



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích rozhodl samosoudkyní JUDr. Petrou Venclovou, Ph.D., v právní věci

žalobce: **M. K.**
bytem H.

proti
žalovanému: **Krajský úřad Pardubického kraje**
sídlem Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 18. 6. 2019, č. j. KrÚ 47143/2019/ODSH/15,

takto:

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

Odůvodnění:

1. Rozhodnutím žalovaného ze dne 18. 6. 2019, č. j. KrÚ 47143/2019/ODSH/15, bylo dle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále též „správní řád“), zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Chrudim, odboru dopravy (dále též „správní orgán I. stupně“) ze dne 19. 2. 2019, č. j. CR 012655/2019 ODP/Kp.
2. Uvedeným rozhodnutím správního orgánu I. stupně byl žalobce shledán vinným, že dne 16. 12. 2018 v 14:10 hodin v obci Chrudim, ul. Dr. Milady Horákové, při řízení motorového vozidla zn. J., reg. zn. X po pozemní komunikaci v úseku nedaleko č. p. 735

ve směru jízdy k ul. Obce Ležáků, započal předjíždění dvou osobních vozidel v těsné blízkosti před přechodem pro chodce a samotné předjíždění obou vozidel provedl přes daný přechod pro chodce, tedy porušil ustanovení § 17 odst. 5 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále též „zákon o silničním provozu“), čímž z nedbalosti spáchal přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7. zákona o silničním provozu; dále byl žalobce shledán vinným tím, že během následné silniční kontroly na výzvu nepředložil platnou zelenou kartu (předložil zelenou kartu s platností do 6. 12. 2018), tedy porušil ustanovení § 17 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla (dále též „zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“), čímž z nedbalosti spáchal přestupek podle § 16 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Za uvedené jednání byla žalobci podle § 125c odst. 5 písm. d) a § 125c odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu v souladu s § 35 až 41, 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále též „zákon o odpovědnosti za přestupky“), uložena pokuta ve výši 5 000 Kč, dále zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech druhů motorových vozidel na dobu 6 měsíců ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí; podle § 94a odst. 2 zákona o silničním provozu byla žalobci uložena povinnost odevzdat řidičský průkaz do 5 pracovních dnů ode dne právní moci rozhodnutí. Dále byla žalobci podle § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a podle § 79 odst. 5 správního řádu uložena povinnost uhradit paušální částku nákladů řízení.

3. Proti uvedenému rozhodnutí žalovaného podal žalobce včasnou žalobu podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále též „s. ř. s.“). V ní namítal, že započal předjíždět osobní motorové vozidlo na přehledném úseku v místě, na kterém to bylo dopravním značením povoleno – podélnou čarou přerušovanou. Žalobce započal předjíždět osobní motorové vozidlo ještě před dopravní značkou A 11, kdy se jedná o značku výstražnou, nikoliv zákazovou; tato značka pouze upozorňuje na blížící se přechod pro chodce. Tato dopravní značka je umístěna přesně 67 m před samotným přechodem pro chodce a nikoliv v těsné blízkosti před přechodem pro chodce. Z videozáznamu, který je obsahem správního spisu, je patrné, že v době, kdy žalobce míjel dopravní značku A 11, se již jeho vozidlo nacházelo vedle předjížděného osobního motorového vozidla tovární značky B., z čehož lze vzdálenost zhruba spočítat. Správní orgán se dle žalobce dostatečně nezabýval vzdáleností umístění dopravní značky A 11 a v tomto směru neprovedl dostatečné dokazování.
4. Z videozáznamu dle žalobce nelze dovodit, že obě předjížděná vozidla jedou konstantní rychlostí a v takové vzdálenosti, která by žalobci neumožnila se bezpečně zařadit před první vozidlo, které hodlal předjet. Naopak žalobce za stěžejní považoval chování řidiče osobního motorového vozidla zn. B., jehož vozidlo předjížděl. Z videozáznamu je dle něj zřejmé, že řidič B. v době, kdy je žalobce předjížděl, svou rychlost zvýšil tak, že neumožnil žalobci předjížděcí manévry dokončit a bezpečně se před něj zařadit. Žalobce tak musel v předjíždění pokračovat a předjet ještě druhé vozidlo. Řidič B. tedy porušil § 17 odst. 4 a § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu. Neprovedením důkazu ztotožněním řidiče B. a jeho svědeckým výsledkem došlo k porušení žalobcova práva na spravedlivý proces.
5. Žalobce rovněž namítal, že pokud by v době předjíždění poté, co již minul dopravní značku A11 a byl na úrovni přední části vozidla B., začal prudce brzdit a řadit se zpět do jízdního pruhu, mohl by naopak ohrozit řidiče vozidla B. a případně tím způsobit

dopravní kolizi. Nezbylo mu tak než předjížděcí manévr dokončit. Žalobce neohrozil ostatní účastníky silničního provozu, naopak reagoval na vzniklou situaci naprosto adekvátně a včas se zařadil do svého jízdního pruhu, aniž by kohokoliv z řidičů vozidel omezil či ohrozil.

6. Žalobce dále uvedl, že vodorovné dopravní značky nesmí být v rozporu se svislými značkami, a to ve smyslu jejich významu. Pokud tomu tak je, pak platí přednost svislé dopravní značky. Do správního spisu byla vložena fotografie, ze které dle žalobce vyplývá, že vodorovná dopravní značka V 7a (přechod pro chodce) je v rozporu se svislou dopravní značkou IP 6 (přechod pro chodce), neboť na předmětném přechodu pro chodce je svislá dopravní značka IP 6 umístěna za vodorovnou dopravní značkou V 7a, ačkoliv metodické pokyny Ministerstva dopravy jasně stanoví, že dopravní značka IP 6 se umísťuje bezprostředně před přechodem pro chodce. Z kamerového záznamu je zřejmé, že žalobce se zařadil do jízdního pruhu ještě před dopravní značkou IP 6, a tedy nemohl předjíždět na přechodu pro chodce či bezprostředně před ním.
7. Ve výrokové části rozhodnutí správního orgánu I. stupně nebylo řádně a přezkoumatelně uvedeno, jakého deliktu se žalobce dopustil a podle jakého zákona. To podle žalobce nelze označit za administrativní chybu, jak učinil žalovaný, naopak žalovaný měl toto pochybení napravit.
8. Žalovaný se dále podle žalobce řádně nevypořádal s nesprávným označením přechodu pro chodce, kdy tento je označen zmatečně a vadně a rovněž dělicí čára je přerušovaná, a tedy ve vzdálenosti 80 – 100 m od přechodu pro chodce nelze předjímat, že účastník silničního provozu nesmí předjíždět. Je povinností žalovaného zajistit řádné označení přechodu pro chodce, a to i tak, aby středová čára byla před přechodem pro chodce vyznačena nepřerušovaně.
9. Žalobce rovněž namítal, že nezpochybňuje, že předložil zelenou kartu, jejíž platnost skončila 6. 12. 2018. Jelikož se jednalo o služební vozidlo, žalobce netušil, že platná zelená karta se nachází ve vozidle na jiném místě. Skutečnost, zda je vozidlo pojištěno, lze snadno dohledat online přes svaz českých pojistitelů po zadání registrační značky vozidla. Vozidlo bylo a je řádně pojištěno a v době údajného spáchání přestupku byla vydána i platná zelená karta, která se nacházela ve vozidle. Zákonodárce v roce 1999 nemohl předvídat, že o 20 let později bude možné ověřit platnost pojištění vozidel registrovaných v ČR online, avšak příslušníci dopravní policie tuto skutečnost vědí a mohli a měli si tuto skutečnost ověřit. Předložení platné zelené karty navíc nevylučuje skutečnost, že pojistná smlouva již mohla zaniknout.
10. Z uvedených důvodů žalobce navrhl zrušení napadeného rozhodnutí a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení.
11. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby jako nedůvodné, přičemž setrval na skutkovém a právním zhodnocení věci, jak uvedeno v žalovaném rozhodnutí a v rozhodnutí správního orgánu I. stupně.
12. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích řádně uplatněných žalobních bodů podle skutkového a právního stavu v době rozhodování správních orgánů [§ 75 odst. 1, 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále též „s. ř. s.“)] a při veřejném projednání věci dne 8. 1. 2020 a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

13. Soud se po přezkoumání žalobou napadeného rozhodnutí co do zjištění skutkového stavu věci a co do právního názoru na něj plně ztotožňuje s žalovaným rozhodnutím a na toto odkazuje. Smyslem soudního přezkumu totiž není podrobně opakovat již jednou vyřčené, a proto se může soud v případech shody s názorem soudu a odůvodněním napadeného rozhodnutí odkazovat na toto odůvodnění, jak již setrvale judikuje Nejvyšší správní soud (dále též „NSS“; viz např. rozsudek NSS ze dne 27. 7. 2007, č. j. 8 Afs 75/2005-130; rozsudky správních soudů jsou dostupné na www.nssoud.cz). K tomu lze ještě uvést, že povinnost posoudit všechny žalobní námitky neznamená, že krajský soud je povinen reagovat na každou dílčí argumentaci a tu obsáhle vyvrátit, když jeho úkolem je vypořádat se s obsahem a smyslem žalobní argumentace (viz rozsudek NSS ze dne 3. 4. 2014, č. j. 7 As 126/2013-19). Nyní již k samotnému přezkumu.
14. Poté, co soud při veřejném projednání věci dne 8. 1. 2020 zhlédl videozáznam s názvem „Video sl. vozidlo 1“ pořízený policejní hlídkou, soud konstatuje, že žalobcovo vozidlo tov. zn. Jeep zahájilo předjížděcí manévr (v čase 06:24 videozáznamu), a to ještě před výstražnou dopravní značkou A 11 (přechod pro chodce). Z videozáznamu je rovněž patrné, že žalobce předjížděl dvě vozidla, která od sebe po celou dobu předjížděcího manévru měla v zásadě stále stejný odstup, přičemž první předjížděné vozidlo rozhodně nezačalo náhle zrychlovat, jak namítal žalobce. Naopak, obě předjížděná vozidla jela stále konstantní rychlostí. Proto nemohou obstát námitky žalobce týkající se řidiče B., tj. že z jeho strany mělo dojít ke spáchání přestupků (i kdyby však řidič B. některý přestupek, například v důsledku porušení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu a nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, spáchal, nic to nemění na závěru, že žalobce spáchal jemu vytýkaný přestupek) a že mělo ve správním řízení dojít k jeho ztotožnění a výsledku. Ze stejných důvodů soud ani při jednání neprovedl žalobcem navrhovaný důkaz výsledkem řidiče vozidla B. Takový důkaz by byl pro posouzení věci zcela nadbytečný. Vzhledem k uvedenému je zřejmé, že nemůže obstát tvrzení žalobce o tom, že cizím zaviněním mu nebylo umožněno provést předjížděcí manévr tak, jak zamýšlel, tj. zařadit se před předjížděné vozidlo B.; dle soudu je evidentní, že obě vozidla předjížděná žalobcem se pohybovala stále přibližně konstantní rychlostí a měla od sebe stále téměř stejnou vzdálenost.
15. Dále soud uvádí, že skutečnost, že žalobce zahájil předjížděcí manévr ještě před dopravní značkou A 11, neznamená, že se žalobce s touto dopravní značkou nemohl seznámit. Z videozáznamu je totiž patrné, že dopravní značka A 11 byla umístěna v úrovni nad projíždějícími vozidly, a žalobce ji tedy měl a mohl vidět.
16. Z předmětného videozáznamu je evidentní, že žalobce předjížděl jiná vozidla na přechodu pro chodce i bezprostředně před ním. V čase 06:28 daného videozáznamu je zřetelně vidět, že vozidlo žalobce se nacházelo na přechodu pro chodce, a to převážně v opačném jízdním pruhu. Již s ohledem na tyto skutečnosti je evidentní, že k naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7. zákona o silničním provozu došlo, přičemž vzhledem k tomuto závěru nelze než uzavřít, že správní orgány nepochybily, jestliže nezjišťovaly přesnou vzdálenost dopravní značky A 11 od přechodu pro chodce. Při jednání před soudem dne 8. 1. 2020 byl dále proveden důkaz fotografiemi předloženými žalobcem. Tyto fotografie však byly pořízeny z předmětného videozáznamu a neplynou z nich žádné jiné závěry než z daného videozáznamu, pročež není důvodu se k nim blíže vyjadřovat.

17. Ohledně námitky týkající se nesprávného umístění dopravního značení se soud ztotožňuje se závěry napadeného rozhodnutí (viz str. 5 – 6), že i kdyby bylo dopravní značení (vodorovná dopravní značka V 7a a svislá dopravní značka IP 6) umístěno opačně, nemá to žádný vliv na spáchaný přestupek. Žalobce viděl výstražnou značku A 11, ostatně viděl i vodorovné značení V 7a (zřetelně vyznačený přechod pro chodce na pozemní komunikaci), a tudíž této okolnosti měl přizpůsobit jízdu a chovat se v souladu s § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, podle něhož při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. Z videozáznamu je zřejmé, že dopravní značka A 11 byla jasně a plně viditelná, nebyla nijak zakryta a taktéž vodorovné značení V 7a bylo dobře viditelné. Krajský soud s východisky žalovaného souhlasí a dodává, že závěr o tom, že (přínejmenším) vodorovnou dopravní značku V 7a musel žalobce jednoznačně s dostatečným předstihem vidět, ostatně žádným relevantním způsobem nezpochybnil ani žalobce v žalobě. Naznačoval-li žalobce, že vodorovné dopravní značky nesmí být v rozporu se svislými dopravními značkami, soud podotýká, že žádný rozpor v dopravním značení nenastal. Všechny dopravní značky (A 11, V 7a, IP 6) upozorňovaly na přechod pro chodce, jehož existence si žalobce měl a mohl (resp. musel) být vědom. Soud v této souvislosti doplňuje, že případné opačné umístění dopravního značení (V 7a, IP 6) pochopitelně nemůže mít za následek ani závěr, že se nemohlo jednat o přechod pro chodce, jak žalobce namítal při jednání před soudem dne 8. 1. 2020.
18. Vzhledem ke všem těmto okolnostem je zřejmé, že žalobce vědomě porušil zákaz stanovený § 17 odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu („Řidič nesmí předjíždět na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi.“), přičemž na tomto závěru nemění ničeho ani skutečnost, že před přechodem pro chodce nebyla umístěna dopravní značka V 1a (podélná čára souvislá). Jelikož na přechod pro chodce shodně upozorňovaly hned tři dopravní značky (z toho dvě svislé), jichž si žalobce musel být vědom, a místo, v němž žalobce zahájil předjížděcí manévr, se nenacházelo v úseku mezi dvěma na sebe bezprostředně navazujícími přechody pro chodce, v nyní posuzované věci nelze uplatnit ani závěry rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 29. 1. 2015, č. j. 58 A 26/2012-140: *„Zavinění přestupku je nutno posuzovat také s ohledem na princip důvěry k dopravnímu značení. Jestliže je dopravní značení protichůdné [v tomto případě byla mezi dvěma přechody pro chodce přerušovaná čára (vodorovná dopravní značka V2), dovolující předjíždět, a na tuto bezprostředně navazoval přechod pro chodce, který nebyl označen žádnou svislou dopravní značkou (A11 nebo IP6)], pak řidiče nelze činit odpovědným za zavinění přestupku předjíždění na přechodu pro chodce a v jeho blízkosti, a to ani ve formě nevědomé nedbalosti (...).“*
19. Soud z uvedených důvodů uzavřel, že žalobce neměl předjížděcí manévr vůbec zahajovat, resp. pokud si skutečně v okamžiku jeho zahájení nebyl vědom přechodu pro chodce, měl bezprostředně po jeho zahájení a poté, co spatřil dopravní značky upozorňující na blížící se přechod pro chodce (A 11, IP 6, V 7a), okamžitě zpomalit, nepředjíždět dvě auta jedoucí před ním a ihned se zařadit zpět do svého jízdního pruhu.
20. Lze pak přisvědčit žalovanému, který na str. 5 napadeného rozhodnutí poukázal na okolnost, že dle předmětného videozáznamu (čas 06:29) žalobce svým riskantním manévrem nejen že ohrozil sebe a řidiče předjížděných vozidel, ale též řidiče

protijedoucího vozidla, které se nečekaně objevilo v zorném úhlu žalobce, a z tohoto důvodu musel začít brzdit a rychle se zařazovat zpět do svého jízdního pruhu. Rovněž je třeba poukázat na nezanedbatelnou společenskou škodlivost jakožto materiální stránku daného přestupku, jak plyne kupříkladu i z rozsudku NSS ze dne 27. 9. 2016, č. j. 6 As 187/2016-23: „*Nedovolené předjíždění lze totiž označit za typově závažnější jednání, než mírné překročení nejvyšší povolené rychlosti, a to bez ohledu na dobu, kterou řidič v levém jízdním pruhu v rozporu se zákazem strávil. To vyplývá jednak ze sankcí, které lze za nedovolené předjíždění uložit (za překročení rychlostního limitu v obci o méně než 20 km/h, respektive o méně než 30 km/h mimo obec, nelze zákaz činnosti vůbec uložit), ale také z nemožnosti projednat tento přestupek v blokovém řízení (z čehož vyplývá nutnost uložit zákaz činnosti vždy, když je takový přestupek projednáván, což by v blokovém řízení nebylo možné). O nebezpečnosti předjíždění v místech, kde je to zakázáno, svědčí i údaje, na něž se ve svém rozhodnutí odvolával žalovaný a ze kterých vyplývá vysoká četnost a závažnost dopravních nehod, které jsou tímto jednáním způsobeny.*“

21. Žalobce namítal, že z rozhodnutí správního orgánu I. stupně není zřejmé, jakého deliktu se žalobce dopustil a podle jakého zákona, přičemž toto pochybení k žalobcově odvolací námitce nenapravil ani žalovaný. Soud konstatuje, že z výroku rozhodnutí správního orgánu I. stupně je zjevné, jaká ustanovení kterých zákonů žalobce porušil [§ 17 odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu a § 17 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla], jakož i kterých konkrétních přestupků se dopustil [přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7. zákona o silničním provozu a přestupek dle § 16 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla]. Jestliže správní orgán I. stupně pro zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve výrokové části svého rozhodnutí zavedl zkratku „zákon o provozu na pozemních komunikacích“, avšak nadále používal zkratku „zákon o silničním provozu“, nejedná se o pochybení způsobující nezákonnost takového rozhodnutí. Zkratku „zákon o silničním provozu“ pro tento zákon ostatně zakotvil i zákonodárce. Obdobnou námitku nadto žalobce uplatnil i v odvolacím řízení, přičemž žalovaný v napadeném rozhodnutí výslovně a jednoznačně zopakoval, který zákon byl ze strany správního orgánu I. stupně aplikován. Není pak pochybením, jestliže žalovaný v žalobou napadeném rozhodnutí nepřistoupil ke změně výrokové části rozhodnutí správního orgánu I. stupně. Žalobce navíc jednotlivá ustanovení onoho zákona používal i při své argumentaci jak v odvolání proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně, tak i v žalobě (a pro jeho opakovaný výskyt v textu žaloby pro něj zavedl zkratku „Zákon“), a tudíž je zjevné, že mu bylo známo, o jaký právní předpis se jedná. Ani tato námitka proto není důvodná.
22. Krajský soud nemohl přisvědčit ani námitkám žalobce týkajícím se přestupku dle § 16 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Jestliže žalobce namítal, že zelená karta se nacházela ve vozidle na jiném místě, a tedy ji u sebe měl, nic to dle závěru soudu nemění na jeho povinnosti dle § 17 odst. 1 věty první zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla („Při provozu vozidla na pozemní komunikaci je jeho řidič povinen mít u sebe zelenou kartu nebo doklad o hraničním pojištění a na požádání jej předložit příslušníku Policie České republiky.“). Podobně v § 16 odst. 2 téhož zákona je stanoveno, že fyzická osoba se jako řidič vozidla dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 17 odst. 1 nepředloží zelenou kartu. Přestupek tedy žalobce spáchal již samotným nepředložením zelené karty na požádání příslušníkovi Policie ČR, nehledě na to, zda u sebe platnou

zelenou kartu měl, či nikoliv. Příslušník Policie ČR ostatně nemá žádný jiný způsob, jak zjistit, zda řidič vozidla má zelenou kartu u sebe, než požádat řidiče o její předložení. Pokud ji žalobce nepředložil, a to ať už z jakéhokoli důvodu, pak to jde jen k jeho tíži.

23. Obecně pak lze přitakat žalobci, že policejní hlídka za určitých okolností i jiným způsobem může ověřit, zda provozovatel vozidla uzavřel platné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a že předložení platné zelené karty nemusí vždy znamenat, že pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nadále trvá a z některého zákonem předpokládaného důvodu nezaniklo. Ani tyto skutečnosti však nemají vliv na závěr, že pokud žalobce na požádání příslušníka Policie ČR nepředložil zelenou kartu, spáchal přestupek dle § 16 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Žalobcem zmiňované okolnosti zjevně zvážil zákonodárce, když pro daný přestupek zavedl pokutu v relativně nízké výši 1 500 až 3 000 Kč, resp. pokutu uloženou příkazem na místě do výše 1 500 Kč (srov. § 16 odst. 3 a 4 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). Na druhou stranu by však za přijetí žalobcovy argumentace bylo spáchání daného jednání (nepředložení zelené karty na požádání příslušníka Policie ČR) fakticky nepostižitelné. Zakotvení tohoto přestupku v právním řádu nepovažuje krajský soud za rozporné s ústavním pořádkem, neboť daná povinnost i sankce za její nesplnění není zjevně nepřiměřená (povinnost řidiče vozidla mít u sebe zelenou kartu a na požádání ji předložit příslušníku Policie ČR není nikterak excesivní ani značně zasahující do právní sféry řidiče vozidla) a sleduje legitimní cíl, tj. aby řidič vozidla rychle a efektivně (bez komplikací způsobených ověřováním této skutečnosti policejní hlídkou z jiných zdrojů) prokázal, že provozovatel vozidla splnil svoji zákonnou povinnost a uzavřel pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, resp. aby bylo zřejmé, že zde s vysokou pravděpodobností existuje platná a účinná smlouva o takovém pojištění.
24. Žalobcem odkazované skutečnosti tedy ani neznamenají závěr o protiústavnosti § 17 odst. 1 a § 16 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ani nemají za následek absenci materiálního znaku přestupku. K tomu lze odkázat na rozsudek zdejšího soudu ze dne 30. 9. 2019, č. j. 52 A 50/2019-33: „[J]en zákon může stanovit, které jednání je trestným činem (přestupkem) a jaký trest (sankci), jakož i jiné újmy na právech nebo majetku, lze za jeho spáchání uložit (článek 39 Listiny základních práv a svobod). Je to tedy zákonodárce (a ne v daném případě žalobce či jeho zástupce), kdo rozhoduje o tom, jaké jednání (typově) je nutno postihovat prostředky trestního či správního práva. Proto je nutno s materiálním korektivem zacházet velice obezřetně, aby správní orgány a soud, které jsou vázány zákonem, nenarušovaly svým postupem princip dělby moci ve státě, například tím, že by stanovily, že v daném případě nepředložení zmíněných dokladů by nenaplnilo materiální stránku přestupku, tím by byl narušen i princip rovnosti před zákonem, když by někdo byl trestán a jiný ne. Proto v případě i zmíněných přestupků platí, že jednání, jež naplňuje formální znaky určitého přestupku, v zásadě naplňuje i znak materiální a pouze ve výjimečných případech nikoliv (o takový se v daném případě nejednalo), kdy konkrétní stupeň nebezpečnosti neodpovídá ani běžně se vyskytujícím jednáním naplňujícím danou skutkovou podstatu přestupku (srov. č. 43/1996 Sb. trestních rozhodnutí). Takový výjimečný případ byl řešen např. v rozsudku NSS ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-45, který však na danou věc nelze aplikovat, protože v případě tohoto jiného rozsudku se jednalo o věc, kdy došlo k překročení nejvyšší povolené rychlosti pouze o 2 km/hod a právě proto byla z důvodu zcela pochopitelných věnována této otázce pozornost se zcela zvláštním zaměřením na okolnosti vylučující trestnost takového přestupku. Avšak i v tomto judikátu NSS je uvedeno, že lze obecně vycházet z toho, že „jednání, jehož formální znaky jsou

označeny zákonem za přestupek, naplnil běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje nebo ohrožuje určitý zájem společnosti“. Proto bylo zcela nadbytečné se zabývat spekulativními úvahami žalobce a jeho představami o naplnění materiálních znaků zmíněných přestupků, když ten pouze účelově „zlehčuje“ své protiprávní jednání. Společenská nebezpečnost jednání žalobce byla v daném případě dána a vyplývá i z platné právní úpravy, kdyby tomu tak nebylo, tak by podle účelových závěrů zástupce žalobce nemohli kontrolující policisté ani předložení zmíněných podkladů vyžadovat, když by měli dle žalobce „k dispozici technické prostředky k dálkovému ověření skutečností jinak prokazovanými doklady“. To by pak policisté nedělali nic jiného, než by při silničních kontrolách pomocí „jiných technických prostředků“ zjišťovali, zda řidič má zapláceno povinné ručení a má zelenou kartu, či zda má řidičský průkaz.“ Zdejší soud tyto závěry považuje za přiléhavé i pro nyní posuzovanou věc a nevidí důvodu, proč se od nich odchýlit.

25. Správní orgány v dostatečném rozsahu zjistily stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a na jeho základě přijaly odpovídající právní závěry, jež řádně odůvodnily.
26. Krajský soud dospěl k závěru, že žaloba nebyla důvodná, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
27. Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s., když žalobce nebyl ve věci úspěšný a úspěšný žalovaný se při jednání soudu práva na náhradu nákladů řízení vzdal.

Poučení:

Toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení účastníkům řízení.

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

Pardubice 14. ledna 2020

JUDr. Petra Venclová, Ph.D., v. r.
samosoudkyně