

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Aleše Roztočila a soudců JUDr. Jiřího Pally a JUDr. Tomáše Rychlého v právní věci žalobce: **L. D.**, zast. Mgr. Ondřejem Pecákem, advokátem, se sídlem Na Ořechovce 199/24, Praha 6, proti žalovanému: **Krajský úřad Pardubického kraje**, se sídlem Komenského náměstí 125, Pardubice, proti rozhodnutí žalovaného, ze dne 10. 8. 2016, č. j. KrÚ/58015/2016/ODSH/13, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové - pobočka v Pardubicích ze dne 21. 6. 2017, č. j. 61 A 22/2016 – 65,

takto:

I. Kasační stížnost **se zamítá.**

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

Odůvodnění:

I. Předcházející řízení

[1] Žalovaný rozhodnutím uvedeným v záhlaví zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Lankškroun (dále též „správní orgán prvního stupně“) ze dne 17. 5. 2016, č. j. MULA 17230/2016. Rozhodnutím správního orgánu prvního stupně byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, jehož se dopustil tím, že dne 8. 2. 2016 v cca 14:15 hod. řídil na pozemní komunikaci u obchodního domu Qanto v obci Žichlínek jízdní soupravu složenou z motorového vozidla tovární značky Volkswagen Caddy, registrační značky X, s přívěsem tovární značky Agados VZ 31, registrační značky X, aniž by byl držitelem příslušného řidičského oprávnění pro skupinu vozidel B+E, čímž porušil § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu. Správní orgán prvního stupně za tento přestupek uložil žalobci podle § 125c odst. 4 písm. a) a odst. 5 zákona o silničním provozu a podle § 12 odst.

1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, pokutu ve výši 25.000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v trvání 12 měsíců. Dále žalobci uložil povinnost uhradit náklady řízení v paušální částce 1.000 Kč.

[2] Žalobce podal proti rozhodnutí žalovaného žalobu, kterou krajský soud v záhlaví uvedeným rozsudkem zamítl. Krajský soud se ztotožnil se správním orgánem prvního stupně, že nejvýše povolená hmotnost jízdní soupravy po sečtení této hmotnosti u vozidla (2 000 kg) a u přípojného vozíku (2 267 kg) činí 4 267 kg. Jedná se proto o jízdní soupravu, k níž je podle § 80a odst. 1 písm. f) a k) zákona o provozu na pozemních komunikacích potřeba řidičské oprávnění skupiny B + E, přičemž je nutno vycházet z nejvyšší povolené, nikoliv z reálné hmotnosti jízdní soupravy. Nepřisvědčil proto námitce žalobce, že jízdní souprava nedosahovala největší povolenou hmotnost, neboť přívěsný vozík byl prázdný. Nepřesná citace rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 12. 2014, č. j. 2 As 116/2014 – 35, nemá vliv na zákonnost rozhodnutí žalovaného.

[3] Krajský soud dále stejně jako správní orgány obou stupňů shledal, že žalobce nejednal v krajní nouzi. Žalobce totiž uváděl pouze hypotetické nebezpečí poškození či odcizení přívěsného vozíku. Žalobce při silniční kontrole příslušníkům Policie ČR ani nesdělil, že řízení jízdní soupravy převzal z důvodu zdravotních potíží spolujezdce. Žalobce sice není povinen se na místě samém obhajovat, nicméně s ohledem k tomu, že žalobce se obhajoval svojí nevědomostí o hmotnosti jízdní soupravy, lze tvrzení o zdravotních potížích spolujezdce, s nímž přišel žalobce až v písemné podobě v průběhu správního řízení po prvním ústním jednání ve věci, hodnotit jako účelové, s cílem vyvinit se ze spáchání přestupku. Nevolnost řidiče by přitom byla tak zásadní skutečnost, že lze těžko uvěřit tomu, že by ji žalobce v situaci silniční kontroly neuplatnil. Žalobce navíc zdravotní potíže spolujezdce žádným způsobem nedoložil ani blíže nespecifikoval a ani nedoložil, zda následně vyhledal zdravotnické zařízení. Krajský soud proto tomuto tvrzení žalobce neuvěřil. Námitku žalobce, že nebyl dostatečně poučen policisty na místě silniční kontroly, vyvrací text jím podepsaného poučení.

[4] Krajský soud se neztotožnil se žalobcem, že řídil ve stavu krajní nouze z důvodu nutnosti zabezpečit majetek jeho zaměstnavatele, za který měl odpovědnost, a tedy, že jej musel dopravit do garáže. Žalobce totiž netvrdil, že by např. byla taková nepříznivá povětrnostní situace či výrazně zhoršená viditelnost, že by u krajnice zaparkovaná a řádně označená jízdní souprava znamenala vážné ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Vyslovil pouze obavu z poškození či odcizení přívěsného vozíku. Jednalo se o nebezpečí hypotetické, které nebylo zvýšeno či podpořeno žádnými konkrétními okolnostmi.

[5] Nelze ani přijmout obhajobu žalobce, že je zkušeným řidičem, zvážil možná rizika a že je držitelem řidičského oprávnění pro skupinu T, neboť z § 81 zákona o silničním provozu vyplývá, že řidičské oprávnění pro skupinu T nenahrazuje řidičské oprávnění pro skupinu B + E. V této souvislosti krajský soud poukázal na závěry uvedené v rozsudku ze dne 9. 12. 2014, č. j. 2 As 116/2014 - 35, v němž se Nejvyšší správní soud zabýval obdobným případem.

II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[6] Proti tomuto rozsudku krajského soudu podal žalobce (dále též „stěžovatel“) včas kasační stížnost. Připustil, že došlo k naplnění formální stránky přestupku. Podle stěžovatele však absentuje materiální stránka přestupku, neboť se jednalo o jízdu po bezproblémovém úseku komunikace pouze v délce 1 km, stěžovatel je držitelem řidičského oprávnění B a T, tj. i na vozidla složitější a na mnohonásobně těžší soupravy než vozidla do 3,5 t. Jízdní souprava řízená stěžovatelem fakticky nedosahovala nejvyšší povolené hmotnosti 3,5 t. Stěžovatel spatřoval situaci krajní nouze v tom, že řídil v zájmu ochránit obecní majetek před odcizením a jednal v situaci, kdy se jeho spolujezdci, který disponoval řidičským oprávněním B + E, udělalo nevolno. Podle stěžovatele se sice jednalo o krajní nouzi nižší závažnosti, než když jde o život, ale tuto situaci nebylo možné odvrátit jinak, protože nebyl k dispozici žádný jiný řidič s potřebným řidičským oprávněním a finanční možnosti města nejsou takové, aby jeho městská společnost volala odtahovou službu a vynaložila neúčelně veřejné prostředky, pokud měla k dispozici materiálně odborně způsobilého řidiče – stěžovatele. V této souvislosti stěžovatel položil otázku, otázku, zda postupoval trestuhodně při ochraně obecního majetku, zda byl opakovaně trestán na úseku silničního provozu a zda je všeobecně nebezpečnou osobou.

[7] Správním orgánům i krajskému soudu vytknul, že se nezabývaly tím, jak je uvedené jednání stěžovatele reálně společensky nebezpečné. Tím došlo k porušení stěžovatelova práva na spravedlivý proces. Stěžovatel dále zdůraznil, že se přestupku nedopustil z důvodu nulové společenské nebezpečnosti svého jednání. Z rozsudku Nejvyššího správního soudu sp. zn. 3 As 42/2012 sice vyplývá, že řízení bez patřičného řidičského oprávnění je vždy nebezpečné a nezodpovědné. Tento judikát však platí na jednání, kdy řidič řídí bez jakékoliv řidičského oprávnění a nedopadá tak na stěžovatele, který je odborně způsobilý pro kategorii T a řídil jízdní soupravu, na kterou má mít oprávnění B+E. Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 As 116/2014 krajský soud podle stěžovatele použil nesprávně a zavádějícím způsobem. Oba uvedené rozsudky totiž neznamenají, že materiální stránka přestupku je dána již stránkou formální, ale předpokládají větší automatizaci trestnosti jízdy bez řidičského oprávnění v případě naprosté absence oprávnění. Podle stěžovatele je nutno vyšší, byť nepřiléhavou kvalifikaci (řidičského oprávnění) nutno posoudit zvlášť a s příznivějším zhodnocením oproti prosté absenci oprávnění. Jinak se jedná o drakonické a přepjatě formalistické uplatňování práva v rozporu s jeho smyslem a účelem.

[8] Pokud správní orgán stěžovateli vyčítá, že něco nedoložil, pak jej měl vyzvat k doložení, protože jinak nezjistil řádně skutkový stav, a způsobil tak vadu řízení. Krajskému soudu stěžovatel vytknul, že bagatelizoval zavádějící užívání právních vět správními orgány. Stěžovatel požádal o přiznání odkladného účinku kasační stížnosti (tomuto návrhu Nejvyšší správní soud vyhověl usnesením ze dne 31. 8. 2017, č. j. 4 As 179/2017 – 45).

[9] Žalovaný se ve vyjádření ke kasační stížnosti plně ztotožnil se závěry krajského soudu.

III. Posouzení kasační stížnosti

[10] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že kasační stížnost byla podána včas, osobou oprávněnou, proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost ve smyslu § 102 s. ř. s. přípustná, a stěžovatel je v souladu s § 105 odst. 2 s. ř. s. zastoupen advokátem. Poté Nejvyšší správní soud přezkoumal důvodnost kasační stížnosti v souladu s ustanovením § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů. Neshledal přitom vady podle § 109 odst. 4 s. ř. s., k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti.

[11] Kasační stížnost není důvodná.

[12] Stěžovatel v kasační stížnosti připouští, že po formální stránce naplnil přestupek uvedený v § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu, jehož skutková podstata spočívá v tom, že fyzická osoba řídí v provozu na pozemních komunikacích motorové vozidlo bez příslušného řidičského oprávnění dle § 3 odst. 3 písm. a) téhož zákona. Tato skutečnost je tedy mezi účastníky řízení nesporná, což ostatně stěžovatel také uvádí v kasační stížnosti. Stěžovatel však zpochybňuje, že naplnil rovněž materiální stránku tohoto přestupku a namítá, že jeho jednání není společensky nebezpečné.

[13] Podle § 2 odst. 1 zákona o přestupcích *přestupkem je zaviněné protiprávní jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně*. 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 stěžovatel řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem příslušného 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.

[14] Nejvyšší správní soud v této souvislosti stejně jako krajský soud poukazuje na rozsudek zdejšího soudu 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 Nejvyšší správní soud 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.“*

[15] K argumentaci stěžovatele, v níž zpochybňuje naplnění materiální stránky přestupku, Nejvyšší správní soud v prvé řadě uvádí, že to, že stěžovatel řídil a zamýšlel řídit jízdní soupravu na poměrně krátkém úseku, neznamená, že by se přestupku

nedopustil, ani že by nebyla naplněna jeho materiální stránka, neboť i krátká jízda postačuje k naplnění přestupku jak z formální tak i materiální stránky.

[16] Podle § 80a odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu, ve znění účinném ke dni spáchání přestupku žalobcem, *do skupiny B jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti, 1. nepřevyšující 750 kg, 2. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg, nebo 3. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg, jedná-li se o řidičské oprávnění v rozšířeném rozsahu.*

[17] Podle písm. k) téhož ustanovení, *do skupiny B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg.*

[18] Z § 81 a § 80a odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu vyplývá, že rozhodující pro zařazení vozidla (jízdní soupravy) do skupiny je největší povolená hmotnost. V případě jízdní soupravy řízené stěžovatelem největší povolená hmotnost hmotnost činila 2 267 kg (vozidlo Volkswagen Caddy) a 2 000 kg (přípojné vozidlo – vozík), celkem tedy 4 267 kg. Neobstojí tedy námitka stěžovatele, že hmotnost jízdní soupravy nedosahovala 3,5 t, neboť vozík i vozidlo byly prázdné. S ohledem na výše uvedenou největší povolenou hmotnost jízdní soupravy je dále zřejmé, že jízdní souprava řízená stěžovatelem spadá do skupiny řidičského oprávnění B+E vymezené v § 80a odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, kterým však stěžovatel nedisponuje. Na tomto závěru nic nemění ani poukaz stěžovatele na skutečnost, že disponuje řidičským oprávněním T, tj. na vozidla a těžší soupravy než vozidla do 3,5 t, a že z této skutečnosti vyplývá přesvědčení stěžovatele, že byl schopen jízdní soupravu řídit.

[19] Důvodná není ani výtka stěžovatele, že správní orgány i krajský soud nedaly odpověď na otázku, jak je uvedené jednání stěžovatele reálně společensky nebezpečné. Krajský soud totiž poukázal na skutečnost, že stěžovatel svým jednání porušil zájem na ochraně bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a správní orgány konstatovaly, že stěžovatel svým jednáním závažně porušil povinnosti řidiče a ohrozil zájem společnosti na bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Správní orgány tedy hodnotily, zda došlo k naplnění jak formálních, tak i materiálních znaků přestupku.

[20] Nejvyšší správní soud ve tvrzení stěžovatele, že byl schopen předmětnou jízdní soupravu bez problémů řídit a dalších jím namítaných okolnostech souvisejících se spácháním přestupku, nespatřuje zvláštní okolnosti případu, jež by nebezpečnost jednání stěžovatele snižovaly natolik, že by jím nebyl naplněn materiální znak přestupku. V posuzované věci se tedy nejednalo o případ, kdy se k jednání stěžovatele naplňujícímu formální znaky skutkové podstaty přestupku připojí další významné okolnosti vylučující porušení či ohrožení právem chráněného zájmu společnosti.

[21] Závěr stěžovatele, že v posuzované věci nelze aplikovat závěry uvedené v již citovaném rozsudku Nejvyššího správního soudu sp. zn. 3 As 42/2012, neboť platí pouze

pro jednání, kdy osoba řídí bez jakéhokoliv řidičského oprávnění, není správný. Stěžovatel totiž opomíjí, že podstata posuzované věci i věci sp. zn. 3 As 42/2012 je stejná a spočívá v porušení § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu, který stanoví, že řídit motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel. Nezáleží tedy na tom, zda se jedná o řidiče řídícího bez jakéhokoliv řidičského oprávnění, jako tomu bylo ve věci sp. zn. 3 As 42/2012, nebo o řidiče, který sice má řidičské oprávnění pro určitou skupinu motorových vozidel avšak řídí jízdní soupravu, pro kterou řidičské oprávnění nemá, jak tomu bylo v případě stěžovatele. Ve všech těchto případech dochází řízením motorových vozidel bez příslušného řidičského oprávnění k porušení zákonem o silničním provozu chráněného zájem na bezpečnosti silničního provozu. Zákon totiž při rozčlenění vozidel do různých skupin, pro něž jsou stanoveny odlišné předpoklady pro získání řidičského oprávnění, učinil úvahu, jaká vozidla jsou z hlediska nároků na jejich bezpečné řízení srovnatelná a jaká nikoli. Stěžovatel nemůže tyto požadavky ignorovat pouze na základě svého subjektivního názoru, která vozidla je schopen řídit. Skutečnost, zda řidič je držitelem řidičského oprávnění na jiné skupiny vozidel, než které řídil, tedy nemá vliv na posouzení, zda byla naplněna skutková podstata uvedená v § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona o silničním provozu. Tato okolnost však může mít vliv při stanovení výše uložené pokuty, srov. níže.

[22] K argumentaci stěžovatele, že se jednalo o situaci krajní nouze, Nejvyšší správní soud předesílá, že krajní nouze je vymezena v § 2 odst. 2 písm. b) zákona o přestupcích jako jednání odvracející nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.

[23] Nejvyšší správní soud uvedl v rozsudku ze dne 28. 7. 2011, č. j. 5 As 20/2011 – 62, že *„při krajní nouzi se odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmům chráněným trestním zákonem, které nelze za daných okolností odvrátit jinak. Nebezpečím se rozumí stav hrozící poruchou, který může být různého původu (přírodní katastrofa, jednání člověka); nebezpečí musí přímo hrozit, a to bezprostředně (viz např. usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 66/2007 ze dne 28. 3. 2007). Pro možnost aplikace institutu krajní nouze zákon o přestupcích vyžaduje odvracení bezprostředního nebezpečí (tj. stavu hrozícího poruchou, který může být různého původu - přírodní katastrofa, jednání člověka) přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem. Zákon o přestupcích mimo zákonného předpokladu odvracení nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, stanoví pro aplikaci institutu krajní nouze i další podmínky, a to subsidiaritu (jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil) a proporcionalitu (nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak). Výše uvedené zákonné předpoklady musí být přitom naplněny kumulativně, chybí-li jeden z nich, nelze institut krajní nouze aplikovat.“*

[24] S přihlédnutím k okolnostem případu nepovažuje Nejvyšší správní soud stěžovatelem namítané možné ohrožení obecního majetku (jízdní soupravy) za natolik závažné, naléhavé a bezprostřední, aby jednání stěžovatele (řízení předmětné jízdní soupravy do garáže) bylo možné kvalifikovat jako jednání v krajní nouzi. Stěžovatel totiž řídil v pondělí 8. 2. 2016 okolo 14:15 hod., tj. v pracovní den a v čas, kdy je světlo a kdy je na pozemních komunikacích standardní provoz. Pokud by ponechal jízdní soupravu

odstavenou při kraji pozemní komunikaci, či na jiném k tomu vhodném místě, pak není příliš pravděpodobné, že by se někdo pokusil přípojné vozidlo „za bílého dne“ odcizit, či poškodit, jak tvrdí stěžovatel. Rozměry jízdní soupravy navíc nebyly takové, aby po odstavení blokovala provoz na pozemní komunikaci, a tím ohrožovala bezpečnost provozu a to i s ohledem na skutečnost, že v době spáchání přestupku bylo počasí příznivé provozu na pozemních komunikacích – byla dobrá viditelnost bez srážek, jak vyplývá z fotografií ve správním spise. Stěžovatel mohl celou situaci vyřešit např. zavoláním profesionální odtahové služby a mohl vyčkat na místě jejich příjezdu, čímž by vyloučil ono hypotetické poškození či odcizení jízdní soupravy nebo její části. Takto mohl jednat i v situaci, kdy jak tvrdil, se jeho spolujezdci, který disponoval řidičským oprávněním B + E, udělalo nevolno.

[25] Nejvyšší správní soud v této souvislosti konstatuje, že poukaz stěžovatele na zdravotní obtíže nepovažuje stejně jako krajský soud za důvěryhodný a shledává ho účelovým, neboť při kontrole na místě samém tuto okolnost nesdělil zasahujícím policistům a toto tvrzení uplatnil až po prvním ústním jednání. Navíc nenavrhl v řízení před správními orgány ani v řízení před soudem důkazy k prokázání tohoto tvrzení, např. lékařskou zprávu či výpověď spolujezdce. (Z obsahu úředního záznamu o silniční kontrole ze dne 10. 2. 2016 vyplývá, že stěžovatel skutečně měl spolujezdce, který však nebyl při jízdě připoután, za což byla uložena bloková pokuta. O jeho údajných zdravotních potížích není žádná zmínka. Stěžovatel se při kontrole vyjádřil pouze tak, že si nebyl vědom, že souprava přesahuje 3,5 tuny). Neobstojí ani tvrzení stěžovatele, že finanční možnosti města nejsou takové, aby jeho zaměstnavatel (společnost ve vlastnictví města) volal odtahovou službu a vynaložil neúčelně finanční prostředky. Podle Nejvyššího správního soudu proto nebyly splněny výše uvedené podmínky pro aplikaci institutu krajní nouze.

[26] K porušení práva stěžovatele na spravedlivý proces nedošlo, neboť z obsahu správního spisu je zřejmé, že stěžovatel byl poučen o svých právech, bylo mu umožněno se k věci vyjádřit, (to stěžovatel také učinil a rovněž se zúčastnil se i ústního jednání před správním orgánem prvního stupně) a seznámit se s podklady před vydáním rozhodnutí. Nedošlo ani k porušení zásady ochrany legitimního očekávání, resp. předvídatelnosti postupu správního orgánu, neboť za situace, kdy správní orgány zjistily, že se stěžovatel dopustil přestupku, nemohly postupovat jinak, než o něm rozhodnout.

[27] Stěžovateli lze nicméně přisvědčit potud, že okolnost, že disponoval řidičským oprávněním pro jinou, do jisté míry podobnou skupinu vozidel, je nutno určitým způsobem zohlednit. Tato skutečnost ovšem může být relevantní nikoli z hlediska viny za přestupek, ale při ukládání sankce za přestupek podle § 12 odst. 1 zákona o přestupcích. Správní orgán prvního stupně takto postupoval, neboť ve prospěch stěžovatele zohlednil, že je držitelem řidičského oprávnění skupiny T. Stejně hodnotil, že stěžovatel nemá v evidenci zaznamenány žádné trestné činy či přestupky v souvislosti s řízením motorového vozidla. Uložil proto stěžovateli sankci na samotné spodní hranici zákonné sazby stanovené v § 125 odst. 4 písm. a) a odst. 5 zákona o silničním provozu.

[28] Z uvedeného vyplývá, že správní orgán hodnotil i otázku, zda byl stěžovatel trestán na úseku silničního provozu a zda je všeobecně nebezpečnou osobou, kterou si stěžovatel

kladl v kasační stížnosti. Pro úplnost Nejvyšší správní soud v této souvislosti konstatuje, že dosavadní přestupková a trestní bezúhonnost stěžovatele nemá vliv na posouzení viny za přestupek a na splnění podmínek institutu krajní nouze.

[29] Poukaz krajského soudu na závěry uvedené v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 12. 2014, č. j. 2 As 116/2014 – 35, je správný, přesný a příléhavý. Jednalo se totiž o obdobnou věc a to i skutkově, neboť žalobce v této věci řídil jízdní soupravu, k níž je potřeba řidičské oprávnění B+E za situace, kdy měl pouze jiná řidičská oprávnění (A a B). Podobnost s projednávanou věcí je i právní, neboť stejně jako v nyní posuzovaném případě žalobce argumentoval absencí společenské nebezpečnosti přestupku a krajní nouzí. Nejvyšší správní soud rozsudku sp. zn. 2 As 116/2014 – 35 této argumentaci žalobce nepřisvědčil, přičemž mimo jiné vyslovil závěr platný i pro posuzovanou věc, že „*nemá důvod odchýlit se od svého názoru vyjádřeného již v rozsudku ze dne 19. 3. 2014, č. j. 6 As 63/2013 – 42, v němž uvedl, že za okolnost snižující nebezpečnost stěžovatelova jednání nelze považovat to, že stěžovatel je dobrým řidičem a hmotnost a rozměry jím řízeného přívěsu byly nižší než takového, který byl dle svého řidičského oprávnění oprávněn řídit*“. Ze závěrů uvedených v rozsudku č. j. 2 As 116/2014 – 35 tedy bylo možné plně vycházet také v posuzované věci a krajský soud nepochybil, pokud tak učinil.

[30] Závěrem kasační stížnosti stěžovatel namítal, že pokud mu správní orgán vytýkal, že něco nedoložil, pak jej měl vyzvat k doložení, protože jinak nezjistil řádně skutkový stav a způsobil tak vadu řízení. Stěžovatel tuto námitku již více nekonkretizoval. S ohledem na obsah žaloby a rozhodnutí žalovaného má Nejvyšší správní soud za to, že tato námitka míří na stěžovatelem v řízení před správním orgánem prvního stupně namítanou skutečnost, že nařízení společnosti Služby obce Žichlínek, s. r. o., mu výslovně zakazovalo svěřit výrobní prostředky této společnosti jakékoli jiné osobě, která není v zaměstnaneckém poměru k této společnosti. Stěžovatel toto nařízení připojil až k žalobě. Žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí k tvrzení stěžovatele, že nemohl přívěs s ohledem na nařízení zaměstnavatele svěřit jiné osobě, uvedenému v odvolání, uvedl, že jej stěžovatel nijak nedoložil a dále se tímto tvrzením stěžovatele nezabýval. Nejvyšší správní soud uvádí, že ani podobný pokyn zaměstnavatele nemůže stěžovatele zprostit povinnosti dodržovat jako řidič povinnosti uložené zákonem o silničním provozu. Proto správní orgány nebyly povinny zjišťovat obsah pokynu zaměstnavatele a provádět jím dokazování.

[31] Ani námitka týkající se pochybení správního orgánu prvního stupně při citaci závěrů Nejvyššího správního soudu není důvodná. Veškerý správním orgánem citovaný obsah se v odkazovaném rozsudku NSS ze dne 9. 12. 2014, č. j. 2 As 116/2014 – 35, nachází. Správní orgán pouze v citaci nevyznačil, že některé části textu obsaženého v rozsudku pro stručnost vynechal.

IV. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

[32] Nejvyšší správní soud shledal nedůvodnými všechny stěžovatelem uplatněné námitky, kasační stížnost je proto nedůvodná. Z tohoto důvodu Nejvyšší správní soud podle § 110 odst. 1 věty druhé s. ř. s. kasační stížnost zamítl.

[33] Zároveň Nejvyšší správní soud rozhodl o nákladech řízení o kasační stížnosti podle § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel neměl v řízení úspěch, a právo na

náhradu nákladů řízení proto nemá. Procesně úspěšnému žalovanému pak nevznikly v řízení náklady přesahující rámec nákladů jeho běžné úřední činnosti.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 12. října 2017

Mgr. Aleš Roztočil
předseda senátu