



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl samosoudkyní JUDr. Marcelou Sedmíkovou ve věci žalobce: **J. C.**, zast. Mgr. Liborem Čechem, advokátem se sídlem advokátní kanceláře Masarykovo nám. 508, Nový Bydžov, proti žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor Doprava a SH, Oddělení dopravy**, se sídlem Pivovarské náměstí 1245, Hradec Králové, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 11. 2013, č. j. 20350/DS/2013/GL, t a k t o :

I. Žaloba se z a m í t á .

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Rozhodnutí žalovaného, obsah žaloby, vyjádření správního orgánu

[1] Napadeným rozhodnutím označeným v záhlaví zamítl žalovaný odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Nový Bydžov (dále „správní orgán I. stupně“), ze dne 4. září. 2013, č.j. D/029/13/MK, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků dle ust. § 125c odst. 1 písm. a) bodu 3 zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění platném v době spáchání přestupku (dále jen „zákon o silničním provozu“), a dále podle § 83 odst. 1 písm. d) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění platném v době spáchání přestupku, a to porušením ust. § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu a § 37 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb. Odvoláním napadené

rozhodnutí žalovaný s odkazem na § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále „správní řád“) jako správné potvrdil.

[2] Vytýkaného jednání se měl žalobce dopustit tím, že „... dne 18. března 2013 v 14. 15 h byl na pozemní komunikaci v obci Nový Bydžov, ul. Turkova, zastaven a kontrolován příslušníky Policie ČR při řízení motorového vozidla tovární značky Opel Monterey, registrační značky 1H5 1433, s přívěsem tovární značky Agados, registrační značky 3H9 2057. Při kontrole příslušníky Policie ČR bylo měřičem propustnosti oken (Windows Tint Meter, typ Pocket Detective 2.1, výr. č. 62100-409, kalibrační list vydán dne 04. ledna 2012) zjištěno, že propustnost světla zatemněných předních bočních skel motorového vozidla je nižší než 70% (naměřeno pouze 5,2%, 5,0% a 4,8% propustnosti světla). Dále Josef Carda jako provozovatel shora uvedeného motorového vozidla provozoval toto vozidla na pozemní komunikaci, které bylo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemní komunikaci.“ Za toto jednání byla žalobci uložena pokuta ve výši 6.000,-Kč, uložen zákaz činností spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců a to s odkazem na ust. § 11 odst. 1 písm. b), § 11 odst. 1 písm. c) v souladu s ustanovením § 57 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění platném v době vydání rozhodnutí (dále „zákon o přestupcích“), a podle § 125c odst. 4 písm. d) a § 125c odst. 5 zákona o silničním provozu.

[3] Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného včas podanou žalobou s následujícím odůvodněním: tvrdil, že žalovaný vycházel ze skutkového stavu, který nemá zcela oporu ve spise, čímž byl žalobce krácen na svých právech. Skutek byl kvalifikován nepřiměřeně přísně, zejména tím, že mu byl rovněž uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, ačkoli stupeň společenské nebezpečnosti jeho jednání byl minimální. Policejní orgán nezjistil dostatečně přesně okolnosti, za nichž byl přestupek spáchán, tedy viditelnost, druh komunikace, hustota provozu v inkriminované době, obydlenost apod. Z takto zjištěných okolností by bylo možno usoudit, zda-li skutečně došlo k bezprostřednímu ohrožení všech účastníků silničního provozu. Zákaz činnosti označil jako velmi výrazný zásah do osobního života a s ohledem na charakter přestupku ji považoval za neadekvátní. Zdůraznil, že po provedeném sankcionování nechal u vozidla vyměnit boční skla z propustná, čím odstranil škodní následek. Navíc jednal v dobré víře, že je vozidlo v pořádku, neboť dne 11. 1. 2013 řádně proběhla kontrola technického stavu vozidla u STK AGRO SLATINY a. s., Jungmannova 1736, Nový Bydžov. Nelze proto říci, že v jeho případě neznalost zákona neomlouvá, když řádně absolvoval technickou kontrolu a neměl jako řidič jinou možnost propustnost autoskel změřit. Výkon práva vůči své osobě proto označil za šikanózní. Vyslovil přesvědčení, že používání měřících přístrojů orgány policie nemá oporu v platné úpravě, když kalibrace provedená Elektrotechnických zkušebním ústavem nemůže být považována za kalibraci dle zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění zákona č. 119/2000 Sb. K dané problematice navíc nebyla ministerstvem dopravy ČR vydána žádná metodika k provádění certifikovaného měření a vyhláška o technických prohlídkách a právní účinnost byla rovněž odložena ke dni 1. 1. 2014. Ze všech vytýkaných důvodů požadoval napadené rozhodnutí zrušit a věc vrátit žalované k dalšímu řízení včetně toho, že bude žalovaná zavázána k povinnost nahradit žalobci vzniklé náklady řízení.

[4] Žalovaný se vyjádřil k žalobě v podrobném stanovisku vyhotoveném dne 10. 6. 2014. Zopakoval námitky žalobce ve znění, ve kterém jsou zachyceny v bodu [3]

části odůvodnění. Ke skutkovému stavu daného přestupku připomněl, že sankcionování tohoto typu přestupků (světelná propustnost čelního skla a předních bočních skel) se vždy odvíjí od konkrétní naměřené hodnoty propustnosti skla. Pokud je zjištěna propustnost nižší v řádu o jednotky procent, lze tento přestupek jistě vyřešit v blokovém řízení, neboť v takovém případě nelze dovodit, že by docházelo k bezprostřednímu ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. V okamžiku, kdy jsou měřená skla téměř neprůhledná, tak není pochyb, že z důvodu výrazně zhoršené viditelnosti přes takové sklo může řidič ostatní účastníky provozu přehlédnout, stejně tak oni nemohou mít přehled o osobě řidiče a situaci uvnitř vozidla. Za takovéto situace se již o ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích jednat může. Zdůraznil hodnoty propustnosti předního a bočních předních skel, které byla v dané věci policisty zjištěny, resp. naměřeny (**5,2%, 5,0 % a 4,8%**). Odkázal na vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, konkrétně na ust. § 34 odst. 3, podle kterého všechny úpravy a opravy zasklení vozidel, které mají za následek snížení světelné propustnosti zasklení, je možné provádět pouze za dodržení podmínek daných předpisem EHK č. 43, resp. směrnicí 92/22/EHS, a musí být podle nich schváleny. Podle těchto technických předpisů nesmí být celková propustnost světla čelního skla nižší než 75% a celková propustnost světla předních bočních skel nižší než 70%. Pokud je tato propustnost skel pod 20%, nelze již pochybovat o možném ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Objasnil, že orgány policie používají pro toto měření pracovní měřidlo nestanovené, ke kterému se nevztahuje povinnost schvalování typu a ověřování. Správnost a funkčnost měřidla byla doložena řádně identifikovaným kalibračním listem vystaveným dne 4. 1. 2012. Odkaz žalobce na provedenou technickou kontrolu uskutečněnou dne 11. 1. 2013 nemůže být relevantním důkazem toho, že ve stejném stavu bylo vozidlo v den prováděného měření, tedy 18. 3. 2013. V době technické kontroly nebyly stanice technické kontroly ještě zákonem zmocněny k tomu, aby prováděly měření propustnosti skel. Vyhláška č. 83/2012 Sb., kterou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí, ve znění pozdějších předpisů, nabyla ve vztahu k předmětnému měření propustnosti skel účinnosti až k 1. 1. 2014. Z popsanych důvodů navrhl žalobu zamítnout jako nedůvodnou.

[5] Krajský soud o žalobě rozhodl bez nařízení jednání a to v souladu s ust. § 51 odst. 1 s.ř.s., za prezumovaného souhlasu obou účastníků. Ze správního spisu následně ověřil tento skutkový stav věci.

II. Skutková zjištění učiněná krajským soudem

[6] Ze správního spisu se podává tento skutkový stav věci. Z formuláře s názvem „Oznámení (odevzdání) přestupku (věci) ze dne 18. 3. 2013 vyplývá, že při kontrole žalobce orgány policie byl na přívěsu vozidla zjištěn náklad, který nebyl řádně připevněn. Dále byla provedena kontrola měření propustnosti předního a bočních skel s výsledkem uvedeným v části I. bodu [2]. Žalobce k vytýkaným závadám uvedl, že náklad měl řádně zajištěn a osobní automobil již takto koupil, navíc nemá možnost změření. Z úředního záznamu sepsaného dne 20. března 2013 vyplývají skutečnosti již shora popsané ve vztahu ke způsobu měření a zjištěným výsledkům měření.

Vozidlo bylo zastaveno proto, že řidič byl z důvodů propustnosti světla předních bočních skel velmi obtížně identifikovatelný. Tytéž údaje obsahu „Oznámení přestupku“ zpracované dne 20. března 2013. K těmto podkladům je připojena fotodokumentace zachycující „upevnění“ nákladu na přívěsu vozidla a dále postupné změření tří skel (zachycen měřicí přístroj, naměřené hodnoty a doklad – osvědčení o registraci vozidla). Dále je připojena kopie „Kalibračního listu č. 41182“ vydaného dne 4. 1. 2012 Elektrotechnickým zkušebním ústavem, s. p. Pod Lisem 129, Praha 8, kalibrační laboratoří č. 2294, akreditovanou ČIA.

[7] Dne 6. května 2013 proběhlo před správním orgánem I. stupně ústní jednání ve věci projednání přestupku, kterého se žalobce osobě zúčastnil. Proběhlo při něm řádné dokazování, kdy žalobci bylo kladeno za vinu nedostatečné upevnění nákladu na přívěsu a dále zjištěná propustnost světla předního a předních bočních skel. Žalobce k věci uvedl, že je přesvědčen, že náklad byl upevněn řádně. K otázce propustnosti skel uvedl, že osobní automobil zakoupil v roce 2008 a nikdy neměl ve vytýkaném směru žádné problémy. Opakovaně a řádně procházel i technickými kontrolami, navíc neměl možnost, kde by si propustnost skel nechal změřit. Odmítl, že by se tedy jako provozovatel vozidla vytýkaného přestupku dopustil.

[8] První rozhodnutí o vině žalobce za spáchané přestupky, bylo správním orgánem I. stupně vydáno 20. května 2013. Krom viny za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3 zákona o silničním provozu, byl žalobce ještě uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona a podle § 83 odst. 1 písm. d) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Toto rozhodnutí k odvolání žalobce zrušil žalovaný svým rozhodnutím ze dne 26. července 2013. Pochybení prvostupňového správního orgánu spatřoval v tom, že nebyl o dostatečně prokázáno zavinění žalobce spočívající v tom, že měl převážet nedostatečně upevněný náklad. Dále žalovaný považoval za nedostatečně odůvodný výrok ve vztahu k uložené sankci. Dovodil, že správní orgán I. stupně nevycházel ze spolehlivě zjištěného skutkového stavu věci, jeho rozhodnutí zrušil a vrátil mu věc k dalšímu řízení. V otázce přestupku týkajícího se „tmavých skel“ se se závěry správního orgánu I. stupně ztotožnil.

[9] Podruhé rozhodl správní orgán I. stupně dne 4. září 2013, kdy z rozhodnutí o vině „vypustil“ skutek týkající se nesprávného upevnění nákladu s tím, že vinu žalobce za toto jednání se nepodařilo s jistotou prokázat. V ostatním zůstal výrok o vině shodný s tím, že žalobci byla uložena pokuta 6.000,-Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v trvání 6 měsíců včetně povinnosti nahradit náklady správního řízení ve výši 1.000,-Kč.

[10] I toto rozhodnutí napadl žalobce odvoláním, o němž rozhodl žalovaný dne 15. 11. 2013. Jedná se o rozhodnutí, které posléze žalobce učinil předmětem žaloby. V odvolání žalobce vznesl prakticky tytéž námitky, které posléze uplatnil v žalobě. Žalovaný předně k výtce žalobce konstatoval, že mu není známa žádná „sjednocující metodika“ týkající se měření propustnosti skel vztahující se k době spáchání přestupku. Žalobce ostatně zůstal v tomto směru v rovině prostého tvrzení bez toho, aniž by své tvrzení doložil. Dále žalovaný věnoval pozornost důvodům, pro které byl žalobce sankcionován, dle jeho přesvědčení nepřiměřeně přísně, za „tmavá skla“. Zdůraznil, že u žalobce byly naměřeny hodnoty propustnosti světla blízké se hodnotám, kdy je sklo téměř neprůhledné. Tento stav jistě nahrává tomu, že řidič

může z důvodu zhoršené viditelnosti přes takové sklo ostatní účastníky provozu přehlédnout, a naopak, ostatní účastníci provozu mají prakticky zamezenou možnost pohledu skrze takovéto vozidlo. Měření proběhlo řádně, měřícím přístrojem s doloženým kalibračním listem (v podrobnostech lze odkázat na přesný popis té části odůvodnění žalovaného, v níž se k námitce žalobce vyjadřoval, tedy na stranu 6 a 7 napadeného rozhodnutí). V otázce týkající se proběhnuvší technické kontroly, kdy vozidlo bez potíží, jak uváděl žalobce, „prošlo“, odkázal na své původní odůvodnění, které v tomto ohledu zůstalo neměnné. Na straně 7 svého rozhodnutí se žalovaný velmi podrobně zabýval druhem a výší uložené sankce s tím, že neopomněl zdůraznit absorpční zásadu, z níž bylo při rozhodování vycházeno. Připomněl, že obě sankce byly uloženy při dolních hranicích zákonných sazeb. Zákaz činnosti byl uložen mimo jiné i z toho důvodu, že se jednalo o závažný přestupek, byť z pohledu žalobce došlo „pouze“ k ohrožení zájmu společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tentokrát žádné vady řízení, které by mohly mít vliv na správnost a zákonnost rozhodnutí správního orgánu I. stupně, žalovaný neshledal.

III. Právní úprava, hodnocení krajského soudu

[11] Žalovaný při rozhodování vycházel z níže specifikovaných zákonných ustanovení.

Podle ust. § 3 správního řádu „Nevyplyvá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2.“

Podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 3. zákona o silničním provozu „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích 34a) tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.“

Dále žalovaný opřel své rozhodnutí o odkaz na ust. § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, podle kterého je řidič povinen „užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem2).“

Podle ust. § 36 odst. 1 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel, „Jsou-li na vozidle závady, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nesmí být vozidlo užito v provozu na pozemních komunikacích, s výjimkou nouzového dojetí.“

Podle ust. § 36 odst. 3 písm. b) téže vyhlášky „Závadou podle odstavce 1 v zasklení vozidla je vždy zatemnění čelního skla na propustnost zjevně nižší než 75% nebo zatemnění předního bočního skla na propustnost zjevně nižší než 70%.“

Podle ust. § 37 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb., „silniční vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.“

Podle § 83 odst. 1 písm. d) zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel silničního motorového vozidla nebo připojeného vozidla provozuje vozidlo, které je podle § 37 technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích.“

Podle § 34 odst. 3 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích „Úpravy a opravy zasklení vozidel, které mají za následek snížené světelné propustnosti, je možno provádět pouze při dodržení podmínek daných předpisem EHK č. 43 a musí být schváleny podle přílohy č. 15.“

[12] Náhled krajského soudu je následující: při obvyklé silniční kontrole bylo provedeno řádně kalibrovaným měřidlem změření propustnosti světla u skel na vozidle žalobce s tím, že zjištěné hodnoty byly odpovídajícím způsobem zadokumentovány. Obrana žalobce spočívala v tvrzení, že řádně a bez problémů prošel dva měsíce před spácháním přestupku technickou kontrolou. Vozidlo užívá již od roku 2008 ve stavu, v jakém jej zakoupil a nikdy v minulosti problémy neměl. Spoléhal na výsledek technické kontroly a ostatně ani by sám neměl možnost, kde si měření propustnosti světla u skel zajistit. Sporoval, zda-li měření proběhlo ve smyslu správné metodiky a zda-li osoba měření provádějící měla pro tento úkon příslušnou kvalifikaci. Tvrdil, že jeho jednáním nedošlo k bezprostřednímu ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, uložený trest pak považuje za nepřiměřený a přístup správních orgánů za šikanózní výkon práva.

[13] Krajský soud je po seznámení se s obsahem správního spisu přesvědčen, že správní orgány v projednávané věci postupovaly plně v souladu s konkrétními, shora uvedenými ustanoveními zákona, právě tak nebylo zjištěno, že by byl žalobce jakýmkoli způsobem krácen na svých právech. Žalobce jako řidič a současně v daném případě rovněž provozovatel vozidla byl povinen vědět, v jakém technickém stavu je vozidlo způsobilé provozu na pozemních komunikacích. Podstata sporu se v zásadě „otáčí“ kolem zatemnění předního a bočních čelních skel vozidla. Námitka žalobce týkající se zdárného průběhu a výsledku technické kontroly je irelevantní, jak správně vyložil žalovaný. Je totiž nerozhodné, v jaké stavu byla skla vozidla při technické kontrole, neboť v době jejího provedení nebyly stanice technické kontroly ještě povinny toto měření provádět (viz část. I., bod [4]). Stejně tak je nerozhodná a bez vlivu na správnost rozhodnutí ta námitka, že si žalobce nechal skla vyměnit za čirá. Pokud by tak neučinil, musel si být po policejní kontrole již jednoznačně vědom toho, že svým jednáním porušuje zákon (v podrobnostech již popsáno).

[14] Námitkou žalobce zpochybňující správnost měření, profesní zdatnost a pochybnosti o kvalifikaci policisty k tomuto úkonu včetně námítky, že se nejednalo o schválený typ měřidla pro danou činnost se velmi podrobně zabýval žalovaný na straně 6 a 7 přezkoumávaného rozhodnutí. Krajský soud v tomto směru na uvedenou část odůvodnění odkáže, neboť by jinými, resp. podobnými slovy, opakoval totéž. Podstatné je, že zcela regulérním způsobem byla změřena propustnost světla u skel vozidla žalobce s jasně doložitelným a zaznamenaným výsledkem. Pochybovat o schopnosti policisty k úkonu spočívajícím v přiložení měřidla ke sklu okna, který vykonával danou činnost v rámci svých pracovních povinností, se krajskému soudu jeví ne zcela korektní.

[15] Závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost na pozemních komunikacích, jsou uvedeny ve vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Příklad závady zjištěné při policejní kontrole na vozidle žalobce spadá pod **ust. § 36 odst. 3 písm. b) téže vyhlášky**. Při hodnotách zde uvedených, **kdy je vždy za závadu v zasklení vozidla ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zatemnění čelního skla na propustnost zjevně nižší než 75. % nebo zatemnění předního bočního skla na propustnost zjevně nižší než 70%.** Výsledky měření provedeného policisty, kteří žalobce zastavili právě proto, že pohledově nebylo přes zatemnění skel do automobilu vidět, ověřili, že zjištěné hodnoty jsou hluboce pod požadovanou hranici propustnosti a při takovémto zatemnění je možnost reakcí řidiče vozidla na okolní situaci v provozu významně limitována. Omezená viditelnost z vozidla a rovněž do vozidla jistě ztěžuje rychlost reakce řidiče na konkrétní vzniklé situace. Právě tak ovšem jsou „postižení“ ostatní účastníci silničního provozu. Nežádá se stává, že řidič vozu a chodci spolu „komunikují“ gesty a pohledy, a to zejména v otázce možnosti bezpečného přechodu vozovky. Řidič takto „temného“ vozu není schopen miminku ostatních účastníků silničního provozu vůbec zareagovat, stejně tak jako oni nemohou mít zpětnou vazbu pohledem na řidiče. Pokud žalobce namítal, že nebylo náležitě zohledněno místo a doba (myšleno málo frekventované místo v neexponovaném čase), kdy k přestupku došlo, pak je krajský soud přesvědčen, že žalobcův argument nebyl zohledněn oprávněně. V jeho případě lze hovořit o velkém štěstí, že v dnešním hektickém a přehluštěném silničním provozu, právě v důsledku tmavých skel a s tím spojeného mimořádně sníženého výhledu, nedošlo k faktické nehodě. Lze rozumět argumentaci žalobce, že v jiných, byť obdobných, případech, byl stejný přestupek vyřešen „blokovou pokutou“. I k této námitce se velmi logicky vyjádřil žalovaný a nelze, než-li souhlasit. Jistě bude jiný přístup k vyřešení přestupku za situace, kdy se bude propustnost skel blížit požadované hranici, neboť v takovém případě se pohled z vozu liší od normy minimálně, a proto stejně tak minimálně ovlivňuje schopnosti a možnosti řidiče reagovat na konkrétní dopravní situace. Žalovaný dle přesvědčení soudu zcela správně rozebral jak formální, tak materiální stránku spáchaných přestupků a objasnil, v čem spatřuje vysoký stupeň společenské nebezpečnosti daných přestupků.

[16] Žalovaný se rovněž dostatečně přesvědčivým způsobem vypořádal s důvody, pro které byla uložena pokuta ve výši 6.000,-Kč a dále uložena zákaz činnosti řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců. Důvod, pro který nebylo možno upustit od uložení sankce pokuty a zákazu činnosti spatřoval žalovaný v ust. § 11 odst. 3 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o přestupcích“). Podle tohoto ustanovení lze sice od uložení sankce v rozhodnutí o přestupku upustit, jestliže k nápravě pachatele postačí samotné projednání. Žalobce byl s ohledem na charakter spáchaných přestupků sankcionován dle ust. § 125c odst. 4 písm. d) a odst. 5 zákona o silničním provozu, přičemž dle ust. § 125c odst. 8 téhož zákona, není možné od těchto uložených sankcí upustit. Uvedené ustanovení je pak vůči § 11 odst. 3 zákona o přestupcích ustanovením speciálním.

[17] Otázku uložených sankcí, důvody jejich výše a odkaz na konkrétní ustanovení zákona, podle kterých žalovaný postupoval a v jejich intencích shledal uložené sankce za zákonné a důvodné, objasnil žalovaný ve svém rozhodnutí velmi

podrobně na straně sedmé. Rovněž se žalovaný zabýval tím, že trestání bylo vedeno ve vztahu ke dvěma spáchaným přestupkům. S přihlédnutím ke dvěma deliktům vycházel z tzv. „absorpční zásady“, kdy přísnější trest v sobě „vstřebává“ trest mírnější. Za „tmavá skla“ mohla být žalobci uložena pokuta od 5.000,- do 10.000,-Kč a souběžně dle § 5 zákona o silničním provozu zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Za přestupek dle § 83 odst. 1 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích lze dle § 83 odst. 2 téhož zákona uložit pokutu do 50.000,-Kč. Žalovaný logicky zdůvodnil, že přestupek se sankcí zákazu činnosti je pro žalobce trestem přísnějším. Jak pokutu, tak i dobu zákazu činnosti uložil správní orgán prakticky na dolních hranicích zákonných sazeb. Ve výši uložených sankcí zohlednil společenskou nebezpečnost jednání žalovaného, kdy v důsledku nízké propustnosti skel u vozidla, která byla řádně změřena, bezprostředně ohrožoval ostatní účastníky silničního provozu. Při úvaze o výši sankce správní orgány zohlednily údaje získané z evidenční karty řidiče a přihlédly k tomu, že žalobce potřebuje vozidlo z existenčních důvodů a svým jednáním nezpůsobil žádné závažné následky. Konečně nebylo opomenuto odůvodnění ve vztahu k uloženým nákladům správního řízení. I v tomto směru se krajský soud s postupem správních orgánů, jejich úvahami a následným závěrem ztotožnil.

[18] Na základě výše objasněných úvah a posouzení žalobcových námitek dospěl krajský soud k závěru, že správní orgán dostal svým zákonným povinností, odůvodnil, v čem spočívá společenská nebezpečnost jednání žalobce, při uložení sankcí vycházel ze zákonných ustanovení, přičemž zohlednil rovněž osobní situaci žalobce. Za dané situace žaloba důvodná nebyla, a proti ji krajský soud v souladu s ust. § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

IV. Náklady řízení

[19] Výrok o nákladech řízení se opírá o ust. § 60 odst. 1 s.ř.s., když neúspěšný žalobce neměl právo na náhradu nákladů řízení a úspěšnému žalovanému toto právo soud nepřiznal, neboť žádné náklady řízení nepožadoval.

Poučení:

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

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší 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 Hradci Králové 31. října 2014

JUDr. Marcela Sedmíková, v.r.
samosoudkyně