



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyní JUDr. Kateřinou Štěpánovou, Ph.D., ve věci

žalobce: J. G.
zastoupen advokátem Mgr. Václavem Voříškem
sídlem Pod Kaštany 245/10, 160 00 Praha 6

proti
žalovanému: Krajský úřad Moravskoslezského kraje
sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 2. 11. 2021 č. j. MSK 118353/2021,
sp. zn. DSH/21185/2021/Bla, o dopravním přestupku,

takto:

I. Žaloba se **zamítá**.

Shodu s prvopisem potvrzuje

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

Odůvodnění:

I. Specifikace věci

1. Napadeným rozhodnutím žalovaný potvrdil rozhodnutí Magistrátu města Ostravy (dále též jen „správní orgán prvního stupně“) ze dne 5. 8. 2021, č. j. SMO/426273/21/DSČ/Pro, jímž byl žalobce uznán vinným ze tří přestupků spáchaných na úseku provozu na pozemních komunikacích, za současné změny jeho výroku označeném „3.“ upřesněním právní věty daného přestupku. Konkrétně se jednalo o přestupky spočívající v překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy mimo obec nejméně o 30 km/h (výrok „1.“), řízení vozidla nesplňujícího nesplnění technické podmínky ve formě praskliny ve stírané ploše čelního skla (výrok „2.“), a nezajištění bezpečnosti přepravovaného zvířete (již zmiňovaný výrok „3.“) Za uvedené přestupky byla žalobci uložena pokuta ve výši 4 000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou 1 000 Kč.

II. Skutková zjištění vycházející z obsahu správních spisů

2. Dne 20. 4. 2021 bylo správnímu orgánu prvního stupně doručeno oznámení o podezření ze spáchání přestupků ze dne 6. 4. 2021 žalobcem specifikovaných v ustanoveních § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 a § 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“). Dne 6. 4. 2021 v 10:13 hodin, na dálnici D56 (Exit 42 km), ve směru jízdy na Frýdek-Místek, měl žalobce řídit motorové vozidlo Fiat, registrační značky X, v místě, kde je dopravním značením B20a nejvyšší dovolená rychlost stanovena nejvýše na 60 km/h, rychlostí 93 km/h naměřenou silničním rychloměrem Ramer 10C. Během kontroly byla dále zjištěna prasklina čelního skla větší než 20 mm a na zadních sedadlech bylo volně přepravováno větší zvíře (pes).
3. K oznámení je mj. přiložen výstup z rychloměru č. 10307, fotografie předmětného vozidla zachycující prasklinu na čelním skle vozidla, fotografii dopravního značení B20a (60 km/h) a úřední záznam obsahující popis shora specifikovaných přestupků.
4. Spis dále obsahuje ověřovací list č. 093/20 silničního rychloměru Ramer 10C ze dne 12. 5. 2020 s platností do 11. 5. 2021.
5. Ve správním spise je žurnalizovaná též evidenční karta řidiče/žalobce obsahující celkem 20 záznamů, z čehož tři poslední přestupky byly spáchány v kalendářním roce předcházejícím spáchání přezkoumávaných přestupků.

6. Správní orgán prvního stupně dne 29. 4. 2021 vydal oznámení o zahájení řízení o přestupcích – předvolání k ústnímu jednání, jímž bylo s žalobcem zahájeno řízení ve věci přestupků dle zákona o silničním provozu.
7. Policista P. v postavení svědka dne 12. 7. 2021 vypověděl, že prováděli s kolegy P. a M. měření rychlosti. Pamatuje si, že se v dané věci jednalo o tři přestupky – rychlost, nepřipoutaný pes a prasklé čelní sklo. Svědek P. se nacházel na místě spolujezdce a obsluhoval radar; v ostatním nebyl s to s ohledem na časovou prodlevu k věci blíže vypovědět.
8. Policista P. v postavení svědka téhož dne spontánně vypověděl, že vykonával s kolegy P. a M. službu v úseku dálnice D56, u exitu 42 km, směrem do obce Frýdek-Místek a měřili zde rychlost. Během služby naměřili rychle jedoucí vozidlo modré barvy, které překročilo nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec upravenou dopravním značením 60 km/h. Jednalo se o přechodné dopravní značení z důvodu kontrol kvůli nouzovému stavu. Kontrolu cíleně vykonávali právě s ohledem na nedodržování snížené rychlosti. Po naměření vozidlo zastavili na dalším sjezdu dálnice směrem do obce Paskov. Po zastavení si povšimnul, že vozidlo má prasklinu čelního skla ve stírané ploše větší než 20 mm a na zadním sedadle bylo přepravováno větší zvíře – velký pes bez jakéhokoli jistění. K doplňujícím dotazům správního orgánu upřesnil, že pes byl větší rasy a volně se pohyboval po zadních sedadlech. Prasklina se táhla od levého spodního rohu někam doprostřed čelního skla. Jednalo se o pár paprsků, viditelnost přes čelní sklo nebyla ohrožena. Nedomnívá se, že by prasklina byla z daného dne. Žalobce s přestupky bez bližšího odůvodnění nesouhlasil. Dále k dotazu zmocněnce žalobce svědek vypověděl, že služební vozidlo stálo v odstavném pruhu asi uprostřed měřeného úseku, v němž byla snížena rychlost. Když přistoupili k vozidlu žalobce, viděli ve vozidle pohybujiícího se psa.
9. Rozhodnutím ze dne 5. 8. 2021 správní orgán prvního stupně žalobce uznal vinným přestupky, jichž se dopustil tím,
 - že dne 6. 4. 2021 v 10:13 hodin na dálnici D56 (Exit 42 km) mimo obec Ostrava, ve směru jízdy na Frýdek-Místek (GPS: 018°16'36.060"E, 49°45'08.220"N), řídil motorové vozidlo tov. zn. Fiat, registrační značky X, v místě, kde je dopravním značením B20a nejvyšší dovolená rychlost stanovena nejvýše na 60 km/h, okamžitou rychlostí 93 km/h naměřenou silničním rychloměrem Ramer 10C. Po odečtu možné odchylky měřícího zařízení ve výši ± 3 km/h (při rychlosti jízdy do 100 km/h), jel rychlostí nejméně 90 km/h, čímž překročil nejvyšší dovolenou rychlost jízdy mimo obec nejméně o 30 km/h. Tímto svým jednáním porušil § 4 písm. c) zákona o silničním provozu v návaznosti na § 6 vyhlášky č. 294/2016 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, čímž z nedbalosti spáchal přestupek v provozu na pozemních komunikacích podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu;
 - žalobce téhož dne a hodinu na dálnici D56 (Exit 42 km) mimo obec Ostrava, ve směru jízdy na Frýdek-Místek (GPS: 018°16'36.060"E, 49°45'08.220"N), řídil motorové vozidlo tov. zn. Fiat, registrační značky X, které nesplňovalo technické

podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, z důvodu vážné závady (stupně B) spočívající v zasklení - praskliny o velikosti větší než 20 mm nacházející se ve stírané ploše čelního skla. Tímto svým jednáním porušil § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu v návaznosti na bod 3 kontrolní úkon 3.2.1.3 přílohy č. 1 k vyhlášce č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel, s odkazem na § 48 a § 49 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel, v platném znění, čímž z nedbalosti spáchal přestupek v provozu na pozemních komunikacích podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu;

- dále žalobce téhož dne a hodinu, na stejném místě, při řízení motorového vozidla tov. zn. Fiat, registrační značky X, nezajistil bezpečnost přepravovaného zvířete (psa). Tímto svým jednáním porušil § 5 odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu a nedbalosti tak spáchal přestupek v provozu na pozemních komunikacích podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.

10. Proti tomuto rozhodnutí podal zmocněnec žalobce neodůvodněné odvolání ze dne 24. 8. 2021, které ani přes výzvu správního orgánu prvního stupně nedoplnil.

11. Poté byla věc předložena žalovanému, o které, jak shora uvedeno, rozhodl žalobou napadeným rozhodnutím, jímž změnil prvostupňové rozhodnutí tak, že ve výroku 3. prvostupňového text: „nezajistil bezpečnost přepravovaného zvířete (psa)“ nahradil textem: „nezajistil bezpečnost přepravovaného zvířete (psa) tím, že psa volně bez zajištění přepravoval na zadních sedadlech vozidla“. Ve zbytku pak žalovaný rozhodnutí správního orgánu prvního stupně potvrdil.

III. Obsah žaloby

12. Žalobce proti výše uvedenému rozhodnutí žalovaného podal včasnou žalobu, v níž uplatnil okruhy žalobních námitek označených následovně: 1) Naplnění skutkové podstaty – pes, 2) Neprůkaznost výstupu z rychloměru, 3) Neúčinnost dopravního značení – umístěno pro opačný a umístěno až za místem měření, 4) Opatření obecné povahy, 5) Objekt a materiální znak přestupku. Obsah jednotlivých námitek bude specifikován dále, vždy v příslušné pasáži rozsudku věnující se té které žalobní námitce. 6) Anonymizace.

IV. Vyjádření žalovaného

13. Žalovaný navrhoval zamítnutí žaloby jako nedůvodné. V písemném vyjádření k podané žalobě ze dne 16. 3. 2022 popíral oprávněnost všech shora uvedených žalobních bodů.

V. Posouzení věci krajským soudem

14. Krajský soud shledal žalobu přípustnou, podanou oprávněnou osobou (§ 65 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „s.ř.s.“) a včasnou (§ 72 odst. 1 s.ř.s.).

15. V přezkumném řízení soudním je soud povinen zkoumat, zda vydané rozhodnutí je zákonné a bezvadné. Při přezkumu přitom respektuje vymezené žalobní body (§ 75 odst. 2 věta první zákona s.ř.s.).

16. **Žaloba není důvodná.**

V. 1. „Naplnění skutkové podstaty – pes“

17. Žalobce namítá, že nebyla naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu nezajištěním bezpečnosti přepravovaného zvířete (psa) tím, že jej volně přepravoval na zadních sedadlech vozidla. Žalobce se měl přestupku dopustit porušením § 5 odst. 1 písm. i) téhož zákona. Citovaná právní norma dle žalobce nezakazuje „přepravovat psa na zadních sedadlech“, toliko koncipuje povinnost k zabezpečení bezpečnosti přepravovaného zvířete (či přepravované osoby). Dle žalobce nelze klást rovnítko mezi nezajištěním přepravovaného zvířete a nezajištěním jeho bezpečnosti. Připustil, že v posuzovaném případě přepravované zvíře zajištěno nebylo, což ovšem protiprávní samo o sobě není. Jeho bezpečnost však zajištěna byla, neboť neměl „z vozidla kam vypadnout“ a zvíře „se mělo se dobře“. Žalobce rovněž neporušil žádnou z povinností chovatele předpokládanou zákonem č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání, ve znění pozdějších předpisů.

18. Podle § 5 odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu, „řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen zajistit bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a bezpečnou přepravu nákladu.“

19. Ze svědecké výpovědi zasahujícího policisty P. vyplynulo, že na zadním sedadle vozidla bylo přepravováno větší zvíře – velký pes bez jakéhokoliv jistění, což zcela koresponduje s oznámením o přestupku a úředním záznamem ze dne 6. 4. 2021.

20. Krajský soud nemůže předně přisvědčit žalobci v tom, že správní orgán nijak neodůvodnil a neprokázal, že byla ohrožena bezpečnost přepravovaného zvířete. Správní orgán prvního stupně na str. 8 rozhodnutí uvedl, že „materiální znak přestupku nezajištění přepravovaného zvířete spočívá v ohrožení bezpečnosti, života a zdraví nejen přepravovaného zvířete, ale rovněž osoby řidiče a jeho spolujezdce, nejen v případě prudšího zabrzdění vozidla“. Žalovaný na str. 3 žalobou napadeného rozhodnutí sděluje, že nebyla bezpečnost zvířete zajištěna, neboť se pes volně pohyboval – žalobce jej přepravoval bez zajištění na zadních sedadlech.

21. Zdejší soud se se závěry správních orgánů ztotožňuje a považuje za dostatečně odůvodněné a prokázané naplnění shora uvedené skutkové podstaty daného přestupku. Tím, že přepravované zvíře nebylo nikterak zajištěno, nebyla zajištěna bezpečnost daného zvířete, potažmo bezpečnost přepravovaných osob.

22. Výklad dotčeného ustanovení zákona předkládaný žalobcem je výkladem absurdním. V pojmu „zajištění bezpečnosti“ je z logiky věci obsažena povinnost zvíře zajistit před nepředvídaným mechanickým pohybem způsobeným v důsledku bezpočtu možných situací a s nimi spojenými následky, jež mohou nastat v silničním provozu.

23. Účelem zákona o silničním provozu je dle jeho důvodové zprávy zákona především stanovení podmínek k zajištění bezpečného provozu na veřejně přístupných pozemních komunikacích. K zabezpečení tohoto úkolu zákon stanoví práva a povinnosti účastníků silničního provozu a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy v této oblasti.
24. Byť zákon o silničním provozu přímo nenařizuje použití speciálního zádržného systému pro přepravu domácích zvířat a nspecifikuje druhy bezpečnostních prostředků, které lze pro přepravu zvířat uvnitř vozidla použít, z téhož zákona pro řidiče vyplývá povinnost zajistit bezpečnost přepravovaných osob i zvířat. Přepravované zvíře musí zabezpečit tak, aby neohrozilo další účastníky. Z toho vyplývá například, že by zvíře nemělo být přepravováno na předním sedadle, bylo zajištěno bezpečnostním pásem, nemělo být umístěno na sedadle, kde je aktivovaný airbag. V úvahu připadají rozličné postroje či speciální lůžka, ve kterých jsou navíc zajištěna postrojem, či boxy, umístěného ve vozidle tak, aby v případě kolize nemohl ohrozit řidiče ani spolucestující. Lze užít i speciálního postroj, který je pak připevněn k zapnutému bezpečnostnímu pásu.
25. Ze zákona ovšem vyplývá, že musí být zajištěna jednak bezpečnost zvířete i posádky, potažmo pohodlná poloha zvířete při cestování. Zákon č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon na ochranu zvířat proti týrání“) a vyhláška o ochraně zvířat při přepravě vymezuje požadavky na přepravu tak, aby nedošlo k utrpení nebo zranění zvířete, musí být chráněno proti nepříznivému počasí, vysokým či nízkým teplotám a ostatním klimatickým změnám. Musí mít dostatek místa, aby mělo možnost zaujmout přirozenou polohu, zajištěné dostatečné proudění vzduchu a přístup světla, ve vhodných intervalech musí být umožněn odpočinek, nakrmení a napojení zvířete. Umístění zvířete do boxu, který umožňuje pohodlné ležení, je možné maximálně po dobu 6 hodin, v případě delšího transportu užít speciální box, ve kterém může přirozeně stát, otáčet se a lehat si. Je vyloučené umístění zvířete v otevřeném nákladním prostoru, např. u vozidla typu pick-up by nemělo mít za jízdy možnost vystrkovat hlavu z okna.
26. Pes byl v souzené věci přepravován volně na zadním sedadle vozidla, aniž by byl jakkoliv zajištěn, což žalobce nepopírá. Popírá však, že by nezabezpečil jeho bezpečnost, aniž upřesnil, jakým způsobem, toliko v žalobě uvádí, že byl pes nakrmen, napojen a nemohl z vozidla nikam vypadnout. Tento způsob zabezpečení ovšem dle názoru soudu není dostatečný k zajištění bezpečnosti daného zvířete, jakož i dalších účastníků silničního provozu, přičemž v žalobě obsažené tvrzení, že pes byl v bezpečí, neboť byl nakrmen a napojen, se jeví a ve vazbě na bezpečnost silničního provozu irelevantním.
27. Výklad dotčeného ustanovení předložený žalobcem, jenž uvádí, že mu zákon nepředepisuje zvíře zajistit, pouze má zvířeti zajistit bezpečnost tím, aby se cítilo komfortně, nelze akceptovat. Nabízený výklad neobstojí ani z hlediska účelu zákona, jímž je právě bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Smyslem aplikovaného ustanovení je zabránit tomu, aby zvíře ohrozilo sebe či osádku vozidla, včetně řidiče, svým nepředvídaným, resp. nekontrolovaným pohybem.

28. Soud uzavírá, že z jazykového, logického i účelového výkladu daného ustanovení jednoznačně vyplývá zahrnutí pojmu „zajištění zvířete proti nenadálému pohybu“ do pojmu „zajištění bezpečnosti přepravovaného zvířete či dalších osob (resp. nákladu)“.
29. Toliko nad rámec výše uvedeného soud poukazuje opakovaně na výpovědi svědka P., jak je pojata do prvostupňového rozhodnutí na jeho straně 4 verte (v protokolu o výpovědi svědka na čl. 41 verte pravděpodobně chybou tisku tato pasáž výpovědi absentuje). V této části své svědecké výpovědi policista reprodukuje komunikaci s žalobce ihned po zastavení hlídkou Policie České republiky. Žalobce připouští, že psa „přepravuje na volno, protože by neměl dostatek místa k pohybu a dopředu k posádce by se nemohl dostat v případě brzdění z důvodu většího vzrůstu“. Sám žalobce tedy byl laicky srozuměn s určitým nebezpečím v důsledku brzdění vyplývajícím z nezajištěného zvířete, které ovšem vylučoval větším vzrůstem psa, z něhož dovozoval nemožnost ohrozit posádku automobilu (*sic!*). Doktrínu žalobce o velikosti psa ovlivňující jeho hybnost a následné působení na přepravované osoby krajský soud neakceptoval.
30. Zbývá doplnit, že tvrzení žalobce, že § 5 odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu odkazuje na zákon č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání, ve znění pozdějšího předpisů, je zcela správné, přičemž právě v zákoně č. 246/1992 Sb., je v § 3 písm. a) uvedeno, co se rozumí zvířetem.
31. Žalobci nebylo vytýkáno porušení § 8c odst. 3 písm. a), b) a c) zákona č. 246/1992 Sb., o kterém se ve své žalobě zmiňuje.

V. 2. „*Neprůkaznost výstupu z rychloměru*“

32. Žalobce je přesvědčen, že výstup z rychloměru není průkazný ve vztahu k rychlosti jeho vozidla pro nečitelnost registrační značka; nelze tak dospět k stavu jistoty o tom, že změřená rychlost 93 km/h náležela právě vozidlu žalobce. Správní orgány proto dle žalobce nedostály své povinnosti zjistit skutkový stav bez důvodné pochybnosti.
33. S uvedenými námitkami žalobce se krajský soud nemůže ztotožnit. Baterie vzájemně souladných a korespondujících si důkazů ve formě oznámení přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti ze dne 6. 4. 2021, úředního záznamu z téhož dne, záznamu o přestupku – snímku ze silničního rychloměru č. 10307, ověřovacího listu č. 093/20 silničního rychloměru Ramer 10C ze dne 12. 5. 2020 a fotodokumentace vozidla žalobce registrační značky X je nutno považovat za plně postačující důkazy o spáchání přestupku žalobcem a nelze se ztotožnit s názorem žalobce, že na záznamu o přestupku – snímku ze silničního rychloměru č. 10307 figuruje nečitelná registrační značka vozidla.
34. Krajský soud nemá pochyb o správné identifikaci vozu, jehož rychlost byla změřena. V části snímku silničního rychloměru č. 10307, jenž zachycuje pouze měřené vozidlo, se prokazatelně nachází vozidlo stěžovatele, jelikož z pouhého pohledu lze identifikovat vozidlo nákladního typu tmavé barvy včetně čitelného záznamu jeho registrační značky X. Jisté pochyby by mohly být vedeny směrem k rozpoznání posledního čísla registrační značky, tyto jsou však dle názoru krajského soudu rozptýleny fotografií, resp. výřezem z dané fotografie, na třetím snímku silničního rychloměru, kde je registrační značka již

jednoznačně čitelná. Registrační značka není čitelná toliko na druhém snímku, resp. výřezu, pro jeho zatmavení.

35. Pro úplnost krajský soud uvádí, že na snímku z rychloměru žurnalizovaném ve správním spise je první (velká) fotografie opatřena údaji z rychloměru, a to datem a časem pořízení, výrobním číslem zařízení, číslem snímku, údajem o rychlostním limitu místa, naměřené rychlosti vozidla, rychlosti samotného měřicího zařízení, šipkou označující měřený směr, údajem o směru otočení kamery, dosahu radaru, ohniskové vzdálenosti objektivu a dále GPS souřadnicemi stanoviště, typem měřidla a verzí radarového SW. Na snímku je dále zobrazena oblast radarového svazku (ohraňovaná svislými čarami) a šablona. Na snímku je zachyceno vozidlo dodávkového typu, zešikma tak, že je viditelná jeho zadní a boční část. Vedle této fotografie jsou zobrazeny dvě fotografie menší, resp. výřezy, u první z nich se jedná pouze o tmavou plochu, na druhé se nachází detail registrační značky. Menší snímky nejsou opatřeny údaji z měřicího zařízení. Dle údajů pod snímky v tabulce se pak jednalo o vozidlo registrační značky X, typu Fiat Doblo, modré barvy.
36. Z fotodokumentace vozidla žalobce, registrační značky X, pořízené po zastavení vozidla zasahujícími policisty je dále zřejmé, že se jedná o to stejné vozidlo, které bylo změřeno silničním rychloměrem Ramer 10C.
37. Krajský soud nemá pochyby o tom, že byla změřena rychlost právě vozidla řízeného stěžovatelem. Pochybnosti jsou dále rozptýleny svědeckou výpovědí policisty P., z níž se podává, že policisté se rozjeli ihned za vozidlem žalobce a toto po 2 km zastavili a pořídili barevné fotografie obsažené ve správním spise.
38. Zde soud poukazuje i na ustálenou judikaturu správních soudů týkající se věrohodnosti výpovědí policistů. V rozsudku ze dne 21. 1. 2016, č. j. 6 As 126/2015 – 42, pak Nejvyšší správní soud formuloval a odůvodnil následující závěr: „Policistu lze obecně považovat za nestranného a věrohodného svědka, neprokáže-li se v konkrétním případě něco jiného. Je tomu tak proto, že policista zásadně nemá na věci a jejím výsledku jakýkoli zájem, vykonává jen svoji služební povinnost, při níž je vázán závazkem, aby případný zásah do práv a svobod osob, jimž by v souvislosti s jeho činností mohla vzniknout újma, nepřekročil míru nezbytnou k dosažení účelu sledovaného služebním zákrokem nebo úkonem.“ Uvedený názor je v rozhodovací praxi správních soudů nadále zastáván (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 5. 2016, č. j. 9 As 124/2015-46, nebo ze dne 27. 9. 2016, sp. zn. 1 As 176/2016-41). O případy, v nichž je možné pochybovat o věrohodnosti či nestrannosti policisty v pozici svědka, pak půjde zejména tehdy, pokud jsou ve výpovědích policistů rozpory, je-li hodnoceno jednání obtížně pozorovatelné pouhým okem, existují-li důkazy svědčící o zaujatosti policistů vůči osobě obviněného, pokud je policista hodnocen či odměňován podle toho, s jakou úspěšností se mu daří dosahovat postihu jednotlivců za přestupky, nebo v případě šikanózního postupu policistů, který spočívá v provádění přehnaně horlivé a rozsáhlé kontroly, aniž by k tomu byl rozumný důvod.
39. Soud nemá indicie o takovémto jednání ze strany zahajujících policistů v souzené věci a uzavírá, že jejich výpovědi, jak byly citovány výše, považuje za věrohodné.

40. K této žalobní námitce dlužno doplnit, že byla vznesena žalobcem až v žalobě, aniž by identitu svého vozidla ve správním řízení jakkoliv zpochybňoval. K takovéto procesní strategii žalobce a jejích možných důsledcích se krajský soud detailně vyjadřuje níže (k tomu srovnej body 50 a násl. tohoto rozsudku).
41. Krajský soud k této žalobní námitce uzavírá, že v dané věci byl řádně zjištěn skutkový stav tak, aby mohl být žalobce bez důvodných pochybností uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu. V daném případě správní orgány hodnotily provedené důkazy v souladu s § 50 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, tj. v souladu se zásadou volného hodnocení důkazů. Skutkový stav byl v dané věci provedeným dokazováním správními orgány zjištěn v rozsahu prokazujícím závěr o spáchání výše uvedeného přestupku (překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy mimo obec nejméně o 30 km/h) žalobcem ve smyslu § 3 správního řádu, a tato žalobní námitka neobstojí.

V. 3. „Neúčinnost dopravního značení – umístěno pro opačný směr jízdy a až za místem měření“

42. Žalobce uvádí, že dopravní značení omezující rychlost na 60 km/h bylo sice prokázáno co do své existence, avšak dané dopravní značení neplatilo pro směr jízdy žalobce. Dopravní značka byla dle žalobce i s ohledem na GPS souřadnice umístěna ve směru jízdy na sever, tj. ve směru jízdy z Frýdku-Místku do Ostravy, nikoliv ve směru jízdy žalobce (do Frýdku-Místku). K tomu pak dodává, že dopravní značení nebylo účinné pro úsek komunikace, po kterém jel, neboť bylo umístěno až za místem, ve kterém byl změřen, k čemuž přiložil výřez z mapy.
43. Tyto námitky soud s ohledem na jejich provázanost vypořádává současně.
44. Krajský soud musí přisvědčit žalobci v tom, že bližším přezkoumáním fotografie dopravního značení stanovující dovolenou rychlost nejvýše na 60 km/h založená ve správním spisu správního orgánu prvního stupně (čl. 6) je zjistitelné, že zobrazuje dopravní značení ve směru jízdy z Frýdku-Místku do Ostravy, tedy v opačném směru, než kterým jel a kde byl změřen žalobce.
45. Z komplexu provedených důkazů ve správním spise nicméně jednoznačně vyplývá, že dopravní značení stanovující dovolenou rychlost nejvýše 60 km/hod bylo umístěno v obou směrech dálničního tělesa.
46. Zasahující policista P. u ústního jednání dne 12. 7. 2021 uvádí, že službu zaměřenou na měření rychlosti vykonávali v úseku dálnice D56 u exitu 42 směrem do obce Frýdek - Místek. Jednalo se o přechodné dopravní značení z důvodu kontrol kvůli nouzovému stavu (tedy na hranici okresů v obou směrech – poznámka soudu). Kontrola byl cílená na

dodržování snížené rychlosti. K dotazu zmocněnce žalobce pak svědek výslovně doplnil, že stáli v odstavném jízdním pruhu asi uprostřed měřeného úseku, v němž byla snížena rychlost, z čehož jednoznačně vyplývá, že rychlost byla snížena pro oba směry.

- 47.S ohledem na výše uvedené krajský soud nemá pochybnosti o tom, že dopravní značení omezující rychlost na 60 km/h bylo umístěno v obou směrech, tj. jak směrem do Ostravy, tak směrem do Frýdku-Místku, a o tom, že vozidlo žalobce bylo změřeno v místě, kde byla dopravním značením B20a nejvyšší dovolená rychlost stanovena nejvýše na 60 km/h.
- 48.Námítka stran neúčinnosti dopravního značení, jehož fotografie je obsažena ve správním spise, pro směr jízdy žalobce, považuje krajský soud ve světle právě citované výpovědi policisty P. za zcela irelevantní.
- 49.Je jednoznačné, že rychlost byla měřena obousměrně v dotčeném úseku dálničního tělesa. Za místem, ve kterém byl žalobce změřen, tedy logicky byla umístěna dopravní značka omezující rychlost na 60 km/h v opačném směru jízdy žalobce, což dokládá i žalobcem předložená mapa. Dopravní značení umístěné v protisměru jízdy žalobce samozřejmě nebylo pro úsek dopravní komunikace, ve kterém byl žalobce změřen, účinné, což ovšem nedokazuje, by ve směru jízdy žalobce nebylo umístěno relevantní dopravní značení a nezpůsobuje jeho neúčinnost.
- 50.K oběma právě vypořádávaným námitkám pak musí krajský soud uvést, že se jedná o námitky směřující do náležitě zjištěného skutkového stavu. Uvedené námitky žalobce vznáší až v žalobě, přičemž po dobu správního řízení uvedené okolnosti nikterak nenamítal.
- 51.Krajský soud má ve shodě s již ustálenou judikaturou Nejvyššího správního soudu (za všechny jmenuje například rozsudek ze dne 23. 4. 2015, č. j. 2 As 215/2014-43), že je obecně vhodné, aby „*stěžovatel neuchovával paletu svých námitek proti přestupkovému rozhodnutí na pozdější dobu, ale uplatnil je již v prvním stupni přestupkového řízení. Jinak se stěžovatel zbytečně připraví o posouzení námitek v obou instancích správního řízení*“. Navíc se může teprve *ex post* podaná obrana o chybách měření či dopravního značení jevit dle kontextu věci i jako účelová.
- 52.Ve shodě s výše citovaným rozsudkem Nejvyššího správního soudu v dané věci krajský soud připomíná, že „*jakkoliv je totiž správní soudnictví podrobeno principu plné jurisdikce, není jeho cílem nahrazovat řízení před správním orgánem, neboť soudní přezkum správních rozhodnutí nelze vnímat jako odvolací řízení v plné apelaci*“. Jinými slovy, „*účastník správního řízení nemůže svoji liknavost zhojit až v řízení soudním*“.
- 53.V nyní projednávané věci správní orgány zjistily skutkový stav tak, že měly nade vší rozumnou pochybnost za prokázané, že se deliktního jednání dopustil žalobce, a to tak, jak to vyplývalo z provedeného dokazování. Nutno zdůraznit, že žalobce sám zůstal v řízení pasivní. O mnoho více aktivity neprojevil ani jeho zmocněnec, jenž se při kladení svých otázek svědkům soustředil zejména na otázku možného vyvolání efektu reflexe či podobu

oděvu obviněného (srov. čl. 42 správního spisu). K otázce umístění dopravního značení či nečitelnosti registrační značky nenamítal ničeho. Žalobce se sice proti prvostupňovému rozhodnutí odvolal, odvolání nicméně i na výzvu správního orgánu zůstalo v blanketní rovině. Žalobce mohl veškeré své námitky uplatnit před žalovaným v řízení o odvolání, což však v důsledku své pasivity, resp. pasivity svého zmocněnce, neučinil. Žalovaný proto přezkoumal prvostupňové rozhodnutí v rámci revizního principu a dospěl k závěru, že toto rozhodnutí bylo vydáno v souladu s právními předpisy (po drobné změně právní věty výroku 3, jak bylo blíže popsáno výše). Žalovaný správnost rozhodnutí přezkoumává jen v rozsahu námitek uvedených v odvolání nebo tehdy, vyžaduje-li to veřejný zájem. Bylo-li však podáno toliko blanketní odvolání, bez uplatnění jakýchkoliv právních či skutkových námitek, bylo povinností správního orgánu přezkoumat v zásadě toliko soulad napadeného rozhodnutí a řízení s právními předpisy, což v souzené věci učinil. Žalovaný považoval závěry prvostupňového rozhodnutí na podkladě spisové dokumentace za správné, učiněné na základě správného hodnocení důkazů a na základě úplného důkazního řízení.

54. Krajský soud došel zhodnocením relevantních částí správního spisu ke stejnému závěru, tedy že správní orgány řádně zjistily skutkový stav tak, aby mohl být žalobce bez důvodných pochybností uznán vinným ze spáchání předmětných přestupků.
55. Opět ve shodě s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 4. 2015 zmiňovaného výše, krajský soud důrazně připomíná, že správní soudnictví tady není proto, aby suplovalo řízení před správním orgánem, a rovněž s ohledem na omezený revizní přezkum v odvolacím řízení nelze v řízení před správními soudy posoudit důvodnost námitek účelově vznesených až v řízení před krajským soudem. Domníval-li se stěžovatel, že správní orgán prvního stupně pochybil, nic mu nebránilo tato skutková zjištění rozporovat již v odvolacím řízení. Poněvadž však nyní namítané skutečnosti ohledně nečitelnosti dopravní značky a neúčinně umístěného dopravního značení nebyly ve správním řízení žádným způsobem tvrzeny, a nevyvolávaly tak pochybnosti, nebylo povinností správních orgánů se jimi nijak zvlášť, tj. preventivně, zabývat. Smyslem přezkumu správních rozhodnutí ve správním soudnictví je poskytnutí soudní ochrany v případech, kdy osoby, jež tvrdí, že byly na svých právech dotčeny, se svých práv nedomohly před správním orgánem, ač se o to pokusily.
56. K tvrzení žalobce ohledně zastavení jeho vozidla policejní hlídkou krajský soud uvádí, že v úředním záznamu ze dne 6. 4. 2021 je zaznamenáno, že vozidlo žalobce bylo zastaveno „na sjezdu z dálnice D56, po ujetí cca 2 km směrem do obce Staříč“, nikoliv tedy na sjezdu do obce Staříč, jak mylně uvádí žalobce. Při výslechu policista P. uvedl, že službu vykonávali v úseku dálnice D56 u exitu 42 směrem do obce Frýdek-Místek a vozidlo žalobce zastavili na dalším sjezdu dálnice do obce Paskov. Nejde tedy o rozpor, neboť po nahlédnutí do veřejně přístupných map sjezd do obce Paskov se nachází cca 2 km od místa měření.
57. Tvrzení žalobce ohledně kontrolního stanoviště zřízeného kvůli nouzovému stavu jsou v dané věci zcela irelevantní a krajský soud se k nim nebude vyjadřovat.
58. Ani tato skupina právě vypořádávaných žalobních námitek tedy neobstojí.

V. 4. „Opatření obecné povahy“

59.Žalobce namítal, že dopravní značka B20a byla umístěna ilegálně, neboť přechodnou úpravu nestanovilo Ministerstvo dopravy České republiky opatřením obecné povahy. I kdyby tedy dopravní značka umístěna byla, nebylo by možné za její porušení žalobce trestat.

60.K této žalobní námitce krajský soud odkazuje na abundantní judikaturu Nejvyššího správního soudu, za všechny například na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2018, č. j. 3 As 81/2017 - 33, a ze dne 22. 11. 2018, č. j. 1 As 240/2018- 43, přičemž závěry Nejvyššího správního soudu jsou výstižně shrnuty v jeho rozsudku ze dne 12. 3. 2020, č. j. 9 As 282/2018 - 36: *„správní orgán nemá povinnost se ex offio zabývat tím, zda umístění dopravní značky má právní základ v opatření obecné povahy, pokud nevzniknou důvodné pochybnosti o nesprávném umístění této dopravní značky. Povinnost řídit se dopravním značením vzniká okamžikem umístění dopravní značky do terénu, v tomto okamžiku se dopravní značka stává součástí systému pravidel silničního provozu (srov. k tomu rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2012, č. j. 1 AOs 1/2012 – 30). Vzhledem k tomu, že správní řád je založen na presumpci správnosti aktů vydaných orgány veřejné správy, podle níž se má za to, že správní akt je zákonný a správný, a to až do okamžiku, kdy příslušný orgán zákonem předvídanou formou prohlásí správní akt za nezákonný a zruší jej, považoval by soud za nelogické, aby správní orgány bez uplatnění námitky či bez existence pochybností plynoucích z okolností daného případu měly povinnost z úřední povinnosti zkoumat, zda každá dopravní značka byla umístěna zákonným postupem (srov. k tomu rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 11. 2018, č. j. 1 As 240/2018 – 43).“*

61.Dále se k této otázce vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 18. 7. 2012, č. j. 1 AOs 1/2012-30, kde konstatoval: *„povaha silničního provozu zpravidla jeho účastníkům neumožňuje vést dispute obledně významu, platnosti či opodstatněnosti té které dopravní značky; zákon naopak v § 4 písm. c) stanovuje bezpodmínečnou povinnost všech účastníků provozu řídit se těmito značkami. Tato povinnost nepochybně vzniká právě okamžikem, kdy je taková dopravní značka umístěna v terénu: od této chvíle je zřejmý její význam a platnost a především se stává součástí systému pravidel silničního provozu.“*

62.Tato žalobní námitka není způsobilá ovlivnit soudní přezkum rozhodnutí o dopravním přestupku. Z výsledku zasahujících policistů ani z obsahu správních spisů žádné pochybnosti o umístění této dopravní značky neplynuly. Správní orgány vycházely tedy ze skutečnosti, že v daném místě byla dopravní značka umístěna a všichni účastníci silničního provozu měli povinnost se jí řídit, přičemž umístěná dopravní značka vyvolává právní účinky ve smyslu § 4 písm. c) zákona o silničním provozu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2018, č. j. 3 As 81/2017–33).

V. 5. „Objekt a materiální znak přestupku“

63. Závěrem žaloby žalobce usuzuje, že v případě přestupku pojatého do výroku č. 2, tj. užití vozidla, které nesplňovalo technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, se nejednalo o přestupek, neboť nebyl prokázán objekt přestupku a materiální znak přestupku.
64. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 22. listopadu 2007, č. j. 5 As 42/2007-55 uvedl, že *„společným skupinovým objektem dopravních přestupků je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, vyjadřující zájem společnosti na ochraně života a zdraví osob a ochraně majetku. Samotné objekty jednotlivých skutků jsou pak upraveny v jednotlivých ustanoveních zvláštní části zákona o přestupcích“*.
65. Přestože policista P. ve své svědecké výpovědi k vážné závadě (stupně B) spočívající v zasklení - praskliny o velikosti větší než 20 mm nacházející se ve stírané ploše čelního skla uvedl, že „se jednalo o pár paprsků, u nichž viditelnost řidiče přes čelní sklo nebyla ohrožena, stejně jako bezpečnost a plynulost silničního provozu“, bylo na správním orgánu, aby relevantně a závazně posoudil, zda byla ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a zda byl naplněn formální a materiální znak daného přestupku, což správní orgán dostatečně učinil.
66. Jak správně uvedl žalovaný ve svém vyjádření k podané žalobě, správní orgán prvního stupně měl k dispozici přímý důkaz – fotografie poškozeného čelního skla, vycházel tedy v souladu se zásadou přímosti a bezprostřednosti z tohoto důkazu. Správní orgány nejsou vázány subjektivním hodnocením policistů ohledně toho, co vnímali svými smysly.
67. Vážná závada (stupně B) spočívající v zasklení - praskliny o velikosti větší než 20 mm nacházející se ve stírané ploše čelního skla bezesporu ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
68. Lze vycházet z toho, že jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti, ledaže se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty, přidruží takové další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti (k tomu srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008 - 45, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 12. 2012, č. j. 5 As 106/2011 - 77 nebo rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2012, č. j. 1 As 118/2012 - 23).
69. Správní orgán prvního stupně i žalovaný se v odůvodnění svých rozhodnutí (na str. 8 prvostupňového rozhodnutí a na str. 3 rozhodnutí žalovaného) patřičně zabývali a prokázali materiální znak namítaného přestupku žalobce. Ze spisové dokumentace přitom nevyplývají žádné významné okolnosti, které by vylučovaly naplnění materiálního znaku přestupku.
70. Ani posledně vznesená žalobní námitka tedy nebyla shledána relevantní.

V. 6. „Nesouhlas žalobce a jeho advokáta s vyvěšením osobních údajů“

71. Pakliže žalobce nesouhlasí, aby rozhodnutí soudu bylo publikováno na internetových stránkách Nejvyššího správního soudu způsobem, ze kterého by se z textu zveřejněného rozhodnutí podávalo jméno i příjmení žalobce, případně jeho iniciály, tak na tuto argumentaci nepřísluší zdejšímu soudu reagovat, neboť předmětem přezkumu v této věci není otázka případné zákonnosti postupu Nejvyššího správního soudu při zveřejňování rozsudků správních soudů na jeho internetových stránkách.
72. Polemikou žalobce a jeho zástupce stran nezveřejňování osobních údajů a plné anonymizace rozsudků se již Nejvyšší správní soud opakovaně zabýval. Ve stručnosti proto krajský soud odkazuje na jeho četná předchozí rozhodnutí, která jsou zástupci žalobce jistojistě známa (usnesení ze dne 25. 5. 2017, č. j. Nao 175/2017 – 161, rozsudky ze dne 6. 2. 2019, č. j. 9 As 429/2018 – 35, a ze dne 23. 10. 2019, č. j. 6 As 106/2019 – 33, a další).

VI. Závěr a náklady řízení

73. Ze shora uvedených důvodů krajský soud žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl.
74. Podle § 60 odst. 1 s. ř. s. krajský soud žádnému z účastníků nepřiznal právo na náhradu nákladů řízení, neboť žalobce ve věci úspěch neměl a žalovanému podle obsahu spisu nad rámec jeho běžné úřední činnosti žádné náklady nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od doručení tohoto rozhodnutí k Nejvyššímu správnímu soudu.

Nejvyšší správní soud kasační stížnost proti tomuto rozsudku odmítne pro nepřijatelnost, pokud nebude svým významem podstatně přesahovat vlastní zájmy stěžovatele.

Podmínkou řízení o kasační stížnosti je povinné zastoupení stěžovatele advokátem, pokud stěžovatel nebo jeho zástupce nemá vysokoškolské právnické vzdělání.

Ostrava 15. června 2022

[Zadejte text.]

JUDr. Kateřina Štěpánová, Ph.D.

samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje