



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Jaroslava Škopka a soudců JUDr. Ondřeje Szalonnáse a Mgr. Jana Šmakala ve věci

žalobce: **KV Trend, s.r.o.**, IČO 28008855, se sídlem Krymská 31/1688,
360 01 Karlovy Vary,
*zastoupený Mgr. Václavem Voříškem, advokátem
se sídlem Pod Kaštany 245/10, 160 00 Praha*

proti
žalovanému: **Krajský úřad Karlovarského kraje**, se sídlem Závodní 353 /88,
360 21 Karlovy Vary

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 6. 8. 2019, č. j. 2794/DS/18-5,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

Předmět řízení

1. Žalobce se domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 6. 8. 2019, č. j. 2794/DS/18-5 (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Karlovy Vary (dále též „správní orgán I. stupně“), ze dne 11.

9. 2018, č. j. 13743/OD-P/18 (dále též „rozhodnutí správního orgánu I. stupně“), kterým byl žalobce coby provozovatel vozidla tovární značky Hundai, RZ X, uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125f zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále též „zákon o silničním provozu“), kterého se dopustil tím, že nezajistil, aby při užívání uvedeného vozidla na pozemní komunikaci byla dodržována pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu, když dne 27. 5. 2015 v době od 8:30 do 8:50 hod. v obci Karlovy Vary, na ul. Buchenwaldská, nezjištěný řidič uvedeného vozidla nerespektoval dopravní značení B 28 – Zákaz zastavení s dodatkovou tabulkou „Blokové čištění STŘEDA 8.00 – 16.00 hod“, neboť zastavil s vozidlem v úseku platnosti uvedené dopravní značky, čímž porušil povinnost danou mu § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu. Za spáchání uvedeného přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 2 000 Kč a povinnost zaplatit náhradu nákladů správního řízení v paušální výši 1 000 Kč.

Žaloba

2. Dle žalobcova názoru správní orgány žádným způsobem neodůvodnily konkrétní výši uložené sankce. Žalovaný k uložení sankci neuvedl nic, správní orgán I. stupně uvedl jednu přitěžující a jednu polehčující okolnost. Zcela tedy pominuly vyložit, jakým způsobem byl ohrožen zájem chráněný zákonem, jaká byla závažnost přestupku a jaké byly okolnosti jeho spáchání. Na podporu nedostatečného odůvodnění sankce žalobce odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 182/2016-30.
3. Zohledněna rovněž nebyla délka vedeného řízení a s tím související klesající společenská nebezpečnost jednání, když žalobce byl až v roce 2019 potrestán za přestupek z května 2015. Dle žalobce je v tomto světle pochybením, pokud mu správní orgány v srpnu 2019 uložily stejně vysokou sankci jako dříve v říjnu 2015.
4. Vzhledem k délce řízení nemůže dle žalobcova mínění být naplněna ani preventivní složka trestu, jelikož provádět prevenci po více než 4 letech se jeví jako neúčelné a iracionální. Žalobce je trestán za jednání neznámého řidiče, ke kterému došlo více než před čtyřmi roky, přičemž se během těchto let nedopustil žádného dalšího přestupku, a není mu tedy zřejmé, proti čemu správní orgán zajišťuje prevenci. Provozovateli vozidla uložený trest nemůže dle žalobce obsahovat žádnou preventivní složku, a obsahuje tak pouze složku represivní. Správní orgán však neodůvodnil, proč se jedná o natolik extrémní případ, že je nutno uložit sankci postavenou pouze na základě represivní složky ve stejné výši, ve které se zpravidla ukládá sankce, která obsahuje převážně složku preventivní.
5. Správní orgán dle žalobce dále neodůvodnil, proč je přestupek vůbec společensky nebezpečný. V tom žalobce spatřuje nezákonnost rozhodnutí z důvodu absence materiálního znaku přestupku. Správní orgán tvrdí, že byl ohrožen zájem spočívající v zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu, avšak v daném případě vozidlo stálo zaparkované na parkovišti, tedy nemohlo ohrozit bezpečnost provozu. Ohrožena nemohla být ani plynulost provozu, jelikož parkoviště není určeno k průjezdu, provoz nebyl zpomalen. Správní orgán rovněž nezjistil, že by vozidlo překáželo čistícímu vozu v úklidu pozemní komunikace. V daném případě byl objektem přestupku spíše veřejný pořádek spočívající konkrétně v nemožnosti úklidu veřejného prostranství než bezpečnost a plynulost provozu.
6. Žalobce dále namítal, že k příslušné dopravní značce nebylo vydáno opatření obecné povahy, a proto je značka umístěna nezákonně. V důsledku této skutečnosti jej nelze za

přestupek trestat.

7. Dále žalobce poukázal na nesrozumitelnost a zmatečnost výroku rozhodnutí, a to v té části, kde správní orgán tvrdí, že vozidlo *stálo* v ulici Buchenwaldská v Karlových Varech, neboť neznámý řidič s vozidlem *zastavil* v úseku platnosti dopravního značení. Žalobce tak neví, jestli je trestán za zastavení či za stání.
8. Nezákonnost výroku rozhodnutí žalobce spatřoval též v tom, že není trestán za celou délku trvání protiprávního jednání, která byla zjištěna. Výrokem rozhodnutí správního orgánu I. stupně byl žalobce uznán vinným za nesprávné parkování vozidla v čase 8:30 až 8:50 hod, avšak žalovaný v napadeném rozhodnutí konstatoval, že v 9:00 hod byl nařízen odtah vozidla. Jelikož se jedná o trvajících delikt, měl být žalobce postižen jedním rozhodnutím za celé toto jednání.

Vyjádření žalovaného

9. Žalovaný se ve svém vyjádření k žalobě vyjádřil k jednotlivým žalobním okruhům. S namítanými nedostatky ohledně odůvodnění výše sankce nesouhlasil. V odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí bylo k výši uložené sankce uvedeno, že správní orgán I. stupně uložil sankci v polovině zákonného rozpětí za zdrojový přestupek, když přihlédl k tomu, že ze strany žalobce se nejedná o první pochybení, ale o recidivu. Svůj názor pak správní orgán I. stupně opřel o vlastní evidenci správních deliktů, z níž je zřejmé, že žalobce se v minulosti opakovaně dopustil správního deliktu, přičemž ani dosud uložené sankce jej od obdobného protiprávního jednání neodradily. Nedostatek v odůvodnění sankce prvostupňovým správním orgánem žalovaný odstranil v odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí. K morálnímu aspektu uložené sankce žalovaný uvedl, že žádné ustanovení současného práva nezakládá správnímu orgánu povinnost snížit výši ukládané sankce úměrně k době, která uplynula od protiprávního jednání do vydání rozhodnutí ve věci samé.
10. Dále žalovaný uvedl, že rozhodováno bylo v řízení o přestupku provozovatele vozidla, jehož se žalobce dopustil porušením ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, když blíže nezjištěný řidič vozidla, jehož je žalobce provozovatelem, porušil povinnost účastníka provozu na pozemních komunikacích řídit se dopravními značkami dle § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, a porušením této právní povinnosti naplnil skutkovou podstatu přestupku dle o § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona. Ze zákona o silničním provozu ani z jiných právních předpisů nelze dovodit, že by účastník provozu na pozemních komunikacích sám mohl činit soudy o zákonnosti dopravní značky a na základě svého hodnocení se rozhodnout, zda se zákazem vyjádřeným dopravní značkou bude či nebude řídit. Rovněž žalovaný nebude v řízení o přestupku provozovatele vozidla zkoumat, zda správce pozemní komunikace vydal opatření obecné povahy k umístění přenosné dopravní značky tím spíše, že se jednalo o přechodnou místní úpravu krátkodobého charakteru zaměřenou na zabezpečení plynulého úklidu města. Je pak s podivem, že žalobce tuto námitku uplatňuje až po čtyřech letech a v pořadí ve druhé žalobě. Žalovaný se uvedl, že se nebude vyjadřovat k námitce žalobce ohledně denní doby, kdy byl úklid města prováděn, neboť vyjadřovat se k harmonogramu těchto prací mu nepřísluší a vznesená námitka nesouvisí s projednávanou věcí.
11. K materiálnímu znaku přestupku se žalovaný nevyjádřil, neboť řízení o tomto přestupku bylo odloženo, když se v zákonné lhůtě nepodařilo zjistit skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě. Materiální znak přestupku provozovatele vozidla

naplňuje materiální znak zdrojového přestupku řidiče. Žalovaný dále odmítl námitku nesrozumitelnosti výroku rozhodnutí, kterou žalobce spatřuje ve slovech „stál“ v ulici Buchenwaldská a „zastavil“ v úseku platnosti dopravní značky. Oba výrazy jasně vystihují porušení významu předmětné dopravní značky. Pokud někdo stál v úseku platnosti dopravní značky B 28 „Zákaz zastavení“, nutně musel vozidlo z pohybu uvést do klidu *zastavením*, tedy porušil význam předmětné dopravní značky. Pokud někdo vozidlo zastavil, pak jednal v rozporu s významem předmětné dopravní značky.

12. Závěrem žalovaný navrhl, aby soud žalobu zamítl.

Posouzení věci krajským soudem

13. V souladu s § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě.
14. Žaloba je nedůvodná.
15. Ze správního spisu vyplývá, že žalobce byl jako provozovatel vozidla rozhodnutím Magistrátu města Karlovy Vary ze dne 11. 9. 2018, č. j. 13743/OD-P/18, uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125f zákona o silničním provozu, kterého se dopustil tím, že nezajistil, aby při užívání vozidla tovární značky Hyundai, RZ X, na pozemní komunikaci byla dodržována pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu, když dne 27. 5. 2015, v době od 8:30 do 8:50 hod., v obci Karlovy Vary na ul. Buchenwaldská, nezjištěný řidič uvedeného vozidla nerespektoval dopravní značení B 28 – Zákaz zastavení s dodatkovou tabulkou „Blokované čištění STŘEDA 8.00 – 16.00 hod“, když s vozidlem zastavil v úseku platnosti dopravní značky, čímž porušil povinnost danou mu § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu. Uvedeným jednáním nezjištěný řidič porušil povinnost vyplývající z § 4 písm. c) zákona o provozu na pozemních komunikacích, což vykazuje známky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) citovaného zákona. Za spáchání přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 2 000 Kč a povinnost zaplatit náhradu nákladů správního řízení v paušální výši 1 000 Kč.
16. Proti rozhodnutí podal žalobce odvolání, které bylo žalovaným správním orgánem dne 6. 8. 2019 pod č. j. 2794/DS/18-5 zamítnuto a rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrzeno.
17. Soud vycházel z následujících zákonných ustanovení.
18. Podle § 125f odst. 1 zák. 361/2000 Sb.: *„Právnícká nebo fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.“*
19. Podle § 10 odst. 3 citovaného zákona: *„Provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.“*
20. Dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu: *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.“*
21. Podle § 4 písm. c) zákona o silničním provozu: *„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými*

signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.“

22. Krajský soud v Plzni úvodem předesílá, že v projednávané věci již jednou rozhodoval, když rozsudkem ze dne 26. 4. 2017, č. j. 30 A 69/2016-36, zrušil rozhodnutí žalovaného ze dne 18. 1. 2016, č. j. 3671/DS/15-3, a rovněž jemu předcházející rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 15. 10. 2015, sp. zn. 9973/OD-P/15/Kli, č. j. 17045/OD-P/15, a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Důvodem kasačního rozhodnutí krajského soudu byl závěr, že správní orgány obou stupňů pochybily při odůvodnění výše uložené sankce. Konkrétně soud správním orgánům v citovaném rozsudku vytkl, že z odůvodnění jejich rozhodnutí nelze vysledovat, jakými úvahami byly při určení výše pokuty vedeny a jak se při tom vypořádaly s jednotlivými kritérii stanovenými v § 125f odst. 3 ve spojení s § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu. Ostatní žalobcem tehdy uplatněné námitky byly shledány nedůvodnými.
23. Jak vyplývá ze shora provedené rekapitulace obsahu žaloby, ve zkratce žalobce ve své první žalobní námitce tvrdí, že vadu svých předchozích rozhodnutí správní orgány ani napodruhé nenapravily a výši uložené sankce neodůvodnily nijak.
24. Správní orgány byly na základě závazného právního názoru krajského soudu obsaženého v rozsudku ze dne 26. 4. 2017, č. j. 30 A 69/2016-36, odůvodnit výši uložené sankce tak, že se vypořádají s kritérii obsaženými v § 125f odst. 3 ve spojení s § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu.
25. Podle § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu: *„Při určení výměry pokuty právnické osobě se přihlídně k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán.“* Dle § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu pak: *„Za správní delikt podle odstavce 1 se uloží pokuta. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10 000 Kč.“*
26. Správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí uvedl, že: *„[j]ednáním obviněného došlo k porušení a ohrožení zájmu společnosti spočívajícího zejména v zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, kdy byly naplněny jak formální, tak i materiální znaky skutkové podstaty uvedeného správního deliktu. Při ukládání správního trestu přihlédl pak správní orgán ke skutečnosti, že uvedená osoba svým jednáním nezpůsobila žádný závažnější následek. Při stanovení výše pokuty vzal správní orgán tyto skutečnosti v úvahu.“* Dále správní orgán I. stupně při výměře správní sankce přihlédl ke své vlastní evidenci správních deliktů tohoto charakteru, z níž zjistil, že žalobce v ní má dva relevantní záznamy pod sp. zn. 17246/OD-P/13 a 20653/OD-P/14, což zohlednil k jeho tíži. Žalovaný v napadeném rozhodnutí k tomuto odůvodnění nic nedoplnil, když toliko zrekapituloval důvody uvedené správním orgánem I. stupně a konstatoval, že *„[v]íc nemá, co by k takto uloženému správnímu trestu dodal.“*
27. Ze shora uvedené citace je zřejmé, že správní orgány splnily závazný právní názor soudu obsažený v předchozím kasačním rozsudku, když odůvodnily výši uložené sankce podle kritérií obsažených v § 125f odst. 3 ve spojení s § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu. Jakkoli je toto odůvodnění spíše úsporné, nelze mu již vytýkat, že by nebylo možno vysledovat myšlenkový postup správních orgánů, žalobcův poukaz na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 11. 2018, č. j. 5 As 182/2016-30, je i proto nepřiléhavý. Odůvodnění výše správní sankce je tedy přezkoumatelné.
28. Nelze se ztotožnit se žalobcem ani v tom, že by správní orgány pochybily, pokud by

opomněly „*zvážit délku vedení řízení*“. Právní úprava přestupků neobsahuje úpravu analogickou § 39 odst. 3 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, podle níž se při stanovení druhu trestu a jeho výměry přihlížne mj. i k délce trestního řízení. Proto nebylo ani povinností správních orgánů k této skutečnosti přihlížet, respektive ji posuzovat ve prospěch žalobce. Zcela mylná je pak úvaha žalobce, že pokud byla sankce ve výši 2 000 Kč přiměřená v roce 2015, je evidentní, že stejná sankce nemůže být přiměřená v roce 2019. Pokud by totiž soud skutečně na žalobcovu úvahu přistoupil, platilo by, že s ohledem na vývoj inflace by sankce ukládaná v roce 2019 měla být spíše vyšší, aby byla zachována její přiměřenost. Sankce je však ukládána za konkrétní protiprávní jednání a právě vůči němu a okolnostem, jež jej doprovázejí, má být tato sankce přiměřená. To bylo v projednávané věci splněno.

29. Soud nesouhlasí ani se žalobcovým názorem, že jemu vyměřená sankce již nemůže pro časový odstup mezi spácháním správního deliktu a uložením sankce za něj obsahovat žádnou složku preventivní. Tato část žaloby je pouhou žalobcovou úvahou, která postrádá reálný právní podklad. Mechanické oddělování složky preventivní a složky represivní v případě konkrétní uložené sankce s tím, že by snad bylo lze oddělit určitou část sankce jako odpovídající složce preventivní a část odpovídající složce represivní, je nemožné. Rozlišování těchto složek je věcí spíše teoretickou, která se sice vedle abstraktního stanovení výměry sankce v činnosti zákonodárné projevuje nepochybně i při ukládání konkrétní sankce, nikoli však přímo, ale spíše zprostředkovaně právě skrze obecně vymezená kritéria, jež je třeba při ukládání sankce zohlednit.
30. Tuto část odůvodnění rozsudku je pak možno uzavřít konstatováním, že soud shledal, že odůvodnění výměry žalobci uložené sankce je ještě dostačující, aby vyhovělo zákonným požadavkům na ně kladeným.
31. V další žalobní námitce žalobce poukázal na to, že správní orgány neodůvodnily, proč je správní delikt společensky nebezpečný. Uvedl, že nezákonnost napadeného rozhodnutí spatřuje jednak v absenci materiálního znaku přestupku, jednak v nedostatečném posouzení jeho společenské nebezpečnosti.
32. Soud se především neztotožňuje se žalobcovými východisky spočívajícími v tom, že předmětným správním deliktem nemohl být narušen zájem společnosti na zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, protože jeho vozidlo stálo zaparkované na parkovišti, které není určeno k projíždění, takže vlastně nemohlo ohrozit bezpečnost ani plynulost silničního provozu. Je tomu tak proto, že bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích je poněkud širším pojmem, který se nevyčerpává jen bezpečností a plynulostí samotného pohybu vozidel a dalších účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích, ale zahrnuje mj. i respektování stanovených pravidel silničního provozu, pochopitelně včetně příslušného dopravního značení. Není možno připustit, aby účastník silničního provozu sám autonomně posuzoval, které dopravní značení bude respektovat a které nikoli, a to podle výsledku vlastní úvahy, zda případným nerespektováním dotčeného dopravního značení ohrozí či neohrozí bezpečnost či plynulost silničního provozu, notabene zúžené chápáním.
33. Konečně, žalobce se rovněž mylí, že správní delikt, kterým byl shledán vinným (respektive přestupek, jehož se dopustil neznámý řidič), nevykazuje materiální znak, tedy společenskou škodlivost. Tu lze v projednávané věci naopak zcela bez potíží očividně spatřovat v tom, že nebyla respektována zákazová dopravní značka, což je možno považovat naopak za velmi škodlivé jednání v silničním provozu. Přehlédnout pak

pochopitelně nelze vedle toho ani tu skutečnost, že tato dopravní značka byla umístěna v daném prostoru z důvodu blokového čištění komunikací, což má vzápětí konkrétní ohrožení zájmu na bezproblémovém, rychlém a efektivním provedení těchto úklidových prací.

34. Dále se soud zabýval námitkou, podle níž nebyla příslušná dopravní značka v místě umístěna opatřením obecné povahy. Ani ta není důvodná. K tomu je třeba předeslat, že z ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu jednoznačně vyplývá povinnost každého účastníka provozu na pozemních komunikacích řídit se mimo jiné dopravními značkami. Zákon o silničním provozu rozlišuje v § 62 odst. 1 dopravní značky svislé a vodorovné. Svislé dopravní značky jsou dle § 62 odst. 2 zákona o silničním provozu stále, proměnné a přenosné. Posledně zmiňovanými se rozumí dopravní značky umístěné na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle. Podle § 63 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu se mezi svislé dopravní značky řadí i značky zákazové, které ukládají účastníku provozu na pozemních komunikacích zákazy nebo omezení. Význam, užití, provedení a tvary dopravních značek a jejich symbolů stanoví podle § 62 odst. 5 zákona prováděcí předpis, kterým je vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích ve znění účinném pro projednávanou věc (dále jen „prováděcí vyhláška“). V příloze 3 k prováděcí vyhlášce je uvedena i zákazová značka „Zákaz zastavení“ (B 28), která zakazuje „zastavení nebo stání, tj. uvedení vozidla do klidu“. Dále je třeba zdůraznit, že v projednávaném případě se jedná o provedení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích provedené prostřednictvím přenosné dopravní značky ve smyslu již citovaného § 62 odst. 2 zákona o silničním provozu. Podle § 63 odst. 3 zákona o silničním provozu platí: *„Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními.“* Dle § 63 odst. 4 zákona o silničním provozu pak: *„Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace pro vybrané nebo opakované činnosti spojené se správou, údržbou, měřením, opravami nebo výstavbou pozemní komunikace nebo k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích může být stanovena obecnými schématy. Platnost obecného schématu musí být časově omezena, nejdéle však na dobu jednoho roku.“*
35. Z citované právní úpravy vyplývá, že přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích provedená přenosnými dopravními značkami je určena pro z povahy věci krátkodobou úpravu provozu za účelem realizace údržbových prací v širokém slova smyslu, případně v důsledku výskytu neočekávané situace příslušnou úpravu vyžadující (odstranění následků havárie, živelních událostí apod.). Je tedy zřejmé, že umístění přenosných dopravních značek, respektive jimi realizovaná přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích nebude podléhat stejnému procesnímu režimu, jako obecná úprava provozu na pozemních komunikacích (stanovená dle § 61 odst. 1 zákona o silničním provozu tímto zákonem) či místní úprava provozu na pozemních komunikacích (stanovená dle § 61 odst. 2 zákona o silničním provozu dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními). Je tomu tak právě proto, že přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je vždy uskutečněna na omezenou dobu ze zákonem vyjmenovaných důvodů. Tuto skutečnost pak potvrzuje i shora citované znění § 63 odst. 4 zákona o silničním provozu, který umožňuje stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích tzv. obecnými schématy. Konkrétní postup při stanovení přechodné úpravy provozu na

pozemních komunikacích je pak obsažen v § 77 zákona o silničním provozu.

36. Tyto skutečnosti však samy o sobě nic nemění na povaze dopravní značky coby opatření obecné povahy (resp. úpravy provozu na pozemních komunikacích, která je provedena příslušnou dopravní značkou) coby konkrétně-abstraktního aktu, pouze se liší proces předepsaný pro provedení příslušné úpravy. Není pochybností o tom, že je zcela logické, že otázka umístění přenosné dopravní značky pro provedení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích podléhá flexibilnějšímu režimu, než který je pro vydání opatření obecné povahy obecně stanoven v § 171 – 174 správního řádu. V této souvislosti lze navíc dodat, že dopravní značka požívá presumpce správnosti, jak vyplývá např. z rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 19. 4. 2011, č. j. 52 A 79/2010-38, č. 1564/2011 Sb. NSS. Nelze tedy připustit, aby si účastník provozu na pozemních komunikacích, který je dle § 4 písm. c) zákona o silničním provozu dopravními značkami vázán, činil vlastní úsudek o tom, zda byla značka umístěna řádným či vadným procesním způsobem, a na základě toho se rozhodoval, zda ji bude respektovat či nikoli.
37. Soud rovněž nepřisvědčil žalobcově námitce, že výrok rozhodnutí správních orgánů je nesrozumitelný a zmatečný, neboť správní orgány tvrdí, že vozidlo Hyundai, RZ X v ulici Buchenwaldská stálo, neboť neznámý řidič s vozidlem zastavil. Žalobce si tedy není jistý, zda je trestán za zastavení či stání. K této námitce soud uvádí, že žalobce je především postihován ve smyslu § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu za to, že nesplnil coby provozovatel uvedeného vozidla své povinnosti stanovené v § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, tj. že nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu. Jde-li pak o konkrétní podstatu jednání, kterým nebyla dodržena pravidla provozu na pozemních komunikacích, je zjevné, že se jedná, jak už je výše uvedeno, o nedodržení pravidla stanoveného zákazovou značkou B 28 „Zákaz zastavení“. Soud už shora citoval, že tato dopravní značka zakazuje „*zastavení nebo stání, tj. uvedení vozidla do klidu*“. Námitka, kterou žalobce vznáší, je tedy nepřipadná; zakázáno je jak zastavení, tak stání. Stání přitom z chronologického pohledu následuje zastavení vozidla. V tomto se pak odráží i logika skutkové věty výroku o vině rozhodnutí správního orgánu I. stupně, podle níž (zvýraznění připojil soud): „*dne 27. 5. 2015 v době nejméně od 8:30 hod. do 8:50 hod. v Karlových Varech na ulici Buchenwaldská stálo motorové vozidlo tovární značky Hyundai, registrační značky X, kdy neznámý řidič tohoto vozidla nerespektoval dopravní značení B 28 – zákaz zastavení s dodatkovou tabulkou „blokové čištění STŘEDA 8:00 – 16:30 hod.“, když s vozidlem zastavil v úseku platnosti tohoto dopravního značení*“. Je totiž zřejmé, že správní orgán I. stupně touto skutkovou větou vyjadřuje nejen své zjištění o tom, že příslušné motorové vozidlo v místě vyznačeném zákazovou dopravní značkou stálo, ale že zde bylo zastaveno již v době, kdy zde tato zákazová dopravní značka byla osazena; i to je totiž pro příslušnou věc podstatný závěr. Tuto část výroku rozhodnutí správního orgánu I. stupně tedy soud shledal v pořádku. Jeho vadou totiž není ani ta skutečnost, že ve skutkové větě výroku o vině není „zachycena“ celá doba, kdy motorové vozidlo na místě v rozporu se zákazovou značkou stálo. Ve skutkové větě výroku o vině je zcela jednoznačně uvedeno, že zachycené časové rozpětí 8:30 – 8:50 jako „nejméně“. Byl-li odtah vozidla proveden v 9:00, evidentně to nezpůsobuje věcnou nesprávnost citované části skutkové věty. Spekulace žalobce, že by v budoucnu mohl být potrestán za dobu od 8:50 – 9:00 jsou bezdůvodné, a to zejména proto, že se tu stále jedná o totožné jednání. Ani ve správním trestání není prolomena zásada *ne bis in idem*.

Závěr a náklady řízení

38. Soud tedy konstatuje, že námitky uplatněné žalobcem shledal nedůvodnými. Výrokem I. tohoto rozsudku proto žalobu coby nedůvodnou ve smyslu § 78 odst. 7 zamítl.
39. Podle § 60 odst. 1 s. ř. s. by měl právo na náhradu nákladů řízení žalovaný, když měl ve věci plný úspěch. Jelikož žalovanému žádné důvodně vynaložené náklady nad rámec výkonu jeho činnosti nevznikly, rozhodl soud, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost do dvou týdnů po jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 6, 657 40 Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Plzeň 20. srpna 2021

Mgr. Jaroslav Škopek v.r.
předseda senátu