



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní JUDr. Janou Kubenovou v právní věci žalobce: **J. H.**, bytem, zast. JUDr. Petrou Smolovou, advokátkou se sídlem advokátní kanceláře Americká 6, 301 00 Plzeň, proti žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**, se sídlem tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín, o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu ze dne 10.4.2014, sp.zn. KUSP-16948/2014/DOP/Ti, č.j. KUZL-16948/2014,

t a k t o :

- I. Žaloba **s e z a m í t á .**
- II. Žádnému z účastníků se nepřiznává náhrada nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Ve včas podané žalobě žalobce uvedl, že 14.2.2014 vydal Magistrát města Zlína (dále jen „MMZ“), odbor občansko-správních agend, rozhodnutí pod č.j. MMZL 165503/2013, sp.zn. MMZL-71959/2013-LG-PŘ-OOSA-1480/13, kterým byl žalobce uznán vinným z přestupku dle ust. § 125c odst. 1, písm. f), bod 4. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Proti tomuto rozhodnutí žalobce podal odvolání k žalovanému, který vydal rozhodnutí pod sp.zn. KUSP-16948/2014/DOP/Ti, kterým shora uvedené rozhodnutí potvrdil a odvolání zamítl.

Žalobce považuje rozhodnutí žalovaného i jemu předcházející rozhodnutí MMZ za nezákonné a nepřezkoumatelné a to z následujících důvodů:

Zásadním nedostatkem Rozhodnutí je nepřesvědčivé zargumentování námitek týkajících se naplnění všech aspektů přestupku, zejména tzv. materiálního aspektu. Námitky stran řízení před MMZ a absence přesvědčivého dokazování materiálního aspektu byly rovněž předmětem odvolání. Žalovaný se však s podstatou námitek přesvědčivě nevyrovnal, a jak z jeho argumentace plyne, nepochopil apel Nejvyššího správního soudu k této problematice vyjádřený v rozhodnutí pod značkou 5As 104/2008-45. Shora uvedené rozhodnutí NSS uvádí žalobce jako základní premisu následující:

*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.** Nelze tedy souhlasit s argumentem stěžovatele, že překročení nejvyšší povolené rychlosti, byť o jediný kilometr, naplňuje vždy a bez dalšího materiální znak přestupku“.*

Jak vyplývá ze shora citovaného rozhodnutí NSS, je správní orgán povinen VŽDY prověřit tyto relevantní (významné) okolnosti, aby si učinil závěr o tom, zda nedošlo k výskytu takovýchto okolností, které by vylučovaly naplnění materiálního znaku a tím by vylučovaly, že se v konkrétním případě skutečně jednalo o přestupek (a to i vzdor skutečnosti, že formální znak – překročení rychlosti – mohl být prokázán). Z uvedeného rozsudku NSS pak žalobce citoval dále:

*NSS tak neshledal uplatněné stížnostní námitky důvodnými, **samozřejmě nemůže uspět ani argument, že orgány policie v současné době skutečnosti rozhodné pro hodnocení materiální stránky přestupku podle tvrzení stěžovatele nezjišťují. Správní orgán je povinen si v přestupkovém řízení opatřit takové důkazy, které mu umožní rozhodnout o tom, zda byl přestupek spáchán či nikoliv, tedy i o tom, zda byl posuzovaným jednáním porušen nebo alespoň ohrožen zájem společnosti ve smyslu § 2 odst. 1 zákona o přestupcích.***

V souvislosti s touto citací je nutné opakovaně zdůraznit, že porušení nebo ohrožení zájmu společnosti ve smyslu § 2 odst. 1 zákona o přestupcích, tedy tzv. materiální aspekt, se nerovná překročení rychlosti, neboť to je tzv. formální aspekt. **Nelze se tedy podle NSS spokojit s tvrzením, že překročení rychlosti = vždy přestupek,** ale je nutné, jak je uvedeno shora, vždy zkoumat existenci oněch významných okolností, které v daném případě mohou implikovat závěr, že se o přestupek nejedná.

V posuzovaném shora uvedeném případě, který NSS rozhodoval, se jednalo o překročení o 2 km/h v obci (řidič jel tedy rychlostí 52 km/h). Jak z rozhodnutí NSS shora plyne, samotná míra překročení není absolutně rozhodující, ale rozhodující jsou okolnosti, za kterých k němu došlo.

NSS ve výše uvedeném případě rozhodl, že 52 km/h s daným vozidlem a v daném místě materiální aspekt nenaplnilo. Rozhodl by tak i o jednání na jiném místě? A ve vyšší rychlosti? Co třeba, když by to bylo 53 km/h nebo 55 km/h nebo 65 km/h? Nebo, když by to bylo dál od značky ukončující obec? **Na to v tuto chvíli nelze dát jasnou odpověď, protože rozhodování by se lišilo podle místa, podmínek, rychlosti a dalších relevantních okolností. V každém jednotlivém případě by se vše posuzovalo individuálně a při zohlednění všech proměnných, které mají nebo mohou mít vliv na naplnění materiálního aspektu, tj. s ohledem na případné ohrožení nebo porušení právem chráněného zájmu.**

Za relevantní faktické (v dikci NSS „další významné okolnosti“) lze proto považovat:

- místo, kde došlo k přestupku, zejména jeho stavebně-technický stav, přehlednost, viditelnost, výskyt přechodů pro chodce, chodníků, cyklostezek, hustota okolní zástavby apod.
- výskyt a vztah k ostatním účastníkům provozu, tzn. hustota provozu, přítomnost ostatních motorových vozidel, přítomnost chodců, cyklistů, dětí apod.
- možnost nenadálého vběhnutí osob do vozovky, schopnost a možnost snížit rychlost vozidla tak, aby nedošlo ke střetu apod.
- povětrnostní podmínky, tzn. zejména denní doba, výskyt vlhkosti na vozovce, případně sněhu nebo ledu, teplota, rychlost a směr větru aj.
- technický stav vozidla, a to právě v návaznosti schopnost vozidla snížit rychlost, a to i v případě nutnosti reagovat na neočekávanou a nenadálou situaci
- schopnost řidiče, tzn. věk, řidičské schopnosti, řidičské zkušenosti, zdravotní stav, vliv alkoholu, návykových látek nebo léků aj.

Na to ostatně žalovaný sám poukazuje, když cituje rozhodnutí NSS, č.j. 5As 106/2011-77, podle něhož platí, že: „*Správní orgány jsou povinny zkoumat vždy, když rozhodují, zda určité jednání je přestupkem či nikoliv, také otázku, jestli došlo k naplnění obou znaků přestupku, tj. znaku formálního i znaku materiálního (srov. např. rozsudek NSS ze dne 17.2.2005, č.j. 7As 18/2004-48). Okolnostmi, jež snižují nebezpečnost jednání pro chráněný zájem společnosti pod míru, která je typická pro běžně se vyskytující případy přestupků, mohou být zejména, avšak nikoliv výlučně, význam právem chráněného zájmu, který byl přestupkovým jednáním dotčen, způsob jeho provedení a jeho následky, **okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán, osoba pachatele, míra jeho zavinění a jeho pohnutka. Okolnosti, jež vylučují porušení nebo ohrožení zájmu společnosti, musí být ovšem posuzovány vždy v každém konkrétním případě.***

Otázka pak zůstává, proč žalovaný v Rozhodnutí v duchu shora uvedeného sám nepostupoval a případ neposuzoval na striktně individuální bázi.

Všechny tyto skutečnosti jsou totiž relevantní pro posouzení faktických okolností, za kterých mělo k jednání dojít a z těchto lze usuzovat a posuzovat, zda k přidružení významných okolností došlo nebo ne. Tyto skutečnosti by měly být vždy zkoumány, a vždy by mělo být posouzeno, zda materiální aspekt naplněn byl či nikoliv.

Žalovaný na podporu svého stanoviska pak uvádí: „*Obviněný byl povinen dodržet stanovenou maximální rychlost v obci 50 km/h, aby mohl v případě zcela nečekaného výskytu chodce, cyklisty, zvířete apod., kritickou situaci řešit.*“

Jak zde žalovaný ve své argumentaci prezentuje, uvědomuje si materialitu pojetí stanovení nejvyšší dovolené rychlosti v tom, že potřebné z hlediska materiálního je zastavit vozidlo tak, aby nedošlo ke vzniku škod na životě, zdraví nebo majetku. To je nepochybně správný pohled. **Co však již není přezkoumatelné, proč se žalovaný domnívá, že je to v daném případě relevantní, resp., proč se domnívá, že toho žalobce nebyl schopen ani v rychlosti vyšší.** Mohlo v daném případě dojít k „nečekanému“ výskytu chodců, cyklistů nebo zvířete? Jak ze spisové dokumentace plyne, místo, kde k měření došlo, je přehledné, jedná se o víceproudou komunikaci a z obrazového záznamu ve spisu je zřejmé, že vlevo od žalobce byly ještě nejméně dva pruhy a vpravo nejméně ještě jeden další. Z čeho dovozuje žalovaný, že z pohledu žalobce v daném případě taková varianta mohla vůbec nastat? Úsek je perfektně přehledný a všechny ostatní účastníky silničního provozu je a bylo (by) možno dobře vidět, takže z čeho dovozuje žalovaný možnost oné „nečekanosti“? Citovaná „nečekanost“ samozřejmě relevantním argumentem být může, ale pouze v místě, kde je přehlednost úseku zhoršena nebo ztížena. To však v daném případě splněno nebylo. Rozhledové poměry byly v daném místě dobré dost na to, aby žalobce mohl řešit jakoukoliv „kritickou“ situaci (jak ji nazývá žalovaný). Pokud se žalovaný domnívá, že to rozhledové poměry nedovolovaly, pak je takový jeho závěr zcela nepřezkoumatelný. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že relevantní je pak zcela nejbližší okolí dotčené brzdnou dráhou předmětného vozidla (v příslušné rychlosti pak v řádu 15-20m). Cokoliv co je dál, není relevantní. Spisová dokumentace a povaha daného místa ale nic takového neimplikují. Místo je to přehledné a nečekaný výskyt chodců, cyklistů nebo zvířete je vyloučen. Žalobce měl možnost dobrého přehledu daného místa, takže argument žalovaného „rizikem nečekanosti“ není v daném místě relevantní. Žalobce tedy měl dosti času jakoukoliv situaci řešit a vozidlo přiměřeně zpomalit nebo zcela zastavit. Pokud s tím žalovaný nesouhlasí, měl provést vyšetřovací pokus schopnosti a možnosti žalobce vozidlo z dané rychlosti zastavit. To však neprovedl a jeho závěry o tom „co by kdyby“ jsou proto zcela nepřezkoumatelné a nevěrohodné. Žalobce samozřejmě nevylučuje, že mohlo nastat mnoho situací, trvá však na tom, že svou jízdu takovým možností přizpůsobil a své vozidlo by byl schopen včas zastavit i v rychlosti změřené. Pokud žalovaný tvrdí opak, musí být schopen to prokázat (např. znaleckým rozbořem, podle kterého by žalobce nebyl schopen zastavit v daném místě své vozidlo, když „něco“), tj. prokázat důvodnost svých závěrů o tom, že by snížit rychlost nebo zastavit vozidlo schopen nebyl.

V tomto ohledu jsou tedy závěry žalovaného nepřezkoumatelné a zůstávají tak pouze v rovině obecných a nepřezkoumatelných floskulí.

Žalovaný pak v odůvodnění svých závěrů v Rozhodnutí pokračuje takto:

*„Stěžovatel v projednávané věci překročil nejvyšší povolenou rychlost pro jízdu v obci o 19 km/hod., tedy ve výši blízké se horní hranici rychlosti, která je pro danou skutkovou podstatu vymezena zákonem. Tím stěžovatel naplnil jako formální (zaviněné protiprávní jednání - překročení rychlosti o méně než 20 km/hod.) **i materiální (ohrozil zájem společnosti - bezpečnost provozu na pozemní komunikaci rychlou jízdou) znaky přestupku**“.* Tento závěr však není nijak skutkově vymezen a opakuje se v Rozhodnutí často. Jak konkrétně ale byla bezpečnost silničního provozu ohrožena?

Žalovaný pak pokračuje takto: *„Určuje-li § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, že v obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50km/h, pak ten, kdo tak nečiní, nejenže porušuje zákonem chráněný zájem, kterým je organizace dopravy na určitém území vyplývající z místní úpravy (označení obce) a z obecné úpravy, ale individuálně pak i zájem těch, kteří splnili dané podmínky, tedy pro jízdu v obci respektovali § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, jakož i ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, byť jen potencionálních, kteří oprávněně předpokládají, že všichni účastníci provozu dodržují pravidla pro provoz na pozemních komunikacích (tzv. princip omezené důvěry).“* Zde se žalovaný snaží konstruovat povahu předmětného materiálního zájmu společnosti, který měl být jednáním žalobce porušen nebo ohrožen. Jako jeden z nich uvádí „organizaci dopravy“ a jako druhý „zájem ostatních účastníků na tom, aby všichni pravidla dodržovali“.

Tato argumentace však s povahou daného problému bezprostředně nesouvisí a není relevantní. Primárním zájmem společnosti, který je v souvislosti např. s nejvyšší dovolenou rychlostí adresován, je bezpečnost silničního provozu. Překračování nejvyšší dovolené rychlosti pak nijak nesouvisí s tím, že existuje obecný zájem na tom, aby byla doprava na určitém území regulována. Tyto dvě skutečnosti jsou zcela nesouvislé a hlavně absurdním výkladem tohoto argumentu by byla negace jakéhokoliv materiálního aspektu jako takového (splýnul by totiž s aspektem formálním).

Totéž se týká druhého argumentu. Smysl regulace pravidly silničního provozu vede k hlavnímu cíli, a to k bezpečnosti provozu, tj. zamezení vzniku škody na životech, zdraví a majetku. Je proto zcela nesmyslné argumentovat tím, že když u jedné situace se zrovna materiální aspekt prolíná s formálním, že tomu tak musí být ve všech ostatních případech. Tak tomu ve skutečnosti je jen velmi zřídka, jak vysvětlí žalobce níže.

Žalovaný pak dále pokračuje: *„Překročením této rychlosti je porušen chráněný zájem, neboť při každé vyšší rychlosti než je 50 km/h není řidič schopen ovládat motorové vozidlo takovým způsobem, aby mohl bezpečně reagovat na situace předpokládané vyšší koncentrací v obci“.* Rozsudek ve věci sp.zn. 1As 24/2013 posuzování existence materiálního znaku posunul ještě dál, když v něm soud konstatoval, že: *„Společenskou nebezpečnost jednání stěžovatele nikterak nesnižuje, byla-li by dálnice v perfektním technickém stavu, panovaly-li by ideální atmosférické podmínky, byl-li by snad stěžovatel na vozovce zcela osamocen. I za těchto „laboratorních“ podmínek by bylo třeba hodnotit jednání stěžovatele jako společensky nebezpečné, neboť je výrazem úmyslného, hrubého opovrhování pravidly silničního provozu, jejichž účelem je především zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, tedy*

ochrana života, zdraví a majetku ... (...). Formálním znakem skutkových podstat přestupků, dle nichž bylo jednání stěžovatele kvalifikováno, není ohrožení jiných účastníků silničního provozu. Stejně tak pro naplnění materiálního znaku se nevyžaduje, aby jednáním přestupce byl skutečně ohrožen něčí život, zdraví či majetek. Postačuje, že jednáním došlo k ohrožení zájmu společnosti (srov. § 2 odst. 1 zákona o přestupcích), nikoliv ohrožení konkrétních jednotlivců“.

Shora uvedené závěry jsou zcela neodůvodněné.

Za prvé, podstatná není rychlost, ale schopnost zastavit. A ta se liší v důsledku mnoha proměnných popsaných již výše (namátkou však např. povrch komunikace, technický stav vozidla aj.). Moderní vozidlo se špičkovými technickými parametry zastaví na kratší dráze než vozidlo 20 let staré. To je neoddiskutovatelný fakt. Argumentovat demagogicky tím, že v rychlosti vyšší než 50 km/h není možné vozidlo bezpečně zastavit, je naprostý nesmysl. Ostatně NSS ve shora citovaném případě judikoval, že to není pravda, jakkoliv se jednalo jen o 52 km/h. Tyto závěry žalovaného jsou tedy nepřezkoumatelné, demagogicky stavějící rovnítko mezi rychle = nebezpečně, které nemají žádnou oporu ve fyzikálních zákonech. Z materiálního hlediska je rozhodující jediné - schopnost zastavit. Bylo by zajímavé sledovat argumentaci žalovaného, když by po znaleckém zkoumání zjistil, že vozidlo jedoucí rychlostí 50 km/h, ale starší výroby, má brzdnu dráhu jako moderní vozidlo jedoucí např. rychlosti 80 km/h. Celá argumentace žalovaného, která lpí na formálním údaji o samotné rychlosti, je proto irelevantní a nemá s podstatou požadavku na schopnost zastavit nic společného. Neříká totiž nic o tom, jestli je takové jednání bezpečné nebo ne (i těch 50 km/h může být v dešti nebo na sněhu příliš, nebo na nepřehledném místě moc a chce snad žalovaný tvrdit, že 50 km/h rovná se vždy v obci bezpečně?). Z toho jasně plyne, že podstatná je z materiálního hlediska jen schopnost zastavit. Pokud v daném případě žalovaný tvrdí, že by žalobce nebyl schopen včas zastavit a zareagovat, ať to znalecky s ohledem na rozhledové poměry daného místa a nejkatastrofičtější scénář dokáže. Jinak jsou ale jeho vývody jen ničím nepodložená spekulace.

Za druhé, výše citované závěry NSS jsou částečně nepřesvědčivé (sp.zn. 1As 24/2013). Jestliže v jiné věci NSS argumentoval tím, že „je jedno, jestli je dálnice prázdná“, protože jednání přestupce je „stejně nebezpečné, jako kdyby byla plná“, ukazuje to jen na to, že kvalita rozhodování jednotlivých senátů NSS není stejně vysoká, a že i soudci NSS podlehli demagogickému argumentu rychle = nebezpečně, aniž by jakkoliv cítili princip a povahu materiálního aspektu. Se shora uvedenou argumentací totiž žádný materiální aspekt neexistuje, a to je závěr v přímém rozporu s textem zákona, který není ani trochu přesvědčivý. Je to totiž přesně naopak. **Jsou to právě a jediné faktické okolnosti na daném místě, které rozhodují o tom, zda je dané jednání nebezpečné. O nebezpečnosti nic neříká to, kolik řidič jel, protože i dovolené jednání může být nebezpečné, ale pouze to, jaké byly okolnosti daného jednání, a zda to skutečně, doopravdy a fakticky nebezpečné bylo.** Proto může být zcela bezpečných třeba 150 km/h (nebo i více na prázdné dálnici) a nezodpovědně nebezpečných tamtéž 90 km/h v mlze, hustém sněžení nebo silném dešti. O (ne) bezpečnosti daného jednání proto nerozhoduje ani trochu to, jestli řidič jede pod limitem, nebo nad limitem, ale pouze to, jaký má jeho jednání vztah ke konkrétním okolnostem situaci,

tj. zejména a primárně, zda je schopen reagovat na situace v provozu a snížit rychlost v případě potřeby nebo vozidlo zastavit. Mezi rychlostí a bezpečností jednání není žádná přímá úměra, ale vše je podřízeno a plně vázáno na faktické okolnosti, za kterých k jednání došlo, tzn., přímá úměra existuje jen mezi bezpečností a schopností zastavit. Ze samotného údaje o tom, kolik řidič jel, aniž by bylo možno přezkoumat místo, kudy jede, proto nelze činit absolutně žádné závěry bezpečnosti takového jednání (pro srovnání vezměme např. 30 km/h u školy - takové omezení má význam přes den a ve školním roce, ale je zcela nesmyslné ve dvě ráno o prázdninách, kdy je plně vyloučen výskyt dětí, a pokud tyto skutečnosti nejsou rozlišovány právě materiálním aspektem, tj. mírou nebezpečnosti jednání, pak materiální aspekt neexistuje, což je v přímém rozporu s dikcí přestupkového zákona). Pokud žalovaný uvádí, že: „*Takový postup by byl srovnatelný např. s jízdou na červený signál „Stůj!“ s argumentací, že na ostatních ramenech křižovatky se zrovna v tu dobu nikdo nenachází, a že tedy nebylo koho ohrozit. Výklad právních norem vedoucí k absurdním závěrům pak je pochopitelně nepřijatelný*“, pak na takovém závěru není nic absurdního. Pokud si představíme zcela prázdnou a perfektně přehlednou a opuštěnou křižovatku, na které jedinému řidiči svítí červená a tento řidič se může **bez vší pochyb přesvědčit o tom, že křižovatku může projet, jakým právem chráněný zájem byl jeho jednáním dotčen?**

Absolutně žádný. Je to úplně stejné jako s tou 30 km rychlostí v noci o prázdninách u školy. Ostatně právní předpisy nejsou samoúčelné, ale vždy musí v materiálním právním státu korespondovat s jejich účelem. Pokud tento účel přítomen není, neexistuje žádný důvod pro dodržování pravidel pro ně samé. Pravidla nemají žádný význam a účel ze sebe samých, ale vždy je oživuje konkrétní zájem na tom, aby existovala a byla dodržována. Pokud je v popsaném případě smyslem dání přednosti v jízdě, pak pokud takový smysl přítomen není, neexistuje žádný právem chráněný zájem na tom, aby takové pravidlo bylo dodrženo. Samozřejmě to nesmí vést k jednání, které je ohrožující, ale musí se jednat o odůvodněné případy „laboratorních podmínek“. Argument, který tvrdí, že materiální aspekt nemusí být naplněn ani v laboratorních podmínkách, jde přímo proti textu zákona, který materiální aspekt vždy presumuje a vyžaduje. Na opuštěné a přehledné křižovatce ale jízda na červenou bezpečnost provozu nijak, nic a nikoho neohrožuje. Materiální aspekt tak není přítomen a dané jednání není přestupkem. Ostatně takových případů lze nalézt v praxi mnoho.

A když už se žalovaný pustil do filozoficko-právní diskuse, je nutno zdůraznit jednu podstatnou věc. Provoz na pozemních komunikacích je neustále se měnící situací. **Rychlostní limity jsou pak pouze hrubé a nepřesné aproximace určité situace a určitých podmínek, které samozřejmě nemohou postihnout realitu v její nekonečné variabilitě. Zákonodárce to ostatně ani postihnout nemůže, protože je to nemožné.**

Na jednu stranu tak stanoví formální pravidla. Na druhou stranu ale, vědom si shora uvedeného, stanovil „spravedlnostní“ korektiv materiálního aspektu. Pokud si vezmeme jízdu např. obcí a řekneme, že obecný limit je 50 km/h, záhy zjistíme, že bezpečnost takového jednání kolem tohoto středu různě osciluje, ale jen zřídka se s ním protne (v tomto ohledu je s realitou rozporný i závěr NSS v rozhodnutí 5As 104/2008- 45, kde NSS uvedl, že materiální aspekt se zpravidla protíná s aspektem formálním; tak to samozřejmě není a opak je pravdou, protože přesné „trefení“ se faktických okolností do obecného rychlostního limitu bude nastávat jen zcela výjimečně).

Jednoznačně to lze demonstrovat na následujícím - na určitém místě pozemní komunikace v obci jsou horší přehledové poměry, tak je u soustředěného a zkušeného řidiče (určeno znalecky), na suché vozovce, s brzdami takových a takových parametrů, pneumatik takových a takových parametrů bezpečných 48,7 km/h a nikoliv 50 km/h (kdežto u začátečníka nebo seniora v témže místě na mokru s brzdami takových a takových parametrů, pneumatik takových a takových parametrů bezpečných jen 41,5 km/h a nikoliv 50 km/h); onde je pak mateřská škola (ale omezení na 30km/h tam není a podle žalovaného je nejspíš v pořádku tam jezdit 50 km/h), tak je u prvního z řidičů bezpečných jen 34,2 km/h (a nikoliv 50 km/h), u druhého třeba jen 31,1 km/h atd. atd.). A naopak „tady“ je pro prvního z řidičů v noci (bez provozu) bezpečných 68,4 km/h a „támhle“ je bezpečných dokonce 72,7 km/h atd. atd. i víc než km/h. Co je bezpečné tedy určuje mnoho a mnoho faktických okolností, a to zcela bez ohledu na to, kolik je nastaven rychlostní limit, tzn. v jednom případě je formálně v pořádku 50 km/h, ale materiálně to nebezpečné je (fakticky to riziko existuje), ve druhém případě formálně je 50 km/h zbytečně málo, protože materiálně je limit jinde. **Materiální aspekt se s tím formálním tedy protíná jen naprosto výjimečně. Jinak neustále osciluje kolem tohoto středu, a to oběma směry.**

Je tedy ze shora uvedeného naprosto jasné, že je legislativně naprosto vyloučeno, aby jeden limit mohl postihnout na témže místě nebo na jakémkoliv nekonečném počtu míst, v nekonečném množství počtu situací bezpečnost takového jednání. To je zjevný nonsens, protože realita je nekonečně variabilní, kdežto rychlostní limit v obci je zpravidla „jen jeden“, případně jich může být víc, ale nikdy ne dost na to, aby postihly nekonečnou variabilitu reality. Proto existuje materiální aspekt, aby se všechny shora uvedené okolnosti posoudily a daná situace se např. promítla do brzdné dráhy nebo jakéhokoliv jiného parametru, který má vliv na schopnost zastavit, a tedy i na bezpečnost silničního provozu, tj. na materiální aspekt přestupku.

Proč to žalovaný odmítá, je jasné. Byl by to konec snadné velkokapacitní a „robotizované“ rozhodovací rovnice „rychleji než povoleno = přestupek“. Takový rozhodovací proces ale nemá nic společného s materiálním právním státem. Pravidla nejsou samoúčelná, ale slouží určité společenské poptávce. U rychlostních limitů pak primárně k ochraně před nepříznivými důsledky nárazů a dopravních nehod. Spravedlivé pak je, aby každý případ byl posouzen individuálně a nikoliv podle nějaké všeobjímající, obecné, a proto nepřipadné šablony (50 km/h). A tím není dotčeno to, že formální pravidla existují (jakkoliv v dokonalém materiálním právním pojetí to potřeba není), protože zákonodárce chtěl zvolit určité vodítko pro řidiče, určitá doporučení. Současně to ale neznamená, že každé překročení rychlosti je přestupkem. Každý případ tedy musí být posouzen individuálně a všechny aspekty musí být vzaty do úvahy, aby bylo možné posoudit, zda k ohrožení nebo porušení bezpečnosti provozu došlo nebo ne.

Jestliže je důvodem pro omezení rychlosti zamezení negativních důsledků neschopnosti zpomalit nebo zastavit vozidlo, pak je podstatným elementem právě schopnost zpomalit nebo zastavit a ne samotná rychlost. Znovu zopakoval, že údaj o samotné rychlosti neříká nic o tom, zda je to bezpečná rychlost. Na to lze usoudit až z posouzení okolností, za kterých k jízdě takovou rychlostí došlo, což je plně v souladu se závěry NSS uvedenými shora.

Odpor žalovaného je tedy nepřesvědčivý a navíc zaujatý. Představa práce, kterou by to správním úřadům přidělalo, je jistě značným negativním motivátorem, proč se správní úřady brání změně přístupu tak, aby byl v souladu se zákonem. To ale není argument. Daňový poplatník si platí správní úřady jako službu, a jako taková má fungovat. **Problém je pochopitelně systémový, kdy policie měří rychlost, aby měřila a úřady projednávají tyto delikty, aby je projednávaly (a vybraly na pokutách), tj. vykonávají činnost pro činnost. To ale není smyslem dané regulace. Smyslem je úprava vzájemných pravidel v silničním provozu a postihování takového jednání, které je skutečně a prokazatelně nebezpečné.**

A jestli konkrétní jednání je nebo není nebezpečné, nelze poznat podle toho, jaký je v daném místě rychlostní limit, ale pouze podle skutkových a faktických okolností, za kterých k jednání došlo. Je třeba si uvědomit i to, že existují plně srovnatelná místa v obci, kde je rychlost snížena z 50 km/h na 30 km/h, a kde je naopak zvýšena z 50 km/h, např. na 70 km/h. A jedná se o místa plně srovnatelná, ale někde někdo rozhodl, že je tam možno jet méně a jinde více (např. u jedné školy s obdobnými přehlednými parametry snížení na 30 km/h je a u jiné není; činí snad ale jízda 50 km/h v místě, kde omezení není, takovou jízdu bezpečnější jen proto, že tam omezení na 30 km/h chybí? Samozřejmě, že ne!). Z materiálního hlediska ale ta značka není podstatná, protože ta místa jsou srovnatelná. Za srovnatelných podmínek je rizikovost stejného jednání stejná. A to zcela bez ohledu na to, jaká je tam značka. **To jasně demonstruje, že dopravní značení má v tomto směru velmi nejednotný, a tudíž nespolehlivý charakter (v materiálním právním státě nelze akceptovat to, aby obdobné případy byly posuzovány rozdílně). A protože prostě není v silách zákonodárce, a ani silničních správních úřadů nastavit podmínky všude stejně spravedlivě (a to je fakt a nikdo jim to nemůže vyčítat, protože ve stejném místě a stejných podmínkách je např. brzdná dráha dvou aut a reakční doba řidičů různá, a to nelze nijak postihnout dopravním značením), pak spravedlivého a rovného posouzení jednání obou řidičů lze dosáhnout právě pouze individuálním přístupem při využití materiálního aspektu. Je to právě tento aspekt, který je dokonalým „spravedlnostním“ korektivem, protože posuzuje to jediné a podstatné - vliv jednání řidiče na bezpečnost provozu a tedy alfu a omegu a mantru provozu na pozemních komunikacích.** Ignorace tohoto principu by pak vedla k nespravedlivému posuzování jednotlivých věcí, protože nevzetí v úvahu faktických okolností, za kterých k jednání došlo, znamená zcela rezignovat na bezpečnost provozu (podstatné je totiž v takovém případě jen formální hledisko - značka a nikoliv skutečný dopad na provoz) a hlavně na výchovu řidičů, aby zodpovědně a samostatně přistupovali k řízení motorového vozidla (záměrné nastavení limitů nízko vede k jejich ignorování při vědomí jejich zjevné nesmyslnosti a celkově pak podkopává důvěru v ta pravidla, která si ji zaslouží, resp. v pravidla jako celek).

Současný stav přeregulace pak vede ke dvěma negativním důsledkům. Snížené míře úcty k pravidlům tam, kde jejich nerespektování má bezprostřední dopad na bezpečnost (např. pravidla o přednosti v jízdě aj.) a „továrnímu“ přístupu úřadů k projednání dopravních přestupků, kdy municipality zhusta instalují automatické měřicí systémy, aby vybíraly na pokutách, ačkoliv příslušné místo nemá při rychlostech zjištěných u řidičů negativní vliv na bezpečnost provozu v podobě zvýšené nehodovosti. Cestou ven z toho formálně přepjaté, automatizovaného a „velkoprodukčního řešení“ přestupků je příklon k individuálnímu

posouzení každé věci, neboť jen takový přístup je spravedlivý, tj. jen ten postihuje podstatu, tj. vliv na bezpečnost provozu.

Z argumentace žalovaného pak stojí za zmínku ještě následující: „Škodlivost vyšší než dovolené rychlosti také spočívá v odpovídajícím zvýšení hluku, jemuž jsou vystaveni obyvatelé okolní zástavby (tj. jen na okraj) ...“.

Skutečný vliv hluku se dle posledních informací jeví jako přeceňovaný. Tak např. v Praze na ulici 5. května se po zvýšení rychlosti z 50 km/h na 70 km/h zjistilo, že rozdíly jsou 1 dB, což je pro lidské smysly nerozlišitelný rozdíl.

Žalovaný pak dále uvádí:

Existuje zde tedy riziko např. vběhnutí dítěte do vozovky (za kutálejícím se míčem, nebo z jiných důvodů) z této zástavby. Mezi těmito domky také procházejí chodníky svažující se k silnici a zakončené schodiště mezi živými ploty, kam řidič nemá šanci vidět, a rozpoznat včas hrozící výše popsané nebezpečí.

Pokud obviněný zvolil vyšší než dovolenou rychlost v daném místě, ztížil sobě možnost reakce na případné náhlé brždění vpředu jedoucího vozidla. K věci proto není nutné provádět další dokazování, které navrhuje obviněný.

Vyšší rychlost vždy prodlužuje dobu zastavení oproti rychlosti nižší, neboť brždění není nic jiného než přeměna kinetické energie na teplo.

Žalobce k tomuto dodal následující:

Z obrazového záznamu, který je k dispozici ve spisu, ani z veřejně dostupných a přezkoumatelných zdrojů ohledně daného místa nijak neplyne to, že v daném místě např. hrozí vběhnutí dítěte do vozovky nebo nemožnost žalobce přes živé ploty vidět ostatní účastníky. Dané místo je velmi dobře přehledné. Nejedná se o úzké místo, kde by se žalobce pohyboval těsně vedle chodníků nebo živých plotů, ale o širokou komunikaci, kde se žalobce navíc pohyboval v jejím středu. Žalobce měl tedy dostatečný přehled o situaci a mohl reagovat na jakoukoliv situaci. Pokud žalovaný tvrdí opak, musí to dokazovat, ne jenom tvrdit, a to buď vyšetřovacím pokusem, nebo znaleckým posudkem, jinak jsou jeho závěry o existenci takového rizika a negativním vlivu rychlosti obviněného na bezpečnost provozu jen ničím nepodložené a nepřezkoumatelné spekulace. Pokud trvá žalovaný na tom, že žalobce „mohl něco neubrzdit“, měl k tomu provést odpovídající důkazy uvedené shora. Tyto důkazy navíc nejsou žádnými zdržovacími taktikami, jak žalovaný namítá, ale naprosto standardními důkazními materiály. Žalovaný nemůže tvrdit, že něco nebude dokazovat jen proto, že „by to trvalo“. To je v materiálním právním státě naprosto nepřijatelný přístup. Pro každé skutkové tvrzení musí mít žalovaný odpovídající důkaz a nikoliv jen svoje spekulace motivované navíc neochotou do detailního dokazování jít „protože by to trvalo“, a „protože by to bylo vyčerpávající“.

K výchovně-demagogickým „přednáškám“ obžalovaného typu „*Odvolací orgán uvádí, že dodržování nejvyšší dovolené rychlosti a pravidel silničního provozu vůbec je i projevem obecné lidské slušnosti a respektu ke skutečnosti, že svoboda jednotlivce končí tam, kde začíná svoboda ostatních*“, pak žalobce uvádí, že projevem lidské slušnosti je dle jeho názoru hlavně ohleduplnost k ostatním účastníkům silničního provozu, která vychází z aktuální analýzy jednotlivé situace a nikoliv bezduché, samoúčelné a formalizující lpění na dodržování obecného pravidla. Ostatně historie 20. století poskytla lidstvu dostatek zkušeností o tom, že automatické dodržování nelegitimních zákonů (např. tzv. Norimberské zákony) jsou společensky patologické a vede k těm nejhorším tragédiím. Jedná se sice o extrémní případ, ale demonstruje to, kam vede slepé dodržování právních předpisů bez ohledu na jejich smysl a účel.

A to je právě materiální aspekt, který oživuje právní předpisy smyslem a účelem, a proto je tak důležité je vždy zkoumat, tvrdit a dokazovat.

Žalovaný však v tomto ohledu zcela selhává.

Střídavě nejen popírá nutnost samotného materiálního aspektu, ale místy (logicky nevědomky bránící se se nesmyslným závěrům svých vlastních úvah) jejich povahu připouští (tvrdí jej), ale nedostačuje svým povinnostem jej také patřičně, přesvědčivě a přezkoumatelně prokázat. To vše je v rozporu nejen se zákonem o přestupcích, ale také v rozporu s některými závěry Nejvyššího správního soudu.

Žalobce proto navrhoval, aby soud vydal rozsudek, kterým rozhodnutí žalovaného ze dne 10.4.2014, ale i rozhodnutí Magistrátu města Zlína ze dne 14.2.2014 zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

Žádal také, aby soud zavázal žalovaného žalobci nahradit vzniklé mu náklady řízení.

V písemném vyjádření k žalobě žalovaný uvedl, že s obsahem žaloby nesouhlasí, neboť má zato, že jeho rozhodnutí vychází ze spolehlivě zjištěného stavu věci v souladu s ust. § 3 správního řádu, a že i způsob vedení řízení byl zcela v mezích jak správního řádu, tak i přestupkového zákona, jakož i zákona o silničním provozu, a že přestupek žalobce vykazoval nejen formální, ale materiální znak.

Konstatuje, že bezmála devítistránková žaloba tvořící toliko jeden žalobní bod, a sice, že žalovaný se vůbec nevypořádal správně s materiálním znakem, tj. společenskou škodlivostí přestupku žalobce, a že tak neučinil právě s ohledem na konkrétní podmínky, a navíc dovozuje, že překročení rychlosti žalobce tuto společenskou nebezpečnost představuje. Dále žalobce úvahy žalovaného, které dle něj vybízí k bezduchému dodržování nelegitimních zákonů či pravidel k situaci, nepřímo označuje za společensky patologické a srovnává jej např. s vynucováním povinností dodržovat tzv. Norimberské zákony.

Žalovaný má za to, že velmi podrobně rozebral, proč přestupek žalobce, který byl předmětem jím vedeného odvolacího řízení, byl společensky nebezpečným jednáním. Spor žalovaného a žalobce je v rovině hodnotové. Zatímco žalobce zřejmě jakákoliv pravidla hodlá dodržovat

teprve tehdy, pokud je subjektivně bude považovat za rozumná, a právní normy zřejmě považuje za lehce odmyslitelný ornament jazyka, žalovaný je toho názoru, že pravidla se zásadně respektovat musí, přičemž výjimku lze připustit skutečně tehdy, pokud samotné dodržování pravidel ohrožuje jiné důležité hodnoty a zájmy. Příkladem může být z doby relativně nedávné třeba tzv. „krize v České televizi“ na přelomu let 1999 a 2000, kdy stávka redaktorů jakkoli byla z hlediska formálního práva protiprávní, sledovala legitimní cíl, neboť chtěla zabránit nepřiměřeným politickým zásahům do vysílání a zpravodajství.

Žalobce svým překročením nejvyšší dovolené rychlosti žádný celospolečenský zájem nechránil, nejednalo se o žádný legitimní a žádoucí projev občanské společnosti, žalobce pouze svévolně subjektivně usoudil, že jízda rychlostí 50 km/h v daném místě není nutná, a že může jet rychleji.

Na tomto místě žalovaný připomíná, že: *„povaha silničního provozu zpravidla jeho účastníkům neumožňuje vést disputace ohledně významu, platnosti či opodstatněnosti té které dopravní značky; zákon naopak v citovaném § 4 písm. c) stanovuje bezpodmínečnou povinnost všech účastníků silničního provozu řídit se těmito značkami. Tato povinnost nepochybně vzniká právě okamžikem, kdy je taková dopravní značka umístěna v terénu; od této chvíle je zřejmý její význam a platnost a především se stává součástí onoho systému pravidel silničního provozu. Pokud by se jí účastník silničního provozu neřídil, hrozilo by reálné nebezpečí, že by se tento systém stal v daném úseku nefunkčním“*. Žalobce dne 5.6.2013 tedy neměl jinou možnost, než respektovat značku IS12a obec, a této okolnosti přizpůsobit svoji rychlost s ohledem na obecnou právní úpravu zakotvenou v § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu.

K materiálnímu znaku přestupku žalovaný dále uvádí, že „velké“ trestní právo značně ustoupilo od materiální stránky trestu, a že prof. Š. dokonce při jeho tvorbě navrhoval materiální aspekt potlačit zcela. Materiální znak nabývá významu především ve skutkových podstatách přestupků, trestných činů a správních deliktů, které bývají definovány pomocí tzv. neurčitých právních pojmů. V přestupkovém zákoně lze uvést příklad § 49 odst. 1 písm. c), podle něhož se přestupku dopustí ten, kdo úmyslně naruší občanské soužití vyhrožováním újmou na zdraví, drobným ublížením na zdraví, nepravdivým obviněním z přestupku, schválnostmi nebo jiným hrubým jednáním. Schválnost, nebo hrubé jednání není blíže definováno a je otázkou převážně rozhodovací praxe, a zde správní orgány musí vážit, zda konkrétní jednání může být „schválností“ nebo jej lze označit za „kvalifikovaně“ hrubé. V takovém případě míra škodlivosti a nebezpečnosti konkrétního skutku bude jedním z rozhodujících podmínek pro to, zda jednání lze kvalifikovat jako přestupek či nikoliv.

U překročení nejvyšší dovolené rychlosti, které je zákonem či místní úpravou provozu stanoveno, jsou skutkové podstaty definovány zcela exaktně, číselně. V takových případech bude otázka zvažování existence materiálního znaku právě omezena „pouze“ na existenci výjimečných okolností, které by skutek formálně odpovídající vymezené skutkové podstatě dekriminalizovaly.

Rozsudek NSS, č.j. 5As 104/2008-45, který žalobce, jak v podaném odvolání, tak i v žalobě cituje jako mantru, je jediným, v němž Nejvyšší správní soud dovodil, že správní orgán se nedostatečně materiální stránkou přestupku zabýval. Žalovaný tento rozsudek, jak jak psal již v naříkaném rozhodnutí, chápe jako apel na zdravý rozum a pojistku pro skutečně extrémní případy.

Žalovaný také připomíná, že obdobnou myšlenku vyslovil i vysokoškolský profesor a právník F. S. Ten na příkladu právě zákonem či dopravní značkou stanovené nejvyšší dovolené rychlosti ilustruje potřebnost jasného pravidla a srovnává jej s pravidlem přiměřené a rozumně opatrné rychlosti, které bylo po nějakou dobu zavedeno ve státě Montana. Pravidlo přijaté ve státě Montana vedlo k totální nejistotě nejen mezi řidiči, ale i mezi policisty a soudy při posuzování, jaká rychlost ještě je ve smyslu výše uvedeného vymezení dovolená a jaká již ne. Nejvyšší soud státu Montana po nějaké době označil toto pravidlo za extrémně nejednoznačné. V právní teorii totiž platí, že jakákoliv norma je vždy vyjádřením, promítnutím nebo jinou formulací svého opodstatnění a smyslu. Nelze proto než konstatovat, že jediné **jasná norma nese onu sílu práva**, a nelze se ubránit tomu, že smysl a význam nejvyšší dovolené rychlosti (bezpečnost silničního provozu, organizace dopravy na určitém území, plynulost, ohleduplnost a vyšší míra předvídanosti ...), bude do určité míry zjednodušen a možná i poněkud „slisován právě do oné právní normy - stanovení přesných rychlostních limitů, tedy pravidel. Bude-li však za konkrétních okolností tato maximální rychlost nebezpečná nebo nevhodná (sněžení, hustý provoz ...), je možno se od maximální dovolené rychlosti odchýlit, ovšem pouze směrem dolů. V porovnání s důsledky nejistoty, kterou by vyvolávala nejasná norma, je proto určité zredukování smyslu zákona do jasné a poměrně striktní normy výrazně lepším výsledkem zákonodárného procesu.

Z toho důvodu nejvyšší dovolená rychlost platí v konkrétním úseku jak za dne, noci, dopravní špičky, prázdné silnice, v zimě, v létě, pro nová auta, pro veterány, pro vozidla technicky způsobilá i nezpůsobilá, (pokud se zde budou neoprávněně vyskytovat v provozu), jakož i pro vozidla vybavená antikolizními systémy všeho druhu, atp. Žalovaný v reakci na mnohmluvnou žalobu uvádí snad pouze jeden jediný základní nosný prvek úvahy o dodržování nejvyšší dovolené rychlosti. Jakkoliv může být auto špičkově vybavené a v perfektním technickém stavu, **vyšší rychlost vždy ztěžuje možnost včasného zastavení vozidla oproti rychlosti nižší**. Tuto skutečnost není třeba dokazovat znaleckými posudky, neboť se jedná o učivo fyziky druhého stupně základní školy.

Žalovaný také trvá na popisu místa překročení nejvyšší dovolené rychlosti tak, jak jej provedl v naříkaném rozhodnutí. To, že se žalobci nebo jeho zmocněnci z aplikace streetview z www.googlemaps.com jeví jinak, nevypovídá nic o skutečných poměrech v daném místě. Žalobce také zapomíná, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti nebývá spjato pouze s konkrétním bodem v časoprostoru, ale že se z logiky věci jedná o úsečku či polopřímku. A žalobce nemá takové schopnosti (ač jinak o nich žalovaný ani náznakem nepochybuje), aby s vozidlem jel rychle pouze v jednom bezrozměrném bodě před ním a za ním jel o 14 km/h méně.

Pokud si soud promítne úsek třídy Tomáše Bati v aplikaci streetview od ulice Topolová až po první křižovatku ve směru do centra města (východním směrem), který má přibližně 250m, zjistí, že popis žalovaného v naříkaném rozhodnutí odpovídá skutečnosti. Nachází se zde minimálně pět schodišť mezi živými ploty ústících na chodník, přiléhající k silnici před zastávkou MHD Zahradnická, a stejný počet schodišť i za touto zastávkou, z níž byla obviněnému policisty měřena rychlost. Všechna tato schodiště navazují na chodníky mezi živými ploty a „baťovskými“ domky a dvorky mezi nimi. Jde o obytnou zástavbu.

Žalovaný však má za to, že tímto směrem se vůbec jeho úvahy ubírat nemusely, neboť např. v rozsudku, č.j. 6As 25/2013-23 zhodnotil Nejvyšší správní soud posouzení společenské nebezpečnosti jednání řidiče překračující nejvyšší dovolenou rychlost takto: *„Nejvyšší správní soud se zcela ztotožňuje s krajským soudem, který označil za dostatečné zhodnocení společenské nebezpečnosti přestupku v rozhodnutí městského úřadu, který jednání žalobce vyhodnotil jako závažné porušení zákona, kdy došlo k přestupku () v souvislosti s překročením nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec (), kdy rychlost je jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod a byla překročena na frekventované komunikaci, tzn. se zvýšeným rizikem negativních následků takového protiprávního jednání.“*

Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby jako nedůvodné.

Z připojených správních spisů byly zjištěny tyto skutečnosti.

Ústní jednání týkající se projednání uvedeného přestupku bylo nařízeno na den 14.8.2013. K tomuto ústnímu jednání o přestupku se dostavil samotný žalobce, ale i předvolaní svědkové, policisté B. a J., kteří měli přestupkové jednání žalobce při kontrole silničního provozu zjistit. U tohoto ústního jednání se tedy k věci vyjádřil samotný žalobce a byly čteny důkazy, a to oznámení přestupku, fotodokumentace, ověřovací list silničního rychloměru, výpis z evidenční karty řidiče, dále pak příkaz, odpor proti příkazu, předvolání obviněnému k ústnímu jednání, předvolání svědků a byly provedeny také výslechy obou jmenovaných svědků.

Žalobce uvedl, že úsek, kde došlo k měření, byl přehledný a přímý, provoz byl velmi slabý, ostatně toto možno posoudit i z fotodokumentace ve spise. V měřeném úseku nebyl žádný přechod pro chodce, cyklisty nebo chodce nebo jiní zranitelnější účastníci silničního provozu se v daném místě nenacházeli, neexistuje žádný konkrétní důkaz, že vzniklo nebezpečí, kterémukoliv konkrétnímu účastníkovi silničního provozu, a ani nebylo prokázáno, že by takové nebezpečí být jen hrozilo, vozidlo obviněného bylo v perfektním technickém stavu, schopné zastavit v případě nenadálé události, obviněný je zkušeným řidičem s bohatými zkušenostmi z motosportu, s mnoha najetými kilometry a nadprůměrnou schopností ovládat své vozidlo a předvídat případný střet s jiným účastníkem provozu, naměřená rychlost 64 km/h v daném místě proto nemohla znamenat žádnou újmu bezpečnosti provozu a bezpečnosti kteréhokoli, byť i potenciálního účastníka silničního provozu.

Uvedl, že s ohledem na shora uvedené lze usuzovat nato, že v daném případě se k formálním znakům přestupku (budou-li vůbec prokázány s ohledem na chybějící doklad o

poškolení obsluhy ve spise) přidružily takové významné okolnosti, které vylučují, aby daným jednáním byly naplněny všechny znaky skutkové podstaty přestupku, zejména tzv. materiální aspekt, což ve smyslu judikatury Nejvyššího správního soudu vylučuje závěr o tom, že se jedná o přestupek.

Magistrát města Zlín, odbor občansko-správních agend pod č.j. MMZL165503/2013 vydal rozhodnutí, kdy rozhodl tak, že žalobce je vinen tím, že *dne 2.6.2013, ve 14:39 hod., ve Zlíně, na třídě Tomáše Bati, na silnici I. třídy č. 49, u „budovy bývalého areálu Svitů č. 91“, ve směru jízdy na centrum Zlína, při řízení osobního motorového vozidla registrační značky 9S8/5224, překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci, přičemž mu byla hlídkou Policie ČR, Krajského ředitelství policie Zlínského kraje, Odbor služby dopravní policie, oddělení silničního dohledu (dále jen „Policie ČR“) certifikovaným měřicím zařízením Ramer 10C, naměřena průměrná rychlost jízdy v obci 67 km/h. Při zvážení možné odchylky měřicího zařízení ve výši ± 3 km/h, mu tedy byla naměřena jako nejnižší průměrná rychlost jízdy v obci 64 km/h. Nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou pro jízdu v obci na 50 km/h tak překročil nejméně o 14 km.*

Tímto svým jednáním obviněný porušil ust. § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu a tím se dopustil přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4. téhož zákona. Za spáchání přestupku se mu ukládá podle ust. § 11 odst. 1 zákona o přestupcích ve vazbě na ust. § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu pokuta ve výši 2.000 Kč.

Z odůvodnění rozhodnutí vyplynulo, že z provedených důkazů má správní orgán I. stupně jednoznačně prokázáno, že přestupkového jednání se žalobce dopustil.

V odůvodnění svého rozhodnutí pod bodem 3. – Hodnocení jednání obviněného je uvedeno:

Naplněním materiálního znaku u předmětného přestupku správní orgán spatřuje v tom, že obviněný porušil nejvyšší dovolenou rychlost a tím se dopustil přestupkového jednání v místě, kde je zastavěná část obce s možným výskytem chodců, popř. cyklistů. Na danou místní komunikaci také vyúsťují vjezdy od rodinných domů v zastavěné části obce, po které mohou vyjíždět na hlavní silnici jiná vozidla, popř. přecházet chodci na druhou stranu komunikace, kde se nachází chodník.

Silniční radarové rychloměry používané pro měření rychlosti v ČR musí odpovídat požadavkům zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii a jeho prováděcím předpisům a jsou schvalovány s jednotnou odchylkou ± 3 km/h, je-li naměřená rychlost nižší než 100 km/h. Tedy pokud radarové zařízení změřilo rychlost jízdy v daném okamžiku na 67 km/h, při zvážení této odchylky byla jako nejnižší skutečná rychlost naměřena rychlost 64 km/h, tzn. o 14 km/h vyšší než je v daném úseku nejvyšší dovolená rychlost. Místo měření rychlosti se nachází v řádně označeném území obce, což je správnímu orgánu osobně známo, s tím, že v daném místě není rychlost určena jinak, proto platí obecná ustanovení o maximální dovolené rychlosti v obci, tedy 50 km/h.

Obviněný je držitelem řidičského oprávnění, což logicky přináší také povinnosti, kterým musí být schopen jako řidič vozidla dostát a splnit je, pokud se již rozhodne řídit vozidlo. Přesně tak je tomu také v případě povinností, které ukládá ust. § 18 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích řidiči, že v obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km/h. Obviněný sice nezpůsobil svým přestupkovým jednáním žádnou škodu na zdraví, životě či majetku, ale dopustil se přestupků v zastavěné části obce, tudíž lze vyhodnotit toto jednání jako nebezpečné, neboť mohlo dojít k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, kteří se v obci běžně pohybují.

Správní orgán spatřuje závažnost přestupku, kterého se obviněný dopustil v tom, že s rostoucí rychlostí výrazně roste nebezpečí dopravní nehody. Řidič vnímá okolí rozestřené a začíná se soustředit na vzdálenější předměty před vozidlem. Je tedy méně soustředěný na případné náhlé změny v okolí vozovky těsně před vozem, kdy může nedostatečně reagovat např. na neposlušné dítě nebo chodce, který chce přejít vozovku. Úměrně zvyšující rychlostí se taktéž prodlužuje brzdná dráha vozidla, překročením rychlosti tedy může dojít až k tragické dopravní nehodě, neboť řidič nemusí včas zabrzdit své vozidlo. Naštěstí pro obviněného nedošlo k žádné škodě na zdraví či majetku, bezpochyby však došlo k porušení hodnot a souvisejícího narušení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemní komunikaci.

Správní orgán konstatuje, že přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně o přestupcích nebo v jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů či o trestný čin. Jednání obviněného (tak jak bylo obsahově správnímu orgánu oznámeno), naplňovalo v době, kdy k němu ze strany obviněného došlo, znaky přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4. zákona o provozu na pozemních komunikacích.

S uvedeným rozhodnutím žalobce nesouhlasil, podal proti němu odvolání, které se v podstatě obsahově shoduje s jeho později podanou žalobou, kdy tedy zejména namítá, že nebyl řádně zkoumán materiální znak přestupku, když z ust. § 2 odst. 1 zákona o přestupcích plyne, že v případě, že se jedná o přestupek, musí být zejména prokázáno, že byly naplněny tři základní atributy přestupku, a to:

- formální aspekt (jednání je za přestupek výslovně označeno v zákoně)
- zavinění (buť ve formě nedbalosti)
- materiální aspekt (porušení nebo ohrožení právem chráněného zájmu).

V rozhodnutí ze dne 10.4.2014, č.j. KUZL-16948/2014 žalovaný rozhodl tak, že v souladu s ust. § 90 odst. 5 správního řádu odvolání žalobce proti prvostupňovému rozhodnutí zamítl a toto rozhodnutí potvrdil.

V odůvodnění rozhodnutí se žalovaný zásadní žalobní námitkou žalobce, a to materiálním znakem přestupku velmi podrobně zabýval, a to na několika stranách svého odůvodnění. Citoval z řady rozsudků NSS (1As 73/2009-78, 5As 106/2011-77, 5As 104/2008-45). Uvedl pak, že rozsudky byly Nejvyšším správním soudem dále korigovány, a to konkrétně rozsudkem, č.j. 1As 183/2012-50 se závěrem: „Obec je § 2 písm. c) zákona o silničním

provozu vymezena primárně jako zastavěné území. Právě zastavěnost představuje základní a klíčový znak charakterizující území obce. Přijede-li řidič po pozemní komunikaci do zastavěného území, měl by s ohledem na bezpečnost ostatních účastníků provozu, potencionálních chodců, zvířat nebo ochranu majetku svoji rychlost přizpůsobit jízdě v zastavěném území, bez ohledu na skutečnost, zda projel kolem značky vymežující začátek obce či nikoliv. Při systematickém výkladu § 2 písm. cc) zákona o silničním provozu zohlednil Nejvyšší správní soud zejména základní povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích vymezené v § 4 tohoto zákona. Každý je povinen chovat se podle citovaného ustanovení ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat. Účastníci provozu na pozemních komunikacích jsou dále povinni řídit se pravidly provozu, pokyny policistů a jiných oprávněných osob, popř. řídit se světelnými a doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. S tím souvisí i ust. § 125c zákona o silničním provozu, jež cílí na dodržování právních předpisů vztahujících se k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Určuje-li § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, že v obcích smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h, pak ten, kdo tak nečiní, nejenže porušuje zákonem chráněný zájem, kterým je organizace dopravy na určitém území vyplývající z místní úpravy (označení obce) a z obecné úpravy, ale individuálně pak i zájem těch, kteří splnili dané podmínky, tedy pro jízdu v obci respektovali § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, jakož i ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, byť jen potencionálních, kteří oprávněně předpokládají, že všichni účastníci provozu dodržují pravidla pro provoz na pozemních komunikacích (tzv. princip omezené důvěry).

Dále je citováno z rozsudku NSS, 6As 22/2005-55, že překročením této rychlosti je porušen chráněný zájem, neboť při každé vyšší rychlosti než je 50 km/h není řidič schopen ovládat motorové vozidlo takovým způsobem, aby mohl bezpečně reagovat na situace předpokládané vyšší koncentrací v obci.

Dále pak citováno z rozsudku NSS, 1As 24/2013, týkající se posuzování existence materiálního znaku přestupku, kdy toto posunul ještě dále, když v něm konstatoval, že „Společenskou nebezpečnost jednání stěžovatele nikterak nesnižuje, byla-li by dálnice v perfektním technickém stavu, panovaly-li by i ideální atmosférické podmínky, byl-li by snad stěžovatel na vozovce zcela osamocen. I za těchto „laboratorních“ podmínek by bylo třeba hodnotit jednání stěžovatele jako společensky nebezpečné, neboť je výrazem úmyslného, hrubého opovrhování pravidly silničního provozu, jejichž účelem je především zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, tedy ochrana života, zdraví a majetku (..)“. Formálním znakem skutkových podstat přestupku, dle nichž bylo jednání stěžovatele kvalifikováno, není ohrožení jiných účastníků silničního provozu. Stejně tak pro naplnění materiálního znaku se nevyžaduje, aby jednáním přestupce byl skutečně ohrožen něčí život, zdraví či majetek. Postačuje, že jednáním došlo k ohrožení zájmů společnosti (srov. § 2 odst. 1 zákona o přestupcích), nikoliv ohrožení konkrétních jednotlivců. Působení pravidel provozu na pozemních komunikacích má výrazně preventivní charakter.

Žalovaný pak uvedl, že zásadně se tedy bude formální a materiální znak přestupku překrývat. Absence materiálního znaku bude připadat v úvahu jen za souhry výjimečných okolností. Půjde tedy o výjimku z jinak obecně platného pravidla. Indicií k tomu, aby správní orgány upřely pozornost k otázce materiálního znaku projednávaného přestupku, bude např. jen mírné překročení rychlosti (právě o 2 km/h), případně jen malé překročení hmotnosti přípojného vozidla ve vztahu k posuzování řízení soupravy vozidel bez řidičského oprávnění. Správní orgány tedy nemusí vyjmenovávat možná ohrožení konkrétních účastníků silničního provozu v závislosti na schopnostech řidiče, technickém stavu vozidla, šířce pozemních komunikací atd. Takový postup by byl srovnatelný např. s jízdou na červený signál „Stůj!“ s argumentací, že na ostatních ramenech křižovatky se zrovna v tu dobu nikdo nenacházel, a že tedy nebylo koho ohrozit. Výklad právních norem vedoucí k absurdním závěrům pak je pochopitelně nepřipustný.

Žalovaný pak uvedl, **oblast, již obviněný projížděl, souvisela zástavba rodinných domů přiléhajících k pozemní komunikaci, hustota provozu patrná z fotografie a překročení nejvyšší dovolené rychlosti o nejméně 14 km/h netvoří** (v návaznosti na výše citovanou judikaturu NSS) **dohromady takové výjimečné podmínky, které by vedly k absenci společenské škodlivosti tohoto jednání. Naopak půjde právě o onen běžný případ, kdy ve smyslu výše citovaného rozsudku, č.j. 5As 106/2011-76 se materiální a formální znaky přestupku překrývají. K naplnění materiálního znaku postačí pouze možné ohrožení potenciálních účastníků silničního provozu, jak je výše uvedeno.**

Posouzení krajským soudem.

Žaloba není důvodná.

Pokud jde o žalobní námitku, jedná se o jedinou námitku, kterou žalobce rozvádí na řadě stran žaloby a tvrdí, že nebyla naplněna materiální stránka uvedeného přestupkového jednání.

Podle § 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb. přestupek je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.

Podle § 2 odst. 2 zákona o přestupcích, přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací

- a) přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem nebo*
- b) nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.*

Podle § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu) v obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h.

Pokud jde o daný konkrétní případ, žalobce nezpochybňuje, že rychlost, kterou jel, a která byla zjištěna policisty dne 2.6.2013 ve 14.39 hod., byla rychlost vyšší než 50 km.h., že tuto rychlost překročil nejméně o 14 km.hod. Přesto má za to, že se v jeho případě nejedná o jednání přestupkové, neboť v žádném případě neohrozil zájem společnosti. Usuzuje na to z toho důvodu, že v době, kdy byla rychlost měřena, jel v obci Zlín, po víceproudé silnici za nízkého provozu vozidel, když v okolí se nenacházel žádný přechod pro chodce, v bezprostřední blízkosti se nenacházely rodinné domy, ani se v okolí komunikace nepohybovali v podstatě žádní chodci, přičemž v případě, pokud by snad nastala nenadálá situace, žalobce jako dobrý a zkušený řidič, s dobrým vozidlem, by stačil zastavit. Má za to, že tyto skutečnosti však správní orgán vůbec nezkoumal, a tedy k nim vůbec nemohl přihlídnout, a proto posuzoval pouze formální znak přestupku nikoliv jeho znak materiální.

Trval tedy na tom, že v žádném případě zájem společnosti neohrozil.

Krajský soud je však v tomto směru opačného názoru, zcela ztotožněný se stanoviskem správního orgánu I. stupně i žalovaným, kteří se s otázkou materiálního znaku přestupku vypořádali důsledně, zvláště pak žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí velmi podrobně, přiléhavě, s odkazem na judikaturu Nejvyššího správního soudu, která se otázkou materiálního znaku přestupku v řadě rozhodnutí již zabývala.

Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu, č.j. 1As 118/2012-23 ze dne 27.9.2012 „*Materiální stránku přestupku podle § 22 odst. 1 písm. f) bod 3. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, je nutno posuzovat vzhledem k nejvyšší povolené rychlosti stanovené v § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu, pro jízdu v obci (50 km/hod.), nikoli k hranici zavedené kvalifikujícím znakem skutkové podstaty tohoto přestupku (70 km/hod.).*

V případě žalobce tedy došlo k překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci nejméně o 14 km/hod., tedy nikoliv zcela nepodstatnému a banálnímu překročení uvedené rychlosti (např. 2 km/hod. – viz rozsudek NSS, 5As 104/2008-45) a za této situace se soud ztotožňuje se stanoviskem žalovaného, že se materiální a formální znaky přestupku překrývají, a že k naplnění materiálního znaku přestupku postačí pouze možné ohrožení potenciálních účastníků silničního provozu, což nastalo i v tomto případě.

K tomu za dané situace, kdy rychlost v obci byla překročena minimálně o 14 km/hod., došlo, kdy žalobce řídil vozidlo ve městě Zlín, ve dne, za normálního provozu ostatních vozidel, kdy v provozu na silniční komunikaci mohlo samozřejmě k nenadálé situaci dojít a je jasné, že vyšší rychlost, než je povolená zákonem, vždy stěžuje možnost včasného zastavení vozidla. Soud se ztotožňuje se stanoviskem Nejvyššího správního soudu, vyslovený v rozsudku, č.j. 6As 25/2013-25, že překročení nejvyšší povolené rychlosti je závažné porušení předpisu, kdy rychlost je jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod a krajský

soud uvádí, že i v tomto případě byla rychlost překročena na poměrně frekventované komunikaci, to znamená se zvýšeným rizikem negativních následků takového protiprávního jednání, přičemž v tomto soud spatřuje společenskou nebezpečnost přestupkového jednání žalobce.

Po zhodnocení věci soud tedy dospěl k závěru, že žaloba důvodná není, a proto ji dle § 78 odst. 7 soudního řádu správního (dále jen „s.ř.s.“) zamítl.

Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ust. § 60 odst. 1 s.ř.s. Žalobce ve věci neměl úspěch, náklady řízení mu proto nebyly přiznány, a pokud jde o žalovaného, tomu kromě běžné úřední činnosti žádné náklady nevznikly.

P o u ě n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno, ve dvojím vyhotovení. 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 29. července 2015

JUDr. Jana Kubenová, v.r.
samosoudkyně