



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Václava Trajera a soudců JUDr. Jiřího Derfla a JUDr. Martiny Vernerové ve věci

žalobce: **Mgr. et Mgr. M. P.**, narozen X,
bytem X,
zastoupen JUDr. Bc. Kristýnou Bernáthovou, advokátkou,
sídlem Wolkerova 2007, 358 01 Kraslice,

proti

žalovanému: **ředitel Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje**,
sídlem Lidické náměstí 899/9, 401 79 Ústí nad Labem,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 11. 2022, č. j. KRPU-166539-10/ČJ-2022-0400KR-PK,

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podanou v zákonem stanovené lhůtě domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ředitele Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje ze dne 8. 11. 2022, č. j. KRPU-166539-10/ČJ-2022-0400KR-PK, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí náměstka ředitele Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje pro Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

službu kriminální policie a vyšetřování (dále jen „služební funkcionář“) ze dne 12. 8. 2022, č. KR-188/2022, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání jednání, které má znaky přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterého se měl dopustit tím, že dne 14. 4. 2022 v 15:25 hod. mu byla při řízení soukromého osobního motorového vozidla tov. zn. Volkswagen Golf, reg. zn. X, na 68. kilometru silnice č. I/13 ve směru na Chomutov měřičem rychlosti RAMER10 C naměřena rychlost jízdy 106 km/h v místě, kde je mimo obec dopravní značkou B20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ nejvyšší dovolená rychlost stanovena na 50 km/h. Po odečtu tolerance stanovené výrobcem měřiče rychlosti z naměřené rychlosti jel nejnižší rychlostí 102 km/h a nejvyšší dovolenou rychlost tím překročil o 52 km/h, čímž porušil povinnost účastníka provozu na pozemních komunikacích upravenou v § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, za což byl žalobci uložen kázeňský trest, a to podle § 51 odst. 1 písm. e) zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o služebním poměru“) pokuta ve výši 5 000 Kč a podle § 51 odst. 1 písm. g) zákona o služebním poměru zákaz činnosti řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců. Žalobce v žalobě požadoval nejen zrušení napadeného rozhodnutí, nýbrž i prvostupňového rozhodnutí služebního funkcionáře.

Žaloba

2. V podané žalobě žalobce uvedl, že je přesvědčen, že s ohledem na nesprávně zjištěný skutkový stav byla ve věci užita nesprávná právní kvalifikace. Jádrem sporu v předmětné věci je dle žalobce otázka překročení nejvyšší dovolené rychlosti žalobcem, kdy služební funkcionář a žalovaný tvrdí, že na uvedeném místě byla v předmětné době nejvyšší dovolená rychlost stanovena na 50 km/h, na druhé straně žalobce tvrdí, že nejvyšší dovolená rychlost byla v daném místě stanovena na 90 km/h.
3. Žalobce konstatoval, že situace byla na místě velmi nepřehledná, proto pro zjednodušení v žalobě popsal posloupnost svislého dopravního značení v době, kdy místem projížděl – nejprve byla nejvyšší dovolená rychlost upravena přenosnou svislou dopravní značkou B20a na 70 km/h (právě o této dopravní značce hovořil žalobce v rámci své výpovědi při ústním jednání v prvostupňovém řízení, když zmiňoval svislé dopravní značení), následně byla stálou svislou dopravní značkou rychlost omezena na 50 km/h, poté následovala předmětná přenosná svislá dopravní značka B20a opět stanovující nejvyšší dovolenou rychlost na 50 km/h a cca 3 metry za touto značkou se nacházela dopravní značka B26 „Konec všech zákazů“. Z pořízené fotodokumentace je dle žalobce zřejmé, že se žalobce v době změření rychlosti nacházel v místě, které bylo na levé straně osazeno dopravními sloupky (směrovací desky) a šrafováním a na pravé straně byla přerušovaná čára oddělující odbočovací pruh. Vzhledem ke skutečnosti, že mezi značkami B20a a B26 byla v tu dobu vzdálenost jen 3 metry a nenacházel se tam žádný dopravní sloupek ani přerušovaná čára, je dle žalobce zřejmé, že ke změření rychlosti nutně muselo dojít až za značkou B26, nikoli před ní.
4. Služební funkcionář a žalovaný dle žalobce tvrdí, že značka B26 byla zneplatněna, tedy že na místě byla nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h. Žalobce s tímto ale zásadně nesouhlasí, neboť pro zneplatnění dopravních značek jsou stanoveny konkrétní podmínky, které ovšem v daném případě nebyly splněny. Žalobce v prvé řadě uvádí, že jakékoli dopravní značení musí být přehledné a dostatečně viditelné tak, aby účastníci dopravního provozu mohli včas reagovat na danou situaci. Způsob, jakým byla dopravní značka B26 zneplatněna, nebyl v dané situaci vůbec přehledný a žalobce si v daný moment žádného zneplatnění nevšiml, tedy

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

důvodně předpokládal, že značka platí, a proto se jí řídil; žalobce tedy byl v dobré víře, že je v místě nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h. Žalobce si při jízdě žádného zneplatnění dopravní značky B26 nevšiml, neboť nebylo dostatečně viditelné, tedy od samého počátku byla tato značka pro žalobce platná. O tom, že si nevšiml zneplatnění dopravní značky B26 (ať už předepsaným či nesprávným způsobem) dle žalobce svědčí jeho vyjádření z ústního jednání, při kterém uvedl, že „s ohledem na okolnosti jsem si v tu chvíli neuvědomil, že rychlost překračuji až takovou měrou“. Žalobce totiž předpokládal, že překročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou na 90 km/h, protože byl přesvědčen, že dopravní značka B26 byla v místě platná, když žádné zneplatnění nezaregistroval, a neměl tedy sebemenší důvod ji považovat za neplatnou. Až poté, co služební funkcionář trval na svém zjištění, že v místě byla nejvyšší dovolená rychlost stanovená na 50 km/h, si žalobce všiml skutečnosti, že toto zjištění nemá oporu ve spise a předložil k tomu náležitou argumentaci.

5. Služební funkcionář i žalovaný dle žalobce tvrdí, že dopravní značka B26 byla správně zneplatněna; a i kdyby nebyla, tak to nemá mít vliv na skutková zjištění, neboť dopravní značka B20a byla přenosnou dopravní značkou, a jako taková měla mít přednost. V této souvislosti ohledně správného způsobu zneplatnění dopravní značky žalobce odkázal na § 3 odst. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „vyhláška č. 294/2015 Sb.“) a dále na *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*, vydané Ministerstvem dopravy dne 31. 7. 2013 (dále jen „Zásady pro dopravní značení“), a na *Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích*, schválené Ministerstvem dopravy dne 12. 3. 2015, pod č. j. 21/2015-120-TN/1, účinné od 1. 4. 2015 (dále jen „Zásady pro označování pracovních míst“). Z § 3 odst. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb. a zmíněných dokumentů Ministerstva dopravy dle žalobce plyne, že dočasná neplatnost značky se vyjadřuje škrtnutím nebo překrytím oranžovo-černým pruhem. Neplatnost celé značky se zpravidla vyznačuje minimálně křížovým škrtnutím nebo zakrytím celé značky. Zmíněné dokumenty zároveň dle žalobce výslovně uvádí, že úprava musí být účinná i za snížené viditelnosti. Žalobce konstatoval, že dopravní značka B26 „Konec všech zákazů“ je bílý kruh obsahující 5 tenkých černých pruhů, tudíž její částečné přeshkrtnutí černou, úzkou a značně vybledlou páskou parametry viditelnosti nesplňuje; nehledě na to, že tento způsob zneplatnění nesplňuje dle žalobce ani předepsané barvy. Dle žalobce zmíněné dokumenty (Zásady) nejsou obecně závaznými právními předpisy, přesto se jimi musí správní orgány řídit, k čemuž žalobce odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 8. 2010, č. j. 2 Afs 53/2010-63.
6. Dle žalobce žádný právní předpis ani výše zmiňované Zásady neupravuje jako legální a dostatečnou formu částečné přeshkrtnutí černou páskou, a v daném případě takovou černou pásku nelze užít ani jako variantu ve smyslu jiného způsobu zneplatnění dle § 3 odst. 8 písm. b) vyhlášky č. 294/2015 Sb., který uvádí alternativní formy zneplatnění namísto škrtnutí. Dle žalobce je z výkladu gramatického i logického nesporné, že způsoby zneplatnění právě formou škrtnutí jsou touto vyhláškou taxativně vymezeny pouze v písm. a) oranžovo-černým pruhem (pruhy) nebo překrytím červeným křížem, a to právě při srovnání s oběma platnými Zásadami uvedenými výše, které bez výjimky pracují pouze s těmito dvěma variantami.
7. Žalovaný dle žalobce v této souvislosti k jeho argumentům uvedl, že barva předmětné pásky není rozhodující, kdy rozhodující je právě její viditelnost a rozpoznatelnost. S tímto názorem však žalobce zásadně nesouhlasí, neboť kdyby zákonodárce nechtěl stanovit barvy pruhu pro řádné zneplatnění značky, zajisté by oranžovo-černá barva nebyla do vyhlášky zanesena. Dále pak k názoru žalovaného žalobce opět konstatoval, že bílo-černou dopravní

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

značku nelze dostatečně viditelně a rozpoznatelně zneplatnit tím, že bude částečně přeškrtnuta černou páskou, která je velmi úzká, značně vybledlá a téměř neznatelná. Takové zneplatnění nejen že nesplňuje podmínky stanovené ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. a v obou Zásadách, ale nesplňuje ani parametry pro viditelnost a rozpoznatelnost, kterou předpokládá žalovaný.

8. Žalobce dále doplnil, že svislé dopravní značky mají být umístěny tak, aby byly pro účastníky provozu na pozemních komunikacích, pro které jsou určeny, včas a z dostatečné vzdálenosti viditelné, když dle Zásad pro dopravní značení platí, že minimální vzájemná vzdálenost značek má být 30 m. Z fotografií ve spise je dle žalobce zřejmé, že žádná ze stanovených podmínek nebyla splněna, tedy nemohlo dojít k řádnému zneplatnění značky B26. A protože značka B26 nebyla dle platné právní úpravy zneplatněna, platila, a proto žalobce mohl v daném místě jet nejvyšší povolenou rychlostí 90 km/h, neboť se místo nacházelo mimo obec.
9. O nepřehlednosti dopravního značení v místě svědčí dle žalobce i fakt, že sporná dopravní značka B26 „Konec všech zákazů“ byla z místa na podzim roku 2022 odstraněna při zachování zbylého omezujícího dopravního značení. Pokud by dopravní značení bylo dostatečně jasné, viditelné a rozpoznatelné, jak tvrdí služební funkcionář a žalovaný, klade si žalobce otázku, z jakého důvodu došlo k odstranění této sporné dopravní značky.
10. Dále žalobce konstatoval, že na místě se nenacházela žádná výstražná značka upozorňující na skutečnost, že účastníci silničního provozu projíždí stavenišťem. Žalobce se domníval, že zúžení a dopravní omezení se na místě nacházelo a dále nachází kvůli havarijnímu stavu mostu s ohledem na jeho nosnost v jeden okamžik, kdy v takových případech bývá časté, že před samotným zúžením dopravy do jednoho pruhu dochází k postupnému omezení nejvyšší dovolené rychlosti, aby se účastníci provozu včas na dané zúžení připravili zejména s ohledem na bezpečnost. Není tedy pravdou, jak tvrdí žalovaný, že žalobce měl s ohledem na fakt, že projížděl stavenišťem přizpůsobit svou rychlost.
11. Žalovaný dle žalobce v napadeném rozhodnutí uvedl, že i kdyby stálá dopravní značka B26 byla zneplatněna nesprávně, tak jelikož se zhruba 3 m před touto značkou nacházela přenosná dopravní značka B20a stanovující nejvyšší dovolenou rychlost na 50 km/h, měla tato přenosná dopravní značka přednost před dopravní značkou B26. K tomu žalobce uvádí, že uvedený argument je lichý, neboť přenosná dopravní značka by měla přednost za situace, kdy by se ony předmětné dopravní značky nacházely na stejné úrovni, tedy vedle sebe, a kdyby byly mezi sebou v rozporu. Protože se ale jako první nacházela dopravní značka B20a (která má mít dle žalovaného přednost), a až po několika metrech dopravní značka B26 (dle žalobce v daný čas platná), není správná argumentace ve smyslu, že první stojící dopravní značka má přednost. Zároveň žalobce konstatuje, že kdyby argument žalovaného byl přílehlavý, postrádalo by smysl, aby byla dopravní značka B26 jakkoli zneplatněna či dokonce i následně odstraněna, když by k jejímu zneplatnění stačil pouhý fakt, že se před ní nachází přenosná dopravní značka mající dle žalovaného paušální přednost. Nadto žalobce pro úplnost uvádí, že platnou právní úpravou není nikde stanoveno, že přenosná dopravní značka může být rušena jen další přenosnou dopravní značkou, naopak je dáno, že může být zrušena „příslušnou značkou nebo křížovatkou“. Tedy přenosná dopravní značka B20a byla dle žalobce v souladu s právní úpravou zrušena dopravní značkou B26.
12. Dle žalobce žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že z ustálené judikatury správních soudů vyplývá, že je řidič povinen respektovat dopravní značení bez toho, aniž by si sám vytvářel představu o správnosti dopravního značení s ohledem na jeho technické parametry.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

S tímto názorem se žalobce plně ztotožňuje a uvádí, že uvedené je v souladu s jeho jednáním. Žalobce vnímal dopravní značku B26 jako platnou, protože její zneplatnění nebylo dostatečně viditelné, aby jej žalobce za provozu zaregistroval, tedy si žádného černého pruhu nevšiml. Proto se dopravní značkou řídil. Žalobce za provozu nikterak nepolemizoval o platnosti či nedostatečné přehlednosti dopravního značení, všechny dopravní značky nacházející se na místě vnímal jako platné, a proto když projížděl okolo dopravní značky B26, byl přesvědčen, že předchozí omezení byla zrušena a může tedy nadále jet nejvyšší dovolenou rychlostí 90 km/h.

13. Žalobce dále poukázal na skutečnost, že vyjma předmětné události, kdy překročil nejvyšší dovolenou rychlost (nicméně k tomu měl náležitý důvod), se doposud nedopustil žádného přestupku ani jiného škodlivého jednání, a to nejen v dopravě. Žalobce je zcela bezúhonný a vede řádný a spořádaný život. Žalobce konstatoval, že mu byla naměřena rychlost 102 km/h, tedy překročil nejvyšší dovolenou rychlost o pouhých 12 km/h. Tímto jednáním se tedy přinejhorším mohl dopustit jednání vykazujícího znaky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. V této souvislosti žalobce poukázal na naprosto stěžejní zásadu *in dubio pro reo*, tedy v pochybnostech ve prospěch pachatele, která musí být v tomto případě náležitě aplikována, a to s ohledem na vše shora uvedené, kdy žalobce byl v dobré víře, že dopravní značka B26 je platná.

Vyjádření žalovaného k žalobě

14. Žalovaný k výzvě soudu předložil správní spis a písemné vyjádření k žalobě, ve kterém navrhl, aby soud žalobu zamítl pro nedůvodnost. Konstatoval, že nesouhlasí s názorem žalobce, že by dopravní značení v daném místě bylo pro účastníky silničního provozu nepřehledné. Jednotlivé dopravní značky mezi sebou nebyly v rozporu, přičemž dopravní značka B26 „Konec všech zákazů“ byla řádně zneplatněna.
15. Žalovaný konstatoval, že souhlasí se žalobcem ohledně místa změření rychlosti vozidla až za dopravní značkou B26 „Konec všech zákazů“, která však byla řádně zneplatněna, přičemž další značka B26, která byla platná, se nacházela až za místem, kde byl žalobci změřena rychlost. Tato druhá dopravní značka B26 je viditelná na snímku z radaru. Žalobce tak dle žalovaného zcela prokazatelně překročil nejvyšší dovolenou rychlost v úseku mezi značkou B20a a platnou značkou B26.
16. Žalovaný považuje za nepravdivé tvrzení žalobce, že si zneplatnění značky B26 při jízdě vůbec nevšiml a toto zjistil až při nahlížení do spisové dokumentace, když dle žalovaného z fotodokumentace místa předmětné části komunikace je zcela zjevné, že značka B26 je po obou stranách komunikace určitým způsobem zneplatněna (přeškrtnuta), a tím je téměř nemožné přehlédnout zneplatnění. Pokud si žalobce skutečně nevšiml zneplatnění značky B26, pak tato skutečnost měla dle žalovaného primární příčinu v tom, že předmětným úsekem projížděl rychlostí 102 km/h, tj. více jak dvojnásobnou rychlostí oproti nejvyšší dovolené rychlosti, čímž se vlastním zaviněním připravil o možnost včas a řádně sledovat dopravní značení.
17. Žalovaný poukázal na rozpory mezi tvrzeními žalobce, který na straně jedné při ústním jednání u služebního funkcionáře uváděl, že si byl vědom toho, že se jedná o úsek mimo obec, kde je lokálně dočasnými značkami upravena rychlost, avšak na straně druhé žalobce dle svého pozdějšího vyjádření vycházel z údajně platné dopravní značky B26 „Konec všech zákazů“, čímž je popíráno jeho předchozí tvrzení, že v daném úseku byla rychlost upravena dočasným dopravním značením.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

18. K samotnému způsobu zneplatnění dopravní značky B26 odkázal žalovaný na odůvodnění napadeného rozhodnutí, přičemž vyjádřil nesouhlas s názorem žalobce, že zneplatnění značky B26 bílým pruhem s černými okraji vedeným do kříže nebylo legální, když výčet způsobů zneplatnění dopravní značky uvedený v § 3 odst. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb. je pouze demonstrativní.
19. K žalobní námitce ohledně minimální vzdálenosti 30 metrů mezi jednotlivými dopravními značkami žalovaný uvedl, že toto pravidlo z povahy věci není možné vztahovat na přenosné dopravní značky, což vysvětlil i v napadeném rozhodnutí. V této souvislosti žalovaný upozornil na rozpor, kdy žalobce odkazuje v žalobě na nesoulad technických parametrů umístění dopravních značek, zatímco v další části žaloby souhlasil s názorem žalovaného spočívajícím ve východisku, že řidič je povinen respektovat dopravní značení bez toho, aniž by si sám vytvářel představu o správnosti dopravního značení s ohledem na jeho technické parametry.
20. Žalovaný dále konstatoval, že i kdyby dopravní značka B26 byla zneplatněna nesprávně, tak jelikož se zhruba 3 m před touto značkou nacházela přenosná dopravní značka B20a stanovující nejvyšší dovolenou rychlost na 50 km/h, měla tato přenosná dopravní značka přednost před dopravní značkou B26. Z provedené fotodokumentace je dle žalovaného zřejmé, že přenosná dopravní značka B20a stanovující nejvyšší dovolenou rychlost na 50 km/h se nachází v minimální vzdálenosti před dopravní značkou B26, kdy zmiňovaná vzdálenost třech metrů je pouze orientační. K námitce žalobce, že přednost by měla přenosná dopravní značka B20a toliko za situace, kdy bude stát pouze vedle dopravní značky B26, a nikoli i v minimální vzdálenosti před touto značkou, žalovaný obecně uvedl, že umístění dvou dopravních značek vedle sebe v některých místech nemusí být možné (vedle svislé dopravní značky nebude místo k umístění přenosné dopravní značky), přičemž taková úprava (dvě dopravní značky těsně vedle sebe) by byla dle žalovaného naopak nepřehlednější. Žalovaný se proto neztotožňuje s argumentací žalobce, dle kterého přenosná dopravní značka B20a stanovující nejvyšší dovolenou rychlost na 50 km/h platila na úseku kratším, než je délka osobního automobilu, neboť by jednak bylo nesmyslné omezovat rychlost na tak extrémně krátký úsek, jelikož taková úprava by nevedla k žádnému účelu, a jednak by účastníci silničního provozu nestihli na takovou dopravní úpravu ani zareagovat.
21. K další žalobní námitce, že na předmětném místě se nenacházela žádná výstražná dopravní značka upozorňující na skutečnost, že účastníci silničního provozu projíždí staveništem, žalovaný uvedl, že na místě byl provoz zúžen do jednoho jízdního pruhu spolu s postupným omezováním rychlosti, čemuž se měl žalobce přizpůsobit bez ohledu na to, z jakého důvodu došlo k omezení rychlosti. Důvody, pro které došlo dopravním značením ke snížení rychlosti, jsou dle žalovaného pro posouzení věci irelevantní.
22. K poznámce žalobce, že „sporná“ dopravní značka B26 byla z místa na podzim roku 2022 odstraněna, žalovaný uvedl, že bez ohledu na skutečnost, zda je tato informace pravdivá, nemůže mít následné odstranění dopravní značky z jakýchkoli důvodů vliv na okolnosti spáchání přestupku v dopravě žalobcem v daném místě a čase ani sloužit jako důkazní prostředek tvrzené nesrozumitelnosti dopravního značení.

Replika žalobce k vyjádření žalovaného

23. Žalobce ve své replice ze dne 2. 3. 2023 konstatoval, že žalovaný ve svém vyjádření k žalobě velice účelovým způsobem zkresluje tvrzení, a to jak tvrzení učiněná v rámci ústního jednání u služebního funkcionáře, tak tvrzení obsažená v písemných podáních.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

24. Pokud žalovaný rozporuje tvrzení žalobce, že si při jízdě vůbec nevšiml zneplatnění dopravní značky B26 a toto zjistil až při nahlížení do spisové dokumentace, když žalovaný uvádí, že je téměř nemožné přehlédnout ono zneplatnění, a pokud se tak stalo, tak tato skutečnost měla mít primárně příčinu v tom, že žalobce projížděl předmětným úsekem rychlostí 102 km/h, čímž se připravil o možnost včas a řádně sledovat dopravní značení, tak k tomuto žalobce uvádí, že argument žalovaného je naprosto zavádějící a nemající oporu ve spisovém materiálu. Rychlost žalobce byla prokazatelně změřena až za onou spornou dopravní značkou B26, nikoli před ní. Žalovaný tedy nemůže úspěšně tvrdit, že by žalobce jel rychlostí 102 km/h v místě před dopravní značkou B26. Poté, co žalobce minul přenosnou svislou dopravní značku stanovující nejvyšší dovolenou rychlost na 50 km/h, projel kolem dopravní značky B26 „Konec všech zákazů“. Předpokládal tedy, že již může jet nejvyšší dovolenou rychlostí 90 km/h, a tento limit pak překročil o 12 km/h, když byl až za touto dopravní značkou změřen, že se pohyboval rychlostí 102 km/h. Tvrzené zneplatnění značky B26 dle žalobce nesplňovalo zákonem stanovené podmínky a ani nebylo dostatečně viditelné a rozpoznatelné za provozu. Kdyby zákonodárce nepovažoval za nutné stanovit způsob zneplatnění dopravních značek, který bude dostatečně viditelný, zajisté by dle žalobce nestanovil, že takové zneplatnění má být učiněno škrtnutím oranžovo-černým pruhem (pruhy) nebo překrytím červeným křížem.
25. Žalobce zdůraznil, že až do uskutečnění ústního jednání mu bylo ze strany jeho tehdejších nadřízených, jakož i ze strany služebního funkcionáře provádějícího ústní jednání několikrát tvrzeno, že věc je naprosto jasná a nesporná a že byl žalobce změřen na konci úseku s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h (žalobce tehdy neznal přesné místo změření své rychlosti). Protože žalobce neměl důvod policii ani svým nadřízeným nevěřit, neměl v úmyslu se z daného jednání jakkoli vykrucovat, a proto přiznal maximum možného. Až následně mu byl předložen spis, z něhož zjistil, že věc není tak, jak mu bylo stále tvrzeno, načež žalobce pojal podezření, že s ním nebylo a nadále nebude jednáno spravedlivě, a proto se obrátil na právní pomoc. Žalobce však odmítá, že by věděl, že na místě mohl jet nejvyšší rychlostí 50 km/h.
26. Žalobce upozornil, že tvrzeného zneplatnění dopravní značky B26 si nevšiml nejen při jízdě, nýbrž ani dodatečně z pořízené fotodokumentace při nahlížení do spisu po ústním jednání. Proto byl přesvědčen, že může jet rychlostí 90 km/h, kterou však překročil. Zneplatnění dopravní značky si nevšiml proto, že toto nebylo učiněno dostatečně viditelným a rozpoznatelným způsobem. Až poté, kdy bylo žalobci ze strany policie tvrzeno, že byl změřen v úseku stanovujícím nejvyšší rychlost na 50 km/h, nahlédl žalobce do spisu a zjistil, že byl změřen v úseku až za dopravní značkou B26, tedy tam, kde dle přesvědčení žalobce mohl jet nejvyšší dovolenou rychlostí 90 km/h. Žalobce z tohoto důvodu zahájil svou obranu, kdy dne 17. 7. 2022 založil do spisu své vyjádření. Dle žalobce však služební funkcionář v prvoinstančním rozhodnutí přišel s dalším argumentem, že dopravní značka B26 byla zneplatněna a žalobce tedy mohl jet nejvýše 50 km/h. Nicméně když žalobce zjišťoval správnost tohoto tvrzení služebního funkcionáře, všiml si, že zneplatnění nebylo provedeno zákonem aprobovaným způsobem, a zřejmě právě proto si zneplatnění nevšiml. Žalobce byl v dobré víře, že může jet nejvyšší dovolenou rychlostí 90 km/h.

Posouzení věci soudem

27. O žalobě soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez jednání, neboť žalobce s tímto postupem výslovně souhlasil a žalovaný do dvou týdnů od doručení výzvy nesdělil svůj

nesouhlas s takovýmto projednáním, ačkoli byl ve výzvě výslovně poučen, že nevyjádří-li se v dané lhůtě, má se za to, že souhlas s rozhodnutím bez jednání byl udělen.

28. Napadené rozhodnutí soud přezkoumával podle části třetí hlavy druhé prvního dílu s. ř. s., který vychází z dispoziční zásady vyjádřené v § 71 odst. 1 písm. c), písm. d), odst. 2 věte druhé a třetí a v § 75 odst. 2 věte první s. ř. s. Z ní vyplývá, že soud přezkoumává rozhodnutí správního orgánu pouze v rozsahu, který žalobce uplatnil v žalobě nebo během lhůty šedesáti dnů ode dne právní moci napadeného rozhodnutí, jak stanoví § 196 odst. 1 zákona o služebním poměru. Povinností žalobce je proto tvrdit, že správní rozhodnutí nebo jeho část odporuje konkrétnímu zákonnému ustanovení, a toto tvrzení odůvodnit. Bez návrhu žalobce pak musí soud podle § 76 odst. 2 s. ř. s. přihlídnout toliko k takovým vadám napadeného rozhodnutí, k nimž je nutno přihlížet bez návrhu nebo které vyvolávají jeho nicotnost. Takové nedostatky však nebyly v projednávané věci zjištěny.
29. Po přezkoumání skutkového a právního stavu a po prostudování obsahu předloženého správního spisu soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
30. Soud konstatuje, že zásadní spornou otázkou mezi účastníky je určení nejvyšší dovolené rychlosti v místě, kde byla žalobci naměřena po odečtení odchylky rychlost 102 km/h. Dle žalovaného v daném místě platila nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h vyplývající z přenosné svislé dopravní značky B20a. Naproti tomu dle žalobce v daném místě platila nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h daná obecnou úpravou provozu mimo obec, když dle žalobce platnost zmíněné přenosné značky B20a byla zrušena o 3 metry dál stojící stálou dopravní značkou B26 „Konec všech zákazů“. Účastníci se rozcházejí v názoru, zda zmíněná značka B26 byla řádně zneplatněna, případně zda zneplatnění značky tak, jak bylo provedeno, bylo dostatečně viditelné a pro účastníky silničního provozu (včetně žalobce) závazné. Další spornou skutečností mezi účastníky byl vzájemný vztah (nadřazenost, resp. podřazenost) mezi přenosnou dopravní značkou B20a, která omezila nejvyšší dovolenou rychlost na 50 km/h, a o 3 metry dále stojící stálou dopravní značkou B26 „Konec všech zákazů“.
31. K žalobní námitce, že stálá dopravní značka B26 „Konec všech zákazů“ nacházející se cca 3 metry za přechodnou dopravní značkou B20a nebyla řádně zneplatněna, soud uvádí, že způsob zneplatnění dopravní značky je stanoven v § 3 odst. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kde se stanoví: *„Neplatnost dopravní značky nebo její části, která vyplývá z přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, lze vyjádřit*
 - a) *škrtnutím oranžovo-černým pruhem (pruhy) nebo překrytím červeným křížem; tímto způsobem však nesmí být vyjádřena neplatnost svislé dopravní značky upravující přednost, nebo*
 - b) *jiným způsobem, například zakrytím nebo demontáží činné plochy značky.“*
32. Z obsahu správního spisu soud zjistil, že na fotografii z místa je vidět, že zneplatnění bylo provedeno přelepením páskou do kříže, přičemž se jedná zřejmě o pásku černé či šedivé barvy. Služební funkcionář uváděl v prvostupňovém rozhodnutí, že se jednalo o černou pásku, zatímco žalovaný v napadeném rozhodnutí na několika místech uvedl, že přelepení značky B26 bylo provedeno *„s největší pravděpodobností bílou páskou s černým okrajem“*. Soud přisvědčuje žalobci ohledně výkladu výše citovaného § 3 odst. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb. v tom smyslu, že pro zneplatnění –škrtnutí dopravní značky jsou (s výjimkou svislých značek upravujících přednost) závazně stanoveny barvy, kterými škrtnutí má být provedeno (oranžovo-černý pruh nebo překrytí červeným křížem). Jinými způsoby zneplatnění dopravní značky dle § 3 odst. 8 písm. b) vyhlášky č. 294/2015 Sb. se dle názoru soudu myslí metody zneplatnění dopravní značky od škrtnutí nebo překrytí odlišné. Bylo by nelogické, Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

aby škrtnutí nebo překrytí dopravní značky bylo proveditelné dle obou ustanovení. Pokud by mělo být umožněno škrtnutí nebo překrytí dopravní značky pruhy jiných barev, lze předpokládat, že by to tvůrce zmíněné vyhlášky Ministerstvo dopravy uvedl přímo v § 3 odst. 8 písm. a) vyhlášky č. 294/2015 Sb. Dle názoru soudu je smyslem závazného stanovení barev pro zneplatnění dopravních značek, aby se účastníci silničního provozu mohli spolehnout na konkrétní způsob zneplatnění určitými barvami, který je dobře viditelný a rozpoznatelný. Ostatně i v Zásadách pro dopravní značení (kapitola 3.4.7) se počítá se škrtnutím nebo překrytím značky oranžovo-černým pruhem, s jinými barvami se nepočítá. Zmíněné Zásady pro dopravní značení nezmiňují na rozdíl od vyhlášky č. 294/2015 Sb. překrytí dopravní značky červeným křížem. Soud tudíž přisvědčil žalobní námitce, že zneplatnění předmětné značky B26 „Konec všech zákazů“ nebylo provedeno v souladu s právními předpisy.

33. Jiná je ovšem otázka, zda takovéto nesprávné zneplatnění dopravní značky B26 bylo závazné pro účastníky silničního provozu. Žalovaný na straně 7 k uvedené otázce uvedl: *„Z ustálené judikatury správních soudů vyplývá, že řidič je povinen dopravní značení respektovat, bez toho, aniž by si sám nejdříve vytvářel představu o správnosti dopravního značení s ohledem na jeho technické parametry a podle toho jej respektoval či nikoliv. Přijetí opačného závěru by vedlo ke zcela absurdnímu závěru, při kterém by "znalci" technických norem dopravního značení, toto značení, při minimální odchylce, ignorovali, a naopak řidiči neznalí technických norem by jej respektovali, v důsledku čehož by se chování řidičů stalo prakticky nepředvídatelným, přičemž by byla jistě ohrožena jak bezpečnost, tak i plynulost provozu na pozemních komunikacích – je tedy namístě přijmout pro posouzení závaznosti dopravního značení jiné kritérium než shodu s technickými normami. Dopravní značení způsobí závazat řidiče k dodržení jeho obsahu je pouze takové, které je dobře čitelné, přehledné a nezaměnitelné s jiným a dává řidiči možnost se s jeho obsahem seznámit, přičemž je nerozhodný jeho soulad s technickými předpisy. Navíc dopravní značky jsou správním aktem, kterému svědčí presumpce správnosti, tzn., že na dopravní značku se musí nahlížet jako na zákonnou, dokud není prokázán opak, tedy až do okamžiku, kdy k tomu příslušný orgán vysloví její nezákonnost.“* Žalovaný zároveň na podporu citovaného názoru odkázal na rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 19. 4. 2011, č. j. 52 A 79/2010-38, a na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2010, č. j. 8 As 68/2009-83.
34. Zdejší soud konstatuje, že citovaný názor žalovaného považuje s přihlédnutím ke zmíněné judikatuře za správný. Žalovaný správně poukázal na skutečnost, že dopravní značení musí být mimo jiné dobře čitelné, aby zavazovalo účastníky silničního provozu. Na tomto místě se však soud již rozchází s hodnocením žalovaného, který na straně 8 napadeného rozhodnutí uvedl, že *„přelepení dopravní značky B26 "Konec všech zákazů" bylo dostatečně určité a viditelné (byť ne v požadované barvě) a pro řidiče věnujícího se řízení vozidla a sledujícího situaci v provozu na pozemních komunikacích zcela čitelné.“* Na rozdíl od žalovaného se soud jeví provedené zneplatnění značky B26 z komunikace špatně viditelné. Předmětná značka B26 je bílo-černé barvy (bílý kruh lemovaný černým okrajem s pěti tenkými rovnoběžnými černými pruhy). Jak už soud uváděl výše, v daném případě není úplně zřejmé, jakou barvu měla páska použitá na zneplatnění předmětné značky. Sám žalovaný vyjádřil pochybnosti, když uváděl, že se pravděpodobně jednalo o bílou pásku s černým okrajem. S ohledem na výše popsany vzhled dopravní značky B26 se soudu jeví zcela nevhodné, aby takováto bílo-černá dopravní značka byla zneplatněna přelepením černou nebo bílo-černou páskou. V Zásadách pro dopravní značení (kapitola 7.4) se uvádí, že dopravní značka mimo obec musí být pro účastníky silničního provozu viditelná ze vzdálenosti nejméně 100 m. Dle

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

názoru soudu by z obdobné vzdálenosti mělo být viditelné i zneplatnění dopravní značky. Na fotografii ve správním spise, která byla pořízena ze vzdálenosti cca 30 m před značkou B26, je zneplatnění značky B26 stěží viditelné. Lze proto usuzovat, že z větší vzdálenosti by již nebylo viditelné vůbec. Soud nepochybuje o tom, že kdyby zneplatnění oné značky bylo řádně provedeno předepsaným způsobem (přelepením oranžovo-černým pruhem), bylo by pro účastníky silničního provozu podstatně lépe viditelné i na vzdálenost 100 m. Lépe viditelná by patrně byla i jakákoli jiná použitá páska než černá nebo bílá, když uvedené barvy se značkou B26 barevně splývají. Špatná viditelnost provedeného zneplatnění se týká obou značek B26, které se nachází po obou stranách komunikace.

35. Žalobce v žalobě uvedl, že při jízdě viděl předmětnou značku B26 „Konec všech zákazů“, avšak nevšiml si, že byla zneplatněna, a proto se jí řídil. Ve svém replice k vyjádření žalovaného upozornil, že si zmíněného zneplatnění dopravní značky nevšiml ani z pořízené fotodokumentace, do které mohl nahlížet po ústním jednání u služebního funkcionáře. K uvedené problematice žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že *„odvolací orgán nadto nemá pochyb, že odvolatel si byl samotné existence přelepení dopravní značky B26 „Konec všech zákazů“ vědom (ať už toto považoval za zneplatnění platné či neplatné), což ostatně vyplývá i z jeho odvolání: „Až po nahlédnutí do spisového materiálu, které bylo obviněnému umožněno po skončení ústního jednání, jím byly zjištěny veškeré okolnosti a přesné místo změření jeho rychlosti, které bylo ovšem až v bodě, ve kterém měl obviněný za to, že je zde na základě zrušující značky B26, kterou považoval za platnou, povolená rychlost 90 km/h“. Lze tedy postavit na jisto, že odvolatel viděl dopravní značku B26 (kdyby ji neviděl, nemohl by ji považovat za platnou) a viděl, že dopravní značka B 26 „Konec všech zákazů“ byla určitým způsobem zneplatněna, ale odvolatel toto zneplatnění nepovažoval za platné“*. K citované argumentaci žalovaného soud uvádí, že z výše citované věty uvedené žalobcem v odvolání ani z jiných podkladů ve správním spise nelze dovodit, že by si žalobce všiml při jízdě zneplatnění dopravní značky B26. Citovaná věta z odvolání žalobce, ve které je zmínka, že žalobce v době jízdy považoval dopravní značku B26 za platnou, odpovídá tomu, co tvrdil žalobce v replice, tedy že si nevšiml po ústním jednání ve fotodokumentaci, že značka B26 je zneplatněna, a že se žalobce o zneplatnění značky B26 dozvěděl až z prvostupňového rozhodnutí, a proto až v odvolání uplatnil argumentaci ohledně nesprávného zneplatnění dopravní značky B26. Proto v odvolání žalobce uváděl, že značku B26 považoval za platnou, z čehož však dle názoru soudu nelze dovodit, že by si žalobce všiml zneplatnění dopravní značky, a že takové zneplatnění nepovažoval za platné. Ze správního spisu soud zjistil, že jediný záznam o nahlížení žalobce do spisu je ze dne 13. 7. 2022 po skončení ústního jednání. Následně se žalobce vyjádřil prostřednictvím své právní zástupkyně podáním ze dne 17. 7. 2022, ve kterém se však neobjevuje žádná zmínka o zneplatnění dopravní značky B26, což dle soudu rovněž svědčí o tom, že v té době ještě žalobce o zneplatnění nevěděl a dozvěděl se to až z prvostupňového rozhodnutí. Tím se vysvětluje postupně se vyvíjející argumentace žalobce, kdy při ústním jednání žalobce de facto uznával svou vinu z předmětného přestupku, avšak poté, co se seznámil s fotodokumentací, začal argumentovat značkou B26 „Konec všech zákazů“ a v odvolání posléze uplatnil jako námitku i neplatnost provedeného zneplatnění dopravní značky.
36. Dle názoru soudu jistě nelze vyloučit, že se jedná o účelovou obranu žalobce, když tento tvrdí, že si při jízdě nevšiml zneplatnění dopravní značky B26, avšak k závěru o tom, že si žalobce zneplatnění značky B26 při jízdě všiml, chybí důkazy. Pokud by si žalobce při jízdě všiml provedeného zneplatnění dopravní značky B26, byl by nepochybně povinen se jím

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

řídít bez ohledu na skutečnost, zda zneplatnění bylo provedeno v předepsaných barvách. Ze zákona o silničním provozu, prováděcích předpisů ani z jiných právních předpisů totiž nelze dovodit, že by účastník provozu na pozemních komunikacích sám mohl činit soud o zákonnosti dopravní značky či jejího zneplatnění, a na základě svého hodnocení se rozhodnout, zda se bude, či nebude řídit danou dopravní značkou či jejím zneplatněním (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2010, č. j. 8 As 68/2009-83).

37. S ohledem na uvedené skutečnosti vycházel soud z toho, že žalobce si zneplatnění značky B26 nevšiml, a to z důvodu prokazatelně špatné viditelnosti provedeného zneplatnění, jak bylo popsáno výše. Nelze prokázat, že by si žalobce nevšiml zneplatnění značky kvůli tomu, že jel vyšší než nejvyšší dovolenou rychlostí, jak to tvrdil žalovaný ve vyjádření k žalobě. V tomto směru souhlasí soud se žalobcem, že jediná prokázaná rychlost vozidla žalobce vyplývá z měření v místě zachyceném ve fotodokumentaci, z čehož však nelze dovodit, jakou rychlostí jel žalobce předtím v místě před dopravní značkou B26, které je dle odhadu soudu dle fotodokumentace vzdáleno cca 100 metrů od místa, kde byla žalobci následně změřena rychlost.
38. Napadené rozhodnutí žalovaného však bylo založeno nejen na tom, že došlo k řádnému a viditelnému zneplatnění dopravní značky B26 „Konec všech zákazů“, s čímž se soud neztotožnil, nýbrž zároveň na argumentaci žalovaného, že i kdyby dopravní značka B26 byla zneplatněna nesprávně, tak jelikož se zhruba 3 m před touto značkou nacházela přenosná dopravní značka B20a stanovující nejvyšší dovolenou rychlost na 50 km/h, měla tato přenosná dopravní značka přednost před stálou dopravní značkou B26. K tomu žalobce v žalobě namítl, že uvedený argument žalovaného je lichý, neboť přenosná dopravní značka by měla přednost za situace, kdy by se ony předmětné dopravní značky nacházely na stejné úrovni, tedy vedle sebe, a kdyby byly mezi sebou v rozporu.
39. Podle § 61 odst. 3 zákona o silničním provozu platí, že *„přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními.“*
40. Podle § 76 odst. 1 zákona o silničním provozu platí, že *„místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena místní i obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích.“*
41. Podle § 76 odst. 4 zákona o silničním provozu platí, že *„přenosné svislé dopravní značky jsou nadřazeny všem dopravním značkám.“*
42. Z obsahu správního spisu (zejména z obsahu pořízené fotodokumentace) soud shledal, že v předmětném místě platila přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích. Na fotografii na straně 5 správního spisu jsou vidět výše mnohokrát zmiňované dopravní značky, a to přenosná svislá dopravní značka B20a (omezení rychlosti na 50 km/h) a o cca 3 metry dále stojící stálá svislá dopravní značka B26, která byla zneplatněna, ovšem nikoli řádným způsobem, jak bylo popsáno výše. Na téže fotografii je vidět, že obě zmíněné značky B20a a B26 se nacházely v místě, kde začínalo zúžení původně dvoupruhové jednosměrné

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

silnice do jediné pruhu, a proto na levé straně jsou osazeny dopravní sloupky (směrovací desky), které svádí dopravu do jediného pruhu.

43. Dle názoru soudu s ohledem na výše popsanou místní situaci bylo zřejmé, že při rozporu mezi přenosnou svislou dopravní značkou B20a a stálou svislou dopravní značkou B26 má ve smyslu výše citované právní úpravy přednost přenosná svislá dopravní značka, jež byla součástí přechodné úpravy provozu. V Zásadách pro dopravní značení (kapitola 8.4) má být minimální vzdálenost dopravních značek 30 m, na což žalobce upozorňoval v žalobě. Žalovaný k této námitce na straně 10 napadeného rozhodnutí uvedl, že *„z povahy věci se toto doporučení nemůže týkat dopravních značek přenosných, kde například s ohledem na technický stav pozemní komunikace může vyvstat důvodná potřeba pravidla na pozemní komunikaci upravit několika i bezprostředně za sebou jdoucími dopravními značkami.“* Soud v zásadě souhlasí s citovaným názorem žalovaného a dodává, že v posuzované věci byla přenosná svislá dopravní značka B20a vzdálena cca 3 metry od stálé svislé dopravní značky B26, kdy smyslem takto blízké vzdálenosti značek bylo, aby byla zdůrazněna přednost přenosné značky B20a před stálou značkou B26. Soud nesouhlasí se žalobcem, že by pro uplatnění nadřazenosti přenosné svislé dopravní značky bylo třeba, aby tato značka stála ve zcela bezprostřední blízkosti stálé svislé dopravní značky (například hned vedle).
44. Jak již soud uváděl výše, dočasná neplatnost dopravních značek se vyjadřuje škrtnutím oranžovo-černým pruhem nebo překrytím červeným křížem (viz § 3 odst. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb. a kapitola 3.4.7 Zásad pro dopravní značení). Právní úprava tedy předpokládá, že standardně v situaci, kdy přechodná úprava provozu dočasně nahrazuje místní úpravu provozu, budou kolidující dopravní značky, jež jsou součástí místní úpravy provozu dočasně zneplatněny, aby nedocházelo ke kolizi s přechodným dopravním značením. K uvedenému zneplatnění značky B26 došlo, byť nikoli řádným způsobem. Pro takové případy kolidujících dopravních značek se uplatní zákonné pravidlo, že přednost má přenosná svislá dopravní značka. V žádném právním předpisu ani jiném dokumentu není stanoveno, že by přenosná svislá dopravní značka musela být v těsné blízkosti stálé dopravní značky, kterou nahrazuje. Žalobce tvrdil v žalobě, že při jízdě viděl obě značky (B26 a B20a), z čehož soud vychází. Z výše popsané místní situace bylo dle názoru soudu zjevné, že se přednostně uplatní dopravní značka B20a omezující nejvyšší dovolenou rychlost na 50 km/h, což byl žalobce povinen respektovat.
45. Žalobce poukazoval na judikaturu Nejvyššího správního soudu, dle které si účastník silničního provozu nemůže sám posuzovat platnost či neplatnost té které dopravní značky, a proto vycházel z jednotlivých značek v daném místě tak, jak po sobě následovaly. K uvedené žalobní námitce soud konstatuje, že již výše citoval rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2010, č. j. 8 As 68/2009-83, ve kterém se uvádí, že si účastníci silničního provozu nemohou činit úsudek o tom, zda značka či její zneplatnění je plně v souladu s právními předpisy, nýbrž jsou povinni dopravní značku či její zneplatnění respektovat. Obdobně se Nejvyšší správní soud vyjádřil 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 ohledně 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.“* Soud se ztotožňuje

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

s citovanou judikaturou a dodává, že na základě zmíněné judikatury rozhodně nelze dovozovat, že by účastník silničního provozu mohl při jízdě postupovat zcela bezmyšlenkovitě, aniž by bral v úvahu existenci dvou kolidujících dopravních značek (stálá svislá B26 a přenosná svislá B20a). Žalobce naopak mohl a měl vyhodnotit uvedenou kolizi značek v souladu s platnou právní úpravou, tedy že má přednost přenosná svislá dopravní značka B26. Na tomto závěru nemůže nic změnit ani skutečnost, že stálá značka B26 se nacházela po obou stranách silnice (s ohledem na dvouproudý provoz), když je zřejmé, že pro účastníky silničního provozu byla směrodatná značka B26 vpravo od silnice s ohledem na skutečnost, že provoz byl sveden do pravého jízdního pruhu.

46. Ze situace na místě, kde se nacházely obě kolidující dopravní značky, je dle názoru soudu zřejmé, že se jednalo o svedení dvouproudé jednosměrné silnice do jediného jízdního pruhu. Za takové situace měl žalobce vyhodnotit, že přechodné dopravní značení (značka B20a) zneplatňuje stálou značku B26 umístěnou v jeho blízkosti a omezení rychlosti platí až do místa, kde bude jeho platnost zrušena v souladu s platnými právními předpisy. Žalobce nemohl rozumně předpokládat, že přenosná svislá dopravní značka B20a stanovící nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h má platnost na úseku pouhých tří metrů ke značce B26 „Konec všech zákazů“.
47. K žalobní námitce, že na předmětném místě se nenacházela žádná výstražná dopravní značka upozorňující na skutečnost, že účastníci silničního provozu projíždí stavenišťem, soud uvádí, že v tomto směru souhlasí se žalovaným, že měl žalobce přizpůsobit rychlost dopravnímu značení, když není podstatné, z jakého důvodu ke snížení rychlosti v daném úseku došlo. Soud dodává, že snížení nejvyšší dovolené rychlosti přechodnou úpravou provozu není podmíněno tím, že by musely být na místě další dopravní značky či jiná upozornění, ze kterých by se dal dovodit důvod omezení nejvyšší dovolené rychlosti v daném místě.
48. K žalobcem zmiňované zásadě *in dubio pro reo* soud uvádí, že nemá žádné pochybnosti o skutkových okolnostech případu a o porušení povinností ze strany žalobce, když soud ve výsledku dospěl ke stejnému závěru jako služební funkcionář a žalovaný. Proto neshledal soud žádný důvod k aplikaci žalobcem odkazované právní zásady.
49. S ohledem na výše uvedené soud uzavírá, že žalobu v mezích uplatněných žalobních bodů vyhodnotil jako nedůvodnou, byť některým žalobním námitkám soud přisvědčil. Pro posouzení žaloby však bylo klíčové vyhodnocení nejvyšší dovolené rychlosti v místě, kde byla žalobci změřena rychlost, přičemž soud dospěl ke stejnému závěru jako žalovaný, že nejvyšší dovolená rychlost v daném místě činila 50 km/h, a žalobce ji tak překročil o 52 km/h. Proto soud žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
50. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch a žalovanému náklady řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, navíc je ani nepožadoval, a proto soud vyslovil, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat **kasační stížnost** ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

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.

Ústí nad Labem 3. října 2023

Mgr. Václav Trajer, v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.