



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Lukášem Hlouchem, Ph.D., ve věci

žalobce: J. F.
bytem X

proti
žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje
sídlem Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 9. 2019, č. j. JMK 133165/2019, sp. zn. S-JMK 122144/2019/OD/Ša,

takto:

- I. Žaloba **s e z a m í t á**.
- II. Žalobce **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce napadl u Krajského soudu v Brně (dále též „krajský soud“) svou žalobou rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 9. 2019, č. j. JMK 133165/2019, sp. zn. S-JMK 122144/2019/OD/Ša (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým bylo zamítnuto jeho

odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Blansko, odboru vnitřních věcí, oddělení dopravně správních agend (dále též „prvostupňový orgán“ nebo „správní orgán I. stupně“), ze dne 14. 6. 2019, č. j. DP 423/2018, sp. zn. SMBK 32627/2018/VNV-50 (dále též „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupku“).

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterého se měl jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. X, RZ: X, dopustit minimálně z vědomé nedbalosti tím, že dne 14. 7. 2018 v 14:25 hod. na silnici č. I/43 v katastru obce Lipůvka, v lokalitě u benzínové čerpací stanice MOL, ve směru jízdy Lipůvka – Kuřim, nerespektoval dopravní značku B12 – Zákaz vjezdu vyznačených vozidel s vyobrazeným symbolem osobního automobilu (piktogram č. 203), neboť do takto označeného úseku pozemní komunikace vjel, čímž porušil ust. § 4 písm. c) zákona o silničním provozu.
3. Za spáchání uvedeného přestupku byla žalobci prvostupňovým orgánem uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

4. V rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný nejprve zrekapituloval obsah správního spisu a dosavadní průběh řízení. Následně se již v kontextu skutkových okolností případu zabýval tím, zda bylo prvostupňové rozhodnutí vydáno v souladu se zákonem. Konkrétně žalovaný uvedl, že skutkový stav věci byl zjištěn bez důvodných pochybností, neboť žalobce prokazatelně porušil dopravní značení stanovující zákaz vjezdu osobním automobilům.
5. V této souvislosti žalovaný nepovažoval za důvodnou námitku spočívající ve zpochybnění platnosti daného dopravního značení. Podle jeho názoru nebylo možné použít pro účely stanovení zákazu symbol znázorňující přední část osobního motorového vozidla (dopravní značky B3 a B11), neboť vyjadřuje zákaz vjezdu všech motorových vozidel. Žalovaný poté považoval za přezkoumatelné a zákonné rovněž úvahy prvostupňového orgánu ohledně výše pokuty, která byla při zohlednění okolností případu uložena na spodní hranici stanovené zákonem.

III. Žaloba

6. Žalobce v žalobě namítal, že ke spáchání přestupku nemohlo dojít proto, že se nejednalo o platné dopravní značení. Současná právní úprava neumožňuje stanovení zákazu vjezdu pouze osobním automobilům kategorie M1. Podle názoru žalobce lze k tomuto závěru dospět také s odkazem na předcházející právní úpravu (vyhláška č. 30/2001 Sb.), která naopak odpovídající dopravní značení vymezovala. Úmyslem zákonodárce tak nepochybně bylo nadále neumožnit stanovení zákazu pouze osobním automobilům.
7. K tomu žalobce doplnil, že dopravní značení č. B 12, které mělo být porušeno, nebylo vyobrazeno v souladu s dotčenou právní úpravou, která navíc výslovně neumožňuje ponechat některou z výsečí dopravní značky zcela prázdnou. V této souvislosti žalobce

zdůraznil, že příslušný podzákonný právní předpis spojuje dané dopravní značení se zákazem vjezdu vyznačených druhů vozidel, tedy nikoliv pouze jednoho druhu vozidla. Stejně tak nebyly podle žalobce dodrženy Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (TP 66), když podpěrný sloupek dopravního značení neobsahuje červenobílé reflexní pruhy o šířce 100–200 mm.

8. Kromě toho žalobce namítal, že správní spis neobsahuje výpis z evidenční karty vozidla RZ: X ani jiný podklad, ze kterého by bylo zřejmé, že se skutečně jedná o vozidlo kategorie M1. Podle názoru žalobce navíc nedává žádný smysl, aby dopravní značení zakazovalo vjezd pouze osobním automobilům kategorie M1, které se od vozidel kategorie N1 zásadně neliší. V opačném případě nemůže porušení stanoveného zákazu vozidlem kategorie M1 představovat ohrožení či porušení právem chráněného zájmu, což správní orgány neprokázaly.
9. Žalobce dále namítal, že nebyla dána místní příslušnost prvostupňového orgánu, neboť k zastavení vozidla policejní hlídkou došlo v rámci katastrálního území města Kuřim, jak vyplývá z obsahu policejní dokumentace. Současně žalobce argumentoval tím, že byl řidičem vozidla pouze v době zastavení hlídkou policie, z čehož však nevyplývá, že by vozidlo řídil v době spáchání přestupku. Před zastavením vozidla totiž došlo k výměně řidiče, což vyplývá rovněž ze svědecké výpovědi spolujezdkyně.
10. Současně žalobce zpochybnil, že vozidlo kolem dopravního značení projelo. Konkrétně tvrdil, že vozidlo jelo jinou cestou, přičemž se na danou pozemní komunikaci připojilo až v místě čerpací stanice Zerogas, která se nachází za místem, kde byla neplatná dopravní značka umístěna. Podle žalobce navíc ve správním spisu absentuje jakýkoliv důkaz, který by dokládal, že se vozidlo na daném místě nacházelo. Stejně tak nebylo řádně doloženo přesné umístění dopravního značení. V tomto směru nelze vycházet ze svědeckých výpovědí policistů, neboť obsahují mimo jiné rozpory ohledně průběhu silniční kontroly.
11. Nezákonnost řízení o přestupku pak žalobce spatřoval rovněž v tom, že nebyl v souladu se zákonem řádně a včas informován o konání ústního jednání, pročez se na něj nemohl dostatečně připravit. V rozhodnutí o přestupku navíc nejsou obsaženy přezkoumatelné úvahy ohledně naplnění zákonem požadované formy zavinění a stanovení výše pokuty.
12. Z těchto důvodů žalobce navrhl, aby krajský soud napadené a prvostupňové rozhodnutí zrušil a uložil žalovanému povinnost k náhradě nákladů soudního řízení.

IV. Vyjádření žalovaného

13. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že s podanou žalobou nesouhlasí. Podle jeho názoru bylo rozhodnutí o přestupku vydáno v souladu se zákonem. Ve vztahu k uplatněným námitkám pak žalovaný doplnil, že mu sice není znám úmysl zákonodárce ohledně změny v oblasti používání dopravních značek, ale ze změny právní úpravy je zřejmé, že za účelem stanovení zákazu vjezdu pouze osobních automobilů mohlo být za současného právního stavu využito pouze dopravní značení č. B12, a to za použití piktogramu č. 203 a současného ponechání dvou prázdných výsečí. Uvedený výklad lze podle žalovaného dovozovat rovněž ze zásady, že co není zakázáno, je dovoleno.

14. Co se pak týče zpochybnění technického provedení dopravního značení, žalovaný odkázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle které je nutné považovat dopravní značení za opatření obecné povahy, na které je třeba pohlížet jako na zákonné, dokud není prokázán opak. Pouze soukromý názor či pochybnosti ohledně platnosti dopravního značení nemohou odůvodnit porušování veřejnoprávních pravidel. K tomu žalovaný doplnil, že smysl zákazové dopravní značky byl navzdory nevšednosti jejího provedení zcela zřejmý.
15. Skutečnost, že vozidlo žalobce spadá do kategorie M1, vyplývá z kopie technického průkazu, který byl přiložen jako příloha žádosti o úhradu svědeckého svědkyně X. Žalovaný dále upřesnil, že materiální znak přestupku spočívá v porušení zákazové dopravní značky. Na daném místě byl navíc záměrně umožněn průjezd nákladních vozidel a autobusů, přičemž osobní automobily byly nuceny využít objízdnou trasu. Podle žalobce se jednalo o řešení, které mělo reflektovat zatížení silničního provozu a technické parametry osobních automobilů, které jsou pro provoz na pozemních komunikacích nižších tříd lépe uzpůsobeny.
16. Co se pak týče námitky místní nepřislušnosti, žalovaný odkázal na odůvodnění prvostupňového rozhodnutí. Současně doplnil, že by se ani v opačném případě nejednalo o vadu mající za následek nezákonnost rozhodnutí ve věci. Žalovaný dále poukázal na nevěrohodnost skutkové verze žalobce o záměně řidiče, která byla poprvé uplatněna až v žalobě. V tomto kontextu žalovaný zdůraznil, že žalobce osobu řidiče neoznačil a o možné záměně pouze spekoval. Jeho tvrzení navíc vyvracejí svědecké výpovědi policistů, kteří dané vozidlo zastavili ve vzdálenosti 300 metrů od dopravního značení. Stejně tak žalovaný nepřisvědčil tvrzení žalobce, že vozidlo kolem dopravního značení vůbec neprojelo, neboť jelo jinou trasou. Během silniční kontroly totiž žalobce věděl, jak dopravní značka vypadá a argumentoval tím, že je neplatná. K areálu čerpací stanice Zerogas poté sice vede příjezdová cesta pro účely zásobování, ale nachází se zde brána, která je permanentně uzavřena.
17. Protiprávnost vedení ústního jednání pak nelze podle žalovaného dovozovat pouze z toho, že byl pořízený protokol nesprávně označen. Za podstatné je totiž nutné považovat skutečnost, že žalobce byl o provádění důkazů vyrozuměn a měl možnost klást svědkům otázky. Daným administrativním pochybením tak nemohlo být do jeho práv zasazeno. Stejně tak žalovaný považoval prvostupňové rozhodnutí za řádně zdůvodněné, a to rovněž ve vztahu k výši pokuty a formě zavinění. Pokud se pak jedná o svědecké výpovědi policistů, ty se pro účely řízení o přestupku v podstatných okolnostech nerozcházejí.
18. Proto žalovaný navrhl, aby krajský soud žalobu jako nedůvodnou zamítl.

V. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

19. Ve správním spisu se nachází zejména ručně a strojově sepsané oznámení přestupku, úřední záznam, fotodokumentace umístěného dopravního značení a výpis z evidenční karty řidiče. Kromě toho je součástí spisové dokumentace rovněž rozhodnutí ze dne 27. 6. 2018, č. j. JMK 95125/2018, kterým byla povolena uzavírka dotčené části silnice I/43 v k.ú. Kuřim a Lipůvka (dále jen rozhodnutí o uzavírce), a Opatření obecné povahy –

Přechodná úprava provozu na silnici I/43 ze dne 19. 6. 2018 (dále jen „OOP“), včetně související fotodokumentace umístěného dopravního značení.

20. Na základě těchto podkladů byl vydán příkaz ze dne 5. 11. 2018, proti kterému podal žalobce včas odpor. Z toho důvodu bylo pokračováno v přestupkovém řízení a žalobce byl předvolán k ústnímu jednání na den 23. 1. 2019. V důsledku nedodržení pětidenní lhůty však byl žalobce předvolán znovu, a to k ústnímu jednání konanému dne 20. 2. 2019. Během ústního jednání byl proveden důkaz obsahem spisové dokumentace. Žalobce následně zaslal prvostupňovému orgánu písemné vyjádření ze dne 6. 3. 2019, ve kterém mimo jiné namítal, že spáchání přestupku nebylo prokázáno. Současně navrhl provedení důkazů svědeckými výpověďmi X a X.
21. Žalobce byl poté přípisem ze dne 15. 3. 2019 vyrozuměn o provádění důkazů dne 10. 4. 2019. V této souvislosti se ve správním spisu nachází protokol o ústním jednání vyhotovený téhož dne a protokoly o výpovědích svědků X, X a prap. X (jeden ze zasahujících policistů).
22. Svědek X k věci mimo jiné uvedl, že žalobce se během silniční kontroly marně dožadoval vrácení řidičského průkazu a potvrzení o provedení úkonu. S ohledem na uplynulou dobu od spáchání přestupku si však svědek X nic bližšího nevybavoval. Pouze upřesnil, že vozidlo řídil žalobce. Sám nevěnoval pozornost tomu, zda se v místě nacházelo dopravní značení, ale viděl, že zde ostatní vozidla projíždí.
23. Svědkyně X vypověděla, že ve vozidle se v rozhodné době nacházely asi tři nebo čtyři osoby, přičemž se střídaly v řízení. V době zastavení vozidla ze strany policistů řídil vozidlo žalobce, ale svědkyně nemůže vyloučit, zda se předtím nevystřídal s jiným řidičem. Žalobce požadoval potvrzení o úkonu, ale svědkyně neviděla, že by ho policista vystavil. Svědkyně X následně uplatnila nárok na úhradu svědeckého, přičemž za tímto účelem předložila kopii technického průkazu vozidla RZ: X.
24. Svědek X v rámci své svědecké výpovědi předně uvedl, že přestupek se žalobcem řešil druhý policista. Současně doplnil, že se v daném místě nacházelo dopravní značení stanovující zákaz vjezdu osobních vozidel, přičemž žalobce danou dopravní značku projel. Kromě toho svědek X vypověděl, že za ním měl přijít druhý policista s tím, že ztratil řidičský průkaz žalobce. Průběhu silniční kontroly nebyl svědek X přítomen, protože se nacházel na druhé straně vozovky. Na dotaz správního orgánu však opětovně uvedl, že žalobce dopravní značku projel. Současně potvrdil, že žalobce žádal o potvrzení o provedení úkonu, přičemž mu mělo být sděleno, že k jeho vystavení dojde na Obvodním oddělení v Kuřimi.
25. Žalobce byl následně vyrozuměn o dalším provádění důkazů dne 20. 5. 2019. V této souvislosti je součástí spisové dokumentace protokol o ústním jednání z téhož dne a protokol o výpovědi svědka pprap. X (druhý ze zasahujících policistů). Ten k věci uvedl, že přestupek byl žalobcem spáchán v rámci obvodu města Kuřim, ale k zastavení vozidla došlo již v obvodu města Blansko.
26. Svědek X dále viděl, jak žalobce přijížděl směrem od Lipůvky vozidlem X. Ve vozidle se nacházely další tři osoby. Během silniční kontroly měl žalobce tvrdit, že dopravní značka je neplatná, neboť na ní není vozidlo zobrazeno zepředu. Následně měl žalobce odjet zpátky a vrátit se s tím, že značka je skutečně neplatná. Co se týče předložení

řidičského průkazu, svědek X vypověděl, že mu řidičský průkaz nebyl předložen, což uvedl také při řešení věci odborem vnitřní kontroly. Zapomněl však nepředložení daného dokladu uvést do oznámení přestupku. K dotazu správního orgánu pak svědek X upřesnil, že na místě uvedl místo, kde ke spáchání přestupku došlo, přičemž si při vyplňování hlavičky oznámení přestupku neuvědomil, že se už nachází v rámci obvodu města Kuřim. K zastavení vozidla žalobce došlo 300 metrů za čerpací stanici MOL směrem na Brno, a to v platnosti dopravní značky stanovující zákaz vjezdu dvoustopým osobním automobilům do 3,5 t.

27. Následně bylo vydáno rozhodnutí o přestupku, proti kterému se žalobce odvolal. Jelikož prvostupňový orgán nepovažoval podané odvolání za důvodné, postoupil ho spolu se správním spisem žalovanému, který vydal napadené rozhodnutí.

VI. Posouzení věci krajským soudem

28. Krajský soud předně posuzoval, zda byly splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 s. ř. s.), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (§ 65, § 68, § 70 s. ř. s.).
29. V souladu s ust. § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. přezkoumal krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.
30. Soud ve věci rozhodl v souladu s ust. § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení ústního jednání, neboť účastníci řízení s tímto postupem souhlasili (nevyjádřili výslovný nesouhlas) a krajský soud nepovažoval ústní projednání věci za nezbytné.
31. Žaloba **není důvodná**.
32. Žalobce z více důvodů namítal nezákonnost napadeného a prvostupňového rozhodnutí. Kvůli větší přehlednosti proto krajský soud rozdělil vypořádání uplatněných námitek do následujících bodů.

A) Neplatnost dopravní značky

33. Podle názoru žalobce nemohlo dojít ke spáchání přestupku, protože dopravní značka, která měla být z jeho strany porušena, byla neplatná. Důvodem je skutečnost, že není v rámci dotčeného prováděcího právního předpisu zakotvena a ani svým technickým provedením neodpovídá parametrům, které jsou právní úpravou a příslušnými zásadami pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (TP 66) vyžadovány.
34. Krajský soud se s argumentací žalobce neztotožňuje, a to z následujících důvodů. Předně je nutné v souladu se žalovaným odkazovanou judikaturou vycházet z toho, že zákazové dopravní značení má povahu opatření obecné povahy, neboť jím dochází ke konkretizaci pravidel (práv a povinností jednotlivých účastníků) provozu na pozemních komunikacích. Opatření obecné povahy je pak nutné považovat za správné a závazné až do doby, než je prokázán opak, tedy až do doby, než je zákonem předvídaným způsobem zrušeno. V této souvislosti nelze vycházet z premisy, že účastník silničního provozu si může na základě vlastního úsudku legitimně učinit závěr

o tom, zda je (zákazové) dopravní značky platné, resp. zda se jím bude řídit či nikoliv (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2010, č.j. 8 As 68/2009 - 83; odkazovaná rozhodnutí jsou dostupná na www.nssoud.cz).

35. Ačkoliv krajský soud dává žalobci částečně za pravdu v tom, že v nyní projednávané věci užití technické provedení dopravní značky č. B 12 – Zákaz vjezdu vyznačených vozidel lze považovat za neobvyklé, nemá to automaticky za následek jeho rozpor s příslušnou právní úpravou, která je zakotvena v ust. § 6 odst. 2 ve spojení s přílohou č. 3 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“).
36. Mezi procesními stranami v zásadě není sporné, že zákazové dopravní značení, které mělo být žalobcem porušeno, není v užitém technickém provedení (znázornění piktogramu č. 203 – osobní automobil) v příloze č. 3 vyhlášky výslovně vymezeno a graficky znázorněno. V tomto ohledu žalobce poukázal na skutečnost, že stanovení zákazu vjezdu výhradně osobním automobilům bylo naopak umožněno v režimu dnes již neplatné vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění do 31. 12. 2015 (dále jen „stará vyhláška“), neboť v ust. § 9 odst. 1 písm. d) ve spojení s přílohou č. 3 výslovně vymezovala zákazovou značku č. B 3b - Zákaz vjezdu osobních automobilů, včetně vlastního grafického provedení.
37. Podle názoru žalobce je tedy zřejmé, že „vyřazením“ dané dopravní značky, resp. její nepřevzetím do aktuálně platné vyhlášky, vyjadřuje záměr zákonodárce neumožňovat stanovení takto vymezené formy zákazu vjezdu dotčené kategorie motorových vozidel. Krajský soud se však ztotožňuje se žalovaným v tom, že nelze za pomoci systematického výkladu opomíjet ani související ustanovení staré vyhlášky, která v ust. § 9 odst. 1 písm. m) stanovovala, že: „*Zákaz vjezdu vyznačených vozidel*“ (č. B 12), *kte*rá *zakazuje vjezd vozidlům vyznačených druhů; tyto druhy vozidel se vyznačují symboly ze značek č. B 3b až č. B 10, č. B 17 až č. B 19 a č. B 33; umístění symbolů může být libovolné, přičemž jedno pole (výseč), zpravidla levé nebo horní, může zůstat neobsazené.*“
38. V současně platné vyhlášce je naopak dopravní značka č. B 12 – Zákaz vjezdu vyznačených vozidel specifikována pouze v příloze č. 3, kde je vedle jejího pojmenování a grafického provedení uvedeno, že „*značka zakazuje vjezd vozidlům vyznačených druhů.*“ V tomto ohledu však krajský soud nemůže přisvědčit argumentu žalovaného, že dotčená právní úprava stanovení zákazu vjezdu výhradně osobním automobilům výslovně nezakazuje, protože je třeba aplikovat zásadu legální licence, podle které platí, že co není zákonem zakázáno, je dovoleno. Danou zásadu lze totiž uplatňovat pouze ve vztahu k jednání soukromých osob, nikoli orgánů veřejné moci, které mohou v souladu s konkurující zásadou enumerativnosti veřejnoprávních pretencí jednat pouze na základě zákona a v jeho mezích.
39. Na druhou stranu je zdejší soud toho názoru, že lze za pomoci teleologického výkladu dovodit úmysl zákonodárce, kterým bylo sjednotit a zjednodušit danou formu zákazového dopravního značení a učinit ho tak více přizpůsobitelným konkrétním podmínkám silničního provozu. Opačný závěr nelze podle zdejšího soudu dovozovat pouze z toho, že je v označení a popisu dopravní značky č. B 12 – Zákaz vjezdu vyznačených vozidel užití množné číslo, protože smyslem je výše uvedená možnost

užití daného zákazového dopravního značení jak pro vyznačení jednoho, tak více druhů vozidel. Současně nelze daný popis vykládat způsobem, že stanovuje zákaz pouze ve vztahu k výslovně znázorněným druhům vozidel, neboť by to fakticky vedlo k omezení možnosti regulovat zákaz vjezdu pouze pro osobní automobily, ve vztahu ke kterým v tomto směru samostatná dopravní značka již neexistuje.

40. O smyslu takto pojatého zákazu vjezdu však svědčí rovněž ve správním spisu založené OOP a rozhodnutí o uzavírce, ze kterých vyplývá jednoznačný záměr stanovit zákaz vjezdu a související objízdnou trasu pouze pro osobní automobily. Jak žalovaný správně poznamenal, může se jednat nejen o zohlednění podílu dané kategorie vozidel na hustotě silničního provozu, ale také jejich rozměrů a technických parametrů, které umožňující lepší sjízdnost pozemních komunikací nižších tříd.
41. Za účelem stanovení daného druhu zákazu vjezdu v místě spáchání přestupku pak příslušnému orgánu nezbylo nic jiného, než využít modifikovanou podobu dopravní značky č. B 12 – Zákaz vjezdu vyznačených vozidel, ve které byla obsazena pouze jedna ze tří výsečí, a to pomocí piktogramu č. 203 – osobní automobil, jehož výslovné zakotvení v příloze č. 7 vyhlášky výše uvedený výklad podporuje. V této souvislosti je nutné doplnit, že symbol spočívající v grafickém zobrazení osobního automobilu zepředu je danou právní úpravou explicitně vyhrazen pro stanovení zákazu vjezdu všech motorových vozidel, pročez tak nelze jeho význam ad hoc redukovat pouze na osobní automobily.
42. Krajský soud pak nepochybně, že dopravní značení zachycené na policejní dokumentaci, které mělo být žalobce porušeno, svým provedením (úhel jednotlivých výsečí, směrová orientace piktogramu osobního automobilu a provedení podpěrného sloupku) neodpovídá ve všech detailech grafickému provedení ve vyhlášce a případným dalším specifikacím. Na druhou stranu je podle názoru zdejšího soudu nutné zdůraznit nejen již uvedenou presumpci správnosti dopravního značení jako opatření obecné povahy, ale také skutečnost, že žalobcem uvedené odchylky ve faktickém provedení dopravního značení nebyly natolik zásadní, aby pro účely přestupkového řízení odůvodňovaly závěr, že nemohl jeho význam bez obtíží rozpoznat.
43. Nelze navíc opomenout, že natolik významný stavební záměr a související uzavírka (objíždka) týkající se silnice I. třídy je z logiky věci dopředu signalizována pomocí rozsáhlejšího souboru informačních značek a tabulí. Stejně tak tomu nepochybně bylo v nyní projednávané věci, jak ostatně vyplývá z fotodokumentace dopravního značení, která byla do správního spisu spolu s OOP a rozhodnutím o uzavírce založena. Nelze tedy přisvědčit žalobci v tom, že by vzhledem k technickému provedení daného dopravního značení, jakkoliv je netypické, nemohl vědět, že vjezd na danou část pozemní komunikace je přechodně zakázán.
44. Pouze nad rámec uvedeného krajský soud dodává, že sporné dopravní značení a v něm použitý symbol osobního automobilu (resp. jeho směrovou orientaci) nelze bez dalšího zaměňovat s významem přesného znázornění symbolů u jiných dopravních značek (např. č. A 1a a č. A 1b – zatačka vpravo a vlevo), kdy je u nich z povahy věci užit stejný symbol v zrcadlové podobě. Jedná se totiž o jiný druh regulace (výstražné dopravní značky), u které má rozdílné umístění či směrová orientace použitého

symbolu vazbu na specifické podmínky silničního provozu, resp. zakřivení pozemní komunikace.

B) Kategorie vozidla

45. Žalobce dále namítal, že nebylo v předcházejícím řízení spolehlivě prokázáno, že jeho vozidlo skutečně spadalo pod kategorii vozidel M1, tedy do 3,5 t, pro které měl být dopravní značkou zákaz stanoven. Kromě toho žalobce zpochybňoval naplnění materiální stránky přestupku, a to s odkazem na skutečnost, že mezi vozidly kategorií M1 a N1 (nákladní automobil do 3,5 t) není žádný faktický rozdíl. Případné porušení zákazu vjezdu tak není podle žalobce způsobilé ohrozit nebo porušit právem chráněný zájem.
46. K tomu krajský soud uvádí, že vozidla kategorie M1 a N1 se neliší pouze údajem uvedeným v technickém průkazu. Nepochybně se navzájem odlišují rovněž svým účelem (přeprava osob oproti přepravě nákladu) a souvisejícím technickým provedením, jak ostatně vyplývá z Přílohy č. 2 k vyhlášce č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Pokud pak policejní dokumentace v souladu se svědeckou výpovědí policistů vypovídá o tom, že žalobce porušil dopravní značku spočívající v zákazu vjezdu osobních automobilů, lze z toho obecně dovozovat, že neřídil nákladní vozidlo, což ostatně ve správním řízení ani v žalobě nerozporoval.
47. Na druhou stranu je nutné dát žalobci částečně za pravdu v tom, že z hlediska zjištění skutkového stavu věci bez jakýchkoliv pochybností (ve vazbě na povahu přestupkového jednání) by bylo žádoucí, aby byl jako důkaz proveden rovněž technický průkaz vozidla či jiný doklad svědčící o tom, že se skutečně jednalo o osobní automobil, neboť na jiné kategorie vozidel se zákaz vjezdu nevztahoval. Toto dílčí pochybení však nemá podle názoru zdejšího soudu za následek nezákonnost rozhodnutí ve věci, a to nejen s ohledem na výše uvedené skutečnosti, ale také proto, že technický průkaz daného vozidla byl v kopii shodou okolností předložen ze strany svědkyně X, která ho dokládala za účelem uplatnění nároku na svědecké (cestovné). Z technického průkazu je bez pochybností zřejmé, že vozidlo žalobce, které bylo v policejní dokumentaci tovární a registrační značkou shodně označeno, spadá do kategorie vozidel M1, tedy do jedné z podkategorií vozidel M, která jsou podle výše uvedeného právního předpisu obecně konstruována a vyrobena především pro dopravu osob a jejich zavazadel (tj. osobní automobily).
48. Obdobně lze argumentovat rovněž ve vztahu k žalobcem namítané absenci materiální stránky přestupku. Nelze totiž vycházet z toho, že mezi danými kategoriemi vozidlem není fakticky žádný rozdíl, což se může ve vztahu k regulaci pomocí přechodných dopravních značek zákazu vjezdu projevit na legitimní snaze o zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, v tomto případě ve vazbě na stavební úpravy pozemní komunikace a související objížděku osobních automobilů. Bez ohledu na tuto skutečnost navíc nelze opomenout, že právem chráněný zájem spočívá rovněž v prostém dodržování pravidel silničního provozu, jejichž porušení naplňuje v běžně se vyskytujících případech alespoň nepatrnou míru společenské škodlivosti (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 1. 2008, č. j. 2 As 34/2006-

73). Zdejší soud pak neshledal žádné okolnosti, které by materiální znak přestupku v nyní projednávané věci zcela vylučovaly.

C) Místní nepřislušnost správního orgánu I. stupně

49. Kromě výše uvedeného žalobce namítal, že nebyla dána místní příslušnost prvostupňového orgánu k projednání daného přestupku, neboť vozidlo bylo policejní hlídkou zastaveno na pozemku p. č. 3043/11, které spadá pod správní obvod města Kuřim. Tento závěr podle žalobce dokládá rovněž obsah policejní dokumentace a svědecká výpověď policisty X.
50. K tomu krajský soud předně uvádí, že místní příslušnost správního orgánu rozhodujícího v prvním stupni je v souladu s ust. § 62 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nový přestupkový zákon“), dána místem spáchání přestupku. Ve vztahu k nyní projednávané věci je pak podle názoru zdejšího soudu nutné vycházet z toho, že ke spáchání přestupku došlo porušením dopravního značení, tedy v místě, kde bylo umístěno, aniž by hrála roli okolnost, v jaké vzdálenosti byl žalobce policejní hlídkou zastaven. V tomto ohledu není mezi stranami předmětem sporu, že dopravní značka byla v souladu s podklady založenými ve správním spisu umístěna u čerpací stanice MOL, které se nachází v bezprostřední blízkosti obce Lipůvka, tedy v jejím správním obvodu. Obec Lipůvka pak spadá pod správní obvod Blanska, jakožto obce s rozšířenou působností. Pokud tedy bylo řízení v prvním stupni vedeno Městským úřadem Blansko, byl takový postup v souladu se zákonem.
51. Krajský soud nicméně souhlasí se žalobcem v tom, že určité pochybnosti vyvolalo oznámení přestupku a svědecká výpověď policisty X. Ten totiž během silniční kontroly nesprávně označil jako příslušný orgán Městský úřad Kuřim a ve své výpovědi následně omylem nebo z neznalosti uvedl, že žalobce jel směrem od Brna a byl zastaven v rámci teritoriální působnosti OP Blansko, což s obsahem správního spisu a tvrzením žalobce zcela nekoresponduje. Je totiž nesporné, že žalobce jel směrem na Brno, přičemž policejní stanoviště se nacházelo u čerpací stanice OMV, resp. ve větší vzdálenosti od obce Lipůvka než umístěné dopravní značení, které bylo žalobcem porušeno. Uvedené skutečnosti lze snadno ověřit rovněž pomocí veřejně dostupných mapových podkladů (např. internetová aplikace Google Maps).
52. Pouze nad rámec uvedeného krajský soud dodává, že ani případné vedení řízení před místně nepřislušným správním orgánem I. stupně by nemělo samo o sobě za následek nezákonnost rozhodnutí o přestupku. Stejný závěr vyplývá rovněž z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 6. 2008, č. j. 2 Afs 159/2006 – 138, ve kterém bylo uvedeno, že *„takové pochybení nijak nezasáhne do veřejných subjektivních práv adresáta tohoto aktu, neboť pro jeho právní sféru není vůbec podstatné, zda bylo rozhodnutí vydáno místně příslušným orgánem či nikoli. Rozdělení věcně příslušných správních orgánů k rozhodování podle místní příslušnosti má totiž za cíl jediné, a to přiměřeně rozložit určitou agendu mezi více správních orgánů podle určitého územního klíče a zejména zpřístupnit správní orgán účastníkům příslušných správních řízení, tedy zajistit rychlost a hospodárnost řízení.“*

D) Totožnost řidiče

53. Krajský soud se předně ztotožňuje se žalovaným v tom, že skutková verze žalobce o možné záměně řidiče vozidla, která byla poprvé uplatněna až v žalobě, působí nevěrohodným dojmem. Žalobce sice v tomto směru odkazuje na výpověď svědkyně X, která nicméně pouze uvedla, že se ve vozidle nacházely celkem tři nebo čtyři osoby, které se v řízení během cesty střídaly. Výměnu řidičů v době mezi projetím kolem dané dopravní značky a zastavením policejní hlídkou však nepotvrdila, ale pouze nevyloučila. Svědek X si zase na danou událost podrobně nepamatoval. O výměně řidičů krátce před zastavením vozidla ze strany policistů nijak nehovořil. Současně výslovně vyloučil, že by byl v rozhodnou dobu on sám řidičem vozidla.
54. K tomu je vhodné doplnit, že se mezi výše uvedenými místy jedná o vzdálenost pouze několika set metrů a to na poměrně rovném úseku pozemní komunikace (viz veřejně dostupné mapy a ve správním spisu založené podklady týkající se uzavírky silnice I/43). Je tedy vysoce nepravděpodobné, že by došlo s ohledem na krátkou vzdálenost a místní podmínky silničního provozu (absence dostatečně širokého odstavného pruhu) k výměně řidiče vozidla, aniž by to zaregistroval alespoň jeden z policistů, kteří se za účelem kontroly dodržování stanovených pravidel v nedaleké vzdálenosti nacházeli a vozidlo žalobce zastavili.
55. Za podstatnou ovšem krajský soud považuje již uvedenou nevěrohodnost tvrzení žalobce, který s touto nepodloženou skutkovou verzí vyčkával až do okamžiku podání žaloby, čímž správním orgánům v zásadě znemožnil, aby se jí podrobněji zabývaly. Stejně tak je poměrně nevěrohodné, že by v pozici spolujezdce zcela přesně zachytil podobu předmětné zákazové značky a argumentoval jí při silniční kontrole, jak dokládají svědectví policistů.

E) Trasa jízdy

56. Žalobce dále namítal, že nemohlo dojít ke spáchání přestupku, protože vozidlo kolem dotčeného dopravního značení vůbec neprojelo, a to z důvodu využití jiné trasy než jaká byla ve správním řízení dovozena. Stejně jako ve vztahu k předcházejícím námitkám musí dát krajský soud žalovanému za pravdu v tom, že tato námitka působí značně nevěrohodným dojmem, neboť byla poprvé uplatněna až v žalobě. Ačkoliv je právem žalobce jako obviněného zvolit si určitou procesní strategii, včetně dodatečného uplatňování vlastní verze skutkového děje v řízení, ve kterém se zásada koncentrace vyjma případů zneužití práva neuplatňuje (viz usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2017, č. j. 10 As 24/2015-71), může mít takový postup za následek již uvedené oslabení její věrohodnosti.
57. Pokud tedy žalobce v předcházejícím řízení trasu jízdy nijak nezpochybňoval, přestože byl procesně aktivní (osobně se účastnil provádění důkazů a opakovaně se ve věci vyjadřoval), nelze klást správním orgánům k tíži, že se tvrzenou okolností podrobněji nezabývaly. Skutková verze žalobce ostatně není podporována ani jednou ze svědeckých výpovědí, přičemž oba policisté shodně vypověděli, že žalobce zákaz vjezdu porušil, resp. kolem dané dopravní značky projel. Policista X navíc v souladu s policejní dokumentací uvedl, že žalobce během silniční kontroly platnost dopravního

značení zpochybňoval, z čehož lze dovozovat, že musel být s jeho technickým provedením seznámen. Na tom nic nemění ani namítaná nevěrohodnost svědeckých výpovědí policistů, neboť také spolujezdec X vypověděl, že sice nevěnoval dopravnímu značení pozornost, ale viděl, jak dotčeným místem (úsekem pozemní komunikace) projíždějí také další vozidla.

58. Z těchto důvodů krajský soud skutkové verzi žalobce neuvěřil, aniž by považoval za nutné zabývat se dále tím, zda byla boční (příjezdová) cesta k čerpací stanici Zerogas průjezdná či veřejně přístupná, což žalovaný ve vyjádření k žalobě zpochybňoval s odkazem na bránu, která je v daném místě umístěna.

F) Protiprávně vedené ústní jednání

59. Podle názoru žalobce lze dále spatřovat nezákonnost prvostupňového a napadeného rozhodnutí v tom, že nebyl řádně informován o konání ústního jednání konaného dne 20. 5. 2019. K tomu krajský soud uvádí, že žalobce byl přípisem ze dne 2. 5. 2019 (doručeno dne 14. 5. 2019) vyrozuměn o provádění důkazu svědeckou výpovědí policisty X. Z dotčeného protokolu o výpovědi svědka a protokolu o ústním jednání ze dne 20. 5. 2019 jednoznačně vyplývá, že žalobce byl provádění daného důkazu osobně přítomen, svědkovi pokládal otázky a následně se ve věci písemně vyjadřoval. Ačkoliv tedy lze považovat za dílčí pochybení, pokud prvostupňový orgán žalobce výslovně nepředvolal k ústnímu jednání, ale toliko ho vyrozuměl o provádění důkazu, nebylo tímto postupem do jeho procesních práv nijak zasaženo.

G) Použitelnost svědeckých výpovědí policistů

60. Současně žalobce namítal, že spisová dokumentace nedokládá, že by se vozidlo žalobce v místě spáchání přestupku nacházelo, popř. že bylo na daném úseku pozemní komunikace umístěno zákazové dopravní značení. Jedinými důkazy jsou svědecké výpovědi policistů, které však žalobce považuje za nevěrohodné, neboť obsahují nepravdivé informace a jsou navzájem rozporné.
61. Krajský soud nesouhlasí s tvrzením žalobce, že přítomnost vozidla a umístění dopravního značení nebyla v řízení prokázána. Předně nelze vycházet pouze ze svědeckých výpovědí policistů. Tyto skutečnosti totiž dále vyplývají nejen z pořízené fotodokumentace, ale také ze svědeckých výpovědí spolujezdců žalobce, kteří de facto potvrdili, že vozidlo bylo ze strany policistů v dotčeném místě zastaveno, neboť mělo porušit dopravní značení zákazu vjezdu.
62. Co se pak týče věrohodnosti svědeckých výpovědí policistů, krajský soud dodává, že shodně vypovídají o tom, že žalobce dané dopravní značení projel, tedy stanovený zákaz porušil. Namítané rozpory či nepřesnosti se tak v zásadě týkají pouze žalobcem požadovaného vyhotovení potvrzení o provedeném úkonu a údajné ztráty jeho řidičského průkazu ze strany policisty X, což se z věcného hlediska netýká nyní projednávaného přestupku. Krajský soud je nicméně toho názoru, že tento rozpor naopak svědčí o tom, že policista X neměl tendence k tomu, aby výpověď druhého policisty v části týkající se spáchání přestupku žalobce bez dalšího (v rozporu se skutečným průběhem událostí) potvrdil.

63. V tomto směru nelze opomenout, že policistu lze zásadně považovat za nestranného svědka, neboť nemá v běžných případech žádný osobní zájem na výsledku řízení (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 6. 2011, č. j. 7 As 83/2010-63, nebo ze dne 21. 1. 2016, č. j. 6 As 126/2015-42), což nebylo přinejmenším ve vztahu k policistovi X důvodně zpochybněno. Za zásadní je ovšem nutné považovat skutečnost, že porušení daného dopravního značení spolehlivě vyplývá z uceleného řetězce přímých a nepřímých důkazů.

H) Formální nedostatky rozhodnutí a podjatost žalovaného

64. Závěrem žaloby bylo namítáno, že správní orgán nevěnoval v rozhodnutí o přestupku dostatečnou pozornost odůvodnění míry zavinění a výše uložené pokuty, a to ve vazbě na individuální okolnosti případu. Žalovaného pak lze považovat za podjatého proto, že prvostupňové rozhodnutí v rozporu se zákonem potvrdil. Žalobci navíc nebylo sděleno, která oprávněná úřední osoba bude o podaném odvolání rozhodovat.

65. Pokud se jedná o obecně namítanou nepřezkoumatelnost úvah správního orgánu, krajský soud dává žalobci částečně za pravdu v tom, že prvostupňový orgán měl své úvahy týkající se zavinění ve formě vědomé nedbalosti precizovat. V průběhu správního řízení vyšlo najevo, že žalobce již během silniční kontroly zpochybňoval platnost dopravního značení, z čehož dovozoval, že zákaz vjezdu osobním automobilům neporušil. Jak již bylo navíc zdejším soudem uvedeno, provedení zákazové dopravní značky znemožňující vjezd výhradně osobním automobilům se v silničním provozu běžně nevyskytuje.

66. Ačkoliv tyto okolnosti nemohou mít v zásadě za následek vyvinění žalobce ze spáchání přestupku, neboť jako držitel řidičského oprávnění má ve smyslu nevědomé nedbalosti znát pravidla silničního provozu, včetně jednotlivých dopravních značek, nelze stejným způsobem argumentovat v případě vědomé nedbalosti, která již vyžaduje povědomí žalobce o tom, že svým jednáním porušuje zákazové dopravní značení a současně ohrožuje či porušuje související právem chráněné zájmy. Podle názoru zdejšího soudu však tato vada či nepřesnost nemá sama o sobě za následek nezákonnost prvostupňového rozhodnutí, neboť není způsobila ovlivnit posouzení odpovědnosti žalobce za přestupek. Stejně tak nemělo dané pochybení správního orgánu vliv ani na výši pokuty, která byla žalobci uložena na samotné spodní hranici stanovené zákonem.

67. V této souvislosti krajský soud dodává, že žalobce neuvedl žádné polehčující okolnosti, které měly být ze strany správního orgánu zohledněny. Jak již bylo výše uvedeno, pokuta byla uložena na samotné spodní hranici, přestože byly s odkazem na evidenční kartu řidiče a analogické užití institutu zahlazení odsouzení konstatovány dva jiné záznamy přestupků, kterých se žalobce dopustil v posledních třech letech. Krajský soud proto považuje úvahy prvostupňového orgánu ohledně výše uložené pokuty za dostatečné a odpovídající okolnostem případu.

68. Závěrem krajský soud dodává, že podjatost žalovaného nelze dovozovat pouze z toho, že bylo odvolání žalobce zamítnuto a prvostupňové rozhodnutí potvrzeno. Podjatost je totiž kategorií, která je spojována s osobní zainteresovaností oprávněné úřední osoby na výsledku řízení, ať už z důvodu vlastního prospěchu nebo kvůli vazbě na jednotlivé

účastníky řízení či jejich zástupce. Žádné takové okolnosti však žalobce netvrdil a nevyšly ani v řízení najevo.

69. Přesto je nutné žalovanému vytknout, pokud na výslovnou žádost žalobce nereagoval a údaj o oprávněné úřední osobě mu v souladu s § 15 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), nesdělil. Na druhou stranu se bez dalšího nejedná o vadu mající za následek nezákonnost rozhodnutí ve věci. Je totiž nutné vycházet z toho, že žalobce skutečně neuváděl žádné okolnosti, které by svědčily o tom, že dotčená úřední osoba žalovaného je podjatá ve smyslu ust. § 14 odst. 1 správního řádu. Pokud takovými informacemi disponoval, nic mu nebránilo v tom, aby je uvedl v žalobě, tedy v době, kdy mu již muselo být známo, kdo o podaném odvolání rozhodoval.

VII. Závěr a náklady řízení

70. Ze všech shora uvedených důvodů bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
71. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu ust. § 60 s. ř. s., podle kterého platí, že nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, respektive ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, protože se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok III.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu. 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.

V Brně dne 24. září 2021

JUDr. Lukáš Hlouch, Ph.D., v. r.
samosoudce

Za správnost vyhotovení:
K. M.