



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní JUDr. Janou Daňkovou v právní věci **žalobce M.S.**, bytem..., *zastoupeného Mgr. Janem Blažkem, advokátem, se sídlem Plzeň, Dominikánská 16*, proti **žalovanému Krajskému úřadu Plzeňského kraje**, se sídlem Plzeň, Škroupova 18, v řízení o **žalobě proti rozhodnutím žalovaného ze dne 16. května 2011, č.j. DSH/1207/11, ve spojení s rozhodnutím žalovaného ze dne 18. května 2011, č.j. DSH/6144/11,**

t a k t o :

I. Žaloba se zamítá.

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

O d ů v o d n ě n í :

M.S., (dále jen „žalobce“) byl rozhodnutím Městského úřadu Nýřany, odboru dopravy (dále jen „*městský úřad*“) ze dne 17.1.2011, č.j.: 2/OD-PŘES/904/10-3 (dále jen „*rozhodnutí městského úřadu*“), uznán vinným z přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*přestupkový zákon*“), pro porušení ust. § 3 odst. 3 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o silničním provozu*“). Přestupku se měl dopustit tím, že „*dne 1.12.2010 kolem 09,30 hod na pozemní komunikaci č. I./20 u odpočívadla u obce Nevřeň, ve směru na Úněšov, řídil jízdní soupravu složenou z vozidla MITSUBISHI PAJERO RZ... a nákladního přívěsu MArO RZ ..., přestože není držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění, neboť je držitelem pouze řidičských oprávnění skupiny A, B a k řízení této jízdní soupravy je zákonem požadováno řidičské oprávnění pro skupinu B+E*“. Za tento přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 25.000 Kč, zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových

vozidel na dobu 12 měsíců a stanovena povinnost nahradit náklady řízení v paušální částce 1.000 Kč. Rozhodnutím ze dne 31.1.2011, č.j.: 2/OD-PŘEST/904/10-5 (dále jen „*rozhodnutí o opravě*“), městský úřad opravil zřejmou nesprávnost ve výroku svého předchozího rozhodnutí ze dne 17.1.2011 (nahradil větu ... *uznává vinným ze spáchání na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích*... větou ... *uznává vinným ze spáchání přestupku na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích*...).

Krajský úřad Plzeňského kraje (dále jen „*žalovaný*“) rozhodnutím ze dne 16.5.2011 č.j.: DSH/1207/11 (dále jen „*napadené rozhodnutí*“), odvolání žalobce proti rozhodnutí městského úřadu zamítl a předmětné rozhodnutí potvrdil. Dále rozhodnutím ze dne 18.5.2011, č.j.: DSH/6144/11, žalovaný zamítl i odvolání žalobce proti rozhodnutí o opravě a toto rozhodnutí potvrdil.

Žalobce se včasnou žalobou ve znění dvou doplnění domáhal zrušení obou výše označených rozhodnutí žalovaného i obou rozhodnutí městského úřadu. V žalobě tvrdil, že tímto rozhodnutím byl zkrácen na svých právech.

V žalobě předně tvrdil, že správní orgán nepostupoval tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, jak mu ukládá správní řád. Správní orgán byl povinen zjistit, zda jednání žalobce bylo jednáním v krajní nouzi, tedy měl dostatečně zjistit, jaká byla aktuální situace na vozovce a jaké byly aktuální klimatické podmínky. Měl také zjistit, zda by na předmětném místě zanechaný přívěs byl nebezpečím hrozícím pro ostatní řidiče a to i v případě, že by byl označen.

Dále namítal, že správní orgán byl povinen zejména zjistit, zda byly jednáním žalobce skutečně naplněny nejen formální znaky přestupku, ale i jeho znaky materiální. Žalobce má za to, že městský úřad se naplněním materiálních znaků přestupku vůbec nezabýval. Žalovaný se touto otázkou sice zabýval, ale uvádí, že „materiální znak přestupku je dle teorie trestního práva i práva přestupkového naplněný tehdy, jsou-li naplněny formální znaky skutkové podstaty přestupku“. Jeho výklad je zcela chybný a je tedy zcela zřejmé, že na základě chybného výkladu také dospěl k nezákonnému rozhodnutí.

Žalovaný se dle žalobce nevypořádal se skutečností, že žalobcem spáchané jednání není přestupkem, neboť jak stanoví zákon o přestupcích, přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně. Žalobce, opíraje se o publikaci Novotný, Oto, et. al. *Trestní právo hmotné: I. obecná část. 3. přepracované vydání, Praha: Codex, 1997*. Nebezpečnost činu pro společnost, s. 328, podle které je důležitým znakem přestupku nebezpečnost jednání pro společnost, která je zejména určena tím, že takové jednání, naplňující formální znaky přestupku, zároveň ohrožuje chráněné společenské vztahy (hodnoty, zájmy), tedy naplňuje i materiální znaky přestupku, uvedl rozhodné skutečnosti (ve vztahu k typovému a konkrétnímu stupni nebezpečnosti a k jednotlivým hlediskům, z jejichž zorného úhlu je nutné stupeň společenské nebezpečnosti posuzovat), na základě nichž podle jeho názoru nelze posuzované jednání hodnotit jako přestupek. V jeho případě nastaly okolnosti vylučující

splnění materiálního znaku přestupku (který je třeba zkoumat vždy a v každé jednotlivé situaci), neboť nedošlo k porušení či ohrožení zájmu společnosti.

V závěru žalobce shrnul, že v jeho případě nastaly okolnosti vylučující splnění materiálního znaku přestupku, neboť nedošlo k porušení či ohrožení zájmu společnosti. Žalobce na základě svého řidičského oprávnění řídil vozidlo s přívěsem, který neměl rozměry odlišné od běžných přívěsů s maximální přípustnou hmotností nepřevyšující 750 kg a který byl o 200 kg lehčí, než je maximální přípustná hmotnost přívěsu, který může připojit za své vozidlo na základě svého řidičského oprávnění. Přívěs, který žalobce vezl, je přívěsem o standardních jízdních vlastnostech a žalobce je řidičem s dlouholetou praxí, Z těchto skutečností vyplývá, že takovým jednáním žalobce nemohl být ohrožen zájem společnosti. Dále žalobce uvedl, že svým jednáním odvracel nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, tedy nebezpečí hrozící bezpečnosti a plynulosti na pozemních komunikacích, kdy z chování jiných řidičů na předmětném místě bylo zcela zřejmé, že stav na vozovce je velmi nebezpečný. Z důvodu aktuálního stavu vozovky a klimatických podmínek a s ohledem na domněnku žalobce, že přívěs odpovídá váhově jeho řidičskému oprávnění, se žalobce rozhodl rychle jednat a přívěs z místa co nejdříve odvézt a tím ochránit sebe jako účastníka provozu a také ostatní účastníky provozu.

Žalovaný v písemném stanovisku označil žalobu za nedůvodnou a navrhl její zamítnutí. Konstatoval, že žalobce staví svoji žalobu na obdobných argumentech jako odvolání. Proto odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, ve kterém se námitkami žalobce již dostatečně podrobně zabýval.

Dále konstatoval, že žalobce v žalobě namítá, že jeho jednání nenaplněovalo materiální znak přestupku, a že bylo jednáním v krajní nouzi. Podle žalovaného nelze jednání posoudit jako jednání v krajní nouzi, neboť pro splnění podmínek krajní nouze je třeba kumulativní splnění několika podmínek. V daném případě nebyla naplněna podmínka subsidiarity v krajní nouzi, tedy že nebezpečí nešlo odvrátit jinak. Nebyl proto důvod zabývat se podrobněji dalšími podmínkami krajní nouze, na které poukazuje žalobce (např. aktuální situací na vozovce a aktuálními povětrnostními podmínkami, popř. nebezpečí, jaké by odstavený přívěs na pozemní komunikaci mohl způsobit). Co se týče materiálního znaku, trvá na argumentaci uvedené v napadeném rozhodnutí, tedy že materiální znak přestupku je zpravidla naplněn již naplněním formálních znaků přestupku. V té souvislosti odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14.12.2009 č.j. 5As 104/2008-45 a podotkl, že obdobného názoru je i ustálená judikatura trestních soudů. Ztotožnil se s tvrzením žalobce, že je nutné naplnění materiálního znaku posuzovat vždy podle aktuální situace; v daném případě podle žalovaného nenastaly takové okolnosti, které by vylučovaly materiální znak přestupku v jednání žalobce. Žalobce totiž řídil po silnici I. třídy, navíc, jak sám uváděl, za nepříznivého počasí, a to v délce jízdy několika kilometrů. Žalovaný se rovněž vyjádřil k argumentaci žalobce ve vztahu k hlediskům, ze kterých je nutné stupeň společenské nebezpečnosti posuzovat. K několikrát opakované skutečnosti, že přívěs byl prázdný a tedy měl hmotnost 550 kg, žalovaný uvedl, že zákon o silničním provozu vždy hovoří o maximální přípustné hmotnosti. Kritérium maximální přípustné hmotnosti vozidla bylo podle žalovaného zvoleno zákonodárcem z toho důvodu, že tento technický údaj nejlépe charakterizuje vozidlo a jeho jízdní vlastnosti. Žalovaný rovněž poznamenal, že přívěs tažený žalobcem neměl standardní

šířku jako přívěsy do 750 kg. Podstatný je však údaj o maximální přípustné hmotnosti vozidla, který byl v daném případě bezpochyby překročen, a to více než dvojnásobně.

Řízení ve správním soudnictví upravuje zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s.ř.s.“). Při přezkoumání napadeného rozhodnutí samosoudkyně vycházela ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s.ř.s.), a napadené výroky rozhodnutí přezkoumala v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.). O věci samé v souladu s § 51 odst. 1 s.ř.s. rozhodla bez jednání za výslovného souhlasu žalobce (čl. 40 spisu) i žalovaného (čl. 37 spisu).

Soud přezkoumal napadené rozhodnutí a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona (*Přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.*

Podle § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu (*Řídit motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81.*

Podle § 81 téhož zákona (*Řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel se dělí podle skupin a podskupin* (odst.1). Podle § 81 odst. 4 písm. a) zákona o silničním provozu platí, že (*Řidičské oprávnění skupiny B opravňuje k řízení motorových vozidel, s výjimkou ..., jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3.500 kg a s nejvýše osmi místy k sezení, kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg.* Podle § 81 odst. 4 písm. c) zákona o silničním provozu (*Řidičské oprávnění skupiny B opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla podle písmene a) nebo b) a přípojně vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3 500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojně vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla.* Podle § 81 odst. 10 stejného zákona (*Řidičské oprávnění skupiny B + E opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 4 a přípojně vozidla, pokud nejde o jízdní soupravu podle odstavce 4 písm. c).*

Soud předesílá, že napadené rozhodnutí a rozhodnutí, kterým žalovaný zamítl odvolání a potvrdil rozhodnutí o opravě, považuje z hlediska přezkumu za jediné rozhodnutí. To proto, že oprava se týkala v souladu s ust. § 70 správního řádu evidentně zřejmých nesprávností (ve vydaném rozhodnutí městský úřad pouze uvedl, že žalobce uznává vinným, aniž by výslovně specifikoval, z jakého druhu správního deliktu), nedošlo ke změně obsahu původního rozhodnutí, když navíc okolnost, že byl žalobce shledán vinným z přestupku, jednoznačně vyplývá z kontextu samotného výroku opravovaného rozhodnutí městského úřadu. Krom toho samotné opravné rozhodnutí bez rozhodnutí, k němuž se váže, nemůže vyvolat opravovaným rozhodnutím zamýšlené právní následky. Stejným způsobem evidentně vnímal obě rozhodnutí žalobce, který, byť proti opravnému rozhodnutí podal odvolání a žalobou se domáhal jak zrušení rozhodnutí žalovaného vydaného v odvolacím řízení, tak zrušení opravného rozhodnutí, žalobní body směřoval výlučně do rozhodnutí napadeného (tj.

kterým bylo rozhodnuto o jeho odvolání proti opravovanému rozhodnutí městského úřadu, případně proti opravovanému rozhodnutí).

Mezi účastníky řízení není žádného sporu o skutkových okolnostech. Žalobce nepopírá, že se dopustil jednání popsaného ve skutkové větě výroku rozhodnutí, tedy že uvedeného dne na uvedeném místě řídil jízdní soupravu bez zákonem předepsaného řidičského oprávnění.

Předmětem sporu je právní posouzení předmětného jednání, neboť podle žalobce nastaly okolnosti vylučující splnění materiálního znaku přestupku. To proto, že žalobce svým jednáním jednak odvracel nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jednak tímto jeho jednáním nemohl být porušen či ohrožen chráněný zájem společnosti.

Podle § 2 odst. 1 přestupkového zákona *přestupkem 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 přestupkového zákona *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.*

Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 6.2.2008, č.j. 1 As 1/2008 - 172 (všechny zde zmiňované rozsudky Nejvyššího správního soudu jsou dostupné na www.nssoud.cz), uvedl že „Podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu platí, že na trestnost přestupků se aplikují obdobné principy a pravidla jako v případě trestných činů (např. rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2007, č. j. 8 As 17/2007 - 135, publ. též jako č. 1338/2007 Sb. NSS). Přestupkem může být pouze protiprávní čin. Chybí-li znak protiprávnosti, nelze odpovědnost za přestupek vyvozovat, protože se pak jedná o dovolené jednání, které, ačkoliv se svými znaky podobá přestupku, nenaplnuje skutkovou podstatu přestupku a není ani nebezpečné pro společnost. Přestupkem proto nemůže být jednání, které formálně přestupku odpovídá, ale není dána jeho protiprávnost. Okolností vylučující protiprávnost je mj. nutná obrana [§ 2 odst. 2 písm. a) zákona o přestupcích] a krajní nouze [§ 2 odst. 2 písm. b)] (srov. k tomu též rozsudek NSS ze dne 20. 9. 2007 č. j. 4 As 22/2007 - 73, www.nssoud.cz).

S ohledem na jednotu právního řádu nutno vykládat vztah mezi nutnou obranou a krajní nouzí v přestupkovém právu obdobně jako v právu trestním. Judikatura Nejvyššího soudu přitom vychází z toho, že podstatou nutné obrany je odvracení nebezpečí, které vzniká útokem směřujícím proti zájmu chráněnému trestním zákonem, a to činem, který by jinak byl trestným činem, namířeným proti útočníkovi. Jelikož obránce odvracející útok chrání tytéž zájmy, které chrání sám trestní zákon, nejedná proti účelu trestního zákona, ale naopak ve shodě s ním a vlastně nahrazuje zásah veřejných orgánů. Útok je jednání člověka, a to zpravidla konání nebo opomenutí, které je úmyslné, protiprávní a nebezpečné pro společnost. Naproti tomu při krajní nouzi se odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmům chráněným trestním

zákonem, které nelze za daných okolností odvrátit jinak. Nebezpečím se rozumí stav hrozící poruchou, který může být různého původu (přírodní katastrofa, jednání člověka); nebezpečí musí přímo hrozit, tj. bezprostředně (citováno podle shrnutí této ustálené judikatury usnesením Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 66/2007 ze dne 28. 3. 2007).“

Ve stejném rozsudku Nejvyšší správní soud dospěl dále k závěru, že důležitý rozdíl mezi nutnou obranou a krajní nouzí spočívá mimo jiné v nutnosti trvat na podmínce subsidiarity u krajní nouze, tedy že nebezpečí, které hrozí zájmu chráněnému zákonem, nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak (viz znění § 2 odst. 2 písm. b) přestupkového zákona), kterou v případě nutné obrany zákon nestanoví (viz § 2 odst. 2 písm. a) přestupkového zákona).

Naplnění okolností vylučujících protiprávnost (nutná obrana, krajní nouze) bez dalšího znamená, že nemůže být dána ani materiální stránka přestupku (shodně rozsudek NSS ze dne 7.5.2008, č.j. 1 As 35/2008-54, publikovaný pod. č. 1898/2009 Sb. NSS).

Předpokladem nutné obrany je přímo hrozící nebo trvající útok jiné osoby směřující proti zájmu chráněnému zákonem. O takovou situaci se v posuzovaném případě nejednalo, neboť žalobce v žádném stádiu přestupkového řízení (ani v žalobě) netvrdil, že jeho jednání bylo evokováno hrozbou či skutečným útokem jiné osoby na zájem chráněný zákonem, v daném případě na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Proto okolností vylučujících splnění materiálního znaku přestupku se v žalobcově případě nemohla stát nutná obrana ve smyslu § 2 odst. 2 písm. a) přestupkového zákona.

Sám žalobce se ostatně v žalobě institutu nutné obrany nedovolával, nýbrž konstatoval, že „...*správní orgán byl povinen zjistit, zda jednání žalobce bylo jednáním v krajní nouzi...*“.

Z výše uvedeného znění § 2 odst. 2 písm. b) přestupkového zákona je zřejmé, že předpokladem pro závěr, že určité jednání je jednáním v krajní nouzi, je současné splnění několika v něm stanovených podmínek, krom jiných i podmínky, že je odvráceno nebezpečí, které zájmu chráněnému zákonem přímo hrozí, a podmínky subsidiarity.

Pojem nebezpečí vyložil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 31.1.2006, č.j. 7 As 17/2005-98. Uvedl, že „*Pojem nebezpečí je zde přitom třeba chápat širěji než pojem útoku. Nebezpečí je stav hrozící poruchou, který může být vyvolán různě, např. působením přírodní síly (povodeň, požár, zemětřesení), technickými nedostatky (v dolech, dopravě) i nebezpečným lidským jednáním. Zásadní je však to, že nebezpečí musí hrozit přímo, bezprostředně, nesmí již pominout a nesmí také hrozit teprve v nikoli bezprostřední budoucnosti.*“

Zakotvením podmínky subsidiarity do zákonných podmínek § 2 odst. 2 písm. b) přestupkového zákona dal zákonodárce jednoznačně najevo, že preferuje takové jednání, kterým nebude porušen chráněný zájem. Nelze se proto úspěšně dovolávat krajní nouze za stavu, kdy v konkrétním případě bylo možné nebezpečí hrozící chráněnému zájmu odvrátit jiným způsobem, než jednáním naplňujícím formální znaky skutkové podstaty přestupku.

Nesplnění podmínky subsidiarity má za následek, že jednání, které formálně přestupku odpovídá, je jednáním protiprávním.

Žalovaný v napadeném rozhodnutí k odvolací námitce žalobce, že se z důvodů uvedených v § 2 odst. 2 písm. b) přestupkového zákona nedopustil přestupku, konstatoval, že „...k naplnění podmínek krajní nouze, na kterou odvolatel odkazuje, je třeba splnění několika podmínek. Dle ust. § 2 odst. 2 písm. b) zákona o přestupcích „Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací 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.“ Odvolací správní orgán předně musí uvést, že **nebyla splněna podmínka nebezpečí, které by přímo hrozilo**. Pokud by totiž v místě měl odpojený přívěs zůstat odstavený, bylo by nutné jej označit jako překážku v provozu. Ostatní řidiči by tak měli být na tuto překážku upozorněni, a tedy v daném případě zde nebylo nebezpečí přímo hrozící. Naopak je odvolací správní orgán toho názoru, že tím, že odvolatel řídil jízdní soupravu, k jejímuž řízení neměl řidičské oprávnění příslušné skupiny, způsobil naopak závažnější následek, kterým bylo ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Jak již totiž odvolací správní orgán uvedl, řízení takové jízdní soupravy je oprávněn toliko ten řidič, který prošel příslušným výcvikem a jeho schopnosti k řízení takové jízdní soupravy jsou osvědčeny držením příslušné skupiny řidičského oprávnění, konkrétně skupiny B + E. **Ani podmínka, že by případné nebezpečí nebylo možné odvrátit jinak, nebyla v daném případě naplněna.** Jak odvolatel sám uvedl při ústním jednání dne 13.1.2011, jízdní soupravu řídil odvolatel proto, že mu začala být zima a bolela ho záda. Je však třeba uvést, že druhý řidič (řidič nepojízdného vozidla) mohl jízdní soupravu řídit. Odvolatel pak uvedl, že přívěs chtěl odvézt do nejbližší obce přibližně 5 km. Pokud by odvolací správní orgán vzal v úvahu průměrnou rychlost 60 km/h, pak by cesta do místa, kde měl být přívěs odstaven, trvala přibližně 5 minut. Odpojení přívěsu pak pro zručného řidiče je otázkou maximálně několika minut. Návrat na místo odstaveného nepojízdného vozidla by poté trval opět dalších 5 minut. Přívěs tak mohl v dané situaci odvézt řidič nepojízdného vozidla, přičemž pro odvolatele by to znamenalo na místě počkat přibližně 15 minut. Odvolací správní orgán je tak toho názoru, že danou situaci bylo možné řešit jinak a jízdní soupravu mohl řídit druhý řidič. Dle názoru odvolacího správního orgánu tak nenastala okolnost vylučující protiprávnost jednání odvolatele, konkrétně krajní nouze dle ust. § 2 odst. 2 písm. b) zákona o přestupcích. Na posouzení protiprávnosti jednání odvolatele pak nemá vliv to, že pomáhal jinému řidiči v nouzi. Takovéto chování je jisté v lidské společnosti velice žádoucí, nicméně pomoc by měl každý poskytovat pouze v rozsahu svých oprávnění a nikoliv v případech, kdy by se sám dopouštěl protiprávního jednání.“(poznámka soudu: zvýraznění tučně v citovaném textu provedl soud).

Soud zastává názor, že žalovaný interpretoval a aplikoval ust. § 2 odst. 2 písm. b) přestupkového zákona zcela legálně a v souladu s výše uvedenou judikaturou Nejvyššího správního soudu, a že dospěl ke správnému právnímu závěru, s nímž se soud zcela ztotožňuje. V posuzovaném případě jednání žalobce nelze kvalifikovat jako jednání v krajní nouzi, pakliže nebyla splněna podmínka přímo hrozícího nebezpečí chráněnému zájmu, neboť se jednalo pouze o nebezpečí hypotetické, které vůbec nemuselo nastat. Rovněž nebyla splněna podmínka subsidiarity, neboť jízdní soupravu, resp. přívěs, mohla odvézt jiná osoba disponující zákonem předepsaným řidičským oprávněním.

Za tohoto stavu věci pak správní orgány nepochybily, pokud dále nezjišťovaly, jaká byla aktuální situace na vozovce, jaké byly aktuální klimatické podmínky a zda na místě ponechaný přívěs by představoval hrozící nebezpečí pro ostatní řidiče, protože taková zjištění nebyla způsobila již ovlivnit závěr, že žalobce nejednal v krajní nouzi a že jeho jednání vykazuje znak protiprávnosti.

Naději na úspěch neměl žalobce ani s tvrzením, že v jeho případě nastaly okolnosti vylučující splnění materiálního znaku přestupku, neboť nedošlo k porušení či ohrožení zájmu společnosti, tedy k naplnění materiálního znaku přestupku.

Materiální znak přestupku, jinak řečeno společenskou škodlivost přestupku, vyjadřuje přestupkový zákon v legální definici přestupku uvedené v § 2 odst. 1 slovy „*jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti*“.

Žalobce se předně mýlí, pokud tvrdí, že se v posuzovaném případě městský úřad vůbec nezabýval naplněním materiálního znaku přestupku. Naopak v odůvodnění svého rozhodnutí uvedl: „*Nebezpečnost jeho jednání je dána zejména tím, že přestože je obviněný řidičem, není odborně způsobilý řídit jízdní soupravy vyšší hmotnosti a není tudíž jistota, že tuto jízdní soupravu by dokázal řádně a bezpečně odvézt tak, aby nebyl nebezpečím pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.*“ (str. 2 dole a str. 3 nahoře rozhodnutí městského úřadu).

Žalobce v odvolání proti rozhodnutí městského úřadu absenci materiálního znaku přestupku nenamítal. Domáhal se zastavení řízení výslovně jen z důvodu uvedeného v § 2 odst. 2 písm. b) přestupkového zákona a pro případ, že se žalovaný s jeho názorem neztotožní, požadoval upuštění od uložení sankcí dle § 11 odst. 3 téhož zákona. Žalovaný přesto v odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedl, že „*Materiální znak přestupku je dle teorie trestního práva i práva přestupkového naplněn již tehdy, jsou-li naplněny formální znaky skutkové podstaty přestupku (popř. trestného činu). Jak bylo výše uvedeno, odvolatel naplnil formální znaky skutkové podstaty přestupku, když řídil jízdní soupravu, k jejímuž řízení neměl řidičské oprávnění příslušné skupiny. Materiální znak by nebyl naplněn, pokud by nastaly takové okolnosti případu, které by vedly prakticky k tomu, že jednání obviněného by nebylo pro společnost prakticky vůbec nebezpečné. V souvislosti s řízením motorového vozidla bez příslušné skupiny řidičského oprávnění si lze takovou situaci představit například tehdy, kdy řidič bez příslušné skupiny řidičského oprávnění pouze popojede s vozidlem na zcela odlehlém parkovišti apod. Odvolatel však řídil jízdní soupravu po silnici I. třídy, a to (jak sám uvádí) za nepříznivých povětrnostních podmínek. Dle odvolacího správního orgánu tak nenastaly okolnosti, které by snížily nebezpečnost jednání odvolatele pod takovou mez, že by se již nejednalo o přestupek.*“

K posuzování naplnění materiálního znaku přestupku se Nejvyšší správní soud vyjádřil v rozsudku ze dne 14.12.2009, č.j. 5 As 104/2008-45 (publikovaný ve Sb. NSS č. 2011/2011). Konstatoval (vycházející mimo jiné z judikatury trestních soudů vztahující se ještě k trestnímu zákonu č. 140/1961 Sb.) že „*...i pro trestnost jednání vykazujícího formální znaky přestupku je třeba, aby došlo také k naplnění jeho materiální stránky. 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.... 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 a nelze, jak to naznačuje stěžovatel (a z opačného hlediska vlastně i žalobce), vyslovovat žádné paušální závěry o tom, že např. míra společenské nebezpečnosti překročení nejvyšší povolené rychlosti o 2 km/h je natolik mizivá, že nedosahuje intenzity přestupku, zatímco u překročení nejvyšší povolené rychlosti o 10 km/h již tomu tak je. Opačný přístup ze strany správních orgánů či soudů by vedl k nahrazování role zákonodárce jejich rozhodovací činností, což by odporovalo principu dělby moci v demokratickém právním státě (viz čl. 2 odst. 1 Ústavy). Teprve poté, co je zjištěno naplnění materiálního znaku přestupku, může správní orgán dojít k závěru, že konkrétním jednáním obviněného byl spáchán přestupek. Pokud naopak správní orgán na základě zjištěného skutkového stavu dospěje k závěru, že z okolností případu je zřejmé, že jednáním osoby obviněné z přestupku, jež sice nese formální znaky skutkové podstaty přestupku, nedošlo k porušení ani k ohrožení právem chráněného zájmu, má povinnost (nikoliv pouze možnost) řízení zastavit podle § 76 odst. 1 písm. a) zákona o přestupcích.“ S tímto právním názorem se soud zcela ztotožňuje.

Jako zavádějící hodnotí soud tvrzení žalobce, že žalovaný zaujal chybný výklad, když vyšel z právního názoru, že materiální znak přestupku je naplněn v okamžiku, kdy jsou naplněny jeho znaky formální. Jak je zřejmé z výše předestřené citace odůvodnění napadeného rozhodnutí, žalovaný totiž vzápětí dodal, za jakých okolností by materiální znak přestupku nebyl naplněn a z jakých důvodů v tomto konkrétním případě nelze považovat žalobcovu jednání za bagatelní (silnice I. třídy, nepříznivé povětrnostní podmínky). Byť spíše v souvislosti s vypořádáním námitky krajní nouze, reagoval také na žalobcovu argumentaci, že pomáhal jinému řidiči v nouzi (viz str. 7 napadeného rozhodnutí). Fakticky se žalovaný vypořádal i s tím, proč nelze považovat za okolnost vylučující protiprávnost, že v době řízení žalobce nevěděl o porušení právního předpisu a že přívěs připojený za jím řízené vozidlo byl prázdný a jeho aktuální hmotnost byla o 200 kg nižší než maximální přípustná hmotnost přívěsu, který mohl dle svého řidičského oprávnění skupiny B za vozidlo připojit (viz str. 5,6 napadeného rozhodnutí).

Při posuzování naplnění materiálního znaku žalovaný postupoval zcela v intencích právního názoru Nejvyššího správního soudu prezentovaného v rozsudku ze dne 14.12.2009, č.j. 5 As 104/2008-45. Vzal v potaz všechny okolnosti, které žalobce v průběhu přestupkového řízení uplatňoval a které by zároveň mohly snižovat typový stupeň

společenské nebezpečnosti či škodlivosti žalobcova jednání. Soud považuje vypořádání dílčích odvolacích výtek za zcela pečlivé, konkrétní, věcně správné a ve svém souhrnu opodstatňující závěr, že v posuzovaném případě nenastaly takové mimořádné okolnosti, které by žalobcovo jednání odpovídalo formálně přestupku, avšak nebylo by nebezpečné pro společnost a nebyla by tak dána jeho protiprávnost.

Chráněným zájmem v případě přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu dle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona je zájem, aby na pozemních komunikacích řídili vozidla a jízdní soupravy jen řidiči, kteří jsou k tomu odborně způsobilí. Odbornou způsobilost osvědčuje řidičské oprávnění, které opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění (§ 80 zákona o silničním provozu). Požadavky na výuku a výcvik žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení, práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění, stejně jako způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění není u všech skupin a podskupin řidičských oprávnění totožný (viz zákon č. 247/2000 Sb.). Žalobce k řízení jízdní soupravy neměl řidičské oprávnění příslušné skupiny. O bagatelní jednání se nemohlo jednat ani z důvodu, že pomáhal jinému řidiči (prakticky svému zaměstnanci) v nouzi. Soud shodně s žalovaným zastává názor, že pomoc lze poskytovat jen za situace, kdy se sám poskytovatel poskytnutím pomoci nedopustí protiprávního jednání. Ke snížení škodlivosti rozhodně nemohla přispět ani jízda po silnici I. třídy, mimořádně nepříznivé klimatické podmínky, stejně jako délka jízdy, kterou hodlal vykonat (cca 5 km) a okolnost, že údaj o maximální přípustné hmotnosti vozidla byl překročen více než dvojnásobně. Soud zastává názor, že ani okolnost, že žalobce je řidičem s dlouholetou praxí a zkušenostmi a že jím řízený přívěs má standardní jízdní vlastnosti zásadním způsobem nemůže snížit nebezpečnost jeho jednání. Taková úvaha dovedená ad absurdum by mohla vést k závěru, že umí-li osoba řídit vozidlo, byť by nevlastnila řidičské oprávnění, pak touto osobou vykonaná jízda by postrádala materiální znak přestupku.

Z důvodů výše uvedených považuje soud závěr, že žalobce svým jednáním naplnil nejen formální znaky skutkové podstaty přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu dle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona ale také znak materiální považuje soud za zcela legální.

Pokud se žalobce dovolával odborné publikace vydané v roce 1997, dlužno podotknout, že s ohledem na datum vydání vycházela nepochybně ze znění zákona č. 140/1961 Sb., trestního zákona, ve znění pozdějších předpisů. Podle jeho § 3 *trestným činem je pro společnost nebezpečný čin, jehož znaky jsou uvedeny v tomto zákoně* (odst. 1). *Čin, jehož stupeň nebezpečnosti pro společnost je nepatrný, není trestným činem, i když jinak vykazuje znaky trestného činu* (odst. 2). Zákon č. 140/1961 Sb. však byl zrušen zákonem č. 40/2009 Sb., trestním zákoníkem, který nabyl účinnosti dne 1.1.2010. Trestní zákoník v § 13 odst. 1 stanovil, že *trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně*. Nová kodifikace v legální definici pojmu „trestný čin“ vypustila tzv. materiální znak a doplnila, že jde o čin „protiprávní“. Nový trestní zákoník je tudíž založen výlučně na formálním pojmu trestného činu.

Žaloba nebyla důvodná a soud jí proto v souladu s ust. § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl (výrok I.).

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

P o u č e n í: 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 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 25. února 2013

JUDr. Jana Daňková, v.r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení: Martina Kerberová