšší súd nežiadal verejné pojednávanie, ústavný súd rozhodol na neverejnom zasadnutí.

II.

15. Z rozsudku krajského soudu č. k. 11 S 122/2011-31 z 18. októbra 2011 vyplýva, že ním bola zamietnutá žaloba sťažovateľa proti rozhodnutiu krajského riaditeľstva sp. zn. KRPZ-NR-KDI-SK-40/2011 z 29. apríla 2011. Podľa názoru krajského súdu skutkový stav nebol medzi účastníkmi sporný. Spornou zostáva iba otázka výkladu zákona o priestupkoch a zákona o cestnej premávke. Sťažovateľ si nesprávne vysvetľuje ustanovenie § 14 ods. 5 zákona o dráhach. Toto ustanovenie rieši totiž križovanie dráh s cestnými komunikáciami. Z doloženej fotodokumentácie vyplýva, že v danom úseku, kde sťažovateľ odstavil svoje motorové vozidlo, ide o spoločnú prevádzku električkovej dráhy a cestnej premávky. Znamená to, že na toto miesto sa vzťahujú aj pravidlá cestnej premávky, teda zákon o cestnej premávke. Sťažovateľ svojím konaním porušil § 3 ods. 2 písm. b) a § 25 ods. 1 písm. t) zákona o cestnej premávke, keďže nerešpektoval dopravnú značku IP24a (zóna s dopravným obmedzením, státie povolené len na vyznačených parkovacích miestach). V danom úseku a v tento konkrétny deň sťažovateľ stál na električkových koľajniciach. Povinnosťou sťažovateľa bolo dodržiavať pravidlá cestnej premávky upravené zákonom o cestnej premávke. Jeho úvahy o tom, že neporušil žiadne ustanovenie, keď zastavil a stál s motorovým vozidlom priamo na električkovej dráhe, ktorá 28. marca 2010 nebola v prevádzke z dôvodu generálnej opravy tunela, a že nejde o spoločnú prevádzku električkovej dráhy a cestnej premávky, ako i tvrdenie, že žiadnym spôsobom nemohol obmedziť alebo ohroziť plynulosť cestnej premávky, nie sú preto dôvodné. Ďalšia námietka, podľa ktorej v predmetný deň stáli na električkovej dráhe aj iné motorové vozidlá, ktoré neboli zablokované „papučou“, ako aj sťažovateľom doložená vlastná fotodokumentácia o tejto skutočnosti nemá opodstatnenie, pretože predmetom priestupkového konania bol skutok opísaný v rozhodnutí, ktorý spáchal žalobca. Sťažovateľ sa mylne domnieva, že keď dráhový podnik v úseku, kde sťažovateľ zaparkoval, vyvesil oznam o obmedzení používania vyznačenej zastávky električkovej trate z dôvodu opravy tunela v blízkosti trate, potom sťažovateľ mohol sám rozhodnúť, že na určitom úseku koľajovej električkovej trate môže zaparkovať motorové vozidlo bez toho, aby tým porušil predpis a ohrozil niekoho v rámci bezpečnosti premávky. Ak daný úsek nebol odstavený práve pre generálnu opravu tunela, teda čiastočne bol prístupný chodcom a motorovým vozidlám, potom bolo povinnosťou sťažovateľa ako vodiča rešpektovať osadené dopravné značky, a nie vyhodnocovať situáciu,

či sa dopustil, alebo nedopustil dopravného priestupku tým, že nerešpektoval osadenú dopravnú značku IP24a. Sťažovateľ ničím nepreukázal tvrdenie, podľa ktorého bola dopravná značka umiestnená až v roku 2010. Podstatné je stanovisko krajského riaditeľstva z 13. januára 2011, z ktorého vyplýva, že dopravná značka bola osadená v súlade s § 60 ods. 11 zákona o cestnej premávke. Preto neobstojí tvrdenie sťažovateľa, že na danú značku, i keď by bola osadená v rozpore s platným zákonom, nie je možné použiť ustanovenie § 143 ods. 16 zákona o cestnej premávke upravujúce povinnosť zabezpečiť zosúladenie už umiestnených dopravných značiek s novou zákonnou úpravou. Námieta je právne bezvýznamná, pretože sťažovateľ nebol uznaný vinným za nerešpektovanie dopravnej značky za okolností tvrdených sťažovateľom v odvolaní (prichádzal na Skalnú ulicu, kde odstaviť motorové vozidlo zo Svoradovej ulice, kde sa nachádza dopravná značka v rozpore so zákonom), keďže bol uznaný vinným z dôvodu, že stál v zóne s dopravným obmedzením, kde státie bolo povolené len na vyznačených parkovacích miestach, pričom motorové vozidlo odstaviť na električkovej koľaji. Námietky týkajúce sa osadenia dopravných značiek v rozpore so zákonom mal možnosť signalizovať príslušnému orgánu. Podľa vyjadrenia tohto orgánu z 13. januára 2011 dopravná značka nebola umiestnená po účinnosti zákona o cestnej premávke a ak by aj bolo zistené, že existujúca kombinácia dopravných značiek nie je v súlade so zákonom, je možné zosúladenie zabezpečiť do 30. júna 2012.

16. Z rozsudku najvyššieho súdu sp. zn. 1 Sžd 20/2012 z 9. apríla 2013 vyplýva, že ním bol potvrdený rozsudok krajského súdu č. k. 11 S 122/2011-31 z 18. októbra 2011. Podľa názoru najvyššieho súdu správne orgány postupovali v súlade so zákonom, keď sťažovateľa uznali vinným zo spáchania priestupku podľa § 22 ods. 1 písm. k) zákona o priestupkoch. Rovnako nič nemožno vyčítať krajskému súdu, ktorý sa podrobne zaoberal všetkými žalobnými námietkami, ktoré sú totožné s odvolacími námietkami. Sťažovateľ sa svojím konaním aj podľa najvyššieho súdu dopustil uvedeného priestupku. Sám nepopieral, že stál s vozidlom na koľajniciach električky, ale situáciu si napriek existujúcemu dopravnému značeniu vyhodnotil tak, že vzhľadom na prebiehajúce rekonštrukčné práce mohol stáť s vozidlom na koľajniciach, lebo tým neobmedzil premávku a nikoho tým neohrozil. Sťažovateľ však v prvom rade bol ako vodič povinný dodržiavať dopravné

značenie. Zo značenia daného úseku v čase, keď sa mal dopustiť priestupku, nemožno vyvodíť iný záver ako ten, že sťažovateľ mohol na uvedenom úseku zaparkovať len na vyznačených miestach, a keď tak neurobil, jednoznačne porušil zákonnú povinnosť podľa § 3 ods. 2 písm. b) zákona o cestnej premávke. Skutočnosť, že sťažovateľ odstavil vozidlo na úseku, na ktorý sa vzťahuje zákon o cestnej premávke, je zrejmá zo zabezpečených dôkazov. Sťažovateľ poukazoval na ustanovenie § 14 ods. 5 zákona o dráhach. Z doloženej fotodokumentácie vyplýva, že v danom úseku, kde sťažovateľ zaparkoval svoje motorové vozidlo, ide o spoločnú prevádzku električkovej dráhy a cestnej premávky, a preto sa vzťahujú na ich prevádzku aj pravidlá cestnej premávky. Sťažovateľ v podanom odvolaní neuviedol žiadne nové skutočnosti, ktoré by záver o zákonnosti rozhodnutí a postupov vyvrátili. Jeho odvolacie námietky neboli spôsobilé spochybníť vecnú správnosť napadnutého rozsudku.

III.

17. Podľa čl. 127 ods. 1 ústavy ústavný súd rozhoduje o sťažnostiach fyzických osôb alebo právnických osôb, ak namietajú porušenie svojich základných práv alebo slobôd, alebo ľudských práv a základných slobôd vyplývajúcich z medzinárodnej zmluvy, ktorú Slovenská republika ratifikovala a bola vyhlásená spôsobom ustanoveným zákonom, ak o ochrane týchto práv a slobôd nerozhoduje iný súd.

18. Podľa čl. 46 ods. 1 ústavy každý sa môže domáhať zákonom ustanoveným postupom svojho práva na nezávislom a nestrannom súde a v prípadoch ustanovených zákonom na inom orgáne Slovenskej republiky. Podľa čl. 6 ods. 1 prvej vety dohovoru každý má právo na to, aby jeho vec bola spravodlivo(...) prejednaná(...) súdom(...), ktorý rozhodne o(...) akomkoľvek trestnom čine, z ktorého je obvinený.

19. Ústavný súd uznesením o prijatí sťažnosti rozhodol, že táto v časti týkajúcej sa namietaného porušenia čl. 46 ods. 1 ústavy a čl. 6 ods. 1 dohovoru v konaní vedenom

najvyšším súdom pod sp. zn. 1 Sžd 20/2012 v súvislosti s námietkou, podľa ktorej bola 28. marca 2010 električková dráha mimo prevádzky, spĺňa náležitosti ustanovené v § 20 a v § 50 zákona o ústavnom súde, pričom zároveň nezistil procesné prekážky, ktoré by podľa § 25 ods. 2 zákona o ústavnom súde bránili jej prijatiu na ďalšie konanie, a v tomto rozsahu prijal sťažnosť na ďalšie konanie. V konaní vo veci samej ústavný súd hľadel na rozsudok najvyššieho súdu ako celok, teda vrátane časti, na ktorú sa zamerlal uznesením o prijatí.

20. Podstatou sťažnosti je posúdenie, či najvyšší súd v správnom súdnom konaní o zákonnosti pokuty za státie na dočasne neprevádzkovanvej električkovej trati neporušil sťažovateľovo právo na spravodlivé súdne konanie.

21. Ústavný súd rozumie sťažovateľovi, pretože otázky policajnej represie v doprave sú pre každého účastníka cestnej premávky veľmi citlivé pre vnímanie spravodlivosti, pre vnímanie svojvôle štátnej moci. Na jednej strane vodiči pozorujú množstvo neodhalených a skutočne nebezpečných dopravných priestupkov a na strane druhej majú pocit, že sú niekedy stíhaní za priestupky, pri ktorých nikoho neohrozili. Pocity nespravodlivosti, či dokonca nedokonalosti z hľadiska podústavného práva však nemusia znamenať aj porušenie ústavných práv. Dopravné priestupky vo všeobecnosti bývajú pomerne ojedinele predmetom konštatovania porušenia ústavných práv. Na úrovni Európskeho súdu pre ľudské práva (ďalej len „ESLP“) to bývajú otázky zákazu *ne bis* (Kantner proti Rakúsku, rozhodnutie o prijateľnosti, 14. decembra 1999, sťažnosť č. 2990/96), otázok tzv. blízkej osoby, zákazu sebaobviňovania a objektívnej zodpovednosti (O'Halloran a Francis proti Spojenému kráľovstvu, rozsudok Veľkého senátu, 29. júna 2007, sťažnosť č. 15809/02 a 25624/02) a napokon špecifických otázok ich súdneho prerokovania. Nad rámec tu možno dodať, že z pohľadu ESLP sú niekedy dopravné priestupky s nízkymi pokutami vnímané ako bagateľné veci a takéto sťažnosti nie sú prijateľné (Rinck proti Francúzsku, rozhodnutie o prijateľnosti, 19. októbra 2010, č. 18774/09; namietané porušenie princípu rovnosti zbraní v konaní o dopravnom priestupku prekročenia povolenej rýchlosti o 1 km/h, za ktorý bola sťažovateľovi uložená pokuta vo výške 150 €, bol povinný uhradiť náklady konania

vo výške 22 € a prišiel o jeden bod). Otázky hmotného priestupkového práva v rámci súvisiacich sporných skutkových okolností v zásade nedosahujú ústavný rang: V prípade Jan-Åke Andersson proti Švédsku (rozhodnutie o prijateľnosti, Európska komisia pre ľudské práva, sťažnosť č. 11274/84, rozhodnutie z 10. júla 1989) sťažovateľ, traktorista, v hmle omylom vyšiel na diaľnicu, v neskoršom konaní polemizoval, či mohol vidieť dopravné značky, a bývalá Európska komisia pre ľudské práva v tomto nevidela ústavný rozmer [The applicant invokes Article 6 para. 1 of the Convention. (...) Finally he maintains that it has not been proven that the offence in question has been committed by him deliberately. (...) With regard to the judicial decisions of which the applicant complains the Commission recalls that, in accordance with Article 19 (Art. 19) of the Convention, its only task is to ensure the observance of the obligations undertaken by the Parties in the Convention. In particular, it is not competent to deal with an application alleging that errors of law or fact have been committed by domestic courts, except where it considers that such errors might have involved a possible violation of any of the rights and freedoms set out in the Convention.]. Ústavný súd nevyklučuje, že môžu nastať špecifické okolnosti, ktoré by aktivovali aj pri bežných dopravných priestupkoch ústavnú ochranu, ale v tomto prípade sa tak nestalo.

22. Z perspektívy práva na spravodlivý proces ústavný súd teda akceptuje napadnutý rozsudok najvyššieho súdu. Rozsudok nie je procesne arbitrárny, nie je nepreskúmateľný a nemožno ho vnímať ani v krajnom režime extrémneho nesúladu medzi skutkovými zisteniami a právnym hodnotením (II. ÚS 501/2010). Sťažovateľ opakovane-konštantne akcentuje, že na danom mieste sa nič nemohlo stať z dôvodu elektrickej výluky, že miesto parkovania bolo mimo režimu zákona o cestnej doprave, zatiaľ čo najvyšší súd akcentuje nutnosť dodržiavať dopravné značenie. Táto právna pozícia najvyššieho súdu a jej justifikácia nie je nezmyselná (porov. bod 23 a 24) a z procesného pohľadu je udržateľná. Ústavnému súdu síce chýbajú jasnejšie odpovede na otázky, či bola trať súčasťou cesty, alebo nie, a či dopravná značka IP24a bola osadená platne alebo nie (v tomto smere zaujme, že najvyšší súd to zisťoval stanoviskom Policajného zboru, pričom nie je jasné, ako ním je

vlastne viazaný), ale tieto otázky už vystupujú z rámca práva na spravodlivý proces a sú skôr témou zákonného hmotného priestupkového práva.

23. Nad rámec nutného v záujme korektnosti sa však senát ústavného súdu oboznámil s dopravnou situáciou na kritickom mieste pomocou internetového prehliadača s priestorovými fotografiami a, dokonale porozumejúc obidvom stranám, naďalej nevidí v tejto veci vypätú arbitrárnosť. Vo svojej pozícii a vo vzťahu k tomuto typu priestupkov sa nemôže púšťať do úvah *in dubio* a podobných, aj keď sa to môže zdať paradoxné vzhľadom na vertikálny a represívny charakter týchto vecí.

24. Akokoľvek, ústavný súd ešte venuje pár myšlienok danej problematike. V roku 1995 nám v učebnici teórie práva naznačil nestor tejto disciplíny – prof. Viktor Knapp, v rubrike *jazykový výraz právnej normy* právnú povahu dopravnej značky: „*Jen zcela výjimečně bývá právní norma komunikována jinak než přirozeným jazykem. Tak je tomu zejména u dopravních značek.*“ (In: Knapp, V. Teorie práva. Praha: C. H. Beck, 1995, s. 119.) V platnom práve sa na základe § 61 ods. 2 písm. a) zákona o cestnej premávke a § 3 ods. 4 písm. f) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov vydáva určenie na použitie dopravných značiek a dopravných zariadení. Právny poriadok tak pozná právny akt „*Určenie na použitie dopravných značiek a dopravných zariadení*“, ktorý má pravdepodobne charakter hybridného právneho aktu [porov. Hejč, D., Husseini, F., Kadečka, S. Právni formy místní regulace pozemní dopravy (nejen ve světle aktuální soudní judikatury). Správní právo, 2013, vol. 46, no. 1, s. 1 – 24, ISSN 0139-6005]. Z uvedeného vyplýva, že podľa všetkého je dopravnú značku potrebné vnímať ako právny akt a riadne sa s tým vysporiadať.

25. Ústavný súd teda konštatuje, že napriek nedokonalostiam možno rozsudok najvyššieho súdu akceptovať z hľadiska ústavných kritérií práva na spravodlivý proces. Ústavné pochybnosti, ktoré ústavný súd pôvodne mal, boli rozptýlené v konaní o veci samej. Z uvedených dôvodov ústavný súd rozhodol tak, ako to vyplýva z výrokovej časti tohto rozhodnutia.

26. Vzhľadom na čl. 133 ústavy, podľa ktorého proti rozhodnutiu ústavného súdu nemožno podať opravný prostriedok, treba pod právoplatnosťou rozhodnutia uvedenou vo výroku tohto rozhodnutia rozumieť jeho doručenie účastníkom konania.

P o u č e n i e : Proti tomuto rozhodnutiu nemožno podať opravný prostriedok.

V Košiciach 2. júla 2015