



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl samosoudkyní Mgr. Helenou Konečnou ve věci

žalobce: **M. V.**
zastoupený JUDr. Ing. Ondřejem Horázným, advokátem
se sídlem Praha 3, Ondříčkova 1304/9

proti
žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**
se sídlem Hradec Králové, Pivovarské náměstí 1245

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 22. 7. 2020, čj. KUKHK-19768/DS/2020-3 DV,

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 do rozhodnutí Městského úřadu Jičín (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 27. 5. 2020, čj. MuJc/2020/2974/DOP/Stj, sp. zn. DOP 122/2020, a potvrdil je. Uvedeným prvoinstančním správním rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku z nedbalosti podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o

silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a za to mu byla uložena pokuta ve výši 25.000 Kč, zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na 12 měsíců ode dne zadržení řidičského průkazu, tj. od 22. 1. 2020, a povinnost náhrady nákladů řízení spojených s projednáváním přestupku ve výši 1.000 Kč.

2. Uvedeného přestupku se měl žalobce dopustit tím, že dne 22. 1. 2020 ve 14.20 hod. řídil na silnici I/16 v katastru obce Drštěkryje, ve směru na Mladou Boleslav, nákladní motorové vozidlo tovární značky Ford, registrační značky, nejvyšší povolená hmotnost 2.600 kg, s přívěsem tovární značky Agados, registrační značky X, nejvyšší povolená hmotnost 2.000 kg, ačkoliv není držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel. Tímto jednáním měl porušit ustanovení § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu, a za to mu byly podle § 35 písm. b) a písm. c), § 46 a § 47 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), a dle § 125c odst. 5 písm. a) a § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu uloženy shora uvedené sankce.
3. V napadeném rozhodnutí žalovaný uvedl, že správní orgán I. stupně postupoval v souladu s ustanovením § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a zjistil v řízení stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad napadeného rozhodnutí s požadavky uvedenými v § 2 správního řádu, tj. zásadou legality, zákazu zneužití pravomoci, resp. zákazu zneužití správní úvahy, zásadou proporcionality a ochrany dobré víry, zásadou ochrany veřejného zájmu a zásadou nestranného přístupu, resp. formální spravedlnosti.
4. Žalovaný zrekapituloval průběh správního řízení a v jeho průběhu zjištěné skutečnosti s odkazem na listiny založené ve správním spise a uvedl, že zjištěné skutečnosti týkající se uvedeného přestupku považuje za prokázané, neboť mimo jiné z výpisu z evidenční karty řidiče je zřejmé, že žalobce je držitelem řidičského oprávnění pouze pro skupiny AM, A1, A2, A, B1, B, a tudíž nebyl v době spáchání předmětného přestupku držitelem řidičského oprávnění skupiny B+E, které je potřebné pro řízení předmětného přívěsu Agados, čímž porušil ustanovení § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu. Žalovaný se ztotožnil s názorem správního orgánu I. stupně co do formy spáchání přestupku z nevědomé nedbalosti. Konstatoval, že jednáním žalobce došlo k naplnění všech znaků přestupku, a to včetně materiálních. Žalovaný se v napadeném rozhodnutí vyjádřil rovněž k odvolací námitce, že by sankce zákazu činnosti na dobu dvanácti měsíců měla být omezena pouze na skupinu vozidel B+E nebo B96. Takovou možnost s podrobným odůvodněním vyloučil a ztotožnil se se závěry správního orgánu I. stupně. Žalovaný označil takový požadavek žalobce za jdoucí proti smyslu správního trestání a je toho názoru, že žalobci není možno uložit zákaz činnosti na konkrétní skupinu řidičského oprávnění, kterou nevlastní. Nadto, skupinu B+E lze udělit v rámci rozšíření řidičského oprávnění pouze řidiči, který je držitelem řidičského oprávnění skupiny B. Žalovaný vysvětlil, že pokud se žalobce dopustil přestupku dle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu v souvislosti s řízením motorového vozidla, k čemuž je nutné řidičské oprávnění pro motorová vozidla skupiny B, je nezbytné považovat činnost spočívající v řízení motorových vozidel skupiny B za právě tu činnost, v souvislosti s níž byl spáchán přestupek. Ztotožnil se proto s postupem orgánu I. stupně při ukládání trestu a jeho závěry a zopakoval, že uložením zákazu řízení motorových

vozidel bylo žalobci zakázáno řídit na pozemní komunikaci všechna motorová vozidla, na které má řidičské oprávnění zapsané ve svém řidičském průkazu a že nelze uložit zákaz činnosti na skupinu vozidel, jejichž držitelem není.

5. Závěrem se žalovaný zabýval výší a druhem správního trestu v daném případě, označil je za odpovídající a ztotožnil se s odůvodněním výše pokuty správním orgánem I. stupně.

II. Shrnutí žalobních bodů

6. Včas podanou žalobou se žalobce domáhal přezkoumání zákonnosti shora uvedeného rozhodnutí, navrhl jeho zrušení s tím, aby mu byly přiznány náklady řízení.
7. Žalobce je předně přesvědčen o nezákonnosti napadeného rozhodnutí, neboť žalovaný potvrdil rozhodnutí správního orgánu I. stupně přes jeho zjevnou věcnou nesprávnost a nezákonnost způsobenou vadami řízení přecházejícího jeho vydání.
8. Dále žalobce shledal napadené rozhodnutí nepřezkoumatelným, neboť se žalovaný dostatečně a přesvědčivě nevypořádal s některými jeho námitkami v odvolacím řízení, zejména pokud jde o formulaci „správní trest zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na pozemních komunikacích“. Žalovanému a správnímu orgánu I. stupně vytýká, že ve výroku rozhodnutí není dostatečně určité uvedeno, pro jaké druhy motorových vozidel platí stanovený zákaz. Žalobce z opatrnosti dodržoval zákaz pro všechny druhy motorových vozidel, ačkoliv považuje stanovení trestu na všechny skupiny za nepřiměřené a nezákonné.
9. Žalobce uvedl, že již v odvolání namítal, že zákaz činnosti musí být trestem, který se ukládá za přestupky, jichž se pachatel dopustil v souvislosti s výkonem nějaké konkrétní činnosti, pro kterou je třeba zvláštní způsobilost nebo oprávnění, a připomněl, že důležitou podmínkou při uložení trestu zákazu činnosti je to, že přestupek byl přímo „spáchán v souvislosti s touto činností“. Souvislost, která vymezuje obsah tohoto zákazu, se pak stává předmětem trestu zákazu činnosti. Do souvislostí se klade podmínka, jež musí být užší, přímá a bezprostřední, musí nastat při výkonu dané aktivity, která podléhá trestu zákazu činnosti. Žalobce namítl, že žalovaný ani správní orgán I. stupně se nezabývali jeho argumentací, proč by mu měl být uložen trest pouze zákazu řízení motorových vozidel skupiny B96 nebo B+E. Nesmyslným a nelogickým označil následující tvrzení žalovaného: *„Je tedy zřejmé, že mu není možné uložit zákaz činnosti na konkrétní skupinu řidičského oprávnění, kterou nevlastní. Navíc skupinu řidičského oprávnění B+E lze udělit v rámci rozšíření řidičského oprávnění pouze řidiči, který již je držitelem řidičského oprávnění skupiny B.“* Dle žalobce by nebylo podle názoru žalovaného možno postihnout zákazem činnosti řidiče řídícího bez jakéhokoli řidičského oprávnění. Dále citoval a souhlasil s touto částí odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde žalovaný rekapituloval zákonné podmínky uložení trestu zákazu činnosti, který hodnotil jako omezující s hlavním smyslem zabránit pachateli v recidivě, nesouhlasí však se závěrem žalovaného, že se přestupku dopustil při řízení motorového vozidla skupiny B. Žalobce je naopak toho názoru, že ze spisu je zcela zřejmé, že řidičské oprávnění skupiny B vlastní a přestupek spáchal v souvislosti s řízením soupravy motorového vozidla skupiny B a přípojného vozidla a přitom nedisponoval toliko oprávněním k řízení předmětných souprav B+E.
10. Žalobce v neposlední řadě namítl, že stanovení správního trestu je také v rozporu se zásadami pro ukládání trestů, jak jsou uvedeny v § 37 písm. a), c) a f) zákona č. 250/2016

Sb., o odpovědnosti za přestupky, dle jeho názoru byla nesprávně vyhodnocena jak povaha, tak i závažnost přestupku, nebyly řádně hodnoceny polehčující okolnosti, k nimž bylo přihlédnuto jen formálně, protože je uložení takového trestu nepřiměřené a nezákonné. Dle žalobce je přitom všeobecně známo, že tyto drakonické tresty se zpravidla ukládají na jejich spodní hranici a správní orgán I. stupně nevzal v úvahu osobní poměry žalobce, který je na řízení motorových vozidel v jeho podnikání závislý. Žalobce upozornil, že žalovaný používá pojmu sankce namísto správní trest a bez jakékoliv opory tvrdí, že trest zákazu řízení motorových vozidel skupiny B96 nebo B+E nelze uložit. S tím žalobce nesouhlasí, neboť nejenže tento trest uložit lze, dokonce je v daném případě naprosto přiměřený a v souladu jak s právními předpisy, tak i s judikaturou Nejvyššího správního soudu (dále též jen „NSS“). Žalobce je přesvědčen, že žalovaný nešetřil jeho práv ani oprávněných zájmů (řízení motorového vozidla pro jeho podnikání) a zasáhl do jeho práv více, než-li v nezbytném rozsahu, a to v rozporu se základními zásadami činnosti správních orgánů, např. § 2 odst. 3 správního řádu.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

11. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a navrhl zamítnutí žaloby. Znovu zrekapituloval průběh správního řízení a v reakci na žalobní námitky zopakoval některé argumenty uvedené již v odůvodnění napadeného rozhodnutí. Žalovaný uvedl, že výrok prvostupňového rozhodnutí je přezkoumatelný a v souladu s právní úpravou, neboť dle jeho názoru zcela jasně uvádí, jaká činnost se žalobci zakazuje a od kdy. Má zato, že k řízení přistoupil odpovědně a nezaujatě, posoudil všechny relevantní skutečnosti, včetně posouzení závažnosti jednání a důvodnosti uložené sankce. Napadené rozhodnutí považuje za věcně správné a odpovídající zjištěným (a ničím nevyvráceným) skutečnostem, jakož i závažnosti projednávaného protiprávního jednání.

IV. Replika žalobce

12. V replice na vyjádření žalovaného k žalobě, žalobce plně odkázal na svou žalobu a stručně připomenul, že není pravdou, že nelze uložit zákaz činnosti na skupinu vozidel, k níž přestupce nemá řidičské oprávnění, jinak by nemohl být uložen žádný zákaz osobám řídícím bez řidičského oprávnění. Zdůraznil, že pokud by smyslem zákazu činnosti měla být snaha zabránit recidivě, pak by právě správným měl být trest zákazu řízení motorových vozidel pro skupinu B+E nebo B96. Žalobce je toho názoru, že zákaz řízení motorových vozidel pro skupinu B (solo vozidla bez přívěsu), k němuž řidičské oprávnění měl, nemá žádnou relevantní souvislost s projednávaným skutkem.

V. Posouzení věci krajským soudem

13. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v rozsahu žalobních námitek v řízení podle části třetí hlavy druhé dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen “s. ř. s.”). Vycházel při tom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodnutí žalovaného, přičemž rozsah jeho přezkumu byl vymezen žalobními body. Ve věci rozhodoval bez nařízení jednání postupem předvídaným v § 51 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 obdržel oznámení přestupku vyhotovené dne 24. 1. 2020, čj. KRP-7884-9/PŘ-2020-050415, Policií České republiky, Krajským ředitelstvím policie Královéhradeckého kraje, územním odborem Jičín, obvodním oddělením Sobotka; přílohou tohoto oznámení přestupku byl úřední záznam sepsán příslušníkem Policie ČR o okolnostech kontroly a předmětného přestupku, oznámení přestupku s podrobným popisem okolností spáchání předmětného přestupku, fotodokumentace přestupku, opis z evidence přestupků žalobce, výpis z evidenční karty řidiče – žalobce, oznámení o zadržení řidičského průkazu žalobce dne 22. 1. 2020, včetně potvrzení o zadržení řidičského průkazu žalobce z téhož dne a karty obou předmětných vozidel.
15. Dne 5. 2. 2020 vydal správní orgán I. stupně příkaz čj. MuJc/2020/2974/DOP/StJ, sp. zn. DOP 122/2020, jímž rozhodl o tom, že se žalobce uznává vinným z přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona o silničním provozu pro porušení § 3 odst. 3 písm. a) téhož zákona, forma zavinění nedbalost nevědomá a uložil žalobci pokutu ve výši 25.000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na pozemních komunikacích na dobu 12 měsíců započítávaných ode dne zadržení řidičského průkazu, tedy ode dne 22. 1. 2020. Žalobce podal prostřednictvím svého zástupce proti příkazu odpor. Následně byl předvolán k ústnímu jednání na den 17. 3. 2020, jež však bylo dle poznámky správního orgánu „z důvodu COVID-19“ zrušeno. Nově se ústní jednání konalo dne 19. 5. 2020, jehož se zúčastnil zástupce žalobce a v rámci něhož byl seznámen s celým obsahem spisu a bylo provedeno dokazování listinami. Žalobce využil svého práva ve smyslu § 36 odst. 3 správního řádu a vyjádřil se k věci a k důkazům. V něm své přestupkové jednání nepopřel a uvedl, že zakázána by mu měla být činnost, při jejímž výkonu došlo k přestupku, tedy řízení vozidel/souprav, k nimž je třeba řidičského oprávnění B+E či B96, přičemž mu zůstane možnost vykonávat své povolání a nedostane se do existenčních problémů z hlediska zajišťování svých životních potřeb. Následně žalobce doplnil své vyjádření k přestupku písemným podáním ze dne 20. 5. 2020, v němž odkázal na rozsudek zdejšího krajského soudu sp. zn. 28 A 17/2017 a upozornil na jeho body 86 a 87, z nichž vyvodil za použití argumentu *a contrario* závěr, že žalobcův přestupek je vázán na konkrétní skupinu vozidel (B+E), proto se nejedná o obecný přestupek, a proto lze trest zákazu omezit na konkrétní skupinu vozidel.
16. Následně dne 27. 5. 2020 vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí čj. MuJc/2020/2974/DOP/StJ, sp. zn. DOP 122/2020, jímž žalobce uznal vinným ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích z nevědomé nedbalosti dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona o silničním provozu pro porušení § 3 odst. 3 písm. a) téhož zákona, kterého se měl dopustit tím, že dne 20. 1. 2020 ve 14:20 hodin řídil na silnici č. I/16 v katastru obce Dršťekryje, ve směru na Mladou Boleslav, nákladní motorové vozidlo tovární značky Ford Tranzit, registrační značky, nejvyšší povolená hmotnost 2.600 kg, s přívěsem tovární značky Agados, registrační značky, nejvyšší povolená hmotnost 2.000 kg, a při silniční kontrole hlídkou Policie ČR bylo zjištěno, že je držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel B a že není držitelem řidičského oprávnění B+E. Řídil tedy motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu a nebyl držitelem příslušného řidičského oprávnění. Správní orgán I. stupně dále uvedl, že dle technických údajů z registru silničních vozidel tažené vozidlo Ford Tranzit, reg. značky, má největší povolenou hmotnost 2.600 kg, tažený přívěs Agados, reg. značky, brzděný, má největší povolenou

hmotnost 2.000 kg. Jedná se tedy o přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti převyšující 750 kg, přičemž největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3.500 kg, neboť v součtu činí 4.600 kg. K řízení takové jízdní soupravy z hlediska největších povolených hmotností je potřeba být držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel B+E, jak je uvedeno v § 80a odst. 1 písm. f), písm. k) zákona o silničním provozu. Za spáchání uvedeného přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 25.000 Kč, zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na 12 měsíců ode dne zadržení řidičského průkazu, tj. od 22. 1. 2020, a povinnost náhrady nákladů řízení spojených s projednáváním přestupku ve výši 1.000 Kč.

17. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce prostřednictvím zástupce odvolání datované 31. 5. 2020. V něm uvedl, že nepopírá skutková zjištění správního orgánu I. stupně. Za nesprávnou považoval jeho úvahu vedoucí k rozhodnutí o udělení sankce zákazu činnosti. Jednak namítal, že v sankci není výslovně uvedeno, že se jedná o všechna motorová vozidla, na něž se zákaz řízení vztahuje, dále namítal nesprávnost postupu správního orgánu I. stupně při ukládání správního trestu, když neuložil žalobci správní trest zákazu řízení motorových vozidel pouze pro skupinu B 96 nebo B+E, neboť právě řízení motorového vozidla takovéto kategorie je výkonem oné činnosti s potřebnou zvláštní způsobilostí či oprávněním, v souvislosti s níž žalobce spáchal předmětný přestupek. Žalobce apeloval i na výchovný cíl každého trestu, když smyslem přestupkového řízení není jen represe, které navíc bylo dosaženo uložením pokuty. Brojil rovněž proti názoru správního orgánu I. stupně, že zásadu předvídatelnosti rozhodnutí tohoto orgánu nelze obcházet s odkazem na dosavadní nekonání nebo neznalost při rozhodovací činnosti tohoto správního orgánu I. stupně. Zdůraznil možnost uložit zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení jen některých skupin motorových vozidel v rámci správního uvážení a všech zásad správního řízení a odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 4. 2009, čj. 9 As 7/2009-76. Dále odkázal i na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 9. 2004, čj. 6 A 173/2002-33, a ze dne 15. 1. 2009, čj. 7 Afs 76/2008-65, s požadavkem uplatnění zásady *nullum cimen sine lege, nulla poena sine lege* a uvedl, že se přestupku nedopustil v souvislosti s řízením motorového vozidla skupiny B, ale připojením vleku bez patřičného oprávnění, pročez tedy správní orgán I. stupně nedostatečně a způsobem žalobce poškozujícím zhodnotil objektivní a subjektivní stránku přestupkového jednání. Žalobce dále uvedl, že od účinnosti velké novely zákona o silničním provozu a přestupkového zákona dne 1. 7. 2006 došlo k významnému zvýšení sankcí za přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a začala se vyskytovat praxe správních orgánů ukládat sankce zákazu řízení pouze pro některé skupiny řidičského oprávnění. Upozornil, že v případě zákazu řízení motorových vozidel skupiny C by řidiči zůstalo řidičské oprávnění skupiny B a nebyl by tedy vystaven neřešitelné situace z hlediska uspokojování svých potřeb, zejména každodenního dojíždění do práce apod. Žalobce dále v několika odstavcích hovořil o rozhodnutí (bez uvedení spisové značky či čísla jednacího), jímž byla v době účinnosti zákona o přestupcích uložena sankce pouze zákazu řízení motorových vozidel typu B+E, což potvrdil Nejvyšší správní soud. Žalobce pak konstatoval, že shodně by mělo být postupováno i v tomto případě, odkázal na zásadu zákonnosti ve správním trestání a zásadu materiální pravdy a navrhl změnit sankci na zákaz řízení vozidel skupiny B96 nebo B+E.
18. Správní spis dále obsahuje návrh žalobce na upuštění od výkonu zbytku správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení vozidel podaný prostřednictvím zástupce,

potvrzení o úhradě pokuty a náhrady nákladů řízení, výpis z evidenční karty řidiče žalobce ze dne 29. 7. 2020 a rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 29. 7. 2020 o upuštění od výkonu zbytku trestu - zákazu činnosti.

19. Krajský soud předně uvádí, že má za prokázané, že se žalobce dopustil předmětného přestupku, o naplnění skutkové podstaty přestupku nemá pochybnosti. Spáchání přestupku žalobcem je ve správním spise řádně zdokumentováno, svědčí o tom celý komplex důkazů, nikoliv pouze izolované skutečnosti. Sám žalobce se ve svých podáních ke spáchání přestupku doznal a žádná skutková zjištění správních orgánů nezpochybnil ani v podané žalobě a ani je nezpochyboval v řízení před správními orgány. O správnosti zjištěného skutkového stavu tak nejsou důvodné pochybnosti.

Dále k jednotlivým námitkám žalobce.

20. Krajský soud se nejprve zabýval namítanou nepřezkoumatelností napadeného rozhodnutí, dle které se žalovaný nedostatečně a nepřesvědčivě vypořádal s některými námitkami žalobce, zejména pokud jde o formulaci správního trestu „správní trest zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na pozemních komunikacích“.

21. K této námitce krajský soud poukazuje zejména na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2019, čj. 8 Afs 267/2017-38 (všechna v tomto rozsudku citovaná rozhodnutí Nejvyššího správního soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz), dle něhož „nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů musí být vykládána ve svém skutečném smyslu, tj. jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit v něm jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno. Není přípustné institut nepřezkoumatelnosti libovolně rozšiřovat a vztáhnout jej i na případy, kdy se správní orgán, resp. soud podstatou námitky účastníka řízení řádně zabývá a vysvětlí, proč nepovažuje argumentaci účastníka za správnou, byť výslovně v odůvodnění rozhodnutí nereaguje na všechny myslitelné aspekty vznesené námitky a dopustí se (toliko) dílčího nedostatku odůvodnění. Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je vyhrazeno těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů či pro nesrozumitelnost skutečně nelze rozhodnutí meritorně přezkoumat. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů tak má místo zejména tehdy, opomene-li správní orgán či soud na námitku účastníka zcela (tedy i implicitně) reagovat. Přehlédnout pak nelze ani fakt, že správní orgány a soudy nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou, pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor, v jehož konkurenci námitky jako celek neobstojí.“ Tedy ani skutečnost, že správní orgán I. stupně, resp. žalovaný nereagovali ve svých rozhodnutích explicitně na každou dílčí námitku a argument žalobce či každý uvedený judikát, nemůže vést k nepřezkoumatelnosti jejich rozhodnutí. Nadto jako vypořádání se s konkrétní námitkou lze považovat i odlišný, odůvodněný názor správního orgánu v odůvodnění rozhodnutí. Tím se s námitkami účastníka řízení vždy - minimálně implicitně - vypořádá. Podstatné je, aby se správní orgán vypořádal se všemi základními námitkami účastníka řízení tak, aby žádná z nich nezůstala bez náležité odpovědi. Odpověď na základní námitky však v sobě může v některých případech konzumovat i odpověď na některé námitky dílčí a související. (srov. např. rozsudek NSS ze dne 28. 5. 2009, čj. 9 Afs 70/2008-13).

22. Krajský soud napadené rozhodnutí nepřezkoumatelným neshledal. Jak žalovaný, tak i před ním správní orgán I. stupně ve svých rozhodnutích srozumitelně uvedli, z jakých důvodů přistoupili k uložení příslušného trestu a jeho rozsahu, a ve svém celku a

kontextu se s žalobcovými námitkami vypořádali. Ostatně se závěry správních orgánů žalobce v žalobě polemizuje, což by při absenci odůvodnění či nesrozumitelnosti napadeného rozhodnutí nebylo z povahy věci možné.

23. Žalobce jako zásadní důvod nepřezkoumatelnosti spatřuje ve skutečnosti, že ve výroku rozhodnutí není uvedeno, pro jaké druhy motorových vozidel platí stanovený zákaz řízení. Krajský soud ale musí podotknout, že formulace uvedená ve výroku rozhodnutí správního orgánu I. stupně „správní trest zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na pozemních komunikacích ...“ je formulací zcela obvyklou, dostatečně určitou a beze vší pochybnosti znamená, že žalobci je zakázáno řídit všechna motorová vozidla (k tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 11. 7. 2018, čj. 2 As 424/2017-39). Tedy ani z tohoto důvodu nemůže být napadené rozhodnutí shledáno nepřezkoumatelným.
24. Žalobce v souvislosti s touto námitkou dále v žalobě uvedl, že případný trest zákazu řízení motorových vozidel stanovený na všechny skupiny vozidel považuje za nepřiměřený a nezákonný, v rozporu se zásadami pro ukládání správních trestů a podrobně argumentoval, proč za takový přestupek mělo dojít k uložení trestu zákazu činnosti - řízení motorových vozidel pouze co do skupiny B96 nebo B+E (viz argumentace žalobce v části II. a IV. odůvodnění tohoto rozsudku).
25. S otázkou, zda lze za přestupek spáchaný při řízení motorového vozidla uložit trest zákazu řízení všech motorových vozidel, se judikatura NSS již vypořádala tak, že konstantně uzavírá, že uložení sankce zákazu řízení všech motorových vozidel je možný. Z ustanovení § 47 zákona o odpovědnosti za přestupky nelze dovodit, že by správní orgán nemohl uložit zákaz činnosti spočívající v řízení všech motorových vozidel (srov. např. rozsudek NSS ze dne 11. 7. 2018, čj. 2 As 424/2017-39, dále ze dne 30. 8. 2017, čj. 6 As 22/2017-37, ze dne 2. 3. 2017, čj. 7 As 332/2016-44, ze dne 27. 9. 2016, čj. 1 As 252/2016-48, ze dne 20. 12. 2017, čj. 6 As 297/2017-34, ze dne 22. 5. 2019, čj. 10 As 232/2018-41 a konečně i ze dne 22. 8. 2019, čj. 2 As 239/2018-42). Samozřejmě ale takové omezení zákazu činnosti spočívající v řízení motorových vozidel pouze na určitou skupinu motorových vozidel možné je, jak ostatně připustil i žalobcem uváděný rozsudek NSS ze dne 2. 4. 2009, čj. 9 As 7/2009-76. Nicméně i zde již judikatura NSS vyslovila závěr, že z uvedeného rozsudku v žádném případě nevyplývá, že by bylo možné zákaz řízení vztáhnout pouze na tu skupinu, do níž náleželo vozidlo, s nímž byl spáchán přestupek. Citované rozhodnutí pouze připustilo, že zákaz řízení omezený na jednu skupinu vozidel je možný, ovšem ve vztahu ke specifickému přestupku spáchanému v souvislosti s vozidlem náležejícím do skupiny C (srov. i rozsudek NSS ze dne 20. 12. 2017, čj. 6 As 297/2017-34, ze dne 22. 5. 2019, čj. 10 As 232/2018-41). Žalobcově námitce tedy nelze přisvědčit a jeho odkaz na zmíněný rozsudek je třeba označit za nepřiléhavý.
26. Žalobce jak v žalobě, tak v odvolání proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně, i v rámci vyjádření a doplnění vyjádření v řízení před správním orgánem I. stupně v podstatě napadá pouze rozsah uloženého správního trestu zákazu řízení motorových vozidel, když za dostatečný trest považuje zákaz řízení motorových vozidel skupiny B96 nebo B+E a za nesprávný jakýkoliv jiný trest.
27. Krajský soud k tomu konstatuje, že předmětného přestupku dle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu *se fyzická osoba dopustí tím, že v provozu na pozemních*

komunikacích řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění. Dle § 3 odst. 3 písm. a) téhož zákona pak řídit motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel... Předmětné skupiny vozidel upravuje § 80a téhož zákona, který stanoví ve svém odstavci 1 písm. f), 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. Skupinou B96, jak uvádí žalobce ve svých podáních, se rozumí právě ono rozšíření rozsahu řidičského oprávnění uvedené v tomto § 80a odst. 1 písm. f) bod 3. zákona o silničním provozu, kdy součet nejvyšších povolených hmotností vozidla a přípojného vozidla nesmí přesáhnout 4.250 kg. Ono rozšíření rozsahu řidičského oprávnění tedy není samostatnou skupinou vozidel. V souladu s posledně jmenovaným ustanovením pak vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, v platném znění, ve svém § 11 stanoví, že v řidičském průkazu se uvádějí harmonizované kódy pod číselným označením 01 až 99, kterými se zaznamenávají podmínky a omezení řidičského oprávnění, profesní způsobilost řidiče a další administrativní záležitosti, a že seznam harmonizovaných kódů podle odstavce 1 a jejich bližší vymezení jsou uvedeny v části I přílohy č. 5. V rámci přílohy č. 5 je tedy pod harmonizačním kódem 96 stanoveno, že se jedná o motorová vozidla skupiny B s přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3.500 kg, ale nepřevyšuje 4.250 kg (tedy v § 80a odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu uváděný rozšířený rozsah řidičského oprávnění). Jak je doloženo listinami ve správním spise a popsáno v rozhodnutí správního orgánu I. stupně, předmětné tažné vozidlo Ford Tranzit, reg. značky, má největší povolenou hmotnost 2.600 kg, tažený přívěs Agados, reg. značky, bržděný, má největší povolenou hmotnost 2.000 kg, v součtu tedy 4.600 kg. Řídit takovou soupravu vozidel proto není oprávněn ani řidič mající rozšířené řidičské oprávnění pro skupinu B označované jako B96. Soupravu s takovou hmotností je možné zařadit pouze pod skupinu vozidel B+E dle § 80a odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, dle kterého do skupiny vozidel B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3.500 kg.

28. Ohledně žalobcem požadované možnosti uložit zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel jen co do skupiny B+E krajský soud opakuje, že zákaz činnosti je upraven v § 47 zákona o odpovědnosti za přestupky (jak již bylo uvedeno shora), trest zákazu činnosti za přestupek spáchaný žalobcem stanoví § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu, kde je výslovně uvedena povinnost správního orgánu uložit za takový přestupek zákaz činnosti v rozsahu od 1 roku do 2 let. Zákon nestanoví, že by zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení měl být omezen na jednotlivé skupiny vozidel. Činností, při níž byl spáchán předmětný přestupek, je bezesporu řízení motorového vozidla. I zákaz činnosti spočívá v zákazu řízení motorového vozidla, což za použití jazykového výkladu a použití argumentu *a contrario* vylučuje, aby předmětem takového zákazu v konečném důsledku bylo stanovení zákazu k použití nemotorového vozidla. Přípojné vozidlo nenaplňuje definici motorového vozidla dle zákona o silničním provozu

(§ 2 písm. g) *motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus*). Naopak přípojné vozidlo je nemotorovým vozidlem v souladu s definicí stanovenou v § 2 písm. h) zákona o silničním provozu (*nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo*). Ačkoliv tedy skupina vozidel B+E je dle systematiky zákona zařazena jako samostatná skupina vozidel v § 80a zákona o silničním provozu, fakticky se podle definice skupiny vozidel B+E jedná o tažné vozidlo skupiny B a přípojné vozidlo s vyšší povolenou hmotností, než aby řidiči postačovalo k jeho připojení pouze prosté řidičské oprávnění pro skupinu vozidel B. Uložil-li by správní orgán pachateli přestupku zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel pouze skupiny B+E, pak by se v zásadě jednalo o protimluv a nikoliv o trest zákazu řízení motorových vozidel, neboť by v konečném důsledku zakázal pouze připojení nemotorového přípojného vozidla o konkrétní hmotnosti, a tedy by v podstatě zakázal použití nemotorového vozidla, což by bylo v rozporu s účelem a smyslem správního trestu. Nadto ani krajský soud nespatřuje v daném případě žádný důvod, pro který by měl být uložený trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel tento zákaz omezen pouze na některé skupiny vozidel a shledává uložení trestu zákazu činnosti za zákonné a v souladu s příslušnými právními předpisy.

29. Krajský soud musí dát za pravdu žalobci pouze v tom, že žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí nesprávně uvedl, že „zákaz řízení motorových vozidel se ukládá pro skupiny řidičského oprávnění, jichž je držitelem a že je tedy zřejmé, že mu není možné uložit zákaz činnosti na konkrétní skupinu řidičského oprávnění, kterou nevlastní“. Žalobce má pravdu, že je možné uložit zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení i pachateli, jenž žádné řidičské oprávnění nemá a represivní účel trestu potom naplňuje skutečnost, že takový zákaz řízení brání tomuto pachateli v době, na níž je zákaz činnosti uložen, takové řidičské oprávnění získat, a preventivní účel trestu v tomto případě naplňuje skutečnost, že takový pachatel je vyloučen z účasti na silničním provozu a společnost před škodlivým jednáním pachatele chráněna. Byť se tedy jedná v dané souvislosti o nesprávnou úvahu žalovaného, nemá to žádný vliv na výrok č. II písm. b) rozhodnutí správního orgánu I. stupně, jímž byl žalobci uložen trest zákazu činnosti. Krajský soud rovněž uvádí, že správní orgán I. stupně se s argumentací žalobce ohledně možnosti udělení zákazu řízení motorových vozidel pouze co do konkrétních skupin vypořádal dostatečně, vypořádal se i s jednotlivými námitkami žalobce, včetně jeho poukazu na rozsudek zdejšího soudu, který shledal na danou věc nepřiléhavým. Těmito jeho závěry nelze nic vytknout a žalovaný pak svým rozhodnutím rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil jako zcela správné a souladné se zákonem.
30. S uvedenou námitkou rovněž souvisí další námitky žalobce, a to že uložený trest je nepřiměřený a nezákonný a jeho stanovení v rozporu se zásadami pro ukládání správních trestů dle § 37 písm. a), c) a f) zákona o odpovědnosti za přestupky (tj. ukládání druhu a výměry trestů s přihlédnutím k povaze a závažnosti přestupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem, k osobním poměrům fyzické osoby pachatele) a že žalovaný nešetřil práva žalobce ani jeho oprávněné zájmy, za které je možno považovat nezbytnost řízení motorového vozidla pro jeho podnikání, a zasáhl tak do jeho práv více, než-li v nezbytném rozsahu.
31. Rovněž uvedené námitky neshledává krajský soud důvodnými. Zákon o silničním provozu chrání bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, tedy

důležitý společenský zájem. Činí tak mimo jiné tím, že v § 3 odst. 3 písm. a) vyžaduje, aby motorová vozidla řídili držitelé příslušných řidičských oprávnění. Tato striktní konstrukce zákona obecně chrání společnost před osobami, které nemají dostatečné schopnosti a předpoklady pro řízení motorových vozidel a mohou být hrozbou pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. NSS ve svém rozsudku ze dne 8. 1. 2013, čj. 3 As 42/2012-35, zdůvodňuje, proč je třeba takový přestupek považovat za závažný tak, 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.“ Co se týče výše správních trestů, v souladu s § 125c odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu je správní orgán povinen za předmětný přestupek uložit pokutu od 25.000 Kč do 50.000 Kč, a současně v souladu s § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu trest zákazu činnosti od 1 do 2 let. Vzhledem k tomu, že žalobci byl uložen trest pokuty i zákazu činnosti na samé spodní hranici, jen stěží by mohl obstát jeho argument, že žalovaný nepřihlédl k polehčujícím okolnostem a osobním poměrům pachatele.

32. Krajský soud se neztotožnil ani s námitkou žalobce, že by trest zákazu řízení ve vztahu ke všem skupinám vozidel byl trestem nepřiměřeným, nešetřícím jeho práva, a to zejména ve vztahu k řízení motorových vozidel ve vztahu k jeho podnikání. Žalobce v rámci svého vyjádření před správním orgánem I. stupně označil takový trest dokonce za likvidační a nepřiměřený, v rámci správní žaloby pak označuje tyto tresty za „drakonické“. Ani vyšší pokuty a ani zákaz řízení všech motorových vozidel na dobu 12 měsíců nelze s ohledem na to, že odpovídají zákonné úpravě, považovat za nezákonné, a vzhledem k jejich uložení na samé spodní hranici ani za drakonické. Rozhodovací prostor a pravidla pro oba tresty zákonem vymezená správní orgány respektovaly a pokutu ani zákaz činnosti v nepřiměřené výši nestanovily.
33. K tomu lze poukázat např. i na rozsudek NSS ze dne 19. 6. 2009, čj. 5 As 46/2008-50, v němž konstatoval, že „veřejný zájem na zachování bezpečnosti silničního provozu výrazně převyšuje negativní důsledky spojené se zákazem řízení motorových vozidel v minimální délce 12 měsíců pro jednotlivce, kteří se dopustili přestupku podle § 22 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích. Nejvyšší správní soud dospěl k tomuto závěru na základě posouzení systematického, empirického, kontextového a hodnotového argumentu (srov. nálezy sp. zn. Pl. ÚS 4/94, Anonymní svědek I, publikován pod č. 214/1994 Sb.; nálezy sp. zn. III. ÚS 256/01, Rekognice fotografiemi, publikován pod č. 37/2002 Sb. ÚS; či nálezy sp. zn. Pl. ÚS 3/02, Minimální výše pokuty, publikován pod č. 405/2002 Sb.). Pokud jde o systematický argument, zákazem řízení motorových vozidel v délce 12 měsíců je zasaženo právo na výkon povolání či právo podnikat pouze periferně, neboť obvykle přímo nebrání pachateli (nejde-li o řidiče z povolání, na něhož je však třeba klást zvýšené požadavky) vykonávat své povolání nebo podnikat, toliko jej omezuje (v daném případě např. tím, že si stěžovatel bude muset v nutných případech zajistit dopravu do Ústí nad Labem, platit taxislužbu za okamžitý odvoz do nemocnice či se bude muset na 1 rok vzdát funkce lékaře záchranné služby). Pokud jde o empirický argument, závažnost zásahu (tj. zákazu řízení na 1 rok, navíc s možností upuštění od výkonu zbytku trestu po půl roce dle § 14 odst. 3 zákona o přestupcích) nemá natolik zásadní dopad, aby tuto sankci bylo možné považovat za likvidační [souladně nálezy Pl. ÚS 3/02, Minimální výše pokuty, publikován pod č. 405/2002 Sb., který hovoří o značném (několikaletém) období, po které by podnikání ztratilo smysl]. Ve prospěch ústavnosti

dané úpravy hovoří rovněž statistiky o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Pokud jde o kontextový argument, Nejvyšší správní soud si je vědom možného nepřímého negativního dopadu na příjmy pachatele, nicméně ani tento zásah nepovažuje za natolik závažný (a to ani ve spojení s pokutou ve výši 25.000 Kč), aby převážil veřejný zájem na bezpečnosti silničního provozu, který zprostředkovane chrání lidský život a zdraví. Konečně hodnotový argument, jenž představuje zvažování pozitiv v kolizi stojícího základního práva a veřejného zájmu vzhledem k akceptované hierarchii hodnot, rovněž vyznívá ve prospěch veřejného zájmu. Lidský život a zdraví nepochybně stojí v hierarchii hodnot výše než právo podnikat či vykonávat povolání nebo právo řídit osobní vozidlo.“

34. Shodný závěr stran pokuty v rozmezí 25.000 až 50.000 Kč a kumulativního zákazu činnosti v rozsahu 1 až 2 roky učinil i Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 25. 10. 2011, sp. zn. Pl. ÚS 14/09: „Neobstojí ani námitka údajně "likvidačního charakteru" peněžité pokuty od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč a zákazu činnosti od jednoho roku do dvou let. Uložení těchto sankcí není obecně způsobilé (ve standardních případech) způsobit "likvidační" následky, tj. ohrozit existenci či důstojnost člověka. Je samozřejmé, že uložení této sankce je pro pachatele nepřijemné a úkorné, avšak takový účinek je přirozenou a dokonce žádoucí vlastností jakékoli sankce - pokud by tomu tak nebylo, vytratil by se generálně preventivní smysl sankcí.“ V citovaném nálezu Ústavní soud rovněž řešil otázku, zda je v souladu s principem správního uvážení fakt, že zákon ukládá správnímu orgánu povinnost uložení sankcí (dnes trestu) v intervalu, kde je stanovena i spodní hranice, což by mohlo případně zabránit správnímu orgánu diferencovat výměru sankce ve vztahu k sociálním a majetkovým poměrům pachatele, a případně i od sankce upustit, a došel k závěru, že „napadená právní norma požadavek diferenciací sankcí respektuje již tím, že je stanoveno rozpětí pokuty od 25.000 Kč do 50.000 Kč a rozpětí zákazu činnosti od jednoho roku do dvou let. Ústavní předpisy nevyžadují, aby zákonodárce při zákonném stanovení sankční sazby vždy upustil od spodního ohraničení výměry sankce. Typová závažnost (škodlivost) deliktního jednání daného druhu může být obecně tak vysoká, že nepřipouští ani v individuálním případě stanovit "nulovou" hodnotu výměry sankce. Posouzení spodní hranice sankční sazby je zásadně věcí zákonodárce. Ústavní předpisy neobsahují ohledně otázky dolní hranice sankční sazby žádnou direktivu - musí být ovšem dodržen příkaz proporcionality mezi typovou závažností deliktního jednání a výší sankční sazby. V posuzované věci se Ústavní soud ztotožnil s názory obsaženými ve vyjádření ministra vnitra a Magistrátu města Ostravy - totiž s tím, že současný stav nekázně řidičů v silničním provozu, projevující se mj. i ve značném výskytu řízení bez řidičského oprávnění a ve znepokojivém stavu dopravní nehodovosti, opravňuje zákonodárce k tomu, aby stanovil přísnější požadavky na všechny řidiče bez výjimky a aby vyloučil "nulovou" výměru trestu. Tím lze dosáhnout i sekundárních pozitivních výsledků - totiž omezení interpretační libovůle policejních a správních orgánů při praktické aplikaci předpisů a omezení korupčního jednání při vyměřování sankcí. Ke stejným závěrům jako v předchozím bodě dospěl Ústavní soud také v otázce, zda princip diferenciací sankcí a jejich přiměřenost neporušil zákonodárce tím, že přikazuje kumulativní ukládání dvou druhů sankcí - pokuty a zákazu činnosti. Ani v tomto způsobu právní regulace neshledal Ústavní soud nic protiústavního. Stanovení několika druhů sankcí, ať již alternativně nebo kumulativně, je zcela pravidelným způsobem právní úpravy sankcionování jak v oboru trestního, tak správního práva. Zákonodárce jím zpravidla vhodně kombinuje represivní a preventivní účel sankcí: kromě citelného postihu nedisciplinovaných pachatelů též např. znemožnění výkonu nebezpečných a ohrožujících činností a ochranu veřejných zájmů. Ani v této věci neporušil zákonodárce princip proporcionality.“

35. Skutečnost, že záměrem trestu zákazu činnosti je dostatečně zasáhnout běžný život pachatelů zákonodárcem vybraných přestupků, vyjádřil zákonodárce v důvodové zprávě k předmětnému zákonu o odpovědnosti za přestupky tak, že výslovně uvedl, že „*tento správní trest dočasně vyřazuje pachatele přestupku z možnosti zastávat některá zaměstnání nebo povolání, anebo vykonávat činnosti, k nimž je zapotřebí určitého oprávnění.*“
36. Se žalobcem lze obecně souhlasit v tom, že žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí místy používá termínu sankce a nikoliv zákonem o odpovědnosti za přestupky používaného termínu „správní trest“ či „trest“. Nicméně ani použití takového výrazu, byť jde o určitou drobnou nepřesnost, nemůže mít a nemá žádný vliv na správnost a zákonnost rozhodnutí správního orgánu. Navíc jde o termín v kontextu s dalším textem odůvodnění rozhodnutí jinak zcela srozumitelný a jednoznačný.
37. Krajský soud na základě výše uvedeného uzavírá, že neshledal namítanou nezákonnost napadeného rozhodnutí (ani jeho výroku), ani jeho nepřezkoumatelnost. Neshledal ani vady správního řízení, které předcházelo vydání napadeného rozhodnutí, které by mohly mít vliv na zákonnost rozhodnutí. Napadené rozhodnutí bylo vydáno na základě náležitě zjištěného stavu věci (§ 3 správního řádu) a správní orgány rovněž dostatečně odůvodnily své úvahy ohledně uložení obou správních trestů, tj. pokuty a zákazu činnosti. Pro úplnost, k namítané nezákonnosti „způsobené zjevnou věcnou nesprávností prvostupňového rozhodnutí“, krajský soud dodává, že žalobce v žalobě ani ve správním řízení věcnou nesprávnost rozhodnutí ani skutkových zjištění správního orgánu I. stupně nenamítal, naopak v řízení před správními orgány opakovaně uváděl, že skutková zjištění správních orgánů nezpochybňuje a sám své jednání popisoval se správními orgány shodně. Skutkový stav zjištěný správními orgány odpovídá obsahu spisu a žalobcem nebyl nijak zpochybněn.

VI. Závěr a náklady řízení

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

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 5. listopadu 2021

Mgr. Helena Konečná v. r.
samosoudkyně