ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl samosoudkyní Mgr. Heleny Konečné ve věci

žalobce: **J. T.**
zastoupen JUDr. Radkem Bechyně, advokátem
se sídlem Kolín, Legerova 148

proti
žalovanému: **Krajský úřad kraje Vysočina**
se sídlem Jihlava, Žižkova 57

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 6. 2019, čj. KUJI 46145/2019,

takto:

I. **Žaloba se zamítá.**

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

Odůvodnění:

I. Předmět řízení a rozhodnutí správního orgánu

1. Napadeným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Havlíčkův Brod ze dne 4. 4. 2019, sp. zn. MHB DOP/3254/2018-24, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 a písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), spáchaných v souvislosti s porušením § 3 odst. 3 písm. a) a § 52 odst. 2 téhož zákona, za což mu byla uložena

pokuta ve výši 25.000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců.

2. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný zrekapituloval průběh správního řízení a v jeho průběhu zjištěné skutečnosti s odkazem na listiny založené ve správním spise a zmínil právní úpravu postupu při zjišťování skutkového stavu v intencích zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád"). Uvedl, že žalobce byl správním orgánem I. stupně uznán vinným z přestupků podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 a § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu spáchaných z nedbalosti porušením ustanovení § 3 odst. 3 písm. a) a § 52 odst. 2 téhož zákona, a za to mu byl podle § 125c odst. 5 písm. a) a § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu, a v souladu s ustanovením § 35 písm. b) a c) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky"), uložen správní trest pokuty ve výši 25.000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců. Rozvedl, že podstata přestupků žalobce spočívala za prvé v porušení ustanovení § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu, podle něhož *„řídit motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel, uděleného Českou republikou, státem, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru, nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána, a která upravuje oblast silničního provozu"*. Za druhé spočívala podstata přestupků v porušení ustanovení § 52 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle něhož *„při přepravě nákladu nesmí být překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nákladu vozidla. Náklad musí být na vozidle umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, neznečišťoval nebo nepoškozoval pozemní komunikaci, nezpůsoboval nadměrný hluk, neznečišťoval ovzduší a nezakrýval stanovené osvětlení, odrazky a registrační značku, rozpoznávací značku státu a vyznačení nejvyšší povolené rychlosti; to platí i pro zařízení sloužící k upevnění a ochraně nákladu, jako jsou například plachta, řetězy nebo lana. Předměty, které lze snadno přehlédnout, jako jsou například jednotlivé tyče nebo roury, nesmějí po straně vyčnívat"*.

3. Žalovaný konstatoval, že prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno na základě řádného dokazování, které správní orgán I. stupně provedl v rámci ústního jednání, přičemž dle žalovaného postupoval v souladu ustanovením § 3 a § 50 odst. 3 správního řádu a zjistil řádně a spolehlivě skutkový stav věci a všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch žalobce, čímž mimo jiné naplnil zásadu materiální pravdy i zásadu vyšetřovací, jež se v řízení o přestupku aplikují. Zcela se ztotožnil s rozsahem a vyhodnocením provedeného dokazování orgánem I. stupně tak, jak jsou vyjádřeny v odůvodnění jeho rozhodnutí.

4. V reakci na odvolací námitku týkající výslechu policistů k otázce nezajištění nákladu žalovaný uvedl, že tvrzení policistů není jejich subjektivním názorem, neboť ze spisové dokumentace vyplývá, že náklad byl žalobcem přepravován na ložné ploše volně, bez jakéhokoliv ukotvení. Konstatoval, že z přiložených fotografií je zřejmé, že výška bočnic přívěsného vozíku (cca 10 cm) je z hlediska bezpečného zajištění nákladu, nedostatečná. Na snímku jízdní soupravy zezadu je zachyceno, jak se balíky, které jsou postaveny na úzké ložné ploše vedle sebe, nebezpečně vyklání nad bočnice. Vzhledem k výšce balíků, jejich váze a těžišti byla tak hrozba jejich přepadu reálná, zvláště při jízdě po komunikaci

s množstvím zatáček, kde je větší předpoklad náhlého brždění a s tím souvisejícím posunem nákladu mimo ložnou plochu. Tvrzení žalobce, že náklad byl dostatečně zajištěn, proto neakceptoval.

5. V reakci na odvolací námitku, že v řízení nebyl odpovídajícím způsobem prokázán a zargumentován materiální aspekt přestupku, žalovaný uvedl, že žalobce řídil vozidlo bez příslušného řidičského oprávnění, tj. v daném případě bez skupiny B+E, která je k řízení předmětné jízdní soupravy z hlediska povolené hmotnosti jednotlivých vozidel povinná. V daném případě tedy žalobce svým jednáním naplnil jak formální, tak i materiální znak přestupku, neboť ohrozil zájem chráněný zákonem, aby řidičem konkrétního motorového vozidla (jízdní soupravy) byl výlučně držitel řidičského oprávnění požadovaného rozsahu, tedy aby byl k řízení daného vozidla doložitelným způsobem odborně způsobilý, neboť jedině tak je možné zajistit bezpečnost silničního provozu. Smyslem ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu totiž je chránit bezpečnost silničního provozu proti ohrožení, které vyplývá z řízení motorových vozidel bez příslušného řidičského oprávnění a v konečném důsledku směřuje proti životu a zdraví a proti majetku. V daném případě byl žalobce držitel pouze skupiny B, která pro řízení předmětné jízdní soupravy nepostačuje. Pro řízení skupiny B+E nebyl žalobce z hlediska zákona o silničním provozu odborně způsobilý. Na tom dle žalovaného nic nemění ani fakt, že vlastní řidičské oprávnění pro skupinu C, tedy že je oprávněn řídit těžší jízdní soupravy, než řídil v době, kdy spáchal přestupek. K naplnění materiálního znaku druhého přestupku, tj. přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, žalovaný dodal, že nezajištěný náklad na ložné ploše vozíku představuje reálné nebezpečí pro všechny účastníky silničního provozu. I v tomto případě tedy jednoznačně došlo k ohrožení zájmu chráněného zákonem, bezpečnosti silničního provozu. Žalovaný proto označil materiální znak projednávaných přestupků za jednoznačně naplněný.

6. Závěrem se žalovaný zabýval uloženou sankcí za přestupky. Uložený správní trest shledal za v souladu s kritérii vyjádřenými v ustanovení § 37 až § 41 zákona o odpovědnosti za přestupky, řádně odůvodněný a s ohledem na okolnosti spáchání přestupku a osobu pachatele rovněž za odpovídající a splňující represivní i preventivně výchovnou funkci.

II. Shrnutí žalobních bodů

7. Včas podanou žalobou se žalobce domáhal přezkoumání zákonnosti shora uvedeného rozhodnutí, navrhl jeho zrušení, jakož i zrušení jemu předcházejícího rozhodnutí orgánu I. stupně, a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení. Tvrdí, že napadeným rozhodnutím, resp. postupem správního orgánu, byl zkrácen na svých právech takovým způsobem, že to mělo za následek nezákonné rozhodnutí.

8. Žalobní body žalobce soustředil do dvou následujících bodů, které nazval následovně:

   a) Neprokázání materiálních znaků přestupku

9. Dle žalobce se žalovaný nezabýval skutečností, zda byly naplněny materiální znaky přestupku, který mu je kladen za vinu. Žalovaný sice konstatoval, že mělo dojít k závažnému porušení veřejného zájmu, kterým je, aby se na pozemních komunikacích pohybovalo co nejmenší množství řidičů, kteří řídí bez příslušné skupiny řidičského oprávnění. Dle žalobce je v tomto případě nutné rozlišit skutečnost, kdy by byl

držitelem pouze řidičského oprávnění skupiny B, a tedy neměl ani odbornou způsobilost pro ovládání takové jízdní soupravy jako v projednávané věci, a skutečností, kdy je držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C, což jej opravňuje k řízení těžších jízdních souprav, než kterou v projednávaném případě řídil. Žalobce má tak zato, že naplnil pouze formální znaky přestupkového jednání, když v době spáchání přestupku nebyl dle litery zákona držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění.

10. K poukazu na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 7 As 137/2011-52 žalobce uvedl, že i v těchto případech je možné nenaplnění materiálních znaků přestupku, a to za předpokladu existence *„zvláštních okolností případu"*. Je toho názoru, že k naplnění zvláštních okolností případu zde došlo, a to zejména z důvodu, že svým jednáním jakkoli neohrožoval účastníky silničního provozu, a když ze spisového materiálu nevyplývá, že by byl stavěn hlídkou policie proto, že by spáchal jakýkoli přestupek proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu (např. překročení nejvyšší povolené rychlosti, držení hovorového či záznamové zařízení za jízdy v ruce atd.). Dodal, že žalovaný sice uvedl, že žádné zvláštní okolnosti neshledal, ovšem neuvedl explicitně, o jaké zvláštní okolnosti by se mělo jednat, ani konkrétně nevyvrátil, že k těmto okolnostem nedošlo.

b) Zajištění skutkového stavu věci

11. Dle žalobce v průběhu řízení nedošlo k dostatečnému zajištění celkového stavu věci (poznámka soudu: žalobce má zřejmě na mysli „zjištění" stavu věci). Dle jeho názoru bylo na místě zabývat se reálnou váhou jízdní soupravy, kterou řídil. Správní orgány vycházely pouze z celkové nejvyšší přípustné hmotnosti soupravy, nicméně osvědčení o registraci vozidel obsahuje i údaje o jejich reálné hmotnosti, kdy součet těchto hmotností nepřekročil ani hmotnost, pro kterou by žalobci postačovala skupina B řidičského oprávnění.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

12. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný plně odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a navrhl zamítnutí žaloby. Dodal, že spáchání přestupků žalobcem považuje za dostatečně prokázané, a to zejména na základě listinných důkazů shromážděných správním orgánem I. stupně v průběhu řízení a provedených v rámci ústního jednání.

IV. Posouzení věci krajským soudem

13. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v řízení podle části třetí hlavy druhé dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen "s. ř. s."). Učinil tak bez nařízení jednání postupem za podmínek stanovených dle ustanovení § 51 odst. 1 věty druhé s. ř. s. Po prostudování předloženého správního spisu dospěl k následujícím skutkovým zjištěním a právním závěrům, přičemž žalobu důvodnou neshledal.

14. Z předloženého správního spisu vyplynulo, že správní orgán I. stupně na základě oznámení přestupku vyhotoveného dne 22. 8. 2018, pod čj. KRPJ-86338-3/PŘ-2018-161612, a spisového materiálu o přestupku včetně vyhotoveného úředního záznamu a fotodokumentace přestupku, který mu postoupila Policie ČR, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, územní odbor a obvodní oddělení Havlíčkův Brod, vyhotovil dne 25. 10. 2018, příkaz, kterým uložil žalobci pokutu a zákaz činnosti za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 ve spojení s ustanovením § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu. Proti příkazu podal žalobce odpor, proto následně správní orgán

I. stupně vyhotovil dne 6. 11. 2018 oznámení o pokračování správního řízení se žalobcem ve věci předmětného přestupku a předvolal jej, resp. jeho zástupce, k ústnímu jednání na den 27. 11. 2018. Zástupce žalobce sdělil, že nevyužije svého práva na účast při ústním jednání.

15. Dne 27. 11. 2018 proběhlo ústní jednání bez přítomnosti žalobce a jeho zástupce. Při něm správní orgán provedl důkazy listinami.

16. Dne 28. 11. 2018 vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí, kterým shledal žalobce vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 ve spojení s ustanovením § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu a uložil mu pokutu a zákaz činnosti. K odvolání žalobce bylo toto rozhodnutí odvolacím orgánem, tj. žalovaným, zrušeno a vráceno k novému projednání rozhodnutím ze dne 4. 2. 2019, čj. KUJI 10579/2019.

17. Správní orgán I. stupně následně vyrozuměl žalobce, resp. jeho zástupce, o pokračování řízení o přestupku, rozšíření obvinění a nařízení ústního jednání na den 12. 3. 2019. Při něm proběhlo ústní jednání bez přítomnosti žalobce a jeho zástupce, který svou účast omluvil. Při jednání správní orgán provedl důkazy výslechem svědků (při kontrole zasahujících policistů) a listinami založenými ve správním spise.

18. Dne 4. 4. 2019 vydal správní orgán I. stupně nové rozhodnutí ve věci pod sp. zn. MHB DOP/3254/2018-24, jímž žalobce uznal vinným ze spáchání přestupků dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 a § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu ve spojení s ustanovením § 3 odst. 3 písm. a) a § 52 odst. 2 téhož zákona, kterých se měl dopustit tím, že dne 22. 8. 2018 v 9:05 hodin, na silnici č. III/34740 v obci Papšíkov, okres Havlíčkův Brod, jako řidič nákladního automobilu tovární zn. TOYOTA RAV4, registrační zn. X, se zapojeným nákladním přívěsem tovární zn. MONTY, registrační zn. X (dále jen „jízdní souprava“), uvedenou soupravu řídil přesto, že nebyl držitelem příslušného řidičského oprávnění. Při policejní kontrole bylo rovněž zjištěno, že na uvedeném nákladním přívěsu tovární zn. MONTY, registrační zn. X, přepravoval náklad (4 ks kulatých balíků sena) a tento náklad nebyl žádným způsobem upevněn.

19. Za tyto přestupky mu byla uložena pokuta ve výši 25.000 Kč, zákaz činnost spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců a současně povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

20. Odvolání proti tomuto rozhodnutí žalovaný zamítl žalobou napadeným rozhodnutím a rozhodnutí orgánu I. stupně potvrdil.

21. Součástí správního spisu je dále mimo jiné výpis z evidenční karty řidiče (tj. žalobce) a fotokopie technického průkazu k motorovému vozidlu tovární zn. TOYOTA RAV4, registrační zn. X, a fotokopie osvědčení o registraci vozidla - přívěsu tovární zn. MONTY, registrační zn. X.

22. Krajský soud posoudil žalobu v mezích jejího rozsahu a uplatněných žalobních důvodů.

23. V prvním žalobním bodě žalobce namítl neprokázání materiálních znaků přestupků. Žalobce nesouhlasil se závěrem, že mělo dojít k závažnému porušení veřejného zájmu, a má zato, že naplnil pouze formální znaky přestupkového jednání, když v době spáchání přestupku nebyl držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění, avšak byl držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C, což jej opravňuje k řízení těžších jízdních souprav, než kterou v projednávaném případě řídil.

24. Podle § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky *přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.* Z tohoto ustanovení vyplývá, že znaky přestupku jsou stanoveny zákonem, přičemž přestupek je vymezen materiálním a formálním znakem, které musí být naplněny současně. Materiální znak přestupku spočívá v tom, že zaviněné protiprávní jednání je společensky škodlivé (tj. porušuje nebo ohrožuje zákonem chráněné zájmy společnosti). Lze přitom konstatovat, že jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech i materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 12. 2009, čj. 5 As 104/2008-45, všechna zde citovaná rozhodnutí Nejvyššího správního soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz).

25. Zákon o silničním provozu chrání bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, tj. důležitý společenský zájem. Činí tak mimo jiné tím, že v § 3 odst. 3 písm. a) vyžaduje, aby motorová vozidla řídili držitelé příslušných řidičských oprávnění. Pokud tedy žalobce řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem příslušného řidičského oprávnění, je zjevné, že svým jednáním porušil a ohrozil uvedený zájem společnosti a naplnil tak skutkovou podstatu uvedenou v § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu nejen po formální, ale i materiální stránce. V tomto směru lze poukázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 1. 2013, čj. 3 As 42/2012-35, v němž tento soud vyslovil, že *„řízení vozidla bez řidičského oprávnění vždy spadá do kategorie nebezpečného a nezodpovědného chování lidí v silničním provozu. Z daného rozpětí sankcí tedy logicky vyplývá, že zákonodárce nepovažoval žádný případ jízdy bez řidičského oprávnění za bagatelní, nýbrž vždy za společensky velmi nebezpečný, a proto také zvolil rozpětí sankcí s vysokou spodní hranicí.“*

26. K argumentaci žalobce, v níž zpochybňuje naplnění materiální stránky přestupku z toho důvodu, že sice nebyl držitelem řidičského oprávnění B+E, ale že byl držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C, což jej opravňuje k řízení ještě těžších jízdních souprav, uvádí krajský soud následující.

27. Podle § 80a odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu platí, že *„do skupiny B jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3.500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti,*

1. nepřevyšující 750 kg,

2. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3.500 kg, nebo

3. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3.500 kg, ale nepřevyšuje 4.250 kg, jedná-li se o řidičské oprávnění v rozšířeném rozsahu“.

Podle písm. k) téhož ustanovení, *„do skupiny B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3.500 kg“.*

Podle písm. h) téhož ustanovení, *„do skupiny C jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmeni g), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3.500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno*

přípojné vozidlo o nejvyšší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg“.

Z ustanovení § 80a odst. 1 písm. f), k) a h) a § 81 upravujícího rovnocennost řidičských oprávnění zákona o silničním provozu vyplývá, že rozhodující pro zařazení vozidla (jízdní soupravy) do skupiny je jeho největší povolená hmotnost. V případě jízdní soupravy řízené žalobcem činila největší povolená hmotnost 1.925 kg u vozidla tovární zn. TOYOTA RAV4 a 2.500 kg u přívěsu tovární zn. MONTY, celkem tedy byla největší přípustná hmotnost jízdní soupravy 4.425 kg. S ohledem na uvedenou největší povolenou hmotnost jízdní soupravy je zřejmé, že jízdní souprava řízená žalobcem spadá do skupiny řidičského oprávnění B+E vymezené v § 80a odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, kterým však žalobce nedisponoval. Na tomto závěru nemůže nic změnit ani jeho poukaz na skutečnost, že disponuje řidičským oprávněním C, neboť k vozidlům zařazeným do této skupiny smí být připojeno přípojné vozidlo o nejvyšší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, avšak v daném případě připojený přívěs tovární zn. MONTY měl největší povolenou hmotnost 2.500 kg.

28. Není tedy důvodná námitka žalobce, že se správní orgány nezabývaly naplněním materiálních znaků daného přestupku. Žalovaný (stejně jako před ním správní orgán I. stupně) uvedl, že žalobce řídil vozidlo bez příslušného řidičského oprávnění, tj. bez řidičského oprávnění skupiny B+E, která je k řízení předmětné jízdní soupravy z hlediska povolené hmotnosti jednotlivých vozidel povinná. A dále uvedl, že „žalobce tak svým jednáním naplnil jak formální, tak i materiální znak přestupku, neboť ohrozil zájem chráněný zákonem, aby řidičem konkrétního motorového vozidla (jízdní soupravy) byl výlučně držitel řidičského oprávnění požadovaného rozsahu, tedy aby byl k řízení daného vozidla doložitelným způsobem odborně způsobilý, neboť jedině tak je možné zajistit bezpečnost silničního provozu“. K tomu poukázal na smysl ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu, dle něhož je chránit bezpečnost silničního provozu proti ohrožení, které vyplývá z řízení motorových vozidel bez příslušného řidičského oprávnění a v konečném důsledku směřuje proti životu a zdraví a proti majetku. Správní orgány tedy hodnotily naplnění formálních i materiálních znaků předmětného přestupku zcela dostatečně.

29. Lze dodat (byť žalobce v žalobě výslovně zmiňoval pouze přestupek spočívající v porušení ustanovení § 3 odst. 3 písm. a/ zákona o silničním provozu, tj. povinnost řízení vozidla pouze s příslušným řidičským oprávněním), že naplněním materiálních znaků se správní orgány zabývaly i u druhého přestupku spočívajícím v porušení § 52 odst. 2 téhož zákona (zajištění bezpečnosti při přepravě nákladu). K tomu žalovaný na straně 6 rozhodnutí podrobně popsal uložení nákladu na předmětném přívěsu a možná rizika spojená s jeho nezajištěním při přepravě. Uvedl, že nezajištěný náklad na ložné ploše vozíku představoval reálné nebezpečí pro všechny účastníky silničního provozu a že tak došlo k ohrožení zájmu chráněného zákonem na bezpečnosti silničního provozu. Rovněž toto hodnocení považuje krajský soud za dostatečné a mající oporu v provedeném dokazování zdokumentovaném ve správním spise (fotodokumentace, svědecké výpovědi zasahujících policistů).

30. Žalobce v tomto žalobním bodě namítal i to, že v jeho případě došlo k naplnění zvláštních okolností případu z důvodu, že svým jednáním neohrožoval účastníky silničního provozu a nebyl stavěn policejní hlídkou proto, že by spáchal jakýkoli přestupek proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu např. překročením nejvyšší povolené rychlosti, držením hovorového či záznamové zařízení za jízdy v ruce atd.

31. Krajský soud se nemůže s tímto názorem žalobce ztotožnit. Předně nutno připomenout, že policejní hlídka zastavila žalobce z důvodu přepravy nezajištěného nákladu, kterým zcela jednoznačně ostatní účastníky silničního provozu ohrožoval. Z názoru žalobce pak v podstatě vyplývá, že pokud řidič poruší pravidla silničního provozu a přitom se nic nestane, že vlastně neudělal nic protiprávního. Přijmout takový názor by *ad absurdum* mohlo vyústit v závěr, že pokud nedojde při spáchání přestupku k přímému ohrožení jiného účastníka silničního provozu či nedojde k nehodě, že vlastně o nic nejde. S argumentací žalobce proto krajský soud rozhodně nesouhlasí.

32. Společenská nebezpečnost, resp. škodlivost, jednání by nebyla naplněna pouze tehdy, pokud by existovaly zcela zvláštní okolnosti případu, které by nebezpečnost jednání zásadním způsobem snižovaly pod míru, která je typická pro běžně se vyskytující případy přestupků. V souzené věci se jednalo o zcela standardní případ přestupkového jednání (a to u obou přestupků) postihovaného shora citovanými ustanoveními zákona o silničním provozu. Ani v tvrzení žalobce, že je držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C, což jej opravňuje k řízení i těžších jízdních souprav (z čehož žalobce zřejmě dovozuje, že byl schopen řídit i předmětnou jízdní soupravu) krajský soud nespatřuje zvláštní okolnosti případu, jež by nebezpečnost jeho jednání snižovaly natolik, že by jím nebyl naplněn materiální znak přestupku. Z rozpětí sankcí stanovených u přestupku dle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona o silničním provozu (pokuta od 25.000 Kč do 50.000 Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let) vyplývá, že zákonodárce nepovažoval žádný případ jízdy bez příslušného řidičského oprávnění za bagatelní, nýbrž vždy za společensky velmi nebezpečný, a proto také zvolil rozpětí sankcí s vysokou spodní hranicí. Z hlediska takto koncipované odpovědnosti nelze v žalobcem uváděných okolnostech spatřovat zvláštní okolnosti případu, jež by nebezpečnost jeho jednání snižovaly natolik, že by jím nebyl naplněn materiální znak přestupku.

33. Lze dodat, že v rozhodnutí správních orgánů je závěr o naplnění materiálního znaku předmětných přestupků odůvodněn dostatečně a z kontextu odůvodnění je tedy zcela zřejmé, že neshledaly žádné zvláštní okolnosti případu, které by vylučovaly porušení nebo ohrožení právem chráněného zájmu společnosti, na základě nichž by k naplnění materiálního znaku přestupků nedošlo, byť to nevyjádřily explicitně.

34. V druhém žalobním bodě žalobce namítl nedostatečné zjištění skutkového stavu věci. Dle jeho názoru se správní orgány měly zabývat reálnou váhou jízdní soupravy, kterou řídil. Vycházely však pouze z celkové nejvyšší přípustné hmotnosti soupravy, avšak součet jejich reálných hmotností nepřekročil ani hmotnost, pro kterou by žalobci postačovala skupina B řidičského oprávnění.

35. Krajský soud opakuje, že podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu spočívá v porušení § 3 odst. 3 písm. a) téhož zákona, který stanoví, že řídit motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel. Rozhodující pro zařazení vozidla (jízdní soupravy) do skupiny je přitom jeho největší povolená hmotnost. Správní orgány tedy neměly důvod a ani se nemohly zabývat reálnou váhou jízdní soupravy, jak požaduje žalobce.

36. Jak již bylo uvedeno shora, vzhledem k největší povolené hmotnosti jízdní soupravy řízené žalobcem v daném případě je zřejmé, že jízdní souprava spadá do skupiny řidičského oprávnění B+E vymezené v § 80a odst. 1 písm. k) zákona o silničním

provozu, kterým však žalobce nedisponoval. Nezáleží ani na tom, zda se jedná o řidiče řídícího bez jakéhokoliv řidičského oprávnění nebo o řidiče, který sice má řidičské oprávnění pro určitou skupinu motorových vozidel, avšak řídí jízdní soupravu, pro kterou řidičské oprávnění nemá, jak tomu bylo v případě žalobce. Ve všech těchto případech dochází řízením motorových vozidel bez příslušného řidičského oprávnění k porušení zákonem o silničním provozu chráněného zájem na bezpečnosti silničního provozu. Zákon totiž při rozčlenění vozidel do různých skupin, pro které jsou stanoveny odlišné předpoklady pro získání řidičského oprávnění, učinil úvahu, jaká vozidla jsou z hlediska nároků na jejich bezpečné řízení srovnatelná a jaká nikoli. Žalobce nemůže tyto požadavky ignorovat pouze na základě svého subjektivního názoru, která vozidla je schopen řídit. Skutečnost, zda řidič je držitelem řidičského oprávnění na jiné skupiny vozidel, než které řídil, tedy nemá vliv na posouzení, zda byla naplněna skutková podstata uvedená v § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu. Tato okolnost může mít vliv pouze při stanovení výše uložené pokuty. Není tedy relevantní z hlediska viny za přestupek, ale při ukládání sankce za přestupek. V daném případě přitom žalobci byla uložena sankce na samotné spodní hranici zákonné sazby stanovené v § 125c odst. 5 písm. a) a odst. 6 zákona o silničním provozu.

V. Závěr a náklady řízení

37. S ohledem na shora uvedené krajský soud žalobu jako nedůvodnou zamítl v souladu s ustanovením § 78 odst. 7 s. ř. s.

38. Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovaný náhradu nákladů nenárokoval a ze spisu nevyplývá, že by mu v průběhu řízení před krajským soudem nějaké náklady nad běžnou úřední činnost vznikly.

Poučení:

Toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení účastníkům (§ 54 odst. 5 s. ř. s.).

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, který o ní také rozhoduje.

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.

Za správnost vyhotovení: I. S.

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.

Hradec Králové 27. května 2021

Mgr. Helena Konečná v. r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení: I. S.