



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl soudkyní JUDr. Věrou Šimůnkovou ve věci

žalobce: T. N., narozený X
bytem X
zastoupený advokátkou Mgr. Janou Šubrtovou
sídlem U Sokolovny 271, 289 23 Milovice

proti
žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

o **žalobě proti rozhodnutí** žalovaného ze dne 3. 10. 2019, č. j. 154078/2018/KUSK,

takto:

- I. **Žaloba se zamítá.**
- II. **Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) domáhá zrušení rozhodnutí žalovaného označeného v záhlaví (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž žalovaný dle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) zamítl odvolání žalobce proti rozhodnutí M. ú. L. n. L. (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 12. 11. 2018, č. j. MULNL-OD/73656/2018, (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), jímž byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku dle

ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), neboť porušil zákaz uvedený v ustanovení § 17 odst. 5 písm. g) téhož zákona, dle kterého nesmí řidič předjíždět na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním. Za uvedené protiprávní jednání mu byla uložena povinnost zaplatit pokutu ve výši X Kč a podle ustanovení § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), ve spojení s § 79 odst. 5 správního řádu a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2016 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení, ve znění pozdějších předpisů, povinnost náhrady nákladů řízení ve výši X Kč. Vedle toho byl žalobci uložen správní trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu X měsíců ode dne nabytí právní moci rozhodnutí.

2. Žalobce v žalobě uvedl, že nesouhlasí se závěry obou správních orgánů, že se dopustil přestupku, a proto považuje napadené i jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí za nezákonné. Soud navrhl obě rozhodnutí zrušit. Skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o silničním provozu nemohla být naplněna, neboť železniční přejezd, na němž žalobce předjížděl jiné vozidlo, není jako železniční přejezd již dlouhou dobu (dle žalobce již X let) používán. Po přejezdu vlaky nejezdí a ani technicky jezdit nemohou, neboť za železničním přejezdem samotným koleje nepokračují. Železniční přejezd však není ani řádně označen: takzvaná návěstná značení A31a, A31b a A31c jsou podle žalobce neplatná, neboť jsou dle přiložené fotodokumentace posprejována černou barvou. Povinností správce komunikace bylo uvést je do původního stavu. Světelná signalizace, kterou je železniční přejezd vybaven, je dlouhodobě nefunkční a nepoužívaná. Za zásadní považuje žalobce rovněž to, že výstražný kříž pro železniční přejezd je zakryt kolmo postaveným signalizačním zařízením. Správní orgány však vlastní zadokumentování stavu neprovedly. Není tedy pravdou, že by žalobce předjížděl na řádně označeném železničním přejezdu. Dle právních předpisů tak podle žalobce mělo dojít k přeznačení dopravního přejezdu jako přejezdu bez světelné signalizace; měl by tedy být označený jako nechráněný.
3. V návaznosti na výše uvedené žalobce navrhl, aby soud vyžádal od D. ú. a od s. s. ú. stanovisko, jakým způsobem je veden předmětný železniční přejezd, zda je řádně označen, zda je považován za funkční a zda na něj v době spáchání údajného přestupku směly vlaky vjet. Navrhl též, aby se soud dotázal uvedených úřadů, zda s ohledem na stávající stav přejezdu nemá být tento správně označen jako nechráněný.
4. Protože žalobce svojí jízdou neohrozil žádné další řidiče či vlak, který v daném místě s ohledem na stav železnice nemohl jet, nelze v daném případě hovořit o dostatečné společenské škodlivosti, která je obligatorním znakem skutkové podstaty přestupku.
5. Konečně žalobce namítá, že zejména s ohledem na jeho přestupkovou bezúhonnost měly správní orgány zvolit alternativní vyřešení přestupku (upuštění od trestu, podmíněné upuštění či mimořádné snížení trestu).
6. Žalovaný k námitkám žalobce uvedl, že v řízení před správními orgány byl proveden důkaz vyjádřením D. ú. ze dne 29. 10. 2018, který potvrdil, že železniční přejezd je vybaven přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením typu PZS, doplněn o závorová břevna, bez pozitivní signalizace. Přejezd je evidován pod označením X. Na respektování dopravního značení nemá dle názoru žalovaného vliv to, zda je železniční

přejezd využíván, či nikoliv. Společenskou nebezpečnost žalobcova jednání, mimo obecné ohrožení důležitého chráněného zájmu, lze spatřovat i v tom, že žalobce – jak lze pozorovat na kamerovém záznamu – při manévru na silnici ohrozil i řidiče protijedoucího vozidla, který ze směru své jízdy musel uhnout ke kraji vozovky. Dle žalovaného nelze přisvědčit ani námitce, že výstražný kříž (značení č. A32a) byl zakryt závorovým břevnem, neboť při srovnání šířky závorového břevna a výstražného kříže je nesporné, že závorové břevno toto značení nemůže zakrýt. Žalovaný je názoru, že v řízení před správními orgány bylo postupováno v souladu s hmotněprávními i procesněprávními předpisy. Žaloba je dle jeho názoru nedůvodná, a proto ji navrhl soudu zamítnout.

Skutková zjištění vycházející z obsahu správního spisu

7. Ze správního spisu soud zjistil následující pro věc relevantní skutečnosti.
8. Dne X v X h v M. řídil žalobce osobní motorové vozidlo tovární značky Š. R., registrační značky X, a na železničním přejezdu, který křížuje pozemní komunikaci v ulici O., předjížděl blíže neztotožněné vozidlo tovární značky Š. F. Daný skutek byl zaznamenán kamerovým systémem. Na základě tohoto zjištění bylo dne 28. 8. 2018 oznámeno příslušným policejním orgánem správnímu orgánu I. stupně podezření ze spáchání přestupku, kterého se žalobce měl dopustit dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o silničním provozu.
9. Dne 26. 9. 2018 vydal správní orgán I. stupně příkaz, který byl žalobci doručen téhož dne. Příkazem byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o silničním provozu. Proti příkazu však žalobce podal ve stanovené lhůtě odpor. Tím došlo ke zrušení příkazu a správní orgán I. stupně v řízení o přestupku pokračoval.
10. Dne 15. 10. 2018 proběhlo před správním orgánem I. stupně ústní jednání, v rámci něhož žalobce mj. zpochybnil, že skutkovou podstatu přestupku naplnil, protože inkriminovaný železniční přejezd, na němž jiné vozidlo předjížděl, je zcela nefunkční, neboť koleje za křížením s vozovkou dále nikam nevedou. Na základě toho mělo dle žalobce být značení odstraněno správcem komunikace.
11. S ohledem na toto tvrzení posléze správní orgán I. stupně požádal o součinnost D. ú., který sdělil, že předmětný železniční přejezd je vybaven přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením typu PZS, doplněn o závorová břevna, bez pozitivní signalizace. Přejezd je evidován pod označením X. O součinnost byl požádán rovněž O. s. m. m. a i. m. M. (dále jen „město M.“), který na otázku, zda v ulici O. dochází ke křížení železniční trati s pozemní komunikací, odpověděl pozitivně, ovšem s dodatkem, že železniční trať v tomto úseku není dlouhodobě provozována, stejně jako není v provozu ani signalizační zařízení.
12. Dne 12. 11. 2018 vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí, jímž opětovně uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o silničním provozu. Za uvedené jednání byly žalobci uloženy správní tresty uvedené v bodu 1 tohoto rozsudku.
13. Dne 16. 11. 2018 podal žalobce prostřednictvím své zástupkyně odvolání proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně s obdobnou argumentací, již uplatnil později v žalobě. O odvolání žalovaný dne 3. 10. 2019 rozhodl tak, že jej v souladu s § 90 odst. 5 správního řádu zamítl.

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu

14. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a splňuje všechny formální požadavky na ni kladné. Jde tedy o žalobu projednatelnou.
15. Soud vycházel při přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Vady, k nimž by byl povinen přihlídnout z moci úřední, neshledal.
16. Žalobce ani žalovaný na výzvu soudu v poskytnuté lhůtě nesdělili, zda souhlasí, aby bylo ve věci rozhodnuto bez nařízení jednání, proto lze s poukazem na § 51 odst. 1 s. ř. s. mít za to, že s tímto postupem souhlasí.

Posouzení žalobních bodů

17. Dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o silničním provozu platí, že „*[f]yzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení motorového vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.*“
18. Dle § 17 odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu „*[ř]idič nesmí předjíždět na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.*“
19. Dle § 2 písm. bb) se pro účely zákona o silničním provozu železničním přejezdem rozumí „*místo, kde se úrovnňově kříží pozemní komunikace se železnici, popřípadě s jinou dráhou ležící na samostatném tělese, a označené příslušnou dopravní značkou.*“
20. Dle § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky je přestupkem „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“
21. Pojem přestupku dle zákona o odpovědnosti za přestupky je tak založen na koncepci tzv. materiálně-formálního pojetí (srov. důvodovou zprávu k § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky, str. 142 – 143). Aby určitý čin mohl být přestupkem, musí být kumulativně splněno několik znaků, které ze shora uvedené definice vyplývají. Čin musí být *protiprávní* (musí existovat rozpor s právní normou v rámci právního řádu, není-li čin spáchán za některé z okolností vylučujících protiprávnost), *společensky škodlivý* (tzv. materiální znak přestupku), v zákoně *za přestupek výslovně označený* (tzv. formální znak přestupku) a současně *musí naplňovat znaky stanovené zákonem* (čin musí vykazovat obecné znaky přestupku – např. věk a přičetnost – i znaky stanovené zvláštním zákonem upravujícím konkrétní skutkovou podstatu přestupku). Nesmí přitom jít o čin, který se posuzuje jako trestný dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Přestupek je tak vymezen jednak pozitivním způsobem (tj. přímým označením jednání za přestupek) a dále negativním vymezením (tj. nejedná se o trestný čin). Soud se bude dále zabývat pouze pozitivním vymezením přestupku, neboť v projednávaném případě nebyly dány takové okolnosti, které by svědčily o spáchání trestného činu.
22. Mezi stranami není sporné, že žalobce předjížděl jiné vozidlo v místě, kde se úrovnňově kříží pozemní komunikace se železnici. Spornou však zůstala otázka, zda k předjíždění jiného vozidla došlo na *železničním přejezdu*, jak je tento pojem definován shora citovanou legální definicí (tj. na místě řádně označeném příslušnou dopravní značkou), a zda tak mohla být tímto činem naplněna formální stránka přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o silničním provozu. Sporné navíc zůstalo i to, zda byla naplněna materiální stránka přestupku, když žalobce argumentuje především skutečností, že železniční přejezd

je jako takový již řadu let nevyužívaný, a proto nemohl být jím spáchaný čin společensky škodlivý.

23. Soud se nejprve vypořádává s otázkou naplnění formálních znaků přestupku. Žalobce zpochybňuje, že místo bylo jako železniční přejezd ve smyslu § 2 písm. bb) zákona o silničním provozu řádně označeno. Dle § 3 odst. 1 vyhlášky M. d., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „technický řád drah“) *„[k]řízení dráhy celostátní, dráhy regionální a vlečky s pozemní komunikací v úrovni kolejí (dále jen "přejezd") se označuje výstražným křížem.“* Dle přílohy č. 1 vyhlášky M. d. č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „prováděcí vyhláška“), je železniční jednokolejný přejezd označen dopravním značením č. A32a, tedy výstražným křížem pro železniční přejezd jednokolejný. Pokud je tedy v místě, kde se úrovněově kříží pozemní komunikace se železnicí, umístěno toto značení, jedná se o řádně označený železniční přejezd. Argument žalobce, že výstražný kříž pro železniční přejezd je zakryt kolmo postaveným signalizačním zařízením (žalobce minil patrně závorové břevno), je dle názoru soudu zcela lichým. Z kamerového záznamu, který je součástí spisu a na němž je manévr, který žalobce při řízení provedl, zachycený, je naopak patrné, že toto dopravní značení – výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný – bylo před inkriminovaným železničním přejezdem umístěno standardním způsobem vylučujícím, aby řidič věnující při jízdě dostatečným způsobem pozornost místnímu značení výstražný kříž přehlédl. Nelze přisvědčit tomu, že výstražný kříž byl závorovým břevnem zakryt, neboť ve směru, kterým žalobce po komunikaci jel, byl na jediné konstrukci (upevněné k zemi před železničním přejezdem) nejprve nad světelným signalizačním zařízením umístěn výstražný kříž. Naopak závorové břevno bylo na téže konstrukci upevněno až za tímto dopravním značením.
24. Soud proto uvádí, že předmětný skutek žalobce spáchal na řádně označeném železničním přejezdu. Nic na této skutečnosti nemění ani námitka žalobce, že návěstná značení A31a, A31b a A31c (značení umístěná dle přílohy č. 1 prováděcí vyhlášky ve vzdálenosti 240 metrů, 160 metrů a 80 metrů před železničním přejezdem) jsou neplatná, neboť jsou dle slov žalobce posprejována černou barvou. Tato dopravní značení totiž upozorňují řidiče na blížící se železniční přejezd; samotný železniční přejezd je však ve smyslu shora citovaného ustanovení § 3 odst. 1 technického řádu drah ve spojení s přílohou č. 1 prováděcí vyhlášky, ve které jsou výstražné dopravní značky graficky vyobrazeny, řádně označen již tehdy, je-li v jeho bezprostřední blízkosti umístěn výstražný kříž. Nepodstatná pro věc je i skutečnost, že světelná signalizace, kterou je železniční přejezd vybaven, je dlouhodobě nefunkční a nepoužívaná. Způsob zabezpečení železničního přejezdu, jak je upraven v ustanovení § 4 technického řádu drah, není z hlediska posouzení sporné otázky, zda se jednalo o železniční přejezd ve smyslu § 2 odst. bb) zákona o silničním provozu, relevantním kritériem. S ohledem na výše uvedené soud uzavírá, že správní orgány dostatečným způsobem prokázaly, že žalobce dne X v X h v M. na železničním přejezdu, který křížuje pozemní komunikaci v ulici O., předjížděl jiné vozidlo, čímž naplnil formální znaky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o silničním provozu.
25. S ohledem na výše uvedené soud považuje za nadbytečné, aby zjišťoval od D. ú. jakékoliv další informace týkající se označení železničního přejezdu či se, jak žalobce navrhuje, příslušného úřadu dotazoval, zda s ohledem na stávající stav přejezdu nemá být tento správně označen jako nechráněný. Protože si soud pro posouzení otázky, zda byla naplněna formální stránka přestupku, vystačil s obsahem správního spisu, neprovedl pro

nadbytečnost jako důkaz fotodokumentaci, jíž žalobce k žalobě doložil. Žalobní bod týkající se nenaplnění formální stránky přestupku je nedůvodný.

26. Pro zodpovězení otázky, zda žalobce přestupek skutečně spáchal, musí však soud posoudit i druhou ze sporných otázek, tedy zda žalobce daným skutkem naplnil rovněž materiální znak uvedeného přestupku. Je proto nutné zhodnotit, zda byl posuzovaný čin jako takový společensky škodlivý. [Právní teorie i judikatura materiální stránku přestupku s pojmem společenská škodlivost úzce spojuje. Doktrínou jsou tyto pojmy ostatně někdy považovány za synonyma (srov. Mates P. a kol. *Základy správního práva trestního*, 5. vydání, Praha : C. H. Beck, 2010, str. 52)]. Pokud by u protiprávního činu, kterého se žalobce dne X v M. dopustil, nebyla jeho společenská škodlivost shledána, nemohl by být daný skutek dle legální definice přestupku uvedené v § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky *a contrario* vůbec za přestupek považován.
27. Žalobce v žalobě argumentuje především skutečností, že železniční přejezd je již řadu let nepoužívaný. To ostatně potvrdilo i město M. Dle tvrzení žalobce železnice dokonce za železničním přejezdem nepokračuje, což vylučuje, aby na daném místě mohlo dojít ke střetu vozidla a vlaku. Žalobce spolu s žalobou doložil fotodokumentaci, jež má zachycovat stávající technický stav železnice, nicméně ani v tomto případě soud nepovažoval za nutné žalobcem předložený důkaz provést, neboť s ohledem na vyjádření města M., které je součástí správního spisu, považuje za dostatečně prokazané, že železniční trať křižující pozemní komunikaci v ulici O. v M. není dlouhodobě provozována. V daném místě a čase tak skutečně bylo vyloučené, aby se žalobce předjíždějící jiné vozidlo na železničním přejezdu střetl s projíždějícím vlakem. Tato skutečnost však dle názoru soudu automaticky neznamená, že materiální stránka přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o silničním provozu nebyla naplněna a že se žalobce nedopustil společensky škodlivého činu, tj. porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem.
28. Účelem zákona o silničním provozu je stanovení podmínek pro zajištění bezpečného a plynulého provozu na veřejně přístupných pozemních komunikacích, přičemž k zabezpečení tohoto úkolu stanovuje zákon práva a povinnosti účastníků silničního provozu (srov. důvodovou zprávu k § 1 zákona o silničním provozu). Porušením zájmu chráněného zákonem tak je porušení podmínek pro zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu.
29. Řidič, který předjíždí jiné vozidlo v místě, kde je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno, se dopouští takzvaného ohrožovacího přestupku. A právě materiální znak ohrožovacího přestupku bývá zpravidla naplněn *ipso facto* naplněním znaků formálních, což ostatně potvrzuje i judikatura N. s. s. K tomuto např. blíže viz rozsudek N. s. s. ze dne 17. 2. 2016, č. j. 1 As 237/2015–31, v němž se uvádí: „[j]ednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za delikt, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak deliktu (srov. např. rozsudek ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008–45, publ. pod č. X Sb. NSS). Materiální znak ohrožovacího správního deliktu spočívající ve společenské škodlivosti je naplněn již samotným vytvořením potenciálně nebezpečné situace, aniž by muselo dojít ke konkrétním škodlivým důsledkům. Součástí skutkové podstaty ohrožovacích deliktů totiž není následek v podobě zasažení do zákonem chráněných zájmů, nýbrž postačí pouhé jejich ohrožení.

30. Obdobně k tomu uvádí též N. s. s. v rozsudku ze dne 27. 9. 2016, č. j. 6 As 187/2016–23, že *„[v] obecné rovině bude naplnění materiálního znaku přestupku splývat s naplněním formálních znaků, a to zejména u přestupků ohrožovacích.“*
31. Žalovaný v napadeném rozhodnutí k námitce žalobce o nenaplnění materiální stránky přestupku uvedl, že *„nebezpečnost jednání obviněného vyplývá přímo ze skutečnosti, že je toto jednání kvalifikováno jako zvláštní skutková podstata přestupku v zákoně o silničním provozu. V daném případě došlo k narušení zájmu společnosti na tom, aby v provozu na pozemních komunikacích nedocházelo ze strany účastníků provozu k porušování pravidel provozu, a tedy k ohrožování ostatních účastníků silničního provozu nerespektováním dopravního značení, a to i přes námitky obviněného k nefunkčnosti a použitelnosti železničního přejezdu.“* Dle názoru soudu se žalovaný otázkou materiální stránky přestupku zabýval dostatečně přezkoumatelným způsobem a soud se s takovou argumentací ztotožňuje, přičemž současně svůj pohled na otázku, v čem byl daný čin společensky nebezpečný, dále upřesňuje.
32. Ačkoliv s ohledem na technický stav železnice a její dlouhodobé nevyužívání nebylo skutečně možné, aby došlo ke střetu žalobcova vozidla s vlakem, nelze akceptovat argumentaci, jež z žaloby implicitně plyne, totiž že osoba znalá místních poměrů nemusí při řízení vozidla respektovat dopravní značení, které s ohledem na okolnosti v daném místě a čase upravuje pravidla silničního provozu nadbytečně či dokonce zcela neúčelně. Nelze totiž v žádném případě vylučovat, že takovéto okolnosti dříve či později pominou (v tomto případě okolnost, že je předmětná železniční trať nevyužívána), v důsledku čehož se zažitý místní úzus, respektive zvyklost (nebrat v potaz dopravní značení železničního přejezdu a nepřizpůsobovat tomu jízdu) stane nebezpečím nejen pro osoby, jež si takovýto místní obyčej osvojí, ale především také pro celou řadu jiných osob zúčastněných v silniční, respektive i železniční dopravě.
33. Ostatně judikaturou správních soudů bylo již v minulosti dovozeno, že dopravní značky jsou opatřením obecné povahy, kterému svědčí presumpce správnosti, to znamená, že na dopravní značku se musí nahlížet jako na zákonnou, dokud není prokázán opak, tedy až do okamžiku, kdy k tomu příslušný orgán vysloví její nezákonnost. Pokud žalobce jako účastník silničního provozu má pochybnosti o zákonnosti uvedeného opatření obecné povahy, tedy pochybuje o platnosti zmíněného dopravního značení, pak se jedná jen o jeho soukromý názor, který mu neumožňuje stanovené pravidlo silniční dopravy porušovat. K těmto závěrům dospěl N. s. s. např. v rozsudku ze dne 21. srpna 2014, č. j. 4 As 95/2014–40 *„(...) zákazová dopravní značka č. V 12c „Zákaz zastavení“ je opatřením obecné povahy, jelikož naplňuje jeho materiální znaky. Je tudíž správním aktem, kterému svědčí presumpce správnosti. To znamená, že se na dopravní značku musí nahlížet jako na zákonnou, dokud není prokázán opak, tedy až do okamžiku, kdy k tomu příslušný orgán vysloví její nezákonnost. K tomu ovšem v době spáchání přestupku a dle obsahu správního spisu ani následně nedošlo. Z ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, jehož porušení bylo stěžovateli dáváno za vinu, jednoznačně plyne, že účastník provozu na pozemních komunikacích je povinen se řídit mimo jiné i dopravními značkami. (...). Z fotodokumentace přiložené ve spisu navíc plyne, že předmětná značka byla jasně a plně viditelná, nebyla kupř. zakrytá spadáním listím či nánosem sněhu. Stěžovatel z ní nikterak nemohl vyvodit, že by se mohlo jednat o značku, kterou by nebylo třeba respektovat. Pokud by však skutečně nějaké pochybnosti měl, jednalo by se toliko o jeho soukromý názor, který mu však neumožňuje porušovat veřejnoprávní pravidla. Ze zákona o silničním provozu, prováděcích předpisů ani z jiných právních předpisů nelze dovodit, že by*

účastník provozu na pozemních komunikacích sám mohl činit soudy o zákonnosti dopravní značky a na základě svého hodnocení se rozhodnout, zda se zákazem vyjádřeným danou značkou bude či nebude řídit (k tomu srov. rozsudek K. s. v H. K., pobočka v P., ze dne 17. 10. 2007, č. j. 54 Ca 4/2007-146 nebo usnesení Ú. s. ze dne 6. 1. 1998, sp. zn. I. ÚS 263/97, <http://X.cz>). K tomu lze poukázat na rozhodnutí zdejšího soudu ze dne 26. 8. 2009, č. j. 1 As 57/2009-51, dle kterého se účastník silničního provozu musí řídit dopravním značením, a to i tehdy, když se mu to jeví jako nevhodné, nepohodlné či neúčelné.“ Žalobní bod týkající se nenaplnění materiální stránky přestupku je s ohledem na shora uvedené nedůvodný.

34. Konečně pokud jde o námitku, že zejména s ohledem na přestupkovou bezúhonnost žalobce měly správní orgány zvolit alternativní vyřešení přestupku (upuštění od trestu, podmíněné upuštění či mimořádné snížení trestu), soud uvádí, že nebyly zavdány důvody k tomu, aby správní orgány přestupek žalobce řešily alternativním postupem dle § 42, respektive § 43 zákona o odpovědnosti za přestupky. Naopak žalovaný v napadeném rozhodnutí správně uvedl, že v souladu s § 125c odst. 9 zákona o silničním provozu nelze od uložení správního trestu v případě rozhodnutí o přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o silničním provozu upustit. Zároveň správní orgány zjevně neshledaly důvod pro to, aby byla uložena pokuta mimořádně snížená pro důvody uvedené v § 44 zákona o přestupcích, což ostatně nebylo jejich povinností. Ani dle názoru soudu z ničeho v dané věci nevyplývá, že důvod pro využití institutu mimořádného snížení výměry pokuty byl zavdán. Správní orgán I. stupně i žalovaný však dle názoru soudu zcela dostatečným způsobem vyhodnotili polehčující okolnosti, když z evidenční karty řidiče ověřili, že se žalobce v minulosti nedopustil žádného přestupku na úseku dopravy, pročez byly žalobci uloženy správní tresty na samé spodní hranici zákonné sazby. Ani tato žalobní námitka proto není důvodná.
35. Zcela závěrem a nad rámec nezbytného odůvodnění tohoto rozsudku soud zmiňuje tezi, již formuloval v roce 1946 německý právník a politik Gustav Radbruch ve svém článku *Gesetzliches Unrecht und übergesetzliches Recht (Zákonné neprávó a nadzákonné právó)* a která se později vžila pod názvem Radbruchova formule. Dle ní pozitivní právo zajišťované předpisy a mocí zůstává pro adresáty závazné i tehdy, pokud je obsahově neúčelné či dokonce nespravedlivé, vyjma toho, kdy rozpor mezi pozitivním zákonem a spravedlností dosáhne tak nesnesitelné míry, že zákon musí jako nenáležitě právo spravedlnosti ustoupit. V nyní rozhodované věci lze přisvědčit tomu, že byl žalobce coby účastník silničního provozu postaven před pravidla silničního provozu (opatření obecné povahy) v daném místě a čase neúčelná. I přesto však v duchu výše citované formule nelze přiznat žalobci právo se takovými pravidly neřídit. Je nesporné, že požadavek, aby si žalobce při jízdě přes (byť) nevyužívaný železniční přejezd počíнал způsobem, který mu velí zákon, nebyl ani v nejmenším natolik nesnesitelný, aby byl povinnosti příslušná pravidla respektovat zproštěn.

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

36. Vzhledem k tomu, že žalobní body jsou nedůvodné a soud nezjistil žádnou vadu, k níž by byl povinen přihlédnout i bez námítky, byla žaloba zamítnuta jako nedůvodná (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
37. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nebyl v řízení úspěšný, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Procesně úspěšnému žalovanému

soud náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť mu v řízení nevznikly žádné náklady převyšující náklady na běžnou administrativní činnost.

Poučení :

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou 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 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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 26. května 2020

JUDr. Věra Šimůnková, v. r.
soudkyně