



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: **M. K.**
trvale bytem
adresa pro doručování:
zastoupen: Mgr. Františkem Štouračem, advokátem
se sídlem Masarykova 413/34, 602 00 Brno

proti
žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

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, **s e z r u š u j e** a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **j e p o v i n e n** uhradit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši **19.456 Kč**, a to ve lhůtě do 30 dnů od právní moci rozsudku k rukám zástupce žalobce Mgr. Františka Štourače, advokáta se sídlem Masarykova 413/34, Brno.

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-bdin/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, určené k nouzovému odtahování vozidla pomocí tzv. odtahových brýlí, za kterým bylo za užití tohoto zařízení připojeno vozidlo RZ 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.“*

II. Napadené rozhodnutí

3. 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.
4. K odvolacím důvodům vzneseným žalobcem žalovaný uvedl následující argumentaci. Žalovaný vycházel z toho, že na základě provedeného 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.
5. Podle názoru žalovaného nelze odtahový vozík považovat za součást odtahového vozidla Ford Tranzit se schválenou nástavbou OMARS 3TZ, 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 OMARS 3 TZ vozidla Ford. Pokud žalobce přiložil návod k použití odtahového vozíku, nemůže tento nahradit schválení takového zařízení Ministerstvem dopravy ČR k používání.

6. 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.
7. 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 dikce § 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 J. 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.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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

12. 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.

13. Podle názoru žalobce správní orgány nedodržely zásadu materiální pravdy a nezjistily stav věci bez důvodných pochybností.
14. 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 důsledkem 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.
15. 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.
16. V této souvislosti žalobce nesouhlasil se žalovaným, že bylo možno přejít procesní pochybení prvostupňového orgánu spočívající ve 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.
17. 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 jako přílohu k osvědčení o schválení technické způsobilosti typu č. Z výše citovaného dokumentu přitom vyplývá, že schválení se vztahuje rovněž na alternativní provedení vozidel, kdy je výslovně uveden rovněž typ odtahových brýlí OMARS 3TZ, přičemž tento typ nástavby byl zabudován na vozidle Ford Tranzit, který řídil právě žalobce.
18. Dále žalobce odkázal na osvědčení o schválení technické způsobilosti typu samostatného technického celku vozidla č., které vydalo Ministerstvo dopravy ČR pod č.j. 388/2007-150-SCH2. Sama tovární značka OMARS 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 podpurný 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.

19. 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.
20. 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.
21. 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.
22. 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.
23. 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.
24. 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).

25. 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 F. Tranzit 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.
26. 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.
27. 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

28. Žalovaný k věci uvedl, že se zcela odkazuje na odůvodnění napadeného rozhodnutí, a navrhl zamítnutí žaloby.
29. 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.
30. 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. Posouzení krajským soudem

31. 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.).
32. 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.
33. 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.
34. 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.
35. 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. 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.
36. Ze správního spisu prvostupňového orgánu vyplývají následující skutečnosti. Z výpisu z registru vozidel k vozidlu J. vyplývá, že jeho celková hmotnost činí 2215, přičemž se jedná o vozidlo kategorie M1. Z výpisu z registru vozidel k odtahovému vozidlu – F. T. RZ, kategorie N1, mj. vyplývá, že má schválenou úpravu karoserie ODTAHOVÁ – OMARS 3TZ. 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.
37. 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 samost. 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 OMARS, nikoliv však důkaz návodem k odtahovému vozíku DOLLY.

38. Ze spisu žalovaného vyplývá, že návod k použití odtahového vozíku DOLLY byl žalobcem poskytnut, nicméně jím nebylo doplňováno provedené dokazování.
39. 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.pro společnost CZ Hartmann, s.r.o. na výměnnou nástavbu výrobce OMARS 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.
40. 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).
41. Žaloba je **důvodná**.
42. Krajský soud vycházel ze skutkového stavu doplněného dokazováním při jednání dne 9. 10. 2018. Jednání žalobce je potřeba posuzovat zcela individuálně ve vztahu k jednotlivým skutkovým podstatám přestupků A, B a C .
43. 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 přípojné 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.

44. 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) užít 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.*
45. Skutková podstata přestupku C 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.“*
46. 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.
47. Vlečení je upraveno v ustanovení § 34 odst. 7 až 9 zákona o silničním provozu, podle něhož v rozhodném znění platí, že *„Autobus nebo motorové vozidlo vlečené pomocí zvláštního zařízení se smí vléci jen bez přepravovaných osob. U vlečeného vozidla musí být rozsvícena obrysová a potkávací světla. Vlečené vozidlo musí být zezadu viditelně označeno výstražným trojúhelníkem, například za sklem, na zadním čele korby.“*
48. Žalovaný měl názor, že již v případě jednání žalobce nešlo o vlečení vozidla ve smyslu § 34 zákona o silničním provozu, ale o jízdní soupravu. Jak ovšem vyplynulo z provedeného dokazování, Ministerstvo dopravy pozdějším

rozhodnutím ze dne 20. 1. 2017 schválilo odtahový vozík DOLLY jako příslušenství (nikoliv součást) povolených odtahových brýlí OMARS, přičemž ve změnovém rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 20. 1. 2017 (resp. příloze 1) se přímo uvádí, že 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.

49. Soud poukazuje na to, že i když je vázán § 75 odst. 1 s.ř.s. (rozhodovat podle právního stavu k datu vydání napadeného rozhodnutí), byl povinen přihlédnout i k pozdějšímu nastolenému právnímu stavu věcí ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny. V dané situaci tak soud považoval za nutné přihlédnout v běžícím řízení o žalobě k této později nastalé skutečnosti, která má však zásadní význam pro hodnocení přestupkového jednání žalobce k datu jeho spáchání.
50. Z provedeného dokazování má soud za jednoznačné, že v souladu s Návodem k obsluze vozíku DOLLY odtahový vozík nelze považovat ani za vozidlo, ani za přívěsný vozík, který by s odtahovým vozidlem tvořil jízdní soupravu. Tyto závěry je podle názoru krajského soudu třeba vztáhnout i k datu přestupkového jednání, neboť nebylo prokázáno, že by došlo k jakékoliv funkční změně odtahového vozíku DOLLY, který byl žalobcem užít k podložení zadní nápravy vlečeného vozidla Jaguar.
51. Krajský soud z toho usuzuje, že v předmětné věci není možné uplatnit judikaturu Nejvyššího správního soudu týkající se přívěsných vozíků. Podle této judikatury vztahující se k výkladu § 80a odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu je rozhodující pro posouzení kvalifikace vozidla (jízdní soupravy) do příslušné skupiny vždy největší povolená hmotnost (nikoliv okamžitá či pohotovostní hmotnost), jak se uvádí kupř. v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 10. 2017, č.j. 4 As 179/2017 – 48, přístupný na www.nssoud.cz. Pokud by byl tento přístup aplikován v předmětné věci, bylo by třeba souhlasit se žalovaným, že spřažení vozidla Ford Tranzit spolu s vlečeným vozidlem Jaguar na odtahovém vozíku je třeba považovat za jízdní soupravu ve smyslu skupiny B+E. Nicméně pokud - jak se ukázalo - odtahový vozík DOLLY nemění funkci odtahových brýlí OMARS a stále jde o technické zařízení určené k vlečení vozidel (nouzovému vyprošťování), pak takový závěr není na místě, neboť v režimu vlečení vozidla podle ustanovení § 34 zákona o silničním provozu neplatí limitace největší celkovou hmotností vozidla. Právní názor žalovaného v tomto ohledu představuje argumentaci per analogiam, která je užita v neprospěch obviněného v otázce viny.
52. Správní orgány navíc samy neprovedly dokazování vztahující se k používání odtahového vozíku a vycházely bez dalšího z toho, že toto zařízení není povoleno k provozu na pozemních komunikacích. Pokud žalovaný neprovedl v této věci další dokazování, nevyžádal si stanovisko Ministerstva dopravy k používání odtahového vozíku, zatížil celé řízení nedostatkem, který nakonec vedl k nedostatečnému zjištění skutkového stavu věci, jak ukázalo doplnění dokazování v řízení před krajským soudem.
53. Ve vztahu ke skutkové podstatě přestupku A tedy krajský soud shrnuje, že správní orgány se dopustily nesprávné právní kvalifikace jednání žalobce, neboť ani k datu

spáchání nebylo možno dovodit, že šlo o jízdní soupravu, k jejímuž řízení by žalobce potřeboval řidičské oprávnění skupiny B+E. Závěry žalovaného vztahující se k naplnění této skutkové podstaty jsou tedy stíženy nezákonností.

54. Co se týká skutkové podstaty přestupku B, bude třeba v novém řízení opětovně posoudit, zda bylo možno považovat odtahový vozík DOLLY za povolené či nepovolené zařízení ve smyslu ustanovení § 37 zákona o silničním provozu, a zabývat se komplexně otázkou společenské škodlivosti použití odtahového vozíku v silničním provozu, a to se zřetelem k prokázané skutečnosti, že později (k datu 27. 1. 2017) bylo používání tohoto vozíku Ministerstvem dopravy povoleno. Prvostupňový orgán sice otázku společenské škodlivosti jednání žalobce (i ve vztahu k formálnímu znaku skutkové podstaty – „závažný způsob“ a „bezprostřední ohrožení“) zkoumal, nicméně vycházel přitom z premisy, že použití odtahového vozíku nebylo k datu přestupkového jednání žalobce povoleno, a dále také chápal spřažení odtahového a vlečeného vozidla jako jízdní soupravu (viz k tomu výše), a proto vycházel z toho, že vozidlo Jaguar podložené odtahovým vozíkem je přípojným vozidlem. Tato premisa však není správná, jak soud dovodil výše. Za dané situace je na místě, aby žalovaný napravil pochybení při zjišťování skutkového stavu věci a vyžádal si za tímto účelem vyjádření či stanovisko Ministerstva dopravy ČR k otázce technické způsobilosti používání odtahových brýlí OMARS ve spojení s odtahovým vozíkem DOLLY k datu přestupkového jednání. Na okraj věci krajský soud připomíná, že je povinností provozovatele vozidla, nikoliv jeho řidiče, prokázat technickou způsobilost vozidla, příp. užívaných technických zařízení fungujících jako příslušenství.
55. I kdyby se v dalším řízení ukázalo, že odtahový vozík DOLLY bylo podle stavu věci a právní úpravy v době spáchání přestupkového jednání bylo třeba považovat za nepovolené příslušenství odtahových brýlí OMARS, je třeba se znovu a důkladně zabývat otázkou „bezprostředního ohrožení“ silničního provozu v důsledku užití tohoto zařízení žalobcem. Nelze v žádném případě vycházet pouze z typově či formálně pojaté společenské škodlivosti ve smyslu, že spočívá pouze v tom, že by šlo o zařízení výslovně Ministerstvem dopravy nepovolené, nýbrž na základě individuálních okolností jednání žalobce vyhodnotit jeho skutečnou škodlivost a ohrožení ostatních účastníků silničního provozu.
56. Je tedy na žalovaném, aby si v dalším řízení učinil nový úsudek o tom, zda jednáním žalobce, který vlekl za pomoci schváleného technického zařízení OMARS motorové vozidlo Jaguar za pomoci odtahového vozíku DOLLY na úseku 162 až 166,5 km dálnice D1, byly skutečně naplněny znaky skutkové podstaty přestupku B, tedy zda žalobce řídil vozidlo v nezpůsobilém technickém stavu tak závažném, že tím bezprostředně ohrozil ostatní účastníky silničního provozu.
57. Ohledně skutkové podstaty přestupku C krajský soud vycházel ze skutkového stavu zjištěného ve správním řízení. Předně krajský soud konstatuje, že lze souhlasit se žalobcem, že bez ohledu na to, zda se jednalo o vlečení vozidla či nikoliv, pro žalobce platilo ustanovení § 11 odst. 2 zákona o silničním provozu o podmínkách užití krajnice při jízdě. Ustanovení § 42 zákona o silničním provozu představuje pouze výjimku pro určité situace.

58. Žalobce zároveň nepopírá, že neměl v inkriminované době při vlečení vozidla Jaguar v činnosti výstražné světlo oranžové barvy. Krajský soud má za to, že ze smyslu a účelu ustanovení § 42 zákona o silničním provozu plyne, že pokud to vyžaduje pracovní činnost vozidla vybaveného tímto světlem a jeho řidič hodlá užít výjimku z pravidel silničního provozu (v tomto případě § 11 odst. 2 zákona o silničním provozu), pak je třeba zároveň tohoto výstražného světla užít, neboť to zákon signalizuje dikcí, že v této situaci je řidič povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost na pozemních komunikacích. Pokud je žalobce neměl v činnosti, zřejmě nehodnotil situaci jako natolik náročnou, aby dal výstrahu ostatním vozidlům, že užívá k jízdě zpevněné krajnice dálniční komunikace.
59. Žalobce nepopírá, že užil zpevněné krajnice předmětného úseku dálnice D1 k souvislé jízdě s vlečením vozidla Jaguar, a ani netvrdí, že by k tomuto jednání došlo v rámci jízdy „na výjimku“ z ustanovení § 11 odst. 2 zákona o silničním provozu. Žalobce staví svou argumentaci na tom, že tak mohl učinit za podmínek § 11 odst. 2 zákona o silničním provozu, protože „vyhýbal“ špatnému stavu vozovky v pravém jízdním pruhu.
60. Krajský soud má za to, že samotné zjištění o užití zpevněné krajnice žalobcem – jakkoliv je nesporné - v tomto případě skutečně nedostačuje k úsudku o tom, že spáchal přestupek C. Správní orgány se měly v tomto ohledu více zabývat tím, jaký byl stav pravého jízdního pruhu v předmětném úseku D1 k datu přestupkového jednání a zda žalobce mohl i v případě, že vlekl pomocí odtahových brýlí a odtahového vozíku vozidlo Jaguar, za podmínek ustanovení § 36 odst. 3 zákona o silničním provozu a za podmínek ustanovení § 11 odst. 2 zákona o silničním provozu bezpečně užít pravého jízdního pruhu, a to se zvláštním zřetelem k tomu, zda dbal při jízdě po krajnici zvýšené opatrnosti. Ve správním spisu k tomu není založena žádná fotodokumentace, přičemž nebyl proveden ani výslech zasahujících policistů, kteří by mohli o stavu pravého jízdního pruhu D1 v předmětném úseku vypovídat. Žalovaný staví svůj právní názor pouze na hypotetickém předpokladu, 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. To však podle přesvědčení soudu k prokázání viny ze spáchání tohoto přestupku nestačí.
61. Za této situace krajský soud má za to, že ve vztahu k této skutkové podstatě správní orgány vycházely z nedostatečně zjištěného skutkového stavu věci, když sice samotné jednání žalobce bylo zjištěno nesporně, ale okolnosti jeho jednání již nemají ve správním spisu oporu v provedeném dokazování. Jediným zdrojem poznatků o tomto jednání žalobce je úřední záznam policistů o přestupku v silničním provozu, který sám o sobě jako důkaz neobstojí (viz k tomu zejm. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 1. 2009, čj. 1 As 96/2008-115, přístupný na www.nssoud.cz). Žalovaný toto procesní pochybení prvostupňového orgánu nezhojil a názor prvostupňového orgánu o vině žalobce potvrdil. Krajský soud tedy ve vztahu k přestupku C dovozuje pochybení správních orgánů ve smyslu § 76 odst. 1 písm. b) s.ř.s.

VI. Závěr a náhrada nákladů řízení

62. Ze všech shora uvedených důvodů krajský soud zrušil napadené rozhodnutí žalovaného zčásti pro nezákonnost a zčásti pro vady řízení (§ 76 odst. 1 písm. b) s.ř.s.). V dalším řízení bude žalovaný povinen vycházet z právního názoru obsaženého v tomto rozsudku.
63. O náhradě nákladů řízení krajský soud rozhodl za podmínek ustanovení § 60 odst. 1 s.ř.s. 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 právnímu zástupci žalobce 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. Celkem je tedy žalovaný povinen žalobci na náhradě nákladů řízení uhradit částku 19456 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku, jak je uvedeno ve výroku II. tohoto rozhodnutí.

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.

V Brně dne 9. října 2018

v. r.

JUDr. Lukáš Hlouch, Ph.D.,

samosoudce

Za správnost vyhotovení:
K. M.