



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Alexandra Krysla a soudkyň Mgr. Miroslavy Kašpírkové a JUDr. Aleny Hocké v právní věci **žalobce Mgr. P.B.**, se sídlem ..., **proti žalovanému Krajskému úřadu Karlovarského kraje**, se sídlem Závodní 353/88, Karlovy Vary, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 28. 2. 2017, č. j. 361/DS/17-3,

t a k t o :

- I. Žaloba se z a m í t á.**
- II. Žádný z účastníků n e m á právo na náhradu nákladů řízení.**

O d ů v o d n ě n í

I. Vymezení věci

Žalobce se žalobou domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 28. 2. 2017 č. j. 361/DS/17-3, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Cheb, odboru správních činností, ze dne 28. 11. 2016, č. j. MUCH 100795/2016, podle kterého se žalobce dopustil správního deliktu podle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a byla mu uložena podle § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu pokuta ve výši 1.500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1.000 Kč. Žalobce požadoval, aby mu bylo přiznáno právo na náhradu nákladů řízení.

II. Důvody žaloby

Žalobce úvodem žaloby shrnul dosavadní průběh správního řízení. Dále uvedl, že Přestože tato žaloba směřuje proti poslednímu rozhodnutí ve věci, resp. prvoinstančnímu rozhodnutí a II. instance v jejích, má žalobce za to, že vzhledem k charakteru v rozhodnutích tvrzeného správního deliktu ve spojitosti s dopravně neutěšenou agendou českých měst, a také přebujelým a bohužel mnohdy alibistickým rozhodováním správních orgánů pod rouškou objektivní odpovědnosti provozovatelů vozidla, je nutno na problematiku také nahlížet jako na odborně dopravní a výkladový celek, tj. zkoumat postup legálnosti, ale zejména i legitimacy postupu správního orgánu napříč všemi řízeními, resp. jejich rozhodnutími v nich učiněných. Konkrétně pak také principem formální a materiální stránky přestupku.

Rozhodnutí o udělení pokuty, resp. vydání rozhodnutí o zamítnutí odvolání, je vydáno z titulu § 125f zák. č. 361/2000 Sb., upravujícím správní delikt provozovatele vozidla. Přestože žalobci je tato zákonná úprava známa a cítí, že posouzení jejího legálního, a zejména legitimního směřování nespadá do pravomoci tohoto soudu, i tak je nucen zopakovat svou předchozí argumentaci a to, že se domnívá, že se jedná o ustanovení „protiústavní“, resp. takové, které ohýbá obecnou zákonnost a řeší pouze důsledky předchozí neschopnosti postupu správních orgánů ve věci dopravních přestupků. Žalobce ví, kdo vozidlo řídil, resp. na konkrétním místě zaparkoval, avšak jelikož se jedná skutečně o osobu mu blízkou, na základě principů zakotvených v primárních ústavních a zákonných principech České republiky, odmítl totožnost řidiče správnímu orgánu sdělit. V kontextu dále uvedené argumentace týkající se primárního správního deliktu, jelikož správní delikt z titulu provozovatele vozidla je až deliktem sekundárním, vyřetěženým, nemělo být rozhodnuto tak, jak bylo, jelikož se nestal ani delikt primární, jak uvedeno dále. Dle odstavce 2 písm. b) § 125f fyzická osoba za správní delikt odpovídá, pokud porušení povinnosti řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona. Žalobce je přesvědčen, že zaznamenané jednání znaky přestupku (dle § 25 zákona o silničním provozu) nenaplnilo.

Žalobce správnímu orgánu navrhl, aby provedl místní šetření, které mělo dokladovat a dokázat konkrétní dopravní situaci a místní poměry v místě tvrzeného přestupku. Správní orgán toto šetření neprovedl a dle názoru žalobce se vůbec nevypořádal s tím, proč tak učinil, čímž své rozhodnutí zatížil neodstranitelnou vadou. Správní orgán pouze uvedl, že posoudil vzniklou situaci bez nutnosti provádět místní šetření, což se vzhledem k dále uvedeným okolnostem jeví jako nedostatečné a argumentace správního orgánu je činěna evidentně tzv. „od stolu“, bez znalosti místních poměrů. § 25 zákona o silničním provozu uvádí ve svém prvním odstavci písm. a), že řidič smí zastavit a stát jen vpravo ve směru jízdy co nejbližší k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo. Přestože je ulice Mládežnická ve Františkových lázních značena jako obousměrná, z tohoto formalistického pohledu by skutečně vozidlo stojící při levém okraji vozovky, jak bylo pro účely správního řízení zaznamenáno, stálo tak, jak dikce zákona zakazuje, místní poměry této konkrétní ulice z ní činí fakticky ulici jednosměrnou, navíc s neustálou nutností přejíždění od pravého k levému okraji a naopak, což zapříčinil sám správní orgán, resp. vlastník pozemní komunikace tím, že na silnici vyznačil vodorovným značením parkovací stání - boxy. V místě takového parkovacího boxu zůstává místo na průjezd vozidla pouze v jednom směru. Tyto místní poměry dokládá žalobce přiloženými důkazy, a to jak leteckým snímkem pořízeným ze sítě Internet, tak snímky z aplikace Google View získané obdobným způsobem i vlastní

fotodokumentací. Z uvedeného jasně vyplývají místní poměry, na které žalobce v řízení u správního orgánu poukazoval a žádal, aby byly zkoumány, avšak správní orgán toto odmítl a nečinil. Obrázek znázorňuje letecký pohled na ulici Mládežnická, kde modrým křížem je vyznačeno místo stání vozidla žalobce před nemovitostí na adrese Mládežnická 10. Žluté čáry znázorňují jízdní dráhu vozidla projíždějícího ulici Mládežnická, které je v místech červených čar nuceno změnit směr, jelikož v přímém směru se před vozidlem nachází zřízená parkovací místa. Sám vlastník komunikace tak tímto způsobil nutnost přejetí vozidla „do protisměru“. Jelikož však parkovací stání jsou „cik-cak“ po celé délce komunikace a vedle nich zbývá prostor na projetí pouze jednoho vozidla, činí tento stav z komunikace ulicí fakticky pouze jednosměrně průjezdnou (i když legislativně jedno v jakém směru). Obr. č. 2 a 3 společně dokládají tvrzení uvedené u obr. č. 1 optikou řidiče vozidla, kdy je patrné, že mnohdy nezbyvá průjezd ani pro ono jedno vozidlo, což je za účelem bezpečnosti provozu a ochrany vlastního majetku řešeno vlastníky osobních vozidel mnohdy tak, že z částí stojí na chodníku, aby byla zajištěna alespoň nějaká průjezdnost. V rámci alespoň částečné průjezdnosti je navíc hovořeno pouze o osobních automobilech. Nákladní automobily (např. popeláři) pak se šířkou svého nákladního vozidla nejsou v této úvaze vůbec zohledněny. Pouze ale tuto argumentaci zesilují, protože ukazují ještě větší problematiku této komunikace, resp. její průjezdnosti s ohledem na šířku vozidla. Je vlastní fotodokumentace žalobce, která vše výše uvedené potvrzuje. Terénní vozidlo v popředí fotografie pak stojí tak (na přesně stejném místě a i stejným „nezákonným“ způsobem), jak stálo vozidlo žalobce v době, kdy byl zaznamenán domnělý přestupek. Z fotografie opět vyplývá jednak šířka komunikace v místě zaparkovaných vozidel činící z komunikace ulici fakticky jednosměrnou, resp. umožňující průjezd vozidla pouze v jednom směru, a dále tvrzení žalobce ohledně bezpečnosti vystupování řidiče takto parkujícího vozu do travnatého pásu namísto vystupování do vozovky v místech, kde řidič jedoucího vozidla je nucen jednak řešit absurdní zpomalovací pruh, který nebezpečnost daného místa právě s ohledem na fyzikální síly na vozidlo působící jen zhoršuje, druhák pak musí řešit, jestli daným místem s ohledem na faktický přejezd do protisměru vůbec projede. Místo takto zvýšeného rizika a náročnosti na pozornost řidiče by bylo pak ještě zatíženo vystupující osobou z vozu.

Žalobce je přesvědčen, že správní orgán, potažmo soud je povinen zkoumat naplnění znaků přestupku, které lze rozdělit na formální a materiální. Za formální lze považovat ustanovení zákona jako takové. To je faktem, i když i zde je žalobce přesvědčen, že ustanovení § 25 odst. (1) písm. a) nebylo směřováno úmyslem zákonodárce do situací, jak je popisuje místní situace výše. Materiální aspekt je chápán jako korektiv spravedlnosti, který narovnává nedokonalosti formálně stanovených pravidel, jež nikdy nemohou relevantně, příhodně a přesně dopadnout na mnohotvárnost reálného života na silnici, a proto, i v návaznosti na místní šetření, které nebylo však provedeno, mělo být konstatováno, že tento materiální aspekt naplněn nebyl a ke spáchání přestupku (primárního) nedošlo. Následně by věc neměla být odložena a nemělo být postupováno podle objektivní odpovědnosti, jelikož se nestal ani primární delikt. Nejvyšší správní soudu ve svém rozhodnutí 5 As 104/2008-45 ze dne 14. 12. 2009 konstatoval: *„Lze tedy obecně vycházet z toho, že jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti. Z tohoto závěru však nelze dovodit, že by k naplnění materiálního znaku skutkové podstaty přestupku došlo vždy, když je naplněn formální znak přestupku zaviněným jednáním fyzické osoby.*

Pokud se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, přidruží takové další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek.“ Přestože uváděné rozhodnutí se vztahovalo na překročení nejvyšší povolené rychlosti, v rovině zkoumání okolností vzhledem k ohrožení právem chráněných zájmů společnosti, je aplikovatelné i na tento případ. Záměrem zákonodárce bez pochyby nebylo postihovat ustanovením § 25 situace výše popsané. Z rozhodovací praxe Nejvyššího správního soudu je navíc zřejmé, že materiální aspekt přestupku je jedním ze základních atributů definice přestupku a musí se vždy prokazovat a nikdy presumovat. Pakliže se správní orgán v tomto případě alespoň částečně zabýval společenskou nebezpečností, uvedl, že společensky nebezpečné je v obousměrném provozu přejíždět do protisměrné části vozovky, které uvedenému zastavení a stání předcházelo. To, jak je vysvětleno výše, není pravdou, neboť obousměrný provoz v místě fakticky neexistuje a k zaparkování s ohledem na šířku vozovky není potřeba přejet do „protisměru“. To vše by správní orgán (snad) zjistil, provedl-li by na návrh účastníka (žalobce) místní šetření. Správní orgán také zcela ignoroval ust. § 2 odst. (3) správního řádu, kdy správní orgán má šetřit oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu dotýká a zároveň dle odst. (4) totožného paragrafu správní orgán má dbát, aby přijaté řešení odpovídalo okolnostem případu. V neposlední řadě je každý správní orgán nadán schopností a možností uplatnění správního uvážení (viz zkoumání materiálního znaku přestupku na základě znalostí z místního šetření), které může mnohdy literu zákona zmírnit, k čemuž také nedošlo.

III. Vyjádření žalovaného

Žalovaný soubor námitek žalobce odmítá, stejně tak, jako by je odmítl v průběhu odvolacího řízení. Žalobou napadené rozhodnutí žalovaného a s ním i rozhodnutí prvoinstančního orgánu jsou rozhodnutí vydaná ve věci správního deliktu provozovatele vozidla, kterého se žalobce dopustil. Předmětem řízení bylo porušení povinnosti provozovatele vozidla vyjádřené v ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, kde je stanoveno, že provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích. Ustanovení § 25 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu stanoví, že řidič smí zastavit a stát jen vpravo ve směru jízdy co nejbližší k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo. Po přezkoumání odvoláním napadeného rozhodnutí prvoinstančního musel žalovaný konstatovat, že znaky přestupku byly naplněny, když se žalobce dopustil správního deliktu tím, dne 19. 8. 2016, ve 21:15 hodin, ve Františkových Lázních, v ulici Mládežnické, stálo vozidlo Škoda Octavia po směru jízdy při levém okraji pozemní komunikace, tedy v protisměru. S odkazem na výše uvedené trvá žalovaný na tom, že v průběhu řízení nedošlo ke krácení práv žalobce a bylo vůči němu postupováno v souladu se zákonem. Námitky uváděné žalobcem považuje žalovaný za neopodstatněné. Dle názoru žalovaného nelze ze skutečností uváděných žalobcem v podané žalobě prokázat či dovodit nezákonnost napadeného rozhodnutí či takové vady řízení, které by odůvodňovaly zrušení žalobou napadeného rozhodnutí. Na základě shora uvedených skutečností, které vedli žalovaného k zamítnutí odvolání žalovaného v řízení ve věci, navrhuje žalovaný, aby Krajský

soud v Plzni, žalobou ze dne 24. 3. 2017 žalobu podanou panem Mgr. P.B. v souladu s ustanovením § 78 odst. 7 soudního řádu správního, v celém rozsahu zamítl.

IV. Vyjádření účastníků při jednání

Při jednání účastníci setrvali na svých dosavadních tvrzeních.

V. Posouzení věci soudem

V souladu s § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě.

Žaloba není důvodná.

A. Námitka protiústavnosti § 125f zákona o silničním provozu

Podle čl. 95 Ústavy České republiky *soudce je při rozhodování vázán zákonem a mezinárodní smlouvou, která je součástí právního řádu; je oprávněn posoudit soulad jiného právního předpisu se zákonem nebo s takovou mezinárodní smlouvou (odstavec 1). Dojde-li soud k závěru, že zákon, jehož má být při řešení věci použito, je v rozporu s ústavním pořádkem, předloží věc Ústavnímu soudu (odstavec 2).*

Otázkou ústavnosti předmětné právní úpravy se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 23.3.2016, č.j. 6 As 128/2015-32. Zmínil přitom usnesení Ústavního soudu ze dne 22. 12. 2015, sp. zn. I. ÚS 508/15 (dostupné na <http://nalus.usoud.cz>) s tím, že *„Ústavní soud odmítl návrh na zrušení ustanovení § 125f zákona o silničním provozu, neboť ten měl akcesorickou povahu k ústavní stížnosti, přičemž ta byla odmítnuta pro její zjevnou neopodstatněnost. I přesto, že meritem návrhu na zrušení předpisu se tedy Ústavní soud nezabýval a že (nepublikovaná) usnesení Ústavního soudu nejsou precedenčně závazná, domnívá se Nejvyšší správní soud, že uvedené usnesení nelze opomíjet. V odůvodnění zmíněného usnesení Ústavní soud totiž uvedl: „Pochybení obecných soudů a správních orgánů s ústavní intenzitou není Ústavní soudem ve věci spatřováno. Právní závěr o spáchání správního deliktu provozovatelem vozidla (stěžovatelem) a o uložení pokuty podle zákona o silničním provozu nevybočuje z ústavních kautel. Obecné soudy řádně, logicky a na podkladě dostatečného důkazního stavu vyložily, proč neposoudily námitky stěžovatele proti správnímu rozhodnutí o vyslovení viny a sankce za spáchaný správní delikt jako důvodné.“ Z tohoto lze podle Nejvyššího správního soudu dovozovat obecný závěr o ústavní konformnosti předmětné právní úpravy. Pokud by totiž Ústavní soud považoval předmětné ustanovení za protiústavní, byla by pak jeho aplikace provedená správními orgány a soudy logicky stížena protiústavností. Ústavní soud však výslovně uvedl, že v postupu soudů a správních orgánů nespatřuje pochybení dosahující intenzity protiústavnosti.“. Dále Nejvyšší správní soud konstatoval: „Dále lze připomenout, že na poli uvedené úpravy již několikrát rozhodoval i Nejvyšší správní soud (viz např. rozsudky ze dne 22.10.2015, č.j. 8 As 110/2015-46; ze dne 26.11.2014, č.j. 1 As 131/2014-45; ze dne 17.2.2016, č.j. 1 As 237/2015-31) a ani v těchto případech nepředkládal věc Ústavnímu soudu (nutno však*

podotknout, že v uvedených případech nebyla protiústavnost účastníky namítána). Z toho lze usuzovat o konstantním názoru Nejvyššího správního soudu o souladu předmětné úpravy s ústavním pořádkem. Podobnou úpravou se zabýval i Evropský soud pro lidská práva (dále „ESLP“), a to v rozhodnutí o přijatelnosti ze dne 19.10.2004, *Falk proti Nizozemí*, stížnost č. 66273/01 (dostupné na <http://hudoc.echr.coe.int/>). ESLP se musel vypořádat s tím, zdali nizozemské orgány při aplikaci právní úpravy zakotvující objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za drobné dopravní přestupky neporušily čl. 6 odst. 2 Úmluvy, jenž zní: „Každý, kdo je obviněn z trestného činu, se považuje za nevinného, dokud jeho vina nebyla prokázána zákonným způsobem.“ ESLP nejdříve připomněl, že presumce neviny a povinnost toho, kdo rozhoduje o trestním obvinění, nést důkazní břemeno nejsou absolutní, neboť právní a faktické domněnky existují v každém systému trestního práva a nejsou principiálně v rozporu s Úmluvou, pokud smluvní státy zůstanou v rozumných mezích, přičemž vezmou v potaz, co je v sázce, a práva obviněného. Jinými slovy, smluvní státy jsou povinny zajistit, aby prostředky k dosažení legitimního cíle byly ve vztahu k tomuto cíli proporcionální. V tomto případě byla legitimním cílem bezpečnost silničního provozu, jež má být zajištěna tím, že dopravní přestupky detekované technickým nebo jiným způsobem, spáchané řidičem, jehož identita v dané době nebyla zjištěna, nezůstanou nepotrestány, přičemž vyšetřování a následné trestání těchto přestupků nebude představovat nepřijatelnou zátěž pro orgány veřejné moci. Navíc nizozemská úprava dává provozovateli možnost nechat pokutu přezkoumat soudním řízením v plné jurisdikci, v němž může vznést argument, že policie měla reálnou šanci vozidlo zastavit a zjistit totožnost řidiče. ESLP se finálně vyjádřil tak, že nizozemská právní úprava zakotvující objektivní odpovědnosti provozovatelů vozidel za drobné dopravní přestupky, u nichž je obtížné zjistit totožnost řidiče, je proporcionální uvedenému cíli, a proto je souladná s čl. 6 odst. 2 Úmluvy. Podobným prismaem lze posuzovat i českou právní úpravu. Legitimním cílem zde je ochrana bezpečnosti silničního provozu. Konkrétněji se k tomu vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 22.10.2015, č.j. 8 As 110/2015-46, následovně: „V případech překročení maximální povolené rychlosti naměřeného pomocí automatických radarů a v případech nesprávného parkování, správní orgány často jednoznačně zjistily spáchání přestupku, ale při zjišťování totožnosti pachatele byly odkázány na vysvětlení podané registrovaným provozovatelem vozidla. Pokud provozovatel odepřel podání vysvětlení s tím, že by jím vystavil postihu osobu blízkou (§ 60 odst. 1 věta za středníkem zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů), správní orgány se ocitly ve stavu důkazní nouze a věc odložily, protože při množství podobných dopravních přestupků bylo vyloučeno zjišťovat totožnost přestupců jinými způsoby. Cílem zavedení úpravy správního deliktu provozovatele vozidla bylo, aby zmíněná delikttní jednání nezůstala nepotrestána a aby za ně v případě nezjištění totožnosti pachatele odpovídal provozovatel vozidla, kterému byla § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu stanovena povinnost zajistit, aby při užití vozidla byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích (viz zápis z hlasování v Poslanecké sněmovně o návrhu novely zákona o silničním provozu vráceném Senátem ze dne 6.9.2011, dostupný na <http://www.psp.cz/eknih/2010ps/stenprot/021schuz/s021045.htm>). Kasační soud se vyjádřil k účelu úpravy, jež byla do zákona o silničním provozu vložena novelou provedenou zákonem č. 297/2011 Sb., v rozsudku ze dne 11.12.2014, č.j. 3 As 7/2014-21: „Evidentním primárním úmyslem zákonodárce v právní úpravě správního deliktu dle ustanovení § 125f zákona o provozu na pozemních komunikacích je postihnout existující a jednoznačně zjištěný protiprávní stav, který byl způsoben provozem resp. užíváním vozidla při provozu na

pozemních komunikacích. Podle názoru Nejvyššího správního soudu je zcela přiléhavé, pokud zákonodárce zvolil **objektivní formu odpovědnosti samotného provozovatele vozidla**, jenž je jako vlastník věci - nástroje spáchání protiprávnosti - z hlediska veřejného práva primární identifikovatelnou a konkrétní osobou.“ Zvolený prostředek (objektivní odpovědnost provozovatele vozidla) je tedy dle Nejvyššího správního soudu zcela přiměřený k uvedenému cíli. (...) **Nejvyšší správní soud taktéž zdůrazňuje, že provozovatel vozidla je trestán za to, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Nejvyšší správní soud si je vědom, že se jedná o konstrukci poměrně striktní a pro provozovatele vozidla nepříznivou. Touto konstrukcí je usnadněna důkazní pozice správního orgánu a do jisté míry se jí relativizuje povinnost správního orgánu nést důkazní břemeno. Jak však již bylo shora osvětleno, nejedná se o právní úpravu protiústavní, neboť tato úprava představuje přiměřený prostředek k dosažení legitimního cíle. Zákonodárce jejím zavedením reagoval na shora popsanou, neudržitelnou situaci, kdy nebylo možné uvedená delikttní jednání potrestat. Podle Nejvyššího správního soudu zákonodárce zvolil způsob, jenž se stále nachází v mezích ústavní konformity (k tomu viz shora a především podobnost s případem Falk proti Nizozemí). Nad rámec potřebného odůvodnění Nejvyšší správní soud taktéž uvádí, že striktní dopad předmětné právní úpravy (v podobě povinnosti platit pokutu) do právní sféry provozovatele vozidla, může tento provozovatel do jisté míry „tlumit“ prostředky soukromého práva (např. smluvní ujednání o povinnosti řidiče platit provozovateli náhradu zaplacené pokuty). „Nejvyšší správní soud podotýká, že stejně tak jako provozovatel vozidla obvykle dbá na ochranu své majetkové hodnoty, bude též v jeho zájmu, aby při vědomí o povinnostech, které pro něj vyplývají ze zákonné úpravy, působil i na jiné osoby (tzn. zajistil dodržování povinností řidiče a pravidel provozu srov. § 125f odst. 1 zákona) ve snaze co nejvíce eliminovat negativní účinky, které mu jako provozovateli mohou vzniknout přímo při užívání jeho vozidla, byť způsobené třetími osobami, v rozporu s veřejnoprávními normami.“ (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11.12.2014, č.j. 3 As 7/2014-21).“ (zvýraznění doplněno zdejším soudem, pozn.)**

V rozsudku ze dne 16.6.2016, č.j. 6 As 73/2016-40, pak Nejvyšší správní soud otázku ústavnosti právní úpravy správního deliktu provozovatele vozidla shrnul následovně: „Vezmeme-li v úvahu, že

- *právní úprava odpovědnosti provozovatele vozidla podle § 10 odst. 3 a § 125f zákona o silničním provozu je omezena na úzkou skupinu deliktů objektivně a spolehlivě zjištěných prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo spočívajících v neoprávněném zastavení nebo stání [§ 125f odst. 1 písm. a)],*
- *za podmínky, že takové porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu [pak by se plně uplatnila individuální odpovědnost pachatele na principu zavinění; § 125f odst. 1 písm. c)],*
- *kdy navíc nejde o odpovědnost absolutní, nýbrž s možností liberace z důvodů, které registrovaný provozovatel vozidla nemohl nijak ovlivnit [srov. § 125f odst. 5],*

- *a dokonce kdy – nad rámec nutného – podle zákonné konstrukce nastupuje odpovědnost provozovatele vozidla teprve sekundárně, tj. pouze v případě, že nezbytné kroky ke zjištění skutečného pachatele přestupku nevedly k cíli [srov. § 125f odst. 4],*
- *a konečně přihlédneme-li k povaze a intenzitě této formy nepřímého nátlaku na provozovatele vozidla (limitovaná výše pokuty, absence ukládání bodů do registru řidičů),*

nemá Nejvyšší správní soud ve světle výše zmíněné judikatury Evropského soudu pro lidská práva (a zatím sporé judikatury Ústavního soudu – usnesení sp. zn. I. ÚS 508/15 ze dne 22. prosince 2015) vážný důvod pochybovat o tom, že předmětná právní úprava v testu ústavnosti ob stojí.“

Zdejší soud se s výše citovanými závěry Nejvyššího správního soudu zcela ztotožňuje a žalobcovy námitky stran protiústavnosti dotčené právní úpravy shledává nedůvodnými. Je pouze a jen na rozhodnutí provozovatele vozidla, komu své vozidlo svěří, a musí být rovněž – zcela v souladu s ústavním pořádkem – připraven nést případnou objektivní odpovědnost za jednání takové osoby, pokud s tou projednání přestupku nebude možné.

B. Námitka neprovedení místního šetření

Námitka, že prvoinstanční orgán neprovedením žalobcem navrženého místního šetření zatížil řízení vadou, není důvodná. Neprovedení místního šetření prvoinstanční orgán odůvodnil ve svém rozhodnutí tak, že toto nebylo nezbytné pro posouzení vzniklé situace. Soud se s tímto názorem plně ztotožňuje. Je třeba si vzít v potaz, že správní orgán opřel svůj závěr, že stíhané jednání bylo prokázáno, jednak o úřední záznam, který obsahuje popis protiprávního jednání řidiče vozidla, uvedení času jejich spáchání a podpis zasahujícího policisty, dále o fotodokumentaci. Obsah fotodokumentace přitom logicky a přesvědčivě zapadá do skutečností uvedených v úředním záznamu a jednoznačně prokazuje protiprávní jednání řidiče vozidla. Skutkový stav stran protiprávního jednání řidiče vozidla byl tak postaven na jisto a provedení žalobcem navrhovaného místního šetření by na tomto závěru nebylo způsobilé cokoliv změnit, a to zvláště za situace, kdy ani sám žalobce protiprávní stání vozidla nijak nerozporuje. Na okraj lze jen poznamenat, že i pokud žalobce vztahuje nutnost provedení místního šetření k zjištění okolností relevantních pro otázku společenské škodlivosti jednání řidiče vozidla (tj. materiální stránky přestupku), pak místní poměry (jak jsou ostatně dobře patrné z žalobcem předložené fotodokumentace), nejsou na závěru o tom, že řidič vozidla spáchal přestupek, s to cokoliv změnit (k tomu v podrobnostech viz níže).

C. Námitka chybějící společenské škodlivosti řidiče vozidla

Jak již soud popsal výše, není pochyb o tom, že jednání řidiče vozidla bylo v rozporu s pravidlem obsaženým v § 25 odst. 1 písm. a) silničního zákona, podle něhož „*řidič smí zastavit a stát jen vpravo ve směru jízdy co nejblíže k okraji pozemní komunikace.*“ O naplnění formálního znaku přestupku (tj. o protiprávnosti) tak nemůže být v projednávané věci sporu. Kritéria pro posouzení existence materiální stránky přestupku vymezil Nejvyšší

správní soud v rozsudku č. j. 5 As 104/2008 – 45, ze dne 14. 12. 2009, na nějž správně odkazuje žalobce. V daném rozsudku je uvedeno, že „lze tedy obecně vycházet z toho, že jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti. Z tohoto závěru však nelze dovodit, že by k naplnění materiálního znaku skutkové podstaty přestupku došlo vždy, když je naplněn formální znak přestupku zaviněným jednáním fyzické osoby. Pokud se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, **přidruží takové další významné okolnosti**, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek“ (zvýrazněno zdejším soudem). Podle názoru soudu se však žádné „další významné okolnosti“, které by společenskou škodlivost jednání řidiče vozidla jakkoliv zmírňovaly či dokonce vylučovaly, v daném případě nevyskytly. Primárním smyslem pravidla stanoveného v § 25 odst. 1 písm. a) silničního zákona je zajištění bezpečnosti silničního provozu a všech jeho účastníků. Právě z pohledu bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu v žádném případě nelze jednání řidiče vozidla bagatelizovat, jak činí žalobce, neboť kdokoliv, kdo by se danou ulicí pohyboval (ať už by se jednalo o řidiče jiného vozidla či cyklistu) je parkováním v protisměru přímo ohrožen, neboť případné rozjetí se vozidla stojícího v protisměru nemůže jiný účastník silničního provozu rozumně předpokládat, přizpůsobit mu svoji jízdu či na ně s předstihem reagovat, což jednoznačně zakládá potenciálně nebezpečnou a škodlivou situaci ve vztahu k hodnotám chráněným silničním zákonem. Pokud se za této situace prvoinstanční orgán v odůvodnění svého rozhodnutí vypořádal s materiální stránkou přestupku řidiče vozidla tak, že konstatoval „*nejde o bagatelní jednání, které by bylo možno tolerovat. Účastník řízení sám popsal, že Mládežnickou ulicí běžně projíždějí další vozidla. Správní orgán proto přejetí vlevo a následné nacouvání do parkovacího místa hodnotí jako nebezpečné. Účastníkem řízení popisované zacouvání by bylo navíc v daném případě nepraktické, protože podle fotodokumentace se před přední částí vozidla nacházel zvýšený retardér. O naplnění znaků přestupku, který je předpokladem odpovědnosti provozovatele vozidla a projednání správního deliktu, nemá správní orgán nejmenší pochybnosti. Společensky nebezpečné je v obousměrném provozu zejména přejíždění do protisměrné části vozovky, které uvedenému zastavení a stání nezbytně předcházelo*“, pak soud k danému odůvodnění nemá výhrad a plně se s ním ztotožňuje. „*Další významnou okolností*“ v žádném případě nemůže být ani protiprávní stání jiných řidičů v předmětné ulici, na které žalobce poukazuje. Platí totiž, že protiprávní jednání jiného jistě nemůže založit legitimní důvod pro beztestné porušování jasně formulovaného zákonného pravidla. Ani žalobcem tvrzená „faktická jednosměrnost“ dané ulice nepředstavuje relevantní důvod, který by vnášel pochybnosti do otázky naplnění materiální stránky přestupku. Soud v této souvislosti zdůrazňuje, že při pohledu na fotografie, jenž žalobce učinil součástí žaloby, je jasně patrné, že zhoršená průjezdnost ulice (tzv. „faktická jednosměrnost“), není způsobena jejími fyzikálními parametry (tj. nedostatečnou šíří), ale zejména nekázní řidičů v ní parkujících svá vozidla, kteří stojí mimo vyznačená parkovací místa (což opět představuje protiprávní jednání, neboť daná ulice je obytnou zónou, v níž je stání mimo vyznačená parkovací místa zakázáno), proto ani tato situace nemůže představovat „*další významnou okolností*“ ve smyslu judikatury Nejvyššího správního soudu, z níž by bylo možné dovozovat nenaplnění společenské škodlivosti přestupku.

Závěr

Žalobu soud shledal nedůvodnou, proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

VI. Náklady řízení

Náhradu nákladů řízení soud žádnému z účastníků podle § 60 odst. 1 s. ř. s. nepřiznal, protože žalobce ve věci úspěch neměl a žalovaný se práva na náhradu nákladů řízení výslovně vzdal.

P o u č e n í : **Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.**

V Plzni dne 16. ledna 2018

Mgr. Alexandr Krysl, v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:
L. K.