



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Martinem Kopou ve věci

žalobce: J. S.
X,
adresa pro doručování: X

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 2. 2023, č. j. JMK 26724/2023,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Podstata věci

- 1. Žalobce jel se svým traktorem po pozemní komunikaci III. třídy u Medlova. Zastavila ho policie. Žalobce na traktoru a připojeném vleku neměl značky. Policie pak zjistila, že nemá pro řízení traktoru řidičské oprávnění. Nezaevidoval traktor v registru motorových vozidel. A nepojistil ho. Žalobce za to obdržel pokutu ve výši 25 000 Kč a zákaz řízení na 12 měsíců.
- 2. Žalobce nyní před soudem namítá, že jeho jednání nebylo s ohledem na konkrétní okolnosti věci společensky škodlivé. Podle svých slov jel jen několik desítek metrů po pozemní komunikaci. Krajský soud musel jeho žalobu zamítnout, protože ho zavazoval právní názor Nejvyššího správního soudu, který zrušil předchozí zrušující rozsudek soudu.

II. Skutkové okolnosti a rozhodnutí správních orgánů

3. Ve čtvrtek 27. 1. 2022 těsně po druhé hodině odpolední policie zastavila na silnici u bývalého zemědělského družstva u Medlova traktor. Měl malý přívěs. Neměl naopak značky. Řídil ho žalobce. Policisté lustrací zjistili, že nemá řidičské oprávnění skupiny T (měl ho pro skupiny AM, B1 a B). Poté v registru motorových vozidel zjistili, že se v něm traktor neeviduje a vůbec nemá přidělenou státní poznávací značku.
4. Městský úřad Židlochovice („městský úřad“) o měsíc později kvůli chybějícímu řidičskému oprávnění žalobce a chybějícím značkám zahájil se žalobcem přestupkové řízení. Dodatečně také zjistil, že si žalobce nesjednal na traktor pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.
5. Městský úřad provedl v půlce března 2022 dokazování mimo ústní jednání. Provedl listinné důkazy obsažené ve spise (úřední záznam policie o kontrole, výpis z registru řidičů, technický průkaz traktoru, lustrace v datech České kanceláře pojistitelů), včetně fotodokumentace traktoru, vleku a žalobce pořízené po jeho zastavení policií. Žalobce k provedeným důkazům uvedl: „V autošколе jsem se ptal, zda mohu tento traktor řídit a byl jsem ubezpečen, že ano, pokud traktor splňuje hmotnosti do 3,5 t. *S traktorem jsem jel cca několik desítek metrů po pozemní komunikaci, kdy jsem s ním jel po poli a poslední úsek k bydlišti jsem jel po pozemní komunikaci.* ŘP nutně potřebuji k dojíždění do zaměstnání, kde pracuji jako montér a budu dojíždět až do Hradce Králové. Vozík byl pořízen před léty, kdy byl zakoupený ze Zbrojovky Brno. Celková hmotnost traktoru s vozíkem je nějakých 3 350 kg. Tehdy byl zakoupen traktor bez registračních značek. Vozík v době zakoupení rovněž neměl registrační značky.“ (zvýraznil soud).
6. Rozhodnutím ze dne 15. 3. 2022, č. j. MZi-OD/2314/2022/KI („rozhodnutí městského úřadu“), městský úřad shledal žalobce vinným ze tří přestupků. Řídil traktor kategorie „T“, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění skupiny „T“ [§ 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu]. Neměl na něm umístěnou tabulku státní poznávací značky, která nebyla k vozidlu přidělena. Taktéž na vleku neměl umístěnou tabulku státní poznávací značky, která nebyla k vozidlu přidělena [§ 125c odst. 1 písm. a) bod 1 zákona o silničním provozu]. Traktor navíc provozoval bez sjednaného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla [§ 16 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla]. Městský úřad za to žalobci uložil pokutu ve výši 25 000 Kč a zákaz řízení na 12 měsíců.
7. Městský úřad v rozhodnutí uvedl, že společenskou nebezpečnost jednání žalobce spatřuje v ohrožení bezpečnosti silničního provozu a jeho účastníků i v nerespektování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Žalobce jel s neregistrovaným a nepojištěným traktorem, k jehož řízení neměl řidičské oprávnění. Ohrozil výkon státní správy, který taxativně stanovuje okruh osob oprávněných k řízení jednotlivých kategorií motorových vozidel i podmínky získu řidičského oprávnění. Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou ho získal. Z hlediska povahy a závažnosti přestupku městský úřad zmínil, že žalobce jel s traktorem, který nebyl v registru vozidel, a pro ostatní účastníky silničního provozu byl bez registračních značek neidentifikovatelným. Řídil ho, aniž by k tomu měl řidičské oprávnění. Žalobce nerespektoval základní povinnosti řidiče. Porušil zájem společnosti chovat se v souladu s pravidly silničního provozu.
8. Žalobce podal proti rozhodnutí městského úřadu blanketní (neúplné) odvolání, které ani na výzvu nedoplnil.

9. Žalovaný rozhodnutím ze dne 17. 2. 2023, č. j. JMK 26724/2023 („rozhodnutí žalovaného“), odvolání žalobce zamítl a rozhodnutí městského úřadu potvrdil. Souhlasil se zjištěným skutkovým stavem i jeho právním hodnocením. Mimo jiné vysvětloval, že se pro účely řidičského oprávnění zohledňuje nejvyšší technicky povolená hmotnost, nikoliv hmotnost provozní. Povolená hmotnost traktoru žalobce byla 4 700 kg. Aby ho mohl řídit, musel by mít řidičské oprávnění „C“ nebo „T“. Řidičské oprávnění pro řízení vozidel skupiny „B“ pro řízení takového traktoru nepostačuje. Žalovaný se adresně nezabýval společenskou škodlivostí jednání žalobce. Zmínil jen, že městský úřad uložil pokutu i zákaz činnost na spodní hranici zákonné sazby, s čímž souhlasil.

III. Obsah žaloby

10. Žalobce namítá, že svým jednáním nenaplnil materiální stránku přestupku. Jeho jednání nedosáhlo úrovně společenské škodlivosti. Správní orgány se tím řádně nezabývaly. Při dokazování žalobce uváděl, že s traktorem jel po pozemní komunikaci cca několik desítek metrů. Jel s ním po poli a poslední úsek k bydlišti jel po pozemní komunikaci. Správní orgány toto tvrzení nezpochybňovaly a nepřihlédly k němu.
11. Žalobce traktor řídil primárně na poli, které není pozemní komunikací. Zákon o silničním provozu se na jízdu na poli nevztahuje. Po pozemní komunikaci jel žalobce pouze několik desítek metrů. Maximální rychlost vozidla je 25 km/h. Jeho hmotnost je 3 200 kg. Žalobce je držitelem řidičského oprávnění sk. B, které ho opravňuje řídit motorová vozidla o hmotnosti do 3 500 kg s neomezenou konstrukční rychlostí. Jestliže tedy žalobce může řídit motorová vozidla o hmotnosti 3 500 kg s maximální konstrukční rychlostí např. 300 km/h – přičemž způsoblost a schopnost žalobce řídit takováto vozidla nikdo nezpochybňuje – pak postrádá smysl, aby dostal trest za řízení motorového vozidla o hmotnosti 3 200 kg, které nemůže vyvinout vyšší rychlost než 25 km/h.
12. Správní orgány nepřihlédly ani ke skutečnosti, že žalobce jel pouze po pozemní komunikaci III. třídy, sloužící ke vzájemnému spojení dvou malých obcí. Jde o pozemní komunikaci s *de facto* nulovým provozem, kde nebyli žádní další účastníci silničního provozu.
13. Žalobce na podporu své argumentace odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 30. 7. 2018, č. j. 44 A 12/2018-27 („rozsudek Krajského soudu v Praze“), podle kterého správní orgány musí v každém řízení o přestupku zkoumat, zda obviněný vedle stránky formální naplnil i stránku materiální. Sama skutečnost, že určité jednání naplňuje formální znaky přestupku, automaticky neimplikuje naplnění znaků materiálních.

IV. Vyjádření žalovaného k žalobě

14. Žalovaný tvrdí, že žalobce podal proti rozhodnutí městského úřadu pouze blanketní odvolání, které ani na výzvu nedoplnil. Žalovaný proto přezkoumával rozhodnutí městského úřadu jen v míře předpokládané zákonem. Žádnými konkrétními námitkami se zabývat nemohl, protože žalobce žádné nevzněl.
15. Jediné vyjádření, které žalobce učinil v průběhu celého správního řízení, bylo při dokazování. S tímto vyjádřením se městský úřad vypořádal v odůvodnění rozhodnutí. Vysvětlil žalobci rozdíl mezi provozní hmotností a povolenou hmotností. Správní orgány nemohou svévolně ignorovat rozdělení kategorií vozidel stanovených zákonem.

16. Žalobce se pohyboval po veřejně přístupné pozemní komunikaci mezi obcemi Smolín a Medlov. Řízení jízdní soupravy, aniž by k tomu měl patřičné řidičské oprávnění, je společensky nebezpečné. Nemá relevanci, jakou vzdálenost žalobce ujel, protože mu zákon zakazuje v daném vozidle na veřejně přístupnou pozemní komunikaci vůbec vjet. Neobstojí ani argument o „nulovém provozu“, pokud se žalobce v provozu setkal přinejmenším s policejní hlídkou, která jej zastavila.
17. Odkazovaný judikát není přílehlavý, protože se správní orgány materiální stránkou přestupků zabývaly. Pokud se žalobci rozhodnutí městského úřadu zdálo nedostatečné, mohl vznést námitky v odvolání. Správní trest obdržel na spodní hranici zákonné sazby, ačkoliv spáchal několik přestupků. Specifické okolnosti případu správní orgány zohlednily při úvaze o správním trestu.

V. Rozsudek krajského soudu, rozsudek Nejvyššího správního soudu a jednání ve věci

18. Soud nejprve rozsudkem ze dne 29. 9. 2023, č. j. 41 A 11/2023-23 („rozsudek krajského soudu“), zrušil rozhodnutí žalovaného i rozhodnutí městského úřadu, protože vyšel z nezpochybňovaného tvrzení žalobce, že jel po silnici III. třídy jen několik desítek metrů. Podle soudu to nebylo společensky škodlivé a hodnocení správních orgánů bylo neadekvátně přísné.
19. Žalovaný podal proti uvedenému rozsudku kasační stížnost, v níž zpochybnil skutkovou verzi žalobce, na níž původní rozsudek soudu stál. Tvrdil, že v daných místech není polní cesta, a že žalobce jel v opačném směru, než namítá. Žalovaný nesouhlasil, že by počínání žalobce nebylo společensky škodlivé.
20. Nejvyšší správní soud poté rozsudkem ze dne 5. 12. 2023, č. j. 1 As 199/2023-20 („rozsudek prvního senátu“), rozsudek krajského soudu zrušil. Vytkl mu nepřezkoumatelnost. Poté po věcné stránce posoudil důvodnost skutkových tvrzení žalobce, ze kterých krajský soud vyšel, a znak společenské škodlivosti žalobcova jednání shledal za splněný.
21. Po vrácení věci soud nařídil jednání. Chtěl se zaměřit na skutkové námitky žalovaného zpochybňující tvrzení žalobce. Žalobce uvedl, že opravdu jel jen pár desítek metrů po silnici III. třídy, aby sjel z jedné polní cesty na další polní cestu. Rozhodnutí správních orgánů mu přišla hodně krutá, protože takto přešel jen čtyřicet nebo padesát metrů, je řidičem sk. B, neřídil vozidlo těžší než 3,5 tuny, jeho maximální rychlost je 25 km/h a nikoho neohrožoval. Rok zákazu řízení a pokuta 25 000 Kč jsou podle něj „moc drsné“. Popisoval poté, kudy přesně s traktorem jel.
22. Soud následně přistoupil k dokazování. Žalovaný k důkazu navrhl mapový podklad, který byl součástí jeho kasační stížnosti, v níž tvrdil, že policie zastavila žalobce v opačném směru jízdy (nikoliv směrem k bydlišti, ale od něj), a že mezi místem zastavení a bydlištěm žalobce žádná polní cesta nevede. Žalobce na mapě ukázal a vysvětlil, kudy přesně s traktorem jel.
23. Po závěrečném návrhu obou účastníků a krátkém přerušení soud vyhlásil tento rozsudek.

V. Posouzení věci

24. Žaloba *není důvodná*.
25. Mezi účastníky není sporu o tom, že žalobce naplnil formální znaky přestupků, z jejichž spáchání jej správní orgány shledaly vinným. Jeho jednání bylo protiprávní. To ovšem ke vzniku přestupkové odpovědnosti nestačí. Ustanovení § 5 zákona o odpovědnosti za

přestupky zdůrazňuje, že přestupkem je jen *společensky škodlivý* protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin. V tom, jestli bylo jednání žalobce společensky škodlivé, se již strany sporu neshodnou.

Jednání žalobce bylo společensky škodlivé

26. Tuto otázku závazným způsobem vyřešil rozsudek prvního senátu. Ten se výslovně zaměřil na námitky žalobce, že pozemní komunikaci použil pouze v úseku několika desítek metrů, že je držitelem oprávnění pro jinou skupinu motorových vozidel (umožňující řídit vozidla i s větší hmotností a konstrukční rychlostí než vozidlo, které v tomto případě řídil) a nakonec skutečnost, že jel po pozemní komunikaci III. třídy s malým provozem. Dokazování, které proběhlo při jednání, a při kterém žalobce podle soudu přesvědčivě vyvrátil skutkové námitky žalovaného původně uplatněné v kasační stížnosti, tento skutkový rámec nijak neproměnilo. Z rozsudku prvního senátu proto lze v této otázce v plné míře vyjít.
27. Rozsudek prvního senátu připomněl, že se žalobce dopustil přestupků, které patří mezi tzv. ohrožovací, k jejichž dokonání postačuje ohrožení chráněného zájmu (jakkoliv je tento pojem pro právní laiky matoucí, protože v případě těchto přestupků nikdo nebývá ohrožen – ohroženým je jen abstraktní veřejný zájem; pozn. krajského soudu). U těchto deliktů tedy nemusí dojít ke vzniku škody. Podle rozsudku prvního senátu v projednávané věci k ohrožení chráněných zájmů společnosti došlo, a proto žalobce naplnil i materiální stránku všech přestupků (bod 35 rozsudku prvního senátu).
28. Rozsudek prvního senátu také připomenul rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 1. 2013, č. j. 3 As 42/2012-35, podle kterého je řízení vozidla bez řidičského oprávnění v silničním provozu nebezpečným a nezodpovědným chováním vždy. Vysoká společenská nebezpečnost takového jednání plyne i z vysoké spodní hranice stanovených sankcí (bod 36 rozsudku prvního senátu).
29. Za přílehlavý rozsudek první senát označil i rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 10. 2017, č. j. 4 As 179/2017-48, ve skutkově obdobné věci (který prošel testem ústavnosti – usnesení Ústavního soudu 30. 7. 2020, sp. zn. II. ÚS 4097/17). Také šlo o řízení jízdní soupravy na pozemní komunikaci bez příslušné skupiny řidičského oprávnění. Ke zpochybnění materiální stránky přestupku spočívající v řízení vozidla na poměrně krátkém úseku zde kasační soud uvedl, že i krátká jízda k naplnění materiální stránky přestupku postačuje. Ani v tvrzení stěžovatele, že uměl jízdní soupravu bez problémů řídit, nespátrával kasační soud zvláštní okolnosti případu, které by nebezpečnost jednání stěžovatele snižovaly natolik, že by jím nebyl naplněn materiální znak přestupku. Ke skutkové stránce věci pak tehdy Nejvyšší správní soud uvedl, že neobstojí ani námitka stěžovatele, že hmotnost jím řízené jízdní soupravy nedosahovala hmotnosti, pro niž měl jinak řidičské oprávnění jiné skupiny. Závěrem pak Nejvyšší správní soud uvedl, že řízením motorových vozidel bez příslušného řidičského oprávnění dochází k porušení zájmu na bezpečnosti silničního provozu. Zákon při rozčlenění vozidel do různých skupin učinil úvahu, jaká vozidla jsou z hlediska nároků na jejich bezpečné řízení srovnatelná a jaká nikoli, přičemž kasační soud jasně deklaroval, že nelze tyto požadavky ignorovat pouze na základě řidičova subjektivního názoru, která vozidla je schopen řídit (bod 37 rozsudku prvního senátu).

30. Přílehlavým byl podle rozsudku prvního senátu i rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 9. 2021, č. j. 4 As 87/2021-39. Zdůrazňuje, že materiální i formální stránka přestupku je naplněna i při zohlednění, že stěžovatel řídil jízdní soupravu za nižšího provozu. Rozsudek prvního senátu k tomu dodává, že ani na málo frekventované pozemní komunikaci nelze přítomnost dalších účastníků silničního provozu vyloučit. Proto takto popsaná aktuální dopravní situace nemůže představovat významnou okolnost, pro kterou by měl přestupek na úseku provozu na pozemních komunikacích postrádat společenskou škodlivost (bod 38 rozsudku prvního senátu).
31. Z relevantních právních předpisů i citované judikatury podle přesvědčení Nejvyššího správního soudu vyplývá evidentní zájem společnosti na tom, aby motorová vozidla řídila na pozemních komunikacích vždy pouze ta osoba, která má pro danou skupinu vozidel příslušné oprávnění, před jehož získáním osvědčí schopnost vozidlo dané skupiny odborně a bezpečně ovládat u příslušného orgánu (srov. § 82 a násl. zákona o silničním provozu; bod 39 rozsudku prvního senátu).
32. Rozsudek prvního senátu proto v bodě 40 shrnul: „Stěžovatel [správně žalobce – pozn. krajského soudu] dále vjel na pozemní komunikaci vozidly (traktorem s vlekem), která neměla osazeny ani přiděleny registrační značky. Takové jednání považuje kasační soud za natolik zjevně porušující zájem společnosti, že nevidí jinou možnost, než se přiklonit k názoru žalovaného, že je dán veřejný zájem na tom, aby bylo vozidlo prostřednictvím registračních značek v silničním provozu snadno a jednoznačně identifikovatelné. To je důležité nejen pro orgány veřejné moci, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu. Absence registračních značek tuto identifikaci nepochybně znemožňuje. (...). Nejvyšší správní soud dále doplňuje, že ze zákona o silničním provozu vyplývá rovněž zájem společnosti na tom, aby vozidla pohybující se na pozemní komunikaci splňovala technické podmínky pro jejich provoz. U vozidla bez přidělené registrační značky však technický stav vozidla nelze hodnověrně ověřit.“
33. V neposlední řadě je tu podle rozsudku prvního senátu zájem společnosti na tom, aby se na pozemní komunikaci pohybovala pouze ta vozidla, jejichž provozovatel uzavřel pojištění odpovědnosti pro případ, že v souvislosti s provozem vozidla vznikne újma. Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 19. 7. 2012, č. j. 25 Cdo 3086/2011 je zřejmé, že zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla má zásadně pokrývat co nejširší okruh újem, které vzniknou v souvislosti s dopravními nehodami, aby jednak poškozenému byla poskytnuta možnost dosáhnout odškodnění, jednak aby i provozovatel vozidla mohl využít dobrodiní pojištění odpovědnosti za škodu vyvolanou relativně nebezpečnou činností, jíž je provoz silničního motorového vozidla (bod 41 rozsudku prvního senátu).
34. Takto definované zájmy společnosti podle rozsudku prvního senátu tedy přispívají k bezpečnému a přehlednému provozu na pozemních komunikacích a poskytují záruku, že v případě vzniklé újmy provozem motorového vozidla bude újma poškozenému nahrazena. Zájem společnosti zajistit bezpečnost provozu a záruku náhrady případné újmy je pak podle kasačního soudu důvodné shledávat kdykoli a na kterémkoli úseku pozemní komunikace. V nynějším případě však na tyto zájmy společnosti žalobce svévolně rezignoval, jestliže usoudil, na základě svého subjektivního názoru o své schopnosti vozidlo ovládat, že pro určitý, podle něj krátký, úsek pozemní komunikace postačovalo mít řidičské oprávnění pro jinou skupinu motorových vozidel. Obdobně žalobce rezignoval, opět pouze s ohledem na podle jeho názoru krátkou vzdálenost jízdy po pozemní komunikaci, na zákonnou povinnost mít vozidla schválená pro provoz a označená registračními značkami a na

povinnost mít uzavřeno pojištění odpovědnosti vozidel. Nejvyšší správní soud proto v nynějším případě neshledává žádné zvláštní okolnosti, které by nasvědčovaly absenci škodlivosti žalobcova jednání pro společnost, a konstatuje tedy, že u přestupků spáchaných žalobcem byl materiální znak naplněn (bod 42 rozsudku prvního senátu).

35. Správní orgány obou stupňů se pak podle rozsudku prvního senátu materiálním znakem přestupků zabývaly, což je patrné zejména z odůvodnění rozhodnutí městského úřadu, ve kterém shledal společenskou nebezpečnost přestupků v ohrožení bezpečnosti silničního provozu a jeho účastníků, v ohrožení výkonu státní správy taxativně stanovující okruh osob oprávněných k řízení jednotlivých kategorií motorových vozidel a podmínky získávání řidičského oprávnění a dále ohrožení výkonu státní právy regulující podmínky na nichž lze vozidlo na pozemní komunikaci provozovat. Žalovaný tyto úvahy doplnil o popis společenské škodlivosti provozování vozidla bez registrační značky a bez schválené technické způsobilosti. S těmito závěry se kasační soud ztotožnil (bod 43 rozsudku prvního senátu).
36. Žalobní námitky, podle nichž jednání žalobce postrádalo společenskou škodlivost, tedy nebyly důvodné.

Žalobce uplatnil námitku nepřiměřenosti uložených správních trestů opožděně

37. Žalobce poté až při jednání namítal, že jsou pro něj uložené správní tresty kruté, resp. „drsné“. Napadal jejich přiměřenost. Krajský soud v obecné rovině se žalobcem souhlasí. Má totiž pochybnosti o ústavnosti relevantní právní úpravy správních trestů použité v této věci. Byl to také jeden z důvodů jeho pokusu o nalezení individuální spravedlnosti v původním rozsudku.
38. Dané téma má svou historii a vývoj v judikatuře Ústavního soudu. Krajský soud zejména připomíná odlišné stanovisko soudkyně Elišky Wagnerové k nálezu ze dne 25. 10. 2011, sp. zn. Pl. ÚS 14/09. Pokutu 25.000 Kč a zákaz řízení motorových vozidel na jeden rok za řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění označila za „drakonické sankce“. Uvedla, že „spodní hranice souběžně ukládaných trestů za předmětný přestupek (...), bez možnosti jejich zmírnění, nemohou vystihnout pestrou paletu případů, které přináší život a nutně povedou k excesivní represí.“ Doplnovala, že zejména pro osoby sociálně slabší může být takto vysoko nastavená spodní hranice trestu za přestupek likvidační a může snižovat možnost jejich uplatnění na pracovním trhu. Takto nastavené správní tresty za daný přestupek podle ní nejsou přiměřené ani z komparativního hlediska. Se závěry Elišky Wagnerové o nepřiměřenosti trestů, jaké stanovuje § 125c odst. 5 písm. a) a § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu, se krajský soud ztotožňuje.
39. Daný problém se u Ústavního soudu znovu objevil i ve věci řešené usnesením ze dne 30. 7. 2020, sp. zn. II. ÚS 4097/17, na nějž odkazuje i rozsudek prvního senátu. Je třeba doplnit, že v dané věci před rozhodnutím o ústavní stížnosti II. senát Ústavního soudu – i s odkazem na zmíněné odlišné stanovisko Elišky Wagnerové – předložil tehdejší právní základ pro pokutu 25 tisíc Kč a zákaz řízení motorových vozidel na jeden rok za řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění k přezkumu ústavnosti plénu Ústavního soudu (viz usnesení pod uvedenou spisovou značkou ze dne 27. 3. 2018). Plénium se poté k tomuto tématu kvůli formální technikálii nakonec meritorně nevyslovalo (viz usnesení Pl. ÚS 24/18 ze dne 21. 4. 2020). Nicméně je vidět, že se toto téma vrací a stále na ústavní úrovni rezonuje.

40. Podle krajského soudu přitom možné ústavní deficity nade vši pochybnost neodstranil ani zákon o odpovědnosti za přestupky. Ten sice oproti dřívějšímu právu, které posuzoval výše zmíněný nálezný Pl. ÚS 14/09, zná institut mimořádného snížení výměry pokuty, pokud by pokuta uložená v rámci zákonem stanovené dolní hranice sazby byla vzhledem k poměrům pachatele nepřiměřeně přísná [§ 44 odst. 1 písm. c)]. Nicméně podle § 44 odst. 2 musí i snížená pokuta dosahovat alespoň výše jedné pětiny dolní hranice sazby pokuty stanovené zákonem, tj. v tomto případě 5 000 Kč. To je stále hranice, která může být pro mnohé nepřiměřená. S pokutami v této částce se soud ve své praxi příliš nesetkává ani za přestupky, jež v jeho očích bývají škodlivější než to, co spáchal žalobce. Pokud je navíc hranice 25 000 Kč výchozím dolním základem pro tento trest, pak nelze očekávat přílišnou ochotu správních orgánů běžně využívat mimořádného snížení výměry pokuty, jak by si ústavní princip proporcionality v každém jednotlivém případě žádal.
41. Jde-li poté o zákaz řízení motorových vozidel – který v době rozhodné pro tuto věc měl dolní hranici jednoho roku (od 1. 1. 2024 je tato hranice ještě vyšší v délce 18 měsíců) – podle zákonné úpravy použité v této věci ho nebylo možné snížit, ani od něj nebylo možné upustit [§ 125c odst. 9 zákona o silničním provozu; srov. ovšem § 125e odst. 4 zákona o silničním provozu ve znění od 1. 1. 2024, podle kterého je možné zákaz činnosti nově snížit až na polovinu dolní hranice – na druhou stranu od 1. 1. 2024 není možné od uložení *jakéhokoli* správního trestu podle zákona o silničním provozu úplně upustit – viz jeho § 125e odst. 3)]. Proporcionalita se tedy podle právní úpravy použité v této věci mohla promítnout jen například stanovením skupiny vozidel, které by se zákaz řízení týkal – nejčastěji samozřejmě té skupiny, pro kterou pachatel nemá řidičské oprávnění (v případě žalobce to mohla být skupina „T“). Jiné zmírnění s ohledem na okolnosti věci nebylo možné.
42. Žalobce ovšem bohužel ve své žalobě nic vůči uloženým správním trestům nenamítal. Ani nepožadoval jejich moderaci, tj. snížení či upuštění od trestu (§ 78 odst. 2 soudního řádu správního; i moderace má navíc své limity, protože se soud při případné moderaci pokuty musí pohybovat ve stejných zákonných mantinelech jako správní orgán). Až při jednání soudu po vrácení věci po rozsudku prvního senátu poprvé uvedl, že správní tresty považuje za kruté, resp. „drsné“.
43. Tuto námitku ovšem vznesl opožděně. Žalobu totiž lze rozšířit o nové žalobní body jen ve lhůtě pro podání žaloby (§ 71 odst. 2 soudního řádu správního). A žalobce v žalobě (ve lhůtě pro její podání) vznesl jen námitku nenaplnění znaku společenské škodlivosti. Výše uvedené úvahy tedy krajský soud již nemohl nijak promítnout do rozhodnutí o této věci.

VI. Závěr a náklady řízení

32. Krajský soud pro nedůvodnost žalobních námitek žalobu zamítl.
33. Neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému žádné náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti pravomocnému rozsudku krajského soudu ve správním soudnictví lze obecně ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení podat kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí stěžovatele zastupovat advokát. Soudní poplatek za kasační stížnost činí 5.000 Kč.

Kasační stížnost je ovšem nepřipustná proti rozhodnutí, jímž soud rozhodl znovu poté, co jeho původní rozhodnutí zrušil Nejvyšší správní soud; to neplatí, je-li důvodem kasační stížnosti námitka, že se soud neřídil závazným právním názorem Nejvyššího správního soudu.

Pokud by žalobce byl toho názoru, že se krajský soud řídil právním názorem Nejvyššího správního soudu, proti němuž by se chtěl dále bránit, pak může ve lhůtě dvou měsíců ode dne doručení tohoto rozsudku podat ústavní stížnost k Ústavnímu soudu. V řízení o ústavní stížnosti musí stěžovatele zastupovat advokát. Ústavní stížnost nepodléhá soudnímu poplatku.

Brno 10. ledna 2024

Martin Kopa v. r.
samosoudce