



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Lukášem Hlouchem, Ph.D., ve věci

žalobce: M. K.
trvale bytem X

proti
žalovanému: Krajský úřad kraje Vysočina
sídlem Žižkova 57, 587 33 Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 27. 9. 2016, č. j. KUJI 73147/2016, sp. zn. OOSČ 747/2016 OOSC/250,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu kraje Vysočina ze dne 27. 9. 2016, č. j. KUJI 73147/2016, sp. zn. OOSČ 747/2016 OOSC/250, **se z r u š u j e** a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je p o v i n e n** uhradit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši **9728 Kč**, a to ve lhůtě do 60 dnů ode dne nabytí právní moci rozsudku k rukám žalobce.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce napadl u Krajského soudu v Brně (dále též „krajský soud“) svou žalobou rozhodnutí žalovaného ze dne 27. 9. 2016, č. j. KUJI 73147/2016, sp. zn. OOSČ 747/2016 OOSC/250 (dále též „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Velké Meziříčí, odboru dopravy a silničního hospodářství ze dne 23. 8. 2016, č.j. DOP/31707/2016/3035/2016-bdín/23 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), kterým mu byla uložena pokuta 25 000 Kč a zákaz činnosti na 12 měsíců ode dne právní moci rozhodnutí za porušení

- ustanovení § 3 odst. 3 písm. a), § 5 odst. 1 písm. a) a § 11 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), čímž z nedbalosti spáchal: 1) přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 (dále jen „přestupek A“), 2) přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 (dále jen „přestupek B“), a 3) přestupek podle ustanovení 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu (dále jen „přestupek C“).
2. Přestupkové jednání, jímž žalobce měl naplnit znaky vymezených skutkových podstat přestupků, bylo prvostupňovým rozhodnutím vymezeno tak, že *„dne 2. 4. 2016 v 17:50 hod. na D1 v prostoru 162 až 166,5 řídil v motorové vozidlo X, RZ X určené k nouzovému odtahování vozidla pomocí tzv. odtahových brýlí, za kterým bylo za užití tohoto zařízení připojeno vozidlo Jaguar RZ X pomocí neschváleného podložení zadní nápravy, a jednalo se tak o soupravu vozidel, k jejichž řízení odvolatel neměl řidičské oprávnění. Obviněný užil zařízení, odtahový vozík pro podložení zadní nápravy vozidla Jaguar, které není technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. V uvedeném úseku při jízdě užil polovinou vozidla zpevněnou krajnici dálnice D1.“*
3. Krajský soud ve věci rozhodl prvotním rozsudkem ze dne 9. 10. 2018, č.j. 33 A 116/2016-62 (dále jen „prvotní rozsudek“), kterým zrušil napadené rozhodnutí žalovaného a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Ke kasační stížnosti žalovaného byl prvotní rozsudek zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2020, č.j. 8 As 353/2018 – 44 (pravomocný ke dni 13. 3. 2020 - dále jen „zrušující rozsudek NSS“) a věc byla vrácena krajskému soudu k dalšímu řízení.

II. Napadené rozhodnutí

4. Z odůvodnění napadeného rozhodnutí plynou následující premisy, z nichž žalovaný vycházel při posouzení správnosti a zákonnosti prvostupňového rozhodnutí. V první řadě je třeba uvést, že žalovaný posuzoval předmětnou věc již ke druhému odvolání žalobce, neboť prvotní prvostupňové rozhodnutí ze dne 2. 6. 2016 bylo žalovaným zrušeno a vráceno k dalšímu řízení prvostupňovému orgánu.
5. K odvolacím důvodům vzneseným žalobcem žalovaný uvedl následující argumentaci. Žalovaný vycházel z toho, že na základě provedení dokazování je spáchání přestupků žalobcem podle citovaných ustanovení spolehlivě zjištěné a prokázané. Poukázal dále na to, že prvostupňový orgán postupoval správně, pokud oznámil žalobci dne 1. 8. 2016 opětovně zahájení řízení a popsal skutky, z nichž byl žalobce obviněn.
6. Podle názoru žalovaného nelze odtahový vozík považovat za součást odtahového vozidla X se schválenou nástavbou X, jelikož nebyl s touto nástavbou schválen (č.j. M-C-1746-03-01), protože se jednalo o samostatné zařízení, jehož technická způsobilost musí být také samostatně schválena. K tomu však nedošlo a schválena byla pouze odtahová nástavba X 3 vozidla Ford. Pokud žalobce přiložil návod

- k použití odtahového vozíku, nemůže tento nahradit schválení takového zařízení Ministerstvem dopravy ČR k používání.
7. Technická způsobilost odtahového vozíku nebyla prokázána, ačkoliv podle § 37 písm. c) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o podmínkách provozu“) je vozidlo technicky nezpůsobilé, pokud provozovatel neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným tímto zákonem. Jelikož technická způsobilost nebyla prokázána, byla naplněna skutková podstata přestupku B.
 8. Ve vztahu k naplnění znaků skutkové podstaty přestupku A (řízení bez potřebného řidičského oprávnění) žalovaný usuzoval tak, že podložením zadní nápravy vozidla Jaguar již toto vozidlo nebylo vlečeno podle dílce § 34 zákona o silničním provozu, nýbrž se jednalo o jízdní soupravu složenou z jednoho či více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel. Vozidlo Jaguar v tomto zapojení nebylo s pozemní komunikací nijak spojeno a stalo se tak vlastně přípojným vozidlem. Proto žalobci již nepostačovalo k řízení takto složené jízdní soupravy řidičské oprávnění skupiny B, vzhledem k přípustné hmotnosti vozidla Jaguar 2215 kg, ale podle § 80a písm. k) zákona o silničním provozu skupina B+E jakožto jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písm. f) tohoto ustanovení. Jelikož žalobce nedisponuje řidičským oprávněním pro skupinu B+E, naplnil skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu.
 9. K naplnění znaků skutkové podstaty přestupku C žalovaný poukázal na ustanovení § 11 odst. 2 zákona o silničním provozu upravující jízdu na krajnici. Žalobce však neměl v činnosti výstražné světlo oranžové barvy, a proto byl povinen citované ustanovení dodržet. Za dané situace nebyl oprávněn ke své jízdě užít zpevněnou krajnici dálnice D1 v předmětném úseku, čímž naplnil znaky skutkové podstaty podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.
 10. V tomto ohledu žalovaný nepřisvědčil námitkám žalobce, že se vyhýbal překážce provozu na pozemních komunikacích, která rozhodně nebyla na celém úseku 162 – 166,5 km. Měl však přizpůsobit rychlost jízdy mj. též dopravně technickému stavu komunikace, a nikoliv v tak dlouhém úseku dálnice užít zpevněnou krajnici v rozporu s citovaným ustanovením § 11 odst. 2 zákona o silničním provozu.
 11. Žalovaný dal žalobci za pravdu pouze v tom směru, že nebylo možné použít úřední záznam o telefonátu s pracovníkem Ministerstva dopravy ČR Ing. T. ze dne 9. 8. 2016 jako důkazu o tom, že zařízení (odtahový vozík) nemá technickou způsobilost a nesmí být užito v provozu na pozemních komunikacích. Nicméně jelikož byl skutkový stav zjištěn i bez tohoto záznamu dostatečně, nebral žalovaný tento záznam v potaz a pochybení prvostupňového orgánu nepovažoval za natolik závažné, aby bylo nutno prvostupňové rozhodnutí zrušit.
 12. Ze všech shora uvedených důvodů žalovaný dospěl k závěru, že prvostupňové rozhodnutí je věcně správné a řádně odůvodněné, a proto odvolání zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

III. Žaloba

13. Svou žalobou žalobce brojil proti napadenému rozhodnutí v celém rozsahu a žádal jeho zrušení a dále ve smyslu § 78 odst. 3 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s.ř.s.“) navrhl též zrušení rozhodnutí prvostupňového orgánu.
14. Podle názoru žalobce správní orgány nedodržely zásadu materiální pravdy a nezjistily stav věci bez důvodných pochybností.
15. Žalobce především uvedl, že ve stěžejní otázce, zda jsou tzv. odtahové brýle technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích a co je či není jejich nedílnou součástí (viz. odtahový vozík pro podložení zadní nápravy odtahovaného vozidla), což konečným důsledku zodpovídá i otázku, zda tato „součást“ tvoří či netvoří samostatné zařízení, jehož technická způsobilost musí být schválena samostatně, nepanuje shoda ani v rámci samotné rozhodovací praxe správních orgánů.
16. Podle názoru žalobce bylo nutné si vyžádat oficiální písemné stanovisko Ministerstva Dopravy ČR týkající se otázky, zda lze odtahový vozík pokládat za součást a příslušenstvím tzv. odtahových brýlí či nikoli, resp. zda tento je samostatným zařízením a je tedy nutné jeho technickou způsobilost zkoumat samostatně. Stěžejní otázkou případu je, zda odtahový vozík k podložení zadní nápravy vozidla zařízení schválené a způsobilé k provozu na pozemních komunikacích či nikoli či zda vůbec existuje platná právní úprava, která by tuto klíčovou otázku jasně definovala.
17. V této souvislosti žalobce nesouhlasil se žalovaným, že bylo možno přejít procesní pochybení prvostupňového orgánu spočívající v zohlednění toliko ústně poskytnuté informace z Ministerstva dopravy. Právě k vyřešení otázky, zda je odtahový vozík k podložení zadní nápravy vozidla zařízením způsobilým k provozu na pozemních komunikacích či nikoli, je pro daný případ zcela stěžejní. V kontextu celé záležitosti přitom žalobce připomíná, že byla provedena změna popisu skutkového stavu a s ní související právní argumentace, kdy nejprve byly správním orgánem I. stupně považovány za neschválené zařízení tzv. odtahové brýle, které se následně ukázaly být v souladu se zákonem, až posléze pak odtahový vozík k podložení zadní nápravy vozidla.
18. Žalobce poukázal dále na odkazuje na rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR, které vydalo pod č.j. 543/2010-150-SCH2 Základní technický popis schváleného typu samostatného technického celku v malé sérii M-C-1746-03-01 jako přílohu k osvědčení o schválení technické způsobilosti typu č. M-C-1746. Z výše citovaného dokumentu přitom vyplývá, že schválení se vztahuje rovněž na alternativní provedení vozidel, kdy je výslovně uveden rovněž typ odtahových brýlí X, přičemž tento typ nástavby byl zabudován na vozidle X, který řídil právě žalobce.
19. Dále žalobce odkázal na osvědčení o schválení technické způsobilosti typu samostatného technického celku vozidla č. M-C-1746, které vydalo Ministerstvo dopravy ČR pod č.j. 388/2007-150-SCH2. Sama tovární značka X disponuje na území ČR platným osvědčením o akreditaci zástupce výrobce, tzv. odtahované brýle tudíž nelze považovat za neschválené zařízení. Odtahový vozík je přitom nutno posuzovat jako součást odtahových brýlí. Konkrétně se jedná o podpůrný technický prostředek odtahových brýlí, který se dle návodu užívá společně s

odtahovými brýlemi zejména v případech, kdy dojde v případě u odtahovaného vozidla k zablokování zadní nápravy, což byl i případ předmětného vozidla zn. Jaguar.

20. S žádnou z těchto relevantních námitek žalobce se však správní orgán nikterak nevypořádal. Navzdory výše uvedenému naopak nesprávně zhodnotil, mj. i v rozporu s návodem k použití, který uvádí, že vozík má být užíván v kombinaci s tzv. odtahovými brýlemi, že se jedná o samostatné zařízení a tudíž musí být jeho technická způsobilost také samostatně schválena.
21. Žalobce zároveň poukázal na právní úpravu v zemích EU, která používání odtahového vozíku jako podpůrného zařízení odtahových brýlí umožňuje. Podpůrný technický prostředek odtahových brýlí, tj. odtahový vozík určený k podložení zadní nápravy vozidla, jenž je technicky i legislativně schválen k provozu na pozemních komunikacích v ostatních Evropských státech, musí být dle Mezinárodní úmluvy v rámci Evropského společenství logicky akceptován a strpěn i při provozu na pozemních komunikacích v České republice. K tomu žalobce přiložil i německý posudek k tomuto zařízení.
22. Dále žalobce brojil proti posouzení spáchání přestupku C, tedy jízdy po zpevněné krajnici. Podle žalobce žalovaný zcela nelogicky argumentuje tím, že žalobce za jízdy po této nezpevněné krajnici uvedl v činnost pouze výstražná směrová světla na vozidle Jaguar a dále přední a zadní výstražná záblesková světla oranžové barvy. Hlavní výstražné světlo umístěné v horní části odtahového vozidla v rozhodné době v činnosti nebylo.
23. Z dikce zákona je zřejmé, že dané ustanovení se týká všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, bez ohledu na skutečnost, zda se jedná o vozidla osobní, nákladní, motocykly či vozidla vybavena výstražnými světly oranžové barvy. Nelze tedy argumentovat, že vzhledem k tomu, že bylo dané vozidla vybaveno mj. i zvláštním výstražným světelným zařízením umístěným na střeše karoserie odtahového vozidla, a toto současně nebylo při jízdě po zpevněné krajnici v úseku 162 až 166,5 km v činnosti, byl povinen dodržovat všechna ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích a zákonná výjimka dle ust. § 11 odst. 2 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích se na něj tudíž nevztahuje.
24. K argumentaci žalovaného, že měl přizpůsobit rychlost a způsob jízdy stavu pozemní komunikace, žalobce namítl, že právě tak učinil a vyhodnotil celkovou dopravní situaci (tj. zejména hustotu provozu, špatný technický stav vozovky, převážený náklad výrazně ovlivňující manévrovací schopnosti vozidla, jeho brzdnou dráhu, atd.) tak, že nejbezpečnějším způsobem jízdy bude právě užití části zpevněné krajnice. Právě toto jednání však bylo následně žalobci kladeno za vinu.
25. Kromě toho žalobce poukázal na ustanovení § 42 zákona o silničním provozu, podle něhož zákon pouze „umožňuje“ použití výstražného světla oranžové barvy v případech, kdy by jejich jízdou nebo pracovní činností mohla být ohrožena bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, a tak zcela legitimně ponechává zákon na vůli řidiče takového vozidla, zdali výstražného zařízení užije či nikoliv (na rozdíl od řidičů vozidel vybavených výstražným zařízením modré barvy, kdy ust. § 41 zák. č. 361/2000 Sb. tuto povinnost řidičům přímo ukládá).

26. Konečně se žalobce vyjádřil k otázce zavinění přestupkového jednání, k němuž uvedl, že namítá, že podložením zadní nápravy odtahovaného vozidla zn. Jaguar nedošlo k vytvoření jízdní soupravy, jak tvrdí správní orgán, nýbrž se jednalo o tažení (vlečení) nepojízdného vozidla. Žalobce opakovaně zdůrazňuje, že řídil speciální vyprošťovací vozidlo X s odtahovou karosérií, jehož celková hmotnost je 3500 kg, a ve speciálním zařízení, určeném k tažení vozidel, táhnul jiné, nepojízdné vozidlo. Postupoval tak podle § 34 odst. 7 (vlečení motorového vozidla pomocí zvláštního zařízení). V takovém případě pak žalobci zcela postačovalo, že je držitelem platného ŘP sk. B.
27. V závěru se žalobce vyjádřil i k tvrzenému bezprostřednímu ohrožení bezpečnosti silničního provozu (znak skutkové podstaty přestupku B), která byla bez dalšího správním orgánem automaticky konstatována, ačkoliv existuje řada okolností jeho jednání, které měly být zohledněny. Poukázal na zásadu legitimního očekávání, a skutečnost, že v daném případě postupoval zcela v souladu s návodem k použití odtahových brýlí a v souladu s návodem k použití odtahového vozíku, a že na základě certifikátu použil odtahové brýle v kombinaci s odtahovým vozíkem, a to z důvodu zablokované zadní náprava vozidla Jaguar. Při jízdě si počínal bezpečně, měl zapnutá výstražná světla oranžové barvy a rychlost i styl jízdy přizpůsobil technickému stavu vozovky, hustotě provozu i převáženému nákladu. Toto vše je mu však správním orgánem v napadeném rozhodnutí paradoxně přičítáno k tíži.
28. Ze všech shora uvedených důvodů žalobce navrhl zrušení napadeného i prvostupňového rozhodnutí a přiznání náhrady nákladů řízení, přičemž požádal i o přiznání odkladného účinku žalobě.

IV. Vyjádření žalovaného a replika žalobce

29. Žalovaný k věci uvedl, že se zcela odkazuje na odůvodnění napadeného rozhodnutí, a navrhl zamítnutí žaloby.
30. V replice k vyjádření žalovaného žalobce uvedl, že podle rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR o změně schválení technické způsobilosti typu vozidla nebo typu samostatného technického celku vozidla č. M-C-1746 ze dne 20. 1. 2017 se použití odtahového závěsu a pomocného nápravového vozíku řídí § 34 zákona č. 361/2000 Sb. V rámci nouzového odtahu lze společně s odtahovým závěsem užít pomocné nápravové vozíky výrobce ProLux-Systemtechnik GmbH & Co. KG. Podle textu návodu k obsluze a použití pomocného nápravového vozíku DOLLY lze tento užít v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., při nouzovém odtahu motorového vozidla společně s odtahovým závěsem.
31. Žalovaný se nijak nevypořádal s námitkou, že totožná zařízení jsou odtahovými službami v ČR užívána běžně a nejsou známy případy, kdy by za toto jednání byly postihovány, či že by užíváním odtahových brýlí došlo k reálnému ohrožení účastníků silničního provozu. Legitimní očekávání žalobce a dobrá víra byly tak zcela popřeny.

V. Řízení před krajským soudem a Nejvyšším správním soudem

32. Krajský soud předně posuzoval, zda byly splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s. ř. s.“), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (§ 65, § 68, § 70 s. ř. s.).
33. Krajský soud dále usnesením ze dne 21. 12. 2016, č. j. 33 A 116/2016-20, které nabylo právní moci dne 21. 12. 2016, nepřiznal žalobě odkladný účinek.
34. Ve věci krajský soud nařídil **ústní jednání**, které se uskutečnilo dne 9. 10. 2018 za omluvené neúčasti žalobce a v přítomnosti zástupkyně žalovaného a zástupkyně žalobce.
35. Při jednání soud vyslechl přednesy procesních podání účastníků. Zástupkyně žalobce zdůraznila, že podložením zadní nápravy vozidla Jaguar nedošlo k vytvoření jízdní soupravy (přestupek A). K přestupku C pak poukázala na to, že žalobce volil nejbezpečnější způsob jízdy vzhledem ke špatnému stavu D1 (výmoly) v předmětném a vzhledem k nákladu (odtahované vozidlo), a proto jel po zpevněné krajnici. Odtahové brýle se podle jejího názoru používají odtahovými službami běžně. Na dotaz soudu zástupkyně žalobce doplnila, že rozdíl v použití odtahových brýlí samostatně a s odtahovým vozíkem je v tom, že je blokována zadní náprava odtahovaného vozidla. Tohoto způsobu se užívá tehdy, pokud není zadní náprava odtahovaného vozidla zcela funkční. Žalovaný k věci odkázal na své vyjádření a uvedl, že jde o ojedinělý případ, neboť žádnou obdobnou věc za celou dobu nemusel žalovaný v odvolacím řízení řešit.
36. Krajský soud shrnul obsah soudního a správního spisu. Žalobce zaslal dne 6. 2. 2017 další návrhy na provedení dokazování, a to rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR o změně schválení technické způsobilosti typu vozidla nebo typu samostatného technického celku vozidla č. M-C-1746 ze dne 20. 1. 2017, které nabylo právní moci dne 27. 1. 2017, a dále též návod k obsluze a použití pomocného nápravového vozíku DOLLY, který slouží pro odtah nepojízdných vozidel. Ve smyslu zákonné úpravy se přitom nejedná o vozidlo jako takové, ani o přívěsný vozík.
37. Ze **správního spisu** prvostupňového orgánu vyplývají následující skutečnosti. Z výpisu z registru vozidel k vozidlu Jaguar RZ X vyplývá, že jeho celková hmotnost činí 2215, přičemž se jedná o vozidlo kategorie M1. Z výpisu z registru vozidel k odtahovému vozidlu – Ford Transit RZ 8B26868, kategorie N1, mj. vyplývá, že má schválenou úpravu karoserie ODTAHOVÁ – X. Dále je ve správním spisu založena fotodokumentace z policejní kontroly, výpis z evidenční karty řidiče – skupina AM, A1,A2,A, B1, B, stav bodů – 3 body. Ve věci bylo vydáno prvotní prvostupňové rozhodnutí ze dne 2. 6. 2016, které bylo zrušeno k odvolání žalobce rozhodnutím žalovaného ze dne 26. 7. 2016, č.j. KUJI 58670/2016, sp. zn. OOSČ 611/2016 OOSC/207.
38. V dalším průběhu správního řízení prvostupňový orgán zaslal nové oznámení o zahájení řízení a předvolání ze dne 1. 8. 2016. Ve správním spisu je dále založena kopie osvědčení o registraci vozidla (TP) – záznam o schválení technické způsobilosti vozidla – nadstavba M-C-1746, datum 20. 6. 2012, dále výstražné

světelné zařízení oranžové barvy. Ve spisu je založeno též rozhodnutí Ministerstva dopravy o změně schválení technické způsobilosti typu vozidla nebo typu samostatného technického celku vozidla M-C-1746 + příloha – základní technický popis M-C-1746-03-01. Z protokolu o jednání ze dne 23. 8. 2016 vyplývá, že byl při jednání proveden mj. důkaz návodem k použití brýlí X, nikoliv však důkaz návodem k odtahovému vozíku DOLLY. Žalobce vypověděl, že se při jízdě vyhýbal překážce – nerovnosti. Výslovně uvedl, že pravý jízdní pruh byl *plný výmolů a tedy překážek*.

39. Ze spisu žalovaného vyplývá, že návod k použití odtahového vozíku DOLLY byl žalobcem poskytnut, nicméně jím nebylo doplňováno provedené dokazování.
40. Soud dále při jednání doplnil dokazování listinnými důkazy navrhovanými žalobcem v přípisu doručeném soudu dne 6. 2. 2017, a to konkrétně rozhodnutím Ministerstva dopravy ČR, odboru provozu silničních vozidel č.j. 181/2017-150-SCH2, o změně schválení technické způsobilosti typu vozidla nebo typu samostatného technického celku vozidla č. M-C-1746 pro společnost CZ Hartmann, s.r.o. na výměnnou nástavbu výrobce X S.p.a., Contruzione Veicoli Speciali, typu FORCA, T RECOVERY ze dne 20. 1. 2017. Další podmínky v příloze tohoto rozhodnutí. Podle přílohy č. 1 tohoto rozhodnutí se použití odtahového závěsu a pomocného nápravového vozíku řídí ustanovením § 34 zákona č. 361/2000 Sb. V rámci nouzového odtahu lze společně s odtahovým závěsem užít pomocné nápravové vozíky výrobce ProLux-Systemtechnik GmbH & Co. KG., a to následující typy vozíků: SLX – 480, SLX – 570, ITD – 480 a ITD – 570.
41. Dále provedl důkaz listinou – návodem k obsluze a použití pomocného nápravového vozíku DOLLY vydaný společností CZ Hartmann, s.r.o., podle něhož pomocný nápravový vozík Dolly slouží pro odtah nepojízdných vozidel, přičemž podle zákona se nejedná ani o vozidlo a ani o přívěsný vozík. Podle „definice“ tohoto technického zařízení nápravový vozík DOLLY není vozidlem ve smyslu pravidel silničního provozu. Pro tyto účely postrádá nezbytné technické požadavky. Odtahové vozíky jsou pouze technickými pomůckami, které lze používat pouze ve spojení s odtahovým vozidlem za využití odtahových brýlí (odtahového závěsu). Vozíky DOLLY mohou být použity pouze ve spojení s odtahovým vozidlem vybaveným odtahovým závěsem (brýlemi).
42. Krajský soud **prvotním rozsudkem** rozhodl o zrušení napadeného rozhodnutí a zavázal žalovaného ve vztahu k jednotlivým skutkovým podstatám spáchaných přestupků následovně.
43. Krajský soud vytkl správním orgánům, že neprovedly dokazování vztahující se k používání odtahového vozíku a vycházely bez dalšího z toho, že toto zařízení nebylo povoleno k provozu na pozemních komunikacích. Žalovanému vytkl, že nevyžádal stanovisko Ministerstva dopravy k používání odtahového vozíku, a zatížil tak celé řízení vadou spočívající v nedostatečném zjištění skutkového stavu věci. Zároveň dospěl k závěru, že jednání žalobce bylo nesprávně kvalifikováno, neboť ani k datu spáchání nebylo možné dovodit, že šlo o jízdní soupravu, k jejímuž řízení by žalobce potřeboval řidičské oprávnění skupiny B+E. Závěry žalovaného vztahující se k naplnění skutkové podstaty přestupku spočívajícího v

řízení bez potřebného řidičského oprávnění jsou tedy podle názoru krajského soudu nezákonné.

44. Ohledně přestupku spočívajícímu v užití zařízení neschváleného k provozu na pozemních komunikacích krajský soud uložil žalovanému, aby v novém řízení opětovně posoudil, zda bylo možno považovat odtahový vozík DOLLY za povolené či nepovolené zařízení ve smyslu ustanovení § 37 zákona o silničním provozu, a komplexně se zabýval otázkou společenské škodlivosti použití odtahového vozíku v silničním provozu, a to se zřetelem k prokázané skutečnosti, že později (pravomocně k datu 27. 1. 2017) bylo používání tohoto vozíku Ministerstvem dopravy povoleno. Uložil proto žalovanému, aby pochybení při zjišťování skutkového stavu věci napravil a vyžádal vyjádření či stanovisko Ministerstva dopravy k otázce technické způsobilosti používání odtahových brýlí X ve spojení s odtahovým vozíkem DOLLY k datu přestupkového jednání.
45. K přestupku spočívajícímu v jízdě po zpevněné krajnici považoval krajský soud samotné zjištění o užití zpevněné krajnice žalobcem - jakkoliv bylo nesporné - za nedostatečné k úsudku tom, že žalobce přestupek spáchal. Krajský soud uzavřel, že správní orgány vycházely z nedostatečně zjištěného skutkového stavu věci, když sice samotné jednání žalobce bylo zjištěno nesporně, ale okolnosti jeho jednání již ve správním spisu oporu v provedeném dokazování nenašly.
46. Nejvyšší správní soud ve **zrušujícím rozsudku** zavázal krajský soud pro další řízení následujícím právním názorem k jednotlivým skutkovým podstatám přestupků žalobce. Co se týká přestupku (A) spočívajícího v řízení vozidla bez potřebného řidičského oprávnění, NSS dospěl k závěru, že nebyl nastolen stav, kdy by měla být aplikována zásada retroaktivity příznivější právní úpravy (čl. 40 odst. 6 Listiny). Existence rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 20. 1. 2017, jímž argumentoval krajský soud, a jímž byla schválena technická způsobilost odtahového závěsu včetně pomocného nápravového vozíku (formou schválení změny schválené technické způsobilosti vozidla), vydaného ve správním řízení, je okolností skutkovou, nikoliv právní. V řízení o žalobě pak vyšlo jednoznačně najevo, že odtahový vozík byl schválen až rozhodnutím Ministerstva dopravy ze dne 20. 1. 2017, tedy že k okamžiku rozhodnutí žalovaného žádné takové rozhodnutí vydáno nebylo. Takový skutkový stav umožňoval stěžovateli rozhodnout ve věci. Závěr krajského soudu o nedostatečně zjištěném skutkovém stavu tedy nereflktuje obsah správního spisu a fakticky jasnou a obsahem správního spisu podloženou argumentaci stěžovatele pomíjí.
47. Co se týká přestupku (B) spočívajícího v řízení neschváleného technického zařízení, považoval NSS tento závěr krajského soudu za rozporný s konstatováním, že rozhodnutí o schválení odtahového vozíku bylo vydáno až po vydání žalobou napadeného rozhodnutí, tj. v okamžiku jeho užití žalobcem se jednalo o zařízení neschválené.
48. Ve vztahu ke skutkové podstatě přestupku C) spočívající v jízdě žalobce po nezpevněné krajnici se Nejvyšší správní soud se neztotožnil s tím, že krajský soud úvahu žalovaného, že v úseku dlouhém 4,5 km nemohla být tak dlouhá překážka v jízdě v pravém pruhu, která by nutila žalobce užít za podmínek § 11 odst. 2 zákona o silničním provozu zpevněnou krajnici, označil za hypotetickou a nedostačující k

prokázání viny žalobce. Krajský soud měl nejprve přistoupit nejprve k hodnocení, zda lze i takto zjištěný a mezi účastníky nesporný skutkový stav podřadit pod výše uvedená ustanovení zákona („*překážka provozu na pozemních komunikacích*“ respektive pod pojem „*závada ve sjízdnosti pozemní komunikace*“ a následně eventuálně posoudit, zda závěr stěžovatele o neexistenci překážky provozu obстоjí. Krajský soud takto nepostupoval, jeho závěr o nedostatečně zjištěném skutkovém stavu je proto (při absenci posouzení skutkového stavu ve vztahu k definici překážky provozu na pozemních komunikacích, jak je stanovena výše uvedenými zákonnými ustanoveními) předčasný. NSS v bodě 33 odůvodnění zrušujícího rozsudku výslovně uzavřel, že „*otázka, zda skutkový stav, jak je zaznamenán ve správním spisu, umožňoval správním orgánům posoudit odpovědnost žalobce za přestupek spočívající v užití zpevněné krajnice k jízdě, je otázkou dalšího posouzení krajským soudem.*“

49. Krajský soud nařídil po vrácení soudního spisu ve věci nové jednání na den 28. 7. 2020, k němuž se však bez omluvy nedostavil ani žalobce, ani zástupce žalovaného (omluvil se). Krajský soud tedy projednal věc bez účasti účastníků i veřejnosti a za podmínek § 49 odst. 12 s.ř.s. vyhlásil rozsudek cestou zkráceného znění.

VI. Posouzení věci krajským soudem

50. Žaloba je zčásti **důvodná**.
51. Krajský soud vycházel ze závazného právního názoru obsaženého ve zrušujícím rozsudku Nejvyššího správního soudu a takto nastavenou optikou nahlédl znovu na přezkoumávané napadené rozhodnutí žalovaného.
52. Co se týká skutkové podstaty přestupku A), tedy řízení vozidla bez potřebného řidičského oprávnění, krajský soud vycházel z právní úpravy platné a účinné k datu spáchání přestupkového jednání, z níž vycházel i žalovaný v napadeném rozhodnutí. Skutková podstata přestupku A je upravena následovně. Podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu platí, že *Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění* (skutková podstata přestupku A). Podle ustanovení § 80a odst. 1 písm. f) zákona upravujícího rozsah řidičského oprávnění skupiny B platí, že „*do této skupiny jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti 1. nepřevyšující 750 kg, 2. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg, nebo 3. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg, jedná-li se o řidičské oprávnění v rozšířeném rozsahu.*“ Podle ustanovení § 80a odst. 1 písm. k) platí, že B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg.
53. NSS ve zrušujícím rozsudku jasně vyložil, že není možné ve vztahu k právnímu stavu rozhodnému k datu přestupkového jednání promítat důsledky pozdějšího schválení vozíku DOLLY, jehož použití se podle přílohy č. 1 tohoto rozhodnutí se použití odtahového závěsu a pomocného nápravového vozíku řídí ustanovením §

- 34 zákona č. 361/2000 Sb. K datu spáchání přestupkového jednání však pomocný nápravový vozík DOLLY nebyl schválen, a jeho pozdější schválení nic nemění na tom, že jeho užití žalobce při jeho jízdě (tvrzeném „vlečení“ vozidla Jaguar) nebylo v souladu s § 34 zákona č. 361/2000 Sb.
54. Z toho vyplývá, že sprážení vozidla X spolu s vlečeným vozidlem Jaguar na odtahovém vozíku bylo již třeba k datu spáchání přestupkového jednání považovat za jízdní soupravu ve smyslu skupiny B+E, a to do doby, než byl pomocný nápravový vozík DOLLY pravomocně schválen Ministerstvem dopravy jako zařízení umožňující společně s odtahovými brýlemi vlečení vozidla. Krajský soud tedy uzavírá, že úsudek žalovaného, že žalobce neměl k řízení této jízdní soupravy potřebné řidičské oprávnění, byl správný, neboť takto sestavená souprava již přesahovala zákonné parametry skupiny B a splňovala tedy spíše podmínky řidičského oprávnění skupiny B+E, jímž však žalobce ke dni spáchání přestupku nedisponoval.
55. Krajský soud tedy již nezohledňoval návod k obsluze odtahových brýlí a nápravového vozíku DOLLY, neboť to k otázce viny ze spáchání uvedeného přestupku nemohlo přinést žádný efekt. Žalobní námitky proti posouzení přestupku A) žalovaným v napadeném rozhodnutí tedy nejdou důvodné.
56. Ohledně skutkové podstaty přestupku B) krajský soud vycházel z následující právní úpravy. Skutková podstata přestupku B je upravena v následujících ustanoveních zákona o silničním provozu. Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona o silničním provozu platí, že *„Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen a) užit vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Technicky nezpůsobilé silniční vozidlo k provozu je vymezeno v ustanovení § 37 zákona č. 56/2001 Sb. tak, že jde o silniční vozidlo v následujících situacích: a) pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, b) poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem, c) provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným tímto zákonem, d) byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN. Podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu platí, že „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích^{34a)} tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.“*
57. NSS ve zrušujícím rozsudku k této skutkové podstatě pouze uvedl, že i zde je podstatné, že schválení odtahového vozíku bylo vydáno až po vydání žalobou napadeného rozhodnutí, tj. v okamžiku jeho užití žalobcem se jednalo o zařízení neschválené. Krajský soud v tomto ohledu tedy mění svůj právní názor stran otázky, zda se jednalo v případě odtahového vozíku DOLLY o vozidlo splňující technické podmínky stanovené právním předpisem. Jelikož k datu spáchání přestupkového jednání odtahový vozík DOLLY tyto podmínky nesplňoval, nejednalo se vozidlo technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

58. Dalším formálním znakem skutkové podstaty B) je ovšem závažnost technické nezpůsobilosti vozidla, která musí být natolik vysoká, aby – slovy zákona – *bezprostředně ohrožovala účastníky silničního provozu na pozemních komunikacích*. V dané věci žalovaný nijak nezdůvodnil, že ve věci byla taková míra bezprostředního ohrožení dána. Co se týká prvostupňového rozhodnutí, v něm vycházel prvostupňový orgán z názoru, že „*Obviněný neznalost pravidel silničního provozu projevil i tím, že provozoval na pozemní komunikaci jízdní soupravu, jejíž přípojně vozidlo bylo vytvořeno podložením neschváleným zařízením – odtahovým vozíkem. Takováto souprava se stala v provozu vysoce rizikovým faktorem a mohla bezprostředně ohrozit ostatní účastníky provozu, neboť technický stav přívěsu může být příčinou závady a ve svém důsledku i příčinou dopravní nehody. Bezpečnost účastníků silničního provozu, tedy chráněný zájem společnosti, tak byl ohrožen. I když nedošlo k dopravní nehodě ani ke škodě na životě, zdraví či majetku účastníků silničního provozu nebo 3. osob, považuje prvostupňový orgán užití takového vozidla v provozu za natolik závažné, že ohrožovalo bezprostředně ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.*“
59. Toto hodnocení formálního znaku skutkové podstaty přestupku B) krajský soud nepovažuje za zcela dostatečné a přiléhavé. Předně prvostupňový orgán zde vztahuje problematiku naplnění formálního znaku „bezprostředního ohrožení“ k otázce vědomosti (tzn. zavinění), a to ještě k úvaze o naplnění znaku přestupku A) – řízení bez příslušného řidičského oprávnění. K samotnému obsahu argumentace k uvedenému znaku skutkové podstaty krajský soud uvádí, že prvostupňový orgán zde řeší pouze otázku potenciality ohrožení chráněného zájmu (bezpečnosti silničního provozu) – a poukazuje na možnost nehody nebo škod. Zcela však chybí hodnocení konkrétní faktické situace, v níž bylo technicky nezpůsobilé vozidlo v provozu užito. Přitom je zcela nezbytné zohlednit, že vozík DOLLY byl výrobcem přímo a jednoznačně určen k podložení zadní nápravy vlečeného vozidla a homologován, což vyšlo již ve správním řízení zcela nesporně najevo. Samotná skutečnost, že v době spáchání přestupkového jednání nešlo o technicky způsobilé zařízení (a to v důsledku neschválení pro užití v silničním provozu), ještě bez dalšího nenaplnuje znak bezprostředního ohrožení. Úkolem správního orgánu je provést hodnocení konkrétního dopadu těchto skutečností na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (viz k tomu rozsudek NSS ze dne 28. 12. 2016, č. j. 3 As 221/2014 – 46).
60. Krajský soud zde poukazuje i na svou judikaturu v obdobných věcech, v nichž byla aplikována skutková podstata přestupku § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu, a to zejm. rozsudek ze dne 11. 9. 2017, č.j. 33 A 84/2015-35, kde soud přehledně vyložil, jaká hlediska je třeba při výkladu znaku bezprostředního ohrožení účastníků silničního provozu uvážit. Každopádně je pro naplnění předmětné skutkové podstaty zcela zásadní, zda s ohledem na konkrétní okolnosti případu skutečně způsobilo provozování technicky nezpůsobilého vozidla žalobcem bezprostřední ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, anebo nikoliv. V opačném případě by takové jednání mohlo být kvalifikováno pouze jako přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu (viz k tomu Michálek, R. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014, s. 130. ISBN 978-80-7478-489-7).

61. Krajský soud ke skutkové podstatě B) uzavírá, že správní orgány dostatečně nezdůvodnily, že užití podkladového nápravového vozíku DOLLY žalobcem způsobilo bezprostřední ohrožení účastníků silničního provozu. Krajský soud znovu poukazuje na logiku věci, kdy dodatečně došlo ke schválení (sic!) tohoto technického zařízení pro vlečení vozidel pomocí tzv. odtahových brýlí. Tomuto faktu není možné se při novém hodnocení znaku bezprostředního ohrožení (vykládaném typově skrze jeho potencialitu) vyhnout, a to i přes to, že dodatečné schválení je doktrinárně vzato skutkovou otázkou. Správnímu orgánu je však tato skutečnost k datu vydání budoucího nového rozhodnutí známa a nelze od ní odhlédnout. Nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí (§ 76 odst. 1 písm. a) s.ř.s.) pro nedostatek důvodů v této otázce mohla dle okolností způsobit nezákonnost kvalifikace přestupkového jednání jako takového. V tomto rozsahu jsou žalobní námitky důvodné.
62. Ke skutkové podstatě přestupku C) krajský soud uvádí, že vychází z následující právní úpravy. Podle ustanovení § 11 zákona o silničním provozu platí, že *(1) Na pozemní komunikaci se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak. (2) Na krajnici smí řidič motorového vozidla vjet jen při zastavení a stání nebo, jestliže je to nutné, při objíždění, vyhýbání, odbočování nebo otáčení; přitom musí dbát zvýšené opatrnosti. Podle ustanovení § 42 zákona o silničním provozu platí, že „Řidič vozidla vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy²⁾ smí tohoto světla užívat jen tehdy, mohla-li by být jeho jízdou nebo pracovní činností ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Jestliže to vyžaduje pracovní činnost tohoto vozidla, není jeho řidič povinen dodržovat ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích uvedených v § 4 písm. c), § 7 odst. 1 písm. b), § 11 odst. 2, § 12 odst. 1, 2 a 4, § 13, § 14 odst. 1 a 2, § 18 odst. 2 písm. b), § 22 odst. 3, § 24 odst. 4 písm. a), c), d), e), f) a g), § 25 odst. 1, 2 a 3, § 26 odst. 3, § 27, § 28 odst. 2, § 30, 36, 37 a § 39 odst. 4 a 5; je však povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.“ Podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.*
63. NSS ve zrušujícím rozsudku ponechal krajskému soudu prostor pro nové zodpovězení otázky, zda skutkový stav dokumentovaný ve správním spisu byl zjištěn takovým způsobem, aby bylo možno usoudit, že žalobce je vinen ze spáchání tohoto přestupku.
64. Podle ustanovení § 2 písm. ee) zákona č. 361/2000 Sb. platí, že překážka provozu na pozemních komunikacích je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo *závady ve sjízdnosti pozemní komunikace*. Předně krajský soud uvádí, že podle jeho právního názoru lze zcela jednoznačně považovat možné výmoly na vozovce za překážku ve smyslu výše uvedeného ustanovení zákona, kterou lze objíždět při krajnici, a to za předpokladu, že nelze tomuto jízdnímu manévru předejít jiným způsobem, typicky snížením rychlosti nebo mírným vybočením v rámci samotného jízdního pruhu. Právní otázku položenou NSS ve zrušujícím rozsudku tedy krajský soud zodpovídá tak, že výmol na vozovce mohl způsobit překážku silničního provozu.

65. Problém je však v tom, že ve správním spisu není žádná dokumentace svědčící o tom, zda a v jakém rozsahu se výmoly na vozovce skutečně nacházely či nikoliv. Žalobce pak již při jednání prvostupňového orgánu tvrdil na svou obranu, že se při jízdě v pravém jízdním pruhu vyhýbal výmolům. Přesto však prvostupňový orgán v tomto směru nevedl žádné dokazování výsledkem svědků či fotodokumentací příslušného úseku dálnice D1, kterými by tvrzení žalobce potvrdil či vyvrátil. Kromě toho neměl prvostupňový orgán v ruce ani žádný důkaz k tomu, jak ve skutečnosti vypadala jízda žalobce „po krajnici“ pravého pruhu dálnice D1 ve směru na Brno. Jediným podkladem k tomuto přestupkovému jednání je úřední záznam o přestupku v silničním provozu ze dne 25. 4. 2016, který sám o sobě nemůže obstát jako důkaz o tom, že k jízdě žalobce po zpevněné krajnici skutečně došlo. Provedení dalších důkazů přitom ve správním řízení nic nebránilo.
66. Žalovaný k této otázce uvedl pouze svou skutkovou hypotézu (domněnku), že jistě překážka v provozu nebyla přítomna v úseku dlouhém 4,5 km (162 – 166,5 km). Krajskému soudu není známo, odkud se bere jistota žalovaného, že jeho domněnka odpovídá pravdě, pokud ve správním spisu nejsou založeny ani žádné nepřímé podklady pro představu o tom, v jakém technickém stavu byl pravý pruh dálnice D1 ve směru na Brno na úseku 162 – 166,5 km. Naopak ze své vlastní zkušenosti může krajský soud obecně prohlásit, že špatný technický stav vozovky je pro dálnici D1 zcela typický, přičemž ani výtluky (výmoly) na delších úsecích nejsou nijak výjimečné. Touto cestou tedy nelze chybějící podklady ve správním spisu nahradit, neboť je tím porušena zásada materiální pravdy (§ 3 správního řádu).
67. Schopnost předvídání existence překážky při přizpůsobení se stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním situacím, popř. jejich důsledkům, bude záviset na řadě individuálních faktorů, mezi které patří nejen formální vyznačení či nevyznačení dané překážky, ale také rychlost a typ vozidla, a to zejména za předpokladu, že v souladu se svým účelem vleče v závěsu (ať už legálním či nelegálním způsobem) jiné vozidlo.
68. Správní orgány se tedy měly nejprve zabývat tím, zda a kde se na vozovce výmoly nacházely, což je otázka dokazování. Následně měly posoudit, zda svou povahou představovaly překážku ve smyslu výše uvedeného ustanovení zákona (závadu ve sjízdnosti pozemní komunikace), kterou bylo nutné objíždět při krajnici, a to v kontextu individuálních okolností případu.
69. Za této situace považuje krajský soud zjištěný skutkový stav za zcela nedostatečný pro posouzení otázky viny ze spáchání uvedeného přestupku. V dalším řízení je žalovaný povinen buď dokazování o stavu vozovky v pravém pruhu dálnice D1 v úseku od 162 km ve směru jízdy na Brno (což je z důvodu časového odstupu ovšem velmi obtížně proveditelné), anebo bude postupovat v duchu zásady *in dubio pro reo* tak, že v předmětném rozsahu prvostupňové rozhodnutí zruší a přestupkové řízení ve vztahu k přestupku C) zastaví, neboť nebylo bez důvodných pochybností prokázáno, že se žalobce tento přestupek spáchal.
70. Krajský soud tedy dospěl k závěru, že žalobní námitky vůči hodnocení přestupku C) správními orgány jsou důvodné a rozhodnutí žalovaného je v tomto rozsahu

nepřezkoumatelné (§ 76 odst. 1 písm. a) s.ř.s.), přičemž ve správním spisu v tomto ohledu chybějí klíčové podklady (§ 76 odst. 1 písm. b) s.ř.s.).

VII. Závěr a náhrada nákladů řízení

71. Ze všech shora uvedených důvodů krajský soud zrušil napadené rozhodnutí žalovaného zčásti pro nepřezkoumatelnost a pro vady řízení [§ 76 odst. 1 písm. a), b) s.ř.s.]. V dalším řízení bude žalovaný povinen vycházet z právního názoru obsaženého v tomto rozsudku.
72. O náhradě nákladů řízení krajský soud rozhodl za podmínek ustanovení § 60 odst. 1 s.ř.s. a konsolidovaným způsobem znovu posoudil jak náhradu nákladů vzniklých v původním řízení o žalobě, tak i nákladů v řízení o kasační stížnosti před NSS a následně dalšího řízení o žalobě. Žalobci vznikly náklady v souvislosti se zaplacením soudního poplatku (3000 Kč) a právních služeb advokáta. Ze soudního spisu vyplývá, že žalobci vznikly náklady řízení za zaplacený soudní poplatek ve výši 3 000 Kč a na odměně za právní zastoupení vznikly náklady za čtyři úkony právní služby (převzetí a příprava věci, sepsání žaloby, sepsání repliky a účast u soudního jednání dne 9. 10. 2018) po 3 100 Kč podle ust. § 9 odst. 4 písm. d), ust. § 11 odst. 1 písm. a), d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění pozdějších předpisů, a dále má nárok na 4x režijní paušál po 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu). Zástupce žalobce doložil, že je plátcem daně z přidané hodnoty.
73. Krajský soud shledal, že žalobci již žádné náklady v řízení o kasační stížnosti vedeném před NSS pod sp. zn. 8 As 353/2018 nevznikly, jakož ani navazujícím dalším řízení o žalobě, kde již žalobce nebyl zastoupen advokátem. Zároveň žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly ani žalovanému.
74. Jelikož žalobce byl ve věci úspěšný pouze zčásti, určil krajský soud jeho právo na náhradu nákladů řízení vůči žalovanému poměrně. Krajský soud shledal, že úspěch žalovaného lze vzhledem k uvedeným třem skutkovým podstatám přestupků vyjádřit jako poloviční. Celkem je tedy žalovaný povinen žalobci na náhradě nákladů řízení uhradit částku **9728 Kč**, a to do 60 dnů od právní moci tohoto rozsudku, jak je uvedeno ve výroku II. tohoto rozhodnutí. Žalovanému žádné náklady řízení nevznikly, jak bylo konstatováno, a proto mu krajský soud nepřiznal žádnou náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu. 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.

Ph.D., v.r.

JUDr. Lukáš Hlouch,
samosoudce

Za správnost vyhotovení:
K. M.