



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Petrem Poláchem ve věci

žalobce: **J. Z.**
bytem X
zastoupeného JUDr. Radkem Bechyněm,
advokátem se sídlem Legerova 148, 280 02 Kolín

proti
žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
se sídlem Žerotínovo nám. 3, 601 82, Brno

o žalobě proti rozhodnutí ze dne 23. 3. 2020, č. j. JMK 47008/2020, sp. zn. S-JMK 39931/2020/OD/No,

takto:

- I. Žaloba **se zamítá.**
- II. Žalobce **nemá právo** na náhradu nákladu řízení.
- III. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává.**

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

1. Žalobce se včasně podanou žalobou, doručenou Krajskému soudu v Brně (dále též „krajský soud“ či „zdejší soud“), domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým bylo ve výrokové části změněno rozhodnutí Městského úřadu Židlochovice, odboru dopravy, (dále též „správní orgán I.

stupně“) ze dne 28. 1. 2020, č. j. MZI-OD/18394/2019/Kl (dále též „prvostupňové rozhodnutí“).

2. Rozhodnutím žalovaného ve spojení s rozhodnutím správního orgánu I. stupně byl žalobce uznán vinným tím, že dne 26. 8. 2019 v 10:00 hod řídil jízdní soupravu tvořenou osobním motorovým vozidlem tov. zn. VW Touareg reg. zn. X s nákladním přívěsem tov. zn. Agados X s úředně přidělenou registrační značkou X, přičemž tabulka registrační značky nebyla na vozidle umístěna. Žalobce byl zastaven a kontrolován hlídkou Policie České republiky (dále jen „PČR“) na dálnici D52 v 16, 5 km ve směru na Mikulov z důvodu chybějící registrační značky na nákladním přívěsu. Při kontrole žalobce předložil jiné osvědčení o registraci vozidla, a to od nákladního přívěsu reg. zn. X. Lustrací v registru vozidel bylo zjištěno, že na žalobcem taženém nákladním přívěsu měla být umístěna tabulka reg. zn. X a rovněž na něm vážne provedení pravidelné technické prohlídky, neboť platnost poslední byla ukončena ke dni 16. 10. 2016. Žalobce dále na požádání příslušníka PČR nepředložil ke kontrole zelenou kartu od taženého přívěsu. S ohledem na nejvyšší povolenou hmotnost jízdní soupravy převyšující 3 500 kg řídil žalobce předmětnou jízdní soupravu, aniž by byl držitelem k tomu příslušné skupiny řidičského oprávnění B+E. Žalobce svým jednáním porušil ust. § 3 odst. 3 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „silniční zákon“), čímž se dopustil z nedbalosti přestupku dle ust. § 125 c odst. 1 písm. e) bod 1 silničního zákona. Žalobce rovněž svým jednáním porušil ust. § 5 odst. 1 písm. a) silničního zákona ve spojení s ust. § 38 odst. 3 zák. č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon č. 56/2001 Sb.“) ve spojení s ust. § 32 odst. 1 a § 33 odst. 1 vyhl. č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel (dále jen „vyhl. č. 343/2014 Sb.“) a dopustil se tak z nedbalosti přestupku dle ust. § 125 c odst. 1 písm. a) bod 1 silničního zákona. Žalobce dále svým jednáním porušil ust. § 17 odst. 1 zák. č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (dále jen „zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“ nebo „zák. č. 168/1999 Sb.“) a dopustil se tím z nedbalosti přestupku dle § ust. § 16 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.
3. Za spáchání přestupků byla žalobci podle ust. § 125 c odst. 5 písm. a) silničního zákona v souladu s ust. § 35 písm. b), § 41 odst. 1 a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o odpovědnosti za přestupky“) uložena pokuta ve výši 29 000 Kč. Dle ust. § 125 c odst. 6 písm. a) silničního zákona v souladu s ust. § 35 písm. c) a § 41 odst. 1 a § 47 zákona o odpovědnosti za přestupky byl žalobci uložen zákaz řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců. Současně byla žalobce podle ustanovení § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a v souladu s ustanovením § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb. uložena povinnost nahradit náklady spojené s projednáním přestupku ve výši 1 000,- Kč.

II. Žaloba

4. Žalobce namítal, že žalovaný se nezabýval tím, zda měl naplnit materiální znaky daného jednání. V posuzovaném případě je nutné rozlišit skutečnost, kdy by byl žalobce držitelem toliko řidičského oprávnění skupiny B a tedy neměl ani odbornou způsobilost pro ovládání takové jízdní soupravy jako v posuzovaném případě a skutečností, kdy je žalobce držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C, což jej opravňuje k řízení těžších jízdních souprav, než kterou řídil. Žalobce tedy naplnil pouze formální znaky

přestupkového jednání, neboť v době spáchání přestupku nebyl držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění. Žalobce zde odkázal na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) č.j. 7 As 137/2011-52. Žalobce je toho názoru, že k naplnění zvláštních okolností došlo, a to zejména proto, že svým jednáním neohrožoval účastníky silničního provozu, neboť dle spisového materiálu nespáchal žádný přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

5. Žalobce dále namítal, že bylo potřeba se zabývat reálnou váhou řízené jízdní soupravy. Správní orgány vycházely toliko z celkové nejvyšší přípustné hmotnosti soupravy, nicméně osvědčení o registraci vozidla obsahuje i údaje o jejích reálné hmotnosti. Součet těchto hmotností nepřekročil ani hmotnost, pro kterou by žalobci postačovala skupina B řidičského oprávnění. Správní orgány rovněž nerespektovaly skutečnost, že žalobce nikdy nebyl provozovatelem příslušného vozíku, který měl toliko vypůjčený. Od provozovatele dostal žalobce doklady, které předložil při silniční kontrole, přičemž těmto dokladům odpovídala registrační značka na vozíku. Ke skutečnosti, že před jízdou provedl kontrolu jízdní soupravy, navrhol žalobce výslech svědka.
6. Žalobce dále namítal, že se nemohl dopustit řízení bez příslušné skupiny řidičského oprávnění, a to ani z nedbalosti, neboť dostal doklady od přívěsného vozíku, pro jehož tažení má příslušnou skupinu řidičského oprávnění. Je mylná úvaha správního orgánu, že žalobce mohl pouhým okem poznat nejvyšší přípustnou hmotnost přívěsného vozíku. Žalobce to nemohl bez technického průkazu poznat, maximálně mohl usoudit aktuální váhu, která však nepřesahuje jeho řidičské oprávnění. Nemohl být odpovědný ani za skutečnost, že přívěsný vozík neměl technickou kontrolu, neboť to bylo pochybením půjčovny.
7. Závěrem žalobce navrhl, aby krajský soud napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného

8. Žalovaný ve svém vyjádření s podanou žalobou nesouhlasil. Především uvedl, že neumístění registrační značky na přípojném vozidle plyne z fotodokumentace a výpovědi policistky S. K. Z těchto důkazů plyne, že místo, kde měla být umístěna tabulka registrační značky, je souvisle zaprášené. I dle vyjádření pana S., pronajímatele vozidel, tabulka registrační značky nebyla na přípojném vozidle nebyla umístěna delší dobu, neboť toto přípojně vozidlo půjčovna nevyužívá a je zde pouze odstavené.
9. Žalovaný dále uvedl, že žalobce řídil jízdní soupravu složenou z motorového vozidla tov. zn. VW Touareg re. zn. X a přípojného vozidla tov. zn. Agados X reg. zn. X. Žalobce přitom na místě kontroly předložil policistům ke kontrole osvědčení o registraci reg. zn. X, přičemž tato registrační značka uvedená v osvědčení byla přidělena k přípojnému vozidlu tov. zn. Niewiadow a byla nahlášena jako ztracená. Přípojnému vozidlu této tovární značky byla proto přidělena nová registrační značka reg. zn. X. Ze zadní části osvědčení o registraci vozidla předloženého žalobcem je zřejmá tovární značka přípojného vozidla (Niewiadow). Na zadní části přípojného vozidla je totiž zřetelný velký nápis Agados, a tudíž mohl žalobce rozpoznat, že se jedná o jinou tovární značku přípojného vozidla, než ke kterému mu bylo předáno osvědčení o registraci vozidla. Přípojně vozidlo Agados X pak má ve svém štítku informace o tom, že se jedná o přípojně vozidlo se dvěma nápravami a maximální povolenou hmotností 3 500 kg. Takové

přípojně vozidlo se muselo svým vzhledem na první pohled odlišovat od jiných přípojných vozidel s maximální povolenou hmotností 750 kg, které měl žalobce dle svého tvrzení úmysl převzít.

10. Žalovaný dále uvedl, že žalobce nebyl držitelem řidičského oprávnění B+E, do kterého jsou dle § 80 a odst. 1 písm. k) silničního zákona zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg. Řidičské oprávnění skupiny C pak neopravňuje jejich držitele k řízení skupiny B+E.
11. Žalovaný zdůraznil, že žalobce nebyl uznán vinným ze spáchání přestupku spočívajícího v tom, že přípojně vozidlo nemá platnou technickou prohlídku.
12. Žalovaný uzavřel, že žalobce neprovedením kontroly přípojného vozidla a dokladů k němu způsobil, že řídil jízdní soupravu, k jejímuž řízení neměl příslušné řidičské oprávnění, tedy vykonával činnost, ke které je třeba řádným způsobem získat odborné teoretické i praktické znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích, bez nezbytného proškolení. Na přípojném vozidle rovněž nebyla umístěna registrační značka a žalobce při kontrole ani nepředložil policistům ke kontrole zelenou kartu. Policisté proto nemohl na místě bez dalšího prověřit, zda je povinnost nahradit újmu způsobenou provozem tohoto vozidla pojištěna podle zák. č. 168/1999 Sb.

IV. Posouzení věci krajským soudem

13. Žaloba byla podána v zákonné dvouměsíční lhůtě (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního – dále jen s.ř.s.), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s.ř.s.) a jde o žalobu přípustnou (zejména § 65, § 68 a § 70 s.ř.s.).
14. Napadené rozhodnutí žalovaného krajský soud přezkoumal v řízení podle části třetí, hlavy II, dílu 1, § 65 a následujících s.ř.s. v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), ověřil přitom, zda rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti, a vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání rozhodnutí (§ 75 odst. 1 s.ř.s.).
15. Krajský soud v Brně dospěl k závěru, že žaloba není důvodná. Soud při svém rozhodování vyšel z následujících skutečností, úvah a závěrů.
16. Podle ustanovení § 3 odst. 3 písm. a) silničního zákona *řídít motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel (dále jen „skupina vozidel“) uděleného Českou republikou, státem, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru (dále jen „jiný členský stát“), nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která upravuje oblast silničního provozu.*
17. Podle § 80 a písm. a) silničního zákona *jsou do skupiny AM zařazena 1. dvoukolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km.h⁻¹ a nepřevyšující 45 km.h⁻¹, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L1e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L⁵⁰⁾, 2. tříkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km.h⁻¹ a nepřevyšující 45 km.h⁻¹, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L2e podle přímo*

použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L⁵⁰⁾, a 3. čtyřkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km.h⁻¹, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L6e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L. Podle písm. b) téhož ustanovení jsou do skupiny A1 jsou zařazeny 1. lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm³, 2. tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW. Podle písm. e) téhož ustanovení do skupiny B 1 jsou zařazena čtyřkolová motorová vozidla, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L7e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L⁵⁰⁾, s výjimkou vozidel uvedených v písmeni a). Podle písm. f) téhož ustanovení 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 přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti 1. nepřevyšující 750 kg, 2. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg, nebo 3. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg, jedná-li se o řidičské oprávnění v rozšířeném rozsahu. Podle písm. g) téhož ustanovení do skupiny C1 jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmeni i), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Podle písm. h) téhož ustanovení do skupiny C jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmenech g) a i), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Podle písm. k) téhož ustanovení do skupiny B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojně vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg. Podle odstavce 2 téhož ustanovení do skupiny T jsou zařazeny traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo.

18. Podle § 81 silničního zákona písm. a) řidičské oprávnění udělené pro skupinu A2 opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny A1, b) A opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupin A1 a A2, c) B opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny A1 s automatickou převodovkou a vozidel zařazených do skupiny B1, d) C opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny C1 a T, e) D opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny D1, f) C+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupin B+E a C1+E, g) D+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupin B+E a D1+E, h) C1+E nebo D1+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny B+E, i) C+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny D+E, pokud má držitel řidičské oprávnění pro skupinu D.
19. Podle § 38 odst. 1 písm. c) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „zákon č. 56/2001 Sb.“) provozovatel silničního vozidla nesmí provozovat na pozemních komunikacích vozidlo, na němž není umístěna tabulka s registrační značkou, přidělenou k tomuto vozidlu obecním úřadem obce s rozšířenou působností nebo příslušným orgánem jiného státu, způsobem umožňujícím identifikaci vozidla.

20. Podle § 17 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb. *při provozu vozidla na pozemní komunikaci je jeho řidič povinen mít u sebe zelenou kartu nebo doklad o hraničním pojištění a na požádání jej předložit příslušníku Policie České republiky. To neplatí pro řidiče vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti a řidiče cizozemského vozidla, jehož pojištění odpovědnosti je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu.*
21. Podle § 125 c odst. 1 písm. a) bod 1 silničního zákona *fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena.*
22. Podle § 125 c odst. 1 písm. e) bod 1 silničního zákona *fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo e) řídí motorové vozidlo a v rozporu s [§ 3 odst. 3 písm. a\)](#) není držitelem příslušného řidičského oprávnění.*
23. Podle § 16 odst. 2 zák. č. 168/1999 Sb., *fyzická osoba se jako řidič vozidla dopustí přestupku tím, že v rozporu s [§ 17 odst. 1](#) nepředloží zelenou kartu.*
24. Soud k věci nejprve uvádí, že rozhodnutím žalovaného bylo vypuštěno, že by žalobce spáchal přestupek spočívající v tom, že řídil přípojně vozidlo, které nemělo platnou technickou prohlídku, neboť její platnost uplynula již dne 16. 10. 2016. Soud se proto nezabýval žalobními námitkami směřujícími proti tomu, že žalobce nemůže být odpovědný za skutečnost, že přívěsný vozík neměl technickou kontrolu. Žalovaný totiž tuto argumentaci uznal a dle jeho rozhodnutí se žalobce takového přestupku dle § 125 c odst. 1 písm. k) silničního zákona nedopustil.
25. Soud se dále zabýval přestupkem spočívajícím v tom, že na přípojném vozidle nebyla umístěna registrační značka. Mezi účastníky je nesporné, že žalobce byl dne 26. 8. 2019 v 10:00 hod spatřen hlídkou PČR ve složení prap. S. K. a pprap. T. P. na dálnici D 52 v km 10, směrem na Mikulov. Na základě toho, že na přívěsu nebyla umístěna žádná registrační značka rozhodla se hlídka žalobce zastavit a provést kontrolu jízdní soupravy sestávající se z osobního motorového vozila VW Touareg, reg. zn. X s přívěsem tov. zn. Agados bez reg. zn. Soud k věci uvádí, že namísto byla policejní hlídkou provedena fotodokumentace. Z provedené fotodokumentace, stejně jako ze svědecké výpovědi policistky S. K., je zřejmé, že místo, kde měla být umístěna registrační značka bylo souvisle zaprášené a jevílo znaky, že reg. zn. nebyla na přípojném vozidle delší dobu. Tato skutečnost byla potvrzena i písemným stanoviskem J. S. ze dne 17. 9. 2019, který je provozovatelem půjčovny přívěsných vozíků. J. S. uvedl, že *uvedený vozík Agados není jejich půjčovnou využíván, je bez TP a SPZ. Uvedený vozík nevlastní a byl žalobci zapůjčen omylem, neboť službu konající inspektor dal pouze OTP žalobci do ruly a ukázal, kde vozík stojí. Žalobce si pak omylem vzal vozík, který stal v řadě vozíků.* Na základě takto provedených důkazů, které jsou ve vzájemné souladu a neodporují si, lze dle názoru soudu dospět k závěru, že registrační značka skutečně na předmětném přípojném vozidle nebyla umístěna již delší dobu. Soud souhlasí se správnými orgány, že za těchto okolností nebylo nutné provádět výslech svědka Y. K. Pokud by si žalobce před vyjetím z půjčovny přípojně vozidlo řádně prohlédl a zkontroloval, pak by mu jistě tato skutečnost nemohla ujít a bylo třeba ji vyřešit před vyjetím na pozemní komunikaci. Soud tedy souhlasí se správnými orgány, že žalobce se shora uvedeného přestupku dopustil.

26. Soud se dále zabýval přestupkem spočívajícím v tom, že žalobce řídil vozidlo s přípojným vozidlem, aniž disponoval příslušným řidičským oprávněním. Soud k věci uvádí, že žalobce byl držitelem řidičského oprávnění skupiny AM, A1, B1, B, C1, C a T. V posuzované věci žalobce řídil osobní motorové vozidlo s přípojným vozidlem, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg, ale nepřevyšuje 3 500 kg. Žalobce argumentoval, že je držitelem řidičského oprávnění skupiny B. Oprávnění k řízení jízdních souprav s řidičským oprávněním pro skupinu B zahrnuje v zásadě dvě možné alternativy, které se liší podle toho, zda jde o řidičské oprávnění samo o sobě, tedy ve standartním rozsahu, anebo o řidičské oprávnění v tzv. rozšířeném rozsahu, které se uděluje na základě doplňovací zkoušky podle § 45 b odst. 3 zákona č. 247/2000 Sb. Toto rozšíření řidičského oprávnění se do řidičského průkazu vyznačí uniijním harmonizovaným kódem 96. Ve standartním rozsahu lze s řidičským oprávněním řídit jízdní soupravu s přípojným vozidlem, jehož největší povolená hmotnost nepřevyšuje 750 kg, včetně. Největší povolená hmotnost celé jízdní soupravy v takovém případě může 3 500 kg. Dále standartní rozsah řidičského oprávnění pro skupinu B umožňuje jeho držiteli řídit jízdní soupravy s přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti převyšující 750 kg, avšak v takovém případě naopak největší povolená hmotnost jízdní soupravy jako celku nesmí přesáhnout 3 500 kg. Do skupiny B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedené v písmenu f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg.
27. Soud k věci uvádí, že z § 81 a § 80 a odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu vyplývá, že rozhodující pro zařazení vozidla (jízdní soupravy) do skupiny je největší povolená hmotnost. Nelze proto přisvědčit argumentaci žalobce, že nejvyšší povolená hmotnost jízdní soupravy by měla být zkoumána jako faktická (okamžitá) (k tomu srov. rozsudek NSS ze dne 23. 9. 2021, č.j. 4 As 87/2021-39). V případě jízdní soupravy řízení žalobcem jen největší hmotnost přípojného vozidla činila 3 500 Kč. Největší povolená hmotnost vozidla VW Touareg pak činila 2 840 kg. Je tak nepochybné, že největší povolená hmotnost jízdní soupravy, nejenom, že převýšila 3 500 kg, ale i převyšuje i 4 250 kg, což je limit pro řidičské oprávnění skupiny B v rozšířeném rozsahu. Žalobce však ani nebyl držitelem řidičského oprávnění skupiny B v rozšířeném rozsahu.
28. Soud k věci uvádí, že sice se jednalo o vypůjčené přípojně vozidlo, avšak tato skutečnost nezbavovala žalobce provést jeho řádnou kontrolu před vyjetím na pozemní komunikaci. Pouhou obhlídkou by zjistil, že přípojně vozidlo nemá registrační značku a bylo namístě zkontrolovat, zda přípojně vozidlo odpovídá obdrženému technickému průkazu. Nelze ani pominout skutečnost, že na zadní části přípojného vozidla je označení jeho tovární značky Agados, včetně údaje o největší přípustné hmotnost 3 500 kg, což by žalobce při provedení kontroly zjistil. Technický průkaz předložený žalobcem byl pak na přípojně vozidlo tovární značky Niewiadow. Soud souhlasí se žalovaným, že řádnou kontrolou přebíraného přípojného vozidla by k takové záměně dojít nemohlo a žalobce měl a mohl zjistit, že se jednalo o jiné přípojně vozidlo, a měl si prověřit, zda se jedná o přípojně vozidlo, které je oprávněn ve spojení s osobním motorovým vozidlem řídit s řidičským oprávněním, jehož je držitelem.
29. Námitky žalobce pak nesměřovaly proti tomu, že v rozporu s § 17 zák. č. 168/1999 Sb., nepředložil k přípojněmu vozidlu zelenou kartu.
30. Žalobce dále namítal, že v případě řízení bez příslušného řidičského oprávnění nebyly prokázány materiální znaky přestupku, neboť je držitelem řidičského oprávnění skupiny

C, která žalobce opravňuje k řízení těžších jízdních souprav, než kterou v posuzovaném případě řídil. K tomu soud uvádí, že podle [§ 5 zákona o přestupcích](#) je přestupkem společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin. Z tohoto ustanovení vyplývá, že znaky přestupku jsou stanoveny zákonem, přičemž přestupek je vymezen materiálním a formálním znakem, které musí být naplněny současně. Materiální znak přestupku spočívá v tom, že zaviněné protiprávní jednání porušuje nebo ohrožuje zákonem chráněné zájmy společnosti. [Zákon o silničním provozu](#) chrání bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, tj. důležitý společenský zájem. Činí tak mimo jiné tím, že v § 3 odst. 3 písm. a) vyžaduje, aby motorová vozidla řídili držitelé příslušných řidičských oprávnění. Pokud tedy žalobce řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem potřebného řidičského oprávnění, je zjevné, že svým jednáním porušil a ohrozil uvedený zájem společnosti, a naplnil tak skutkovou podstatu uvedenou v [§ 125c odst. 1 písm. e\) bod 1 zákona o silničním provozu](#) nejen po formální, ale i materiální stránce.

31. Zdejší soud v této souvislosti poukazuje na rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008 - 45, v němž vyslovil, 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.“ Tento závěr NSS dále vyslovil např. v rozsudku ze dne 9. 12. 2014, č. j. [2 As 116/2014 - 35](#). Poukázat lze rovněž na rozsudek ze dne 8. 1. 2013, č. j. [3 As 42/2012 - 35](#), v němž zdejší soud vyslovil, že „řízení vozidla bez řidičského oprávnění vždy spadá do kategorie nebezpečného a nezodpovědného chování lidí v silničním provozu. Z daného rozpětí sankcí tedy logicky vyplývá, že zákonodárce nepovažoval žádný případ jízdy bez řidičského oprávnění za bagatelní, nýbrž vždy za společensky velmi nebezpečný, a proto také zvolil rozpětí sankcí s vysokou spodní hranicí.“
32. Zdejší soud dále konstatuje, že materiální i formální stránka přestupku byla naplněna. Žalobce tedy řídil jízdní soupravu, aniž by disponoval řidičským oprávněním pro její řízení, tedy výcvikem v autošколе nezískal potřebné dovednosti k ovládání motorového vozidla s přípojným vozidlem daných parametrů. Tato souprava má jiné jízdní vlastnosti, než samotné motorové vozidlo či přípojně vozidlo s největší povolenou hmotností 750 kg, a to nejenom při brzdění, ale při odbočování, vyhýbání se překážkám apod., vyžaduje jiný způsob ovládání, jiné reakce řidiče v kolizních situacích, a proto je taky pro řízení takové jízdní soupravy zákonem vyžadováno řidičské oprávnění jiné skupiny. Argument žalobce, že je držitelem řidičského oprávnění skupiny C, a tudíž nebyla naplněna materiální stránka přestupku pak neobstojí, neboť i řidičské oprávnění skupiny C opravňuje řidiče k řízení přípojného vozidla, jehož největší povolená hmotnost nepřevyšuje 750 kg. Žalobce pak nezpochybnil naplnění materiální stránky přestupku spočívající v tom, že na přípojném vozidle nebyla umístěna registrační značka či, že při kontrole nepředložil zelenou kartu k přípojnému vozidlu. Soud má za to, že materiální stránka byla u těchto přestupků rovněž naplněna.

V. Závěr a náklady řízení

33. Optikou shora učiněného náhledu je proto zřejmé, že postup žalovaného nevybočil z rámce zákonem stanovených právních hledisek, v odůvodnění rozhodnutí jsou správně posouzeny rozhodující právní i faktické skutečnosti, z nichž žalovaný vycházel, skutková zjištění jsou přehledně a srozumitelně uvedena a vyplývají z uvedených důkazů.

Skutkový stav věci byl tedy zjištěn v souladu s ustanovením § 3 správního řádu. Soud neshledal ve správním řízení žádná procesní pochybení, která by měla za následek nezákonnost rozhodnutí ve věci samé.

34. Soud tak neshledal žádný z uplatněných žalobních bodů důvodným a nad rámec uplatněných žalobních bodů nezjistil žádnou vadu, jež by měla za následek nezákonnost žalobou napadeného rozhodnutí a k níž by musel přihlížet z úřední povinnosti. Soud proto žalobu jako nedůvodnou podle ustanovení § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.
35. Výroky II. a III. o náhradě nákladů řízení jsou odůvodněny ustanovením § 60 odst. 1 s.ř.s., když úspěšnému žalovanému nevznikly náklady řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti a žalobce nebyl v řízení úspěšný, pročez nemá právo na náhradu nákladů řízení.
36. Soud proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozsudku.

P o u č e n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních 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.

Brno 31. května 2023

JUDr. Petr Polách, v.r.
samosoudce