



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Komínkovou v právní věci
žalobce: V.K., zastoupeného: JUDr. Ing. Ondřej Horázný, advokát, se sídlem Ondříčkova 1304/9, Praha 3, proti žalovanému: Krajský úřad Karlovarského kraje, se sídlem Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. června 2014 č.j. 1252/DS/14-3,

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 :

Žalobce se žalobou domáhal zrušení výše označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Karlovy Vary, odboru dopravy ze dne 6.3.2014 č.j. 4263/OD-P/14, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod první a § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, pro porušení § 3 odst. 3 písm. a) a § 52 odst. 2 téhož zákona, za což mu byla uložena pokuta 25.000,-Kč, zákaz řízení všech motorových vozidel na 12 měsíců a náhrada nákladů přestupkového řízení 1.000,-Kč.

Žalobce **v žalobě** tvrdil, že správní orgán I. stupně rezignoval na dokazování protiprávního jednání žalobce, když při jednání bez přítomnosti žalobce se spokojil s pouhým konstatováním spisu složeného z listin, které nelze považovat za důkazní prostředky prokazující, že žalobce byl předmětného dne skutečně řidičem jízdní soupravy. Z uvedených

dokumentů lze podle žalobce dospět k závěru, že došlo k dopravní nehodě a že žalobce nebyl držitelem řidičského oprávnění k řízení jízdní soupravy, s níž k této dohodě došlo, nicméně nebylo podle žalobce prokázáno, jak k události došlo a kdo byl řidičem soupravy. Podání vysvětlení před zahájením řízení mohou sloužit pouze jako vodítko pro opatřování podkladů pro vydání rozhodnutí ve smyslu např. rozsudku NSS ze dne 22.1.2009 č.j. **1 As 96/2008-115**. Žalobce nesouhlasil s tím, že správní orgán neobstaral žádné vlastní důkazní prostředky, použil pouze podklady předané Policií ČR, což podle žalobce odporuje zásadě vyšetřovací.

Dále žalobce namítal, že úvahy správního orgánu v rozhodnutí jsou nesrozumitelné, nelogické, či nepodložené, když není např. zřejmé, na základě čeho dospěl správní orgán k závěru, že dopravní nehoda byla způsobena tím, že řidič neupevnil náklad a že upevnění nákladu bylo povinností řidiče. Podle žalobce není zřejmé rovněž, z jakého důvodu správní orgán odkázal na směrnici Evropské Rady č. 2012/36/EU, která nemá přímé účinky. Podle žalobce je nesrozumitelný i výpočet maximální hmotnosti jízdní soupravy, kterou by žalobce mohl řídit. Podle žalobce rovněž není jasné, jak to, že se žalobce měl dopustit svých přestupků omisivním jednáním, tedy opomenutím splnit své povinnosti, když hned na to se v rozhodnutí uvádí, že opomenutí mělo spočívat v řízení jízdní soupravy, tedy zjevně v konání. Žalobce rovněž namítal, že škody nebyly dostatečně konkretizovány a nebylo doloženo, že byly způsobeny právě při nehodě. Postup správního orgánu byl podle žalobce v rozporu s **§ 3 správního řádu**, tedy v rozporu se zásadou materiální pravdy, a dále v rozporu s **§ 50 odst. 3 správního řádu**, když nebyly zjištěny všechny rozhodné skutečnosti svědčící jak ve prospěch, tak v neprospěch žalobce.

Žalobce dále namítal nesprávné právní posouzení věci, když podle **§ 125c odst. 1 písm. e) bodu prvního zákona o silničním provozu** se přestupku dopustí osoba, která v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a v rozporu s **§ 3 odst. 3 písm. a) téhož zákona** není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81. Ust. **§ 81 zákona o silničním provozu**, na které se odkazuje, však podle žalobce neupravuje vymezení řidičských oprávnění, nýbrž jejich rovnocennost, tedy vztahy mezi řidičskými oprávněními pro jednotlivé skupiny vozidel. Rovněž z tohoto ust. nelze podle žalobce zjistit, jakého řidičského oprávnění by bylo k řízení předmětné soupravy třeba. Tím podle žalobce došlo k porušení článku 39 Listiny základních práv a svobod, neboť jednání kladené žalobci za vinu pod předmětné sankční ust. nelze bez extenzivního výkladu v neprospěch žalobce podřadit. Pokud jde o aplikaci ust. **§ 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu**, jsou obě správní rozhodnutí podle žalobce nepřezkoumatelná, neboť z nich není jasné, na základě jaké úvahy dospěly správní orgány k závěru, že dopravní nehoda byla způsobena tím, že řidič neupevnil náklad, a že upevnění nákladu vůbec bylo povinností řidiče. Z textu ust. **§ 52 odst. 2 zákona o silničním provozu** nelze totiž dovodit, že adresátem této povinnosti je řidič.

Žalovaný **ve vyjádření k žalobě** navrhl zamítnutí žaloby a odkázal na ust. **§ 80a odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu**, kde je uvedeno, k řízení jakého motorového vozidla je držitel řidičského oprávnění skupiny B oprávněn.

Součástí **správního spisu** je zejména protokol o nehodě v silničním provozu ze dne 25.10.2013 sepsaný Krajským ředitelstvím policie Karlovarského kraje, dopravním inspektorátem v Karlových Varech. Podle něho dne 25. října 2013 v 11:15 hodin řídil žalobce

jízdní soupravu složenou z vozidla BMW X5 RZ... a z přívěsu AKRI RZ ... po ulici Obchodní v obci Jenišov ve směru od obchodního domu Makro směrem k silnici I. třídy č. 20 a v místě křižovatky s ulicí K Rohu přejel částečně do levého jízdního pruhu, protože chtěl objíždět za křižovatkou stojící nákladní jízdní soupravu; zde se však lekl v protisměru jedoucího osobního vozidla, započal intenzivně brzdít a z důvodu neupevněného nákladu na přívěsu mu tento vypadl na zadní část vozidla BMW. Při vypadnutí nákladu na komunikaci došlo k poškození silničního obrubníku. Provedenou lustrací bylo zjištěno, že žalobce nevlastní oprávnění na skupinu B+E, která opravňuje k řízení přívěsu o největší přípustné hmotnosti převyšující 750 kg. Z protokolu dále vyplývá odhadnutá výše škody na vozidle BMW 30.000,- Kč, na přívěsu 10.000,- Kč a na silničním betonovém obrubníku 100,- Kč. U vozidla BMW byl poškozen zadní nárazník zadních pátých dveří, u přívěsu přední čelo, plachta. Rovněž je poškozená čedičová dlažba v hodnotě 2.000,- Kč. Podle protokolu se dále odkazuje náčrtek pořízený na místě nehody, který byl podepsán žalobcem. Z tohoto náčrtku a z protokolu vyplývá, že stopa č. 2 označuje místo dopadu plachty s čedičovou dlažbou na komunikaci, stopa č. 3 označuje náraz čedičové dlažby na vozidlo BMW, stopa č. 4 je poškození silničního obrubníku. Podle protokolu se na komunikaci Obchodní ulice podél jízdní soupravy nacházela vysypaná čedičová dlažba. Umístění dlažby vyplývá jednoznačně z náčrtku. Ke stejnému závěru lze dojít i na základě přiložené fotodokumentace pořízené policií na místě nehody.

Podle úředního záznamu o podání vysvětlení ze dne 25. října žalobce uváděl, že předmětného dne řídil v obci Stará Voda jízdní soupravu ve složení vozidla BMW X5 a přípojného vozidla AKRI příslušných poznávacích značek, kde koupil čedičovou dlažbu. Naložil ji do přípojného vozidla AKRI a paletu s dlažbou nezajistil, protože si myslel, že paleta je dostatečně těžká, a tudíž se náklad nemůže pohnout. Poté řídil celou soupravu do obce Jenišov do obchodního domu Makro. Po vyjetí z obchodního domu pokračoval domů na Bublavu. Na vzdálenost 50 metrů si všiml zaparkovaného kamionu, chtěl ho objet z levé strany. V tu dobu si všiml, že v protisměru jede osobní motorové vozidlo. Tohoto se lekl, a aby odvrátil dopravní nehodu, sešlápl brzdový pedál a zastavil. Vzhledem k tomu, že neměl řádně připoutaný náklad v přípojném vozidle AKRI, tak se tento dal do pohybu a vyvrátil čelo a protrhl plachtu přípojného vozidla a náklad narazil do tažného vozidla BMW X5 a na komunikaci. Byla uložena bloková pokuta 1.100,- Kč za řádné neupevnění nákladu v přípojném vozidle. Skutečnost, že k řízení jízdní soupravy potřebuje řidičské oprávnění skupiny E, žalobce nevěděl, protože si myslel, že skupinu E potřebuje pouze, pokud by řídil kamion.

Dle dalšího úředního záznamu Policie ČR ze dne 23.12.2013 byla žalobcem hlídce hlášena dopravní nehoda. Řidič si byl vědom, že správně nezajistil náklad a byl ochoten věc projednat v blokovém řízení. Z toho důvodu byl vypsán blok na pokutu, kterou zaplatil. Rozhodnutím Krajského ředitelství Policie Karlovarského kraje ze dne 19.11.2013 bylo zrušeno rozhodnutí vydané v blokovém řízení. Součástí správního spisu je i blok, který byl následně zrušen na pokutu na místě zaplacenou č. bloku D0199996 ze dne 25.10.2013, je na něm obsažen podpis žalobce a popis přestupku spočívajícího v nezajištěném nákladu. Dále je součástí správního spisu výpis z evidenční karty žalobce jako řidiče ze dne 18.11.2013, z něhož vyplývá, že žalobce je držitelem oprávnění skupin AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C a T.

Z karty vozidla BMW vyplývá nejvyšší povolená přípustná hmotnost je 2.740 kg a z karty vozidla přívěsu povolená hmotnost 2.500 kg. Součástí správního spisu je i směrnice Komise Evropského parlamentu č. 2012/36/EU ze dne 19.11.2012 a související upozornění Ministerstva dopravy ze dne 4.2.2013 sp. zn. 495/2013-160-RP/1, ze kterého vyplývá, že česká verze směrnice o řidičských průkazech obsahuje v článku 4 odst. 4 písm. b) nepřesnost, v důsledku níž není plně a správně transponována do českého právního řádu. Na základě **§ 80a odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb.** je možné spojit vozidla do jízdní soupravy pouze za předpokladu, že nejvyšší povolená hmotnost přípojného vozidla bude vždy pouze 750 kg. Rozpor se týká právě spojení vozidel do jízdních souprav na základě této směrnice, podle níž je možné složit jízdní soupravu z motorového vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3.500 kg, za které je možné připojit přípojně vozidlo o hmotnosti převyšující 750 kg, ale souprava nesmí převýšit nejvyšší povolenou hmotnost 3.500 kg. Jelikož je ustanovení vnitrostátního práva v rozporu s unijním právem, musí být přednostně aplikováno ustanovení unijního práva. Přímého účinku směrnice se mohou jednotlivci dovolat před vnitrostátními soudy.

Jednání dne 20.2.2014 se žalobce nezúčastnil.

Správní orgán I. stupně uznal žalobce vinným z přestupků, kterých se měl dopustit tím, že dne 25. 10. 2013 v 11:15 hodin, v katastru obce Jenišov, na ulici Obchodní, za křižovatkou s ulicí K Rohu, ve směru jízdy k silnici I/20 řídil jízdní soupravu složenou z motorového vozidla BMW X5 a nákladního přívěsu AKRI, ačkoli nebyl držitelem příslušného řidičského oprávnění k řízení této soupravy, a dále jako řidič při přepravě palety s čedičovou dlažbou tento náklad na přívěsu neupevnil tak, aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, když při řízení jízdní soupravy náhle snížil rychlost jízdy a došlo k uvolnění nezajištěného nákladu, čedičová dlažba poškodila čelní stěnu přívěsu, vysypala se z přívěsu na zadní část vozidla BMW a na vozovku, čímž způsobil dopravní nehodu, při které byla způsobena na jízdní soupravě, včetně přepravovaných věcí, hmotná škoda nepřevyšující zřejmě částku 100 000,- Kč a při které došlo k poškození součásti komunikace, a to zvýšeného obrubníku chodníku. Tím se dle správního orgánu I. stupně měl žalobce dopustit porušení **§ 3 odst. 3 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.** a naplnit skutkovou podstatu přestupku podle **§ 125c odst. 1 písm. e) bod první** téhož zákona a dále porušení **§ 52 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb.**, když porušením povinnosti upevnit náklad na přívěs tak, aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, způsobil dopravní nehodu s hmotnou škodou zřejmě nepřevyšující na jízdní soupravě včetně přepravovaných věcí 100.000,-Kč, přičemž došlo k poškození součásti komunikace a byla naplněna skutková podstata přestupku dle **§ 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb.** V odůvodnění správní orgán I. stupně uvedl, že při rozhodování o vině vycházel z podkladů obsažených ve spisovém materiálu, zejména z oznámení o dopravním přestupku, z protokolu o nehodě, z fotodokumentace, náčrtku a plánu místa, z protokolu o podání vysvětlení žalobcem, z úředního záznamu zakročujících policistů, z výpisu z evidence řidičů, z výpisu z evidence motorových vozidel, ze směrnice č. 2012/36/EU, z upozornění Ministerstva dopravy. Z těchto podkladů měl správní orgán přestupky za prokázané. Vzhledem k tomu, že se žalobce nedostavil k jednání, správní orgán přihlédl k obsahu protokolu o podání vysvětlení před policejním orgánem. Dále v protokolu o nehodě, v plánu a fotodokumentaci je podle správního orgánu I. stupně zadokumentována situace na místě dopravní nehody a konečné

postavení jízdní soupravy, její poškození, poškození obrubníku. Situace podle správního orgánu potvrzuje žalobcem popsany nehodový děj. Správní orgán dále uvedl, že vycházel z novelizace zákona č. 361/2000 Sb. platné od 19.1.2013 a z vyjádření Ministerstva dopravy ČR reagujícího na směrnici Komise č. 2012/36/EU a z výpisu z registru vozidel. Z registru vozidel bylo zjištěno, že u motorového vozidla tovární značky BMW X5 příslušné RZ je nejvyšší povolená hmotnost 2.740 kg, u nákladního přívěsu příslušného RZ je nejvyšší povolená hmotnost 2.500 kg. Celkový součet nejvyšší povolené hmotnosti jízdní soupravy je 5.240 kg. Z vyjádření Ministerstva dopravy ČR i ze zákona je podle správního orgánu zřejmé, že držitel řidičského oprávnění skupiny B může složit jízdní soupravu z motorového vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3.500kg, za které je možné připojit přípojné vozidlo o hmotnosti převyšující 750 kg, ale souprava nesmí převýšit nejvyšší povolenou hmotnost 3.500 kg. V tomto případě byla nejvyšší povolená hmotnost překročena, neboť její součet je 5.240 kg. Tento součet by však byl možný v případě, pokud by měl žalobce rozšířený rozsah řidičského oprávnění, který se vyznačuje v řidičském průkazu harmonizovaným kódem 96. Z evidenční karty řidiče je zřejmé, že žalobce nemá tento kód vyznačen v řidičském průkazu, pouze harmonizační kód č. 79. Na základě toho je podle správního orgánu I. stupně zřejmé, že řidičské oprávnění skupiny B neopravňovalo žalobce k řízení tohoto druhu jízdní soupravy. Skupiny C a C I upravují jiné skupiny jízdních souprav. Vzhledem k uvedené hmotnosti jízdní soupravy je zřejmé, že pokud byl součet největších povolených hmotností 5.240 kg, musel mít řidič k řízení této jízdní soupravy řidičské oprávnění skupiny B+E, což vyplývá z **§ 80a odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb.** Toto řidičské oprávnění žalobce nevlastní. Podle **§ 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu** je všeobecně uložena povinnost, že řídit motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel. Správní orgán spatřuje porušení této povinnosti v tom, že žalobce řídil jízdní soupravu, ačkoli nebyl držitelem příslušného řidičského oprávnění k řízení této soupravy. Toto jednání bylo prokázáno skutečnostmi uvedenými v protokolu o nehodě v silničním provozu, v plánu, ve fotodokumentaci, výpisy z evidenční karty řidiče a z evidence motorových vozidel i vyjádřením žalobce, který si byl této skutečnosti plně vědom. Porušením této právní povinnosti naplnil žalobce skutkovou podstatu přestupku v provozu na pozemních komunikacích dle ustanovení **§ 125c odst. 1 písm. e) bod první zákona č. 361/2000 Sb.** Ze zadokumentovaných skutečností vyplývá, že žalobce si nebyl vědom skutečnosti, že pro řízení předmětné jízdní soupravy musí být držitelem řidičského oprávnění skupiny B a E. Je tedy nepochybné, že žalobce nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Správní orgán shledal spáchání přestupku ve formě nevědomé nedbalosti. Ustanovením **§ 52 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb.** je všeobecně uložena povinnost, že *při přepravě nákladu náklad musí být na vozidle upevněn tak, aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.* Správní orgán spatřoval porušení této povinnosti v tom, že žalobce jako řidič při přepravě nákladu tento náklad na přívěsu neupevnil tak, aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Jednání bylo prokázáno skutečnostmi uvedenými v protokolu o nehodě v silničním provozu, v plánu, ve fotodokumentaci i ve vyjádření žalobce, který si byl zavinění dopravní nehody plně vědom. Porušením této právní povinnosti měl žalobce skutkovou podstatu přestupku podle **§ 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb.** Žalobce předpokládal, že přepravovaný náklad je takové hmotnosti, že nemůže při přepravě dojít k jeho uvolnění a posunu. Je tedy nepochybné, že žalobce, věděl, že svým jednáním,

může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale spoléhal na to, že zájem opomenutím své povinnosti neporuší. Správní orgán toto jednání považuje za jednání ve formě vědomé nedbalosti. Při uložení sankce přihlédl správní orgán k následku protiprávního jednání spočívajícímu ve způsobení hmotné škody nepřevyšující na jízdní soupravě 100.000,- Kč a v poškození součásti pozemní komunikace. Správní orgán vycházel z toho, že u jednání se ze strany žalobce jednalo o spáchání přestupku opomenutím zákonem stanovených povinností, tedy o jednání omisivní, kdy žalobce porušil svoji právní povinnost, když řídil jízdní soupravu, ačkoli nebyl držitelem příslušného řídicího oprávnění k řízení této soupravy, a když při přepravě nákladu tento náklad na přívěsu neupevnil tak, aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně podal žalobce odvolání, které přes výzvu nedoplnil o důvody. V odůvodnění žalobou **napadeného rozhodnutí** žalovaný uvedl, že ze spisové dokumentace vyplývá, že žalobce předmětného dne řídil předmětnou jízdní soupravu složenou z motorového vozidla BMW X5 a přípojného vozidla AKRI, a z karty vozidla SPZ... vyplývá, že maximální přípustná hmotnost je 2.740 kg, a z karty vozidla SPZ... vyplývá, že maximální přípustná hmotnost je 2.500 kg. Z toho vyplývá, že největší povolená hmotnost jízdní soupravy byla 5.240 kg. **Dle čl. 4 odst. 4 písm. b) Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES**, o řídicích průkazech, která byla transponována do českého právního řádu, jsou do skupiny B zařazena motorová vozidla, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3.500 kg, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3.500 kg. V daném případě byla největší povolená hmotnost jízdní soupravy překročena o 1.740 kg a řídicí oprávnění skupiny B neopravňovalo k řízení takovéto soupravy. Řidič rovněž porušil **§ 52 odst. 2 zákona o silničním provozu**. Z obsahu spisové dokumentace pořízené orgány Policie ČR je zřejmé, že žalobce měl v přípojném vozidle naloženou paletu s dlažbou, kterou žádným způsobem nezajistil, neboť se domníval, že paleta je dostatečně těžká, tedy náklad je zajištěn. Skutečnost, že si žalobce nesplnil svou zákonnou povinnost upevnit náklad tak, aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, je zřejmá rovněž z pořízené fotodokumentace, na níž je zachycen náklad vysypaný na pozemní komunikaci. Omluva z jednání včetně lékařské zprávy byla správnímu orgánu zaslána až poté, co žalobce osobně převzal rozhodnutí ve věci. Podle žalovaného žalobci nic nebránilo správní orgán I. stupně kontaktovat telefonicky či e-mailem v den návštěvy lékaře a omluvit se tak včas z nařízeného jednání, případně písemnou omluvu zaslat správnímu orgánu nejpozději následující den. V tomto ohledu zůstal žalobce nečinný a omluvu zaslal správnímu orgánu až se značným zpožděním. Takovou omluvu nelze hodnotit jako náležitou. Jelikož žalobce ani po předchozí výzvě správního orgánu své odvolání blíže neodůvodnil, přezkoumal žalovaný soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy. Napadené rozhodnutí bylo posouzeno jako věcně správné a po zjištění, že v průběhu řízení nedošlo ani k žádnému procesnímu pochybení, které by zakládalo změnu či zrušení rozhodnutí, žalovaný zamítl odvolání a potvrdil prvostupňové rozhodnutí.

Žaloba není důvodná.

S ohledem na koncentrační zásadu stanovenou soudním řádem správním se soud nemohl zabývat námitkami procesního charakteru, které byly vzneseny poprvé v závěrečné řeči při soudním jednání. Za prvé šlo o námitku směřující proti skutečnosti, že správní orgán měl provést zkrácené přezkumné řízení dle § 58 správního řádu a že v rozporu s § 75 správního řádu nezahájil řádné řízení. Za druhé se jednalo o tvrzení, že v protokolu o jednání před správním orgánem chybí poučení (byť nepřítomného) žalobce a že podle tohoto protokolu byly jednotlivé podklady pouze "konstatovány", nikoli čteny. Soud se s ohledem na koncentrační zásadu nezabýval tvrzením o nepřezkoumatelnosti žalobou napadeného rozhodnutí v otázce, zda prvostupňové rozhodnutí přebíral osobně žalobce či jeho zmocněnec. K tomuto soud poukazuje na obsah správního spisu, z něhož je zřejmé, že v řízení před správním orgánem I. stupně žalobce zastoupen nebyl.

Nelze přisvědčit žalobní námitce, že by úřední záznamy byly v následném přestupkovém řízení zcela nepoužitelné. Podle stávající judikatury se sice nejedná o důkaz, nicméně úřední záznamy mají význam podpůrný, jakožto podklady pro rozhodnutí. Do určité míry lze k úředním záznamům přihlížet, zejména lze porovnat, zda jsou v souladu s důkazy pořízenými ve věci. Úřední záznam sice není obecně považován za důkaz, avšak jako součást správního spisu je jedním z podkladů pro rozhodování správních orgánů, k němuž je možné přihlídnout. To platí podle názoru soudu zejména v tomto případě, kdy se žalobce ve správním řízení k jednání nedostavil, ani se k věci písemně nevyjádřil, a to dokonce ani v rámci odvolání.

Soud neuznal ani žalobní námitku, že skutkové okolnosti nebyly dostatečně prokázány, zejména že nebylo prokázáno, kdo byl řidičem jízdní soupravy, a zda je příčinná souvislost mezi dopravní nehodou a neupevněním nákladu. Součástí správního spisu nejsou totiž pouze úřední záznamy Policie ČR, jak tvrdí žalobce. Také je ze spisu zřejmé, že se správní orgány nespokojily pouze s policejními podklady, nýbrž je doplňovaly o další důkazy (např. o výpisy z evidencí řidičů a vozidel). Důkazy, jimiž bylo bez pochybností prokázáno, že k přestupkům došlo způsobem uvedeným v rozhodnutí správních orgánů a že je spáchal žalobce, jsou podle názoru soudu jednak kopie bloku z blokového řízení, která je podepsaná žalobcem, jednak náčrtek podepsaný rovněž žalobcem, a jednak fotodokumentace z místa přestupku. Na základě těchto skutečností má soud za to, že v dané věci bylo dokazování provedeno dostatečným způsobem v souladu s § 3 správního řádu. Žalobce měl možnost jakýmkoli způsobem doplnit řízení, a to jak o tvrzené skutečnosti, tak i o důkazy, nicméně zůstal v řízení před správním orgánem I. stupně zcela pasivní, neboť se nevyjadřoval ani písemně, nedostavil se k jednání, ani v odvolání netvrdil žádné konkrétní okolnosti, které by měly vést k závěru, že skutek se odehrál jinak, než uvedl správní orgán prvního stupně, tedy že žalobce nebyl řidičem předmětné jízdní soupravy a že k dopravní nehodě a k majetkovým škodám na vozidlech a na obrubníku nedošlo v důsledku neupevněného nákladu - čedičové palety na přípojném vozidle. Soud neshledal důvodným ani tvrzení žalobce, že správní orgán měl provádět podrobnější dokazování výše škody, neboť přesná výše škody neměla vliv na právní kvalifikaci skutku a součástí rozhodnutí nebyl ani výrok o povinnosti k náhradě škody.

Soud rovněž neakceptoval námitku o nesrozumitelnosti a nelogičnosti odůvodnění správních orgánů. Žalovaný ve svém rozhodnutí vycházel z toho, že odvolání nebylo nijak zdůvodněno, a proto zásadní hodnocení skutkových okolností obsahuje proto prvostupňové

rozhodnutí. Toto odůvodnění považuje soud za dostatečně podrobné a odpovídající zásadám logiky. Soud nepovažuje za nesrozumitelný poukaz správního orgánu na evropskou směrnici č. 2012/36/EU a na upozornění Ministerstva dopravy. Naopak je z rozhodnutí zřejmé, že správní orgán použil výklad Ministerstva dopravy ve prospěch žalobce, tedy že byla použita směrnice, která na rozdíl od vnitrostátní úpravy povoluje držitelům řidičských průkazů skupiny B řídit přípojně vozidlo o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 750 kg za předpokladu, že součet povolených hmotností obou vozidel nepřekročí 3.500 kg. Žalobce v daném případě řídil jízdní soupravu, jejíž celková povolená hmotnost překročila o 1.740 kg povolené maximum 3.500 kg. Tento výpočet není nesrozumitelný, jedná se o prostý součet nejvyšších povolených hmotností obou vozidel dle výpisu z evidence vozidel.

Soud nepovažuje za nesrozumitelnou ani část odůvodnění prvostupňového rozhodnutí, podle něhož se žalobce dopustil omisivního jednání. Je zřejmé, že omisivním jednáním zde není řízení vozidla, nýbrž opomenutí povinnosti zajistit náklad v souladu s § 52 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. Dle **§ 52 odst. 2 věty druhé zákona o silničním provozu**, podle něhož *při přepravě nákladu náklad musí být na vozidle umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích*. Přestože není v tomto ust. výslovně uvedeno, že právě řidič je povinen zajistit náklad tak, aby neohrožoval bezpečnost a plynulost silničního provozu, vyplývá tato povinnost podle názoru soudu již z formulace "při přepravě nákladu", neboť žalobce jako řidič jízdní soupravy byl osobou přepravující náklad. Obecně pak subjekt předmětných přestupků také vyplývá z úvodních ust. zákona č. 361/2000 Sb. Podle **§ 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.** *tento zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích*. Podle **§ 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.** *pro účely tohoto zákona účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích*. Není pochyb o tom, že v daném případě byl žalobce jako řidič jízdní soupravy účastníkem provozu na pozemní komunikaci a nezajištěný náklad na žalobcem řízeném vozidle způsobil předmětnou dopravní nehodu s majetkovou škodou.

Žalobce v žalobě také tvrdil, že nemohl spáchat přestupek z důvodu nesrozumitelnosti skutkové podstaty podle **§ 125c odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu** ve znění účinném v době spáchání přestupku, tj. ve znění, podle něhož *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 podle § 81*. Podle **§ 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu** ve znění platném a účinném v době spáchání přestupku *řídí motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel*. Ust. § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu tedy upravuje obecně povinnost řídit vozidlo, na které je uděleno příslušné řidičské oprávnění. Ust. § 125c odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu v relevantním znění pak výslovně stanovuje, že skutkovou podstatou předmětného přestupku je jednání "v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) téhož zákona", tj. řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel.

Na základě těchto úvah soud dospěl k závěru, že žalobce naplnil skutkovou podstatu předmětného přestupku, neboť je zřejmé, že při řízení motorového vozidla (jízdní soupravy) porušil ust. § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu, přičemž odkaz na porušení toto

ust. je výslovně součástí skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu. Soud se proto neztotožnil s výkladem žalobce, že by porušení § 3 odst. 3 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. mohlo zakládat pouze skutkovou podstatu "zbytkovou" dle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona. Soud má za to, že závěr ust. § 125c odst. 1 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb. odkazující na § 81 téhož zákona je víceméně obsolentní a sám o sobě nemůže způsobit takovou nesrozumitelnost předmětné skutkové podstaty, že by ji nebylo možné nikdy naplnit.

Na základě výše uvedeného soud neshledal žalobní námitky důvodnými, a žalobu proto zamítl podle § 78 odst. 7 s.ř.s.

Při rozhodování o nákladech řízení soud vycházel z úspěchu ve věci dle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož by měl nárok na náhradu nákladů řízení žalovaný, který měl ve věci plný úspěch. Žalovaný účtoval náklady cestovného k soudnímu jednání, jejich náhradu však soud nepřiznal a rozhodl tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení. Podle názoru soudu uplatněné náklady jsou výkonem státní správy a není možné je účtovat žalobci. V rozsudku NSS ze dne 22.8.2013 č.j. 1 Afs 11/2013-84 byla sice přiznána náhrada nákladů řízení Odvolacímu finančnímu ředitelství, avšak v označeném rozsudku se jednalo o finanční věc, nikoli o věc správního trestání, kde nelze dle názoru zdejšího soudu ukládat další finanční povinnosti žalobci proto, aby nebylo omezováno jeho právo na soudní přezkum trestního obvinění.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno, a to ve lhůtě dvou týdnů ode dne doručení rozsudku. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

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

V Plzni dne 19. ledna 2015

Mgr. Jana Komínková, v.r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
Bc. Michaela Karásková