



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl samosoudkyní JUDr. Danou Černou v právní věci

žalobce: **P. V.**
bytem xxx

proti
žalovanému: **Ministerstvo dopravy ČR**
sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 2. 2022, č. j. MD-4909/2022-160/3,

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobou podanou u Městského soudu v Praze se žalobce domáhal přezkoumání a zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 2. 2022, č. j. MD-4909/2022-160/3 (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 29. 6. 2021, č. j. MHMP 959962/2021/Zim (dále též „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3. a písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí (dále též „zákon o silničním provozu“), kterých se měl dopustit tím, že dne 18. 11. 2020 v 9:38:39 hodin řídil v Praze 5 po ulici K Hájmům, ve směru jízdy z centra, osobní automobil obytný tovární značky

Shodu s prvopisem potvrzuje P.V.

Hymer, registrační značky xxx, přičemž v blízkosti domu č. p. xxx, kde orgány Policie ČR v té době prováděly kontrolu rychlosti jízdy rychloměrem RAMER 10, projížděl rychlostí 55 km/h, a to při zvážení možné odchylky měřícího zařízení ve výši ± 3 km/h, přestože je v tomto úseku místní úpravou pravidel provozu na pozemních komunikacích, svislou dopravní značkou č. IZ 8a „Zóna s dopravním omezením“ s vyobrazením dopravní značky č. B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ s číslicí „30“ dovolena nejvyšší rychlost 30 km/h a dále v uvedeném místě nerespektoval pokyn svislé dopravní značky č. B 13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“ s vyznačením „3,5 t“, neboť provozní hmotnost osobního automobilu obytného tovární značky Hymer, registrační značky xxx, je 4 120 kg, čímž v obou případech porušil povinnost podle § 4 písm. c) zákona o silničním provozu. Za spáchání daných přestupků byla žalobci dle § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu za použití § 41 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, uložena pokuta ve výši 2 500 Kč. Současně byla žalobci uložena povinnost uhradit náklady řízení v částce 1 000 Kč.

2. Žalobce nejprve namítal, že skutkový stav věci nebyl zjištěn bez důvodných pochybností, neboť důkazy, které správní orgán I. stupně opatřil, nejsou dostatečné a přesvědčivé k prokázání kteréhokoli z přestupků. V této souvislosti dále uvedl, že pokud správní orgán I. stupně tvrdil, že v místě, kde byl žalobce měřen, neplatí obecná úprava provozu na pozemních komunikacích, nýbrž místní úprava provozu na pozemních komunikacích, tak byl správní orgán I. stupně povinen tuto odchylnou úpravu provozu na pozemních komunikacích prokázat. Správní orgán I. stupně odchylnou úpravu provozu na pozemních komunikacích dokazoval jediným důkazem, a to fotografií, která byla přiložena k oznámení přestupku. V této souvislosti však žalobce namítal, že z fotografie se nepodává, kdy byla pořízena a není tedy vůbec zřejmé, zda zachycuje stav relevantní ke dni spáchání přestupku, přičemž doplnil, že dopravní značení se v průběhu času mění. Dále žalobce uvedl, že identifikoval, že předložená fotografie byla pořízena na křižovatce ulic Bucharova a Šafránkova, která se nachází cca kilometr před místem měření s tím, že zjistil, že dopravní značka č. B 13 se na místě vůbec nenachází. Na podporu tohoto svého tvrzení žalobce předložil čtyři otisky (screenshoty) obrazovky z webových stránek mapy.cz a maps.google.com zachycující předmětnou křižovatku ve dvou časových obdobích, a to v září 2019 a 9. 8. 2021, s tím, že z těchto důkazů se podává, že dopravní značka č. B 13 se v místě nenacházela ani před datem spáchání přestupku, ani po tomto datu, a v kontextu těchto důkazů se jeví absence zjištění data pořízení fotografie, ze které skutkový stav zjišťoval správní orgán, jako zásadní. Žalobce v této souvislosti odkázal rovněž na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 4. 2021, č. j. 3 As 262/2019 – 43. Dle žalobce zakládá pochybnost o umístění dopravní značky i fakt, že policisté na místě zjevně neshledali porušení dopravní značky č. B 13, když v ručně psaném oznámení přestupku o této není ani zmínka, a tedy ani policisté, kteří na místo též museli přijet, neměli o tomto zákazu povědomí. Dále v této souvislosti uvedl, že není zřejmé, zda byla dopravní značka viditelná ke dni spáchání přestupku, neboť z fotografie ze serveru mapy.cz se podává, že minimálně k datu jejího pořízení (9. 8. 2021) byla dopravní značka zarostlá přiléhající flórou, a to do té míry, že nebyla viditelná, přičemž povinnost prokázat, že se v čase spáchání přestupku v místě nacházela (viditelně) dopravní značka, přitom tíží správní orgán, neboť jen v takovém případě měl žalobce povinnost se jí řídit. Navíc žalobce namítal, že správní orgán ani neprokázal, že by žalobce na místo přijel právě z křižovatky ulice Bucharova a Šafránkova, ke kterému se vztahuje pořízená fotodokumentace, neboť žalobce k místu měření mohl přijet z ulice Bavorská a pokračovat rovnou do ulice Jindrova, a z ní odbočit doleva na ulici K Hájům, nebo po ulici Bavorská, Jindrova, Živcových a následně opět Jindrova, přičemž jaké dopravní značení platí na této příjezdové trase, zůstalo neznámé.
3. Dále žalobce namítal, že výrok rozhodnutí ani jeho odůvodnění neobsahuje dostatek nosných skutečností k závěru, že se žalobce dopustil přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, kterého se měl dopustit porušením § 4 písm. c) zákona o silničním provozu s odkazem na dopravní značku č. B 13. V této souvislosti žalobce nejprve odkázal na definici dopravní značky č. B 13 ve vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních

Shodu s prvopisem potvrzuje P.V.

komunikacích, s tím, že rozhodující pro úsudek o porušení této dopravní značky je „okamžitá hmotnost“ vozidla. S ohledem na uvedené dle žalobce nelze porušení dopravní značky č. B 13 odůvodňovat „provozní hmotností“ vozidla, tj. jiným parametrem, neboť provozní hmotnost a okamžitá hmotnost jsou zcela odlišné údaje. S odkazem na § 2 písm. n) vyhlášky č. 341/2014 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, a § 51b odst. 1 písm. e) a 51c odst. 3 písm. d) vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, dále žalobce poukázal na skutečnost, že okamžitou hmotností vozidla se rozumí hmotnost zjištěná vážením v určitém okamžiku při jeho provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k tomu, že okamžitá hmotnost vozidla nebyla na místě měřena a ani správní rozhodnutí neobsahují žádnou správní úvahu o tom, která by snad bylo možné dovodit minimální hodnoty okamžité hmotnosti na základě znalosti provozní hmotnosti, tak má žalobce za to, že nelze tvrdit, že by se žalobce dopustil popsaného přestupku.

4. Závěrem žalobce nesouhlasí se zveřejňováním svých osobních údajů na webu Nejvyššího správního soudu.
5. Žalovaný ve vyjádření k žalobě nejprve shrnul průběh správního řízení a žalobní námitky a rovněž poukázal na možnost, že byla žaloba podána opožděně. Dále konstatoval, že jsou námitky žalobce liché. V této souvislosti nejprve poukázal na skutečnost, že samotné protiprávní jednání bylo zachyceno prostřednictvím řádně ověřeného a nastaveného měřiče rychlosti typu RAMER 10C a součástí podkladů je také fotografie dopravního značení č. IZ 8a a č. B 13 z ulice Šafránkova právě směrem z centra do ulice K Hájům v Praze 5 a výpis z karty vozidla. Ze záznamu o přestupku, oznámení přestupku a úředního záznamu pak vyplývá, kterým vozidlem a jakým řidičem byly přestupky spáchány. O spáchání předmětného skutku žalobcem tak není žádný pochyb a navíc žalobce po celou dobu řízení samotné přestupkové jednání ani nezpochyboval. K námitce týkající se zpochybnění existence dopravní značky, resp. zpochybnění data pořízení fotografie této dopravní značky, resp. viditelnosti této dopravní značky v den spáchání předmětného přestupku žalovaný odkázal na přílehuvou judikaturu Nejvyššího správního soudu, a to rozsudek ze dne 22. 2. 2017, č. j. 7 As 308/2016-80 (žalovaný ve vyjádření k žalobě nesprávně uvedl č. j. 6 As 202/2018-42 – pozn. soudu). K námitce, že pokud nebylo vozidlo zváženo, neobstojí úvaha související s provozní hmotností, žalovaný nejprve uvedl, že tato námitka patrně pramení z neznalosti problematiky a přílehuvé judikatury, neboť pokud by praxe fungovala tak, jak žalobce naznačil, bez instalace kontrolních vah u každé komunikace, na níž je umístěna předmětná dopravní značka č. B 13, by nebylo možné jakýmkoliv způsobem trestat řidiče, kteří tuto dopravní značku nerespektují. Následně žalovaný opět odkázal na přílehuvou judikaturu Nejvyššího správního soudu, a to rozsudek ze dne 18. 4. 2018, č. j. 10 As 138/2016-73. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby.
6. Ze správního spisu bylo zjištěno, že je žalobci kladeno za vinu, že jako řidič vozidla tovární značky Hymer, registrační značky xxx, porušil povinnost uloženou mu § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, když dne 18. 11. 2020 v 9:38:39 hod. v Praze 5 po ulici K Hájům, ve směru jízdy z centra, v místě, kde orgány Policie ČR v té době prováděly kontrolu rychlosti jízdy rychloměrem RAMER 10, jednak projížděl rychlostí 55 km/h, přestože je v tomto úseku místní úpravou provozu na pozemních komunikacích, konkrétně svislou dopravní značkou č. IZ 8a „Zóna s dopravním omezením“ s vyobrazením dopravní značky č. B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ s číslicí „30“ dovolena nejvyšší rychlost 30 km/h, čímž překročil nejvýše zde dovolenou rychlost o 25 km/hod. a jednak v uvedeném místě nerespektoval pokyn svislé dopravní značky č. B 13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“ s vyznačením „3,5 t“, neboť provozní hmotnost osobního automobilu obytného tovární značky Hymer, registrační značky xxx, je 4 120 kg.
7. Součástí správního spisu je oznámení o přestupku ze dne 18. 11. 2020, podle něhož žalobce řídil motorové vozidlo Hymer, registrační značky xxx, v 9:38 hod. u domu č. p. xxx v ulici K Hájům, ve směru jízdy z centra, v místě, kde byla nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h, a byla mu naměřena rychlost 58 km/h, resp. po odečtení odchylky byla naměřená rychlost 55 km/h. Mimo přestupku

Shodu s prvopisem potvrzuje P.V.

podle § 125c odst. f) bod 3 zákon o silničním provozu, tj. překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více, bylo v oznámení o přestupku uvedeno, že byl u žalobce zjištěn další přestupek spočívající v porušení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu. Žalobce se do oznámení nevyjádřil, ani ho nepodepsal. Podle úředního záznamu Policie ČR, Obvodního ředitelství policie Praha II, Dopravní inspektorát, z téhož dne bylo zjištěno, že ve 9:38 hodin bylo na ul. K Hájům č. p. xxx, směrem z centra změřeno osobní motorové vozidlo Hymer, registrační značky xxx, které hlídka zastavila za použití výstražného zvukového a rozhlasového zařízení a nápisu „STOP POLICIE“. Při následné kontrole bylo žalobci jakožto ztotožněnému řidiči předmětného vozidla sděleno, že překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci upravenou dopravní značkou o více jak 20 km/h a dále nerespektoval dopravní značení č. B 13 (viz. fotodokumentace) a tím porušil § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, čímž je podezřelý ze spáchání přestupků dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 a písm. k) zákona o silničním provozu. Pokud jde o fotodokumentaci, na kterou odkazuje citovaný úřední záznam, je součástí spisu fotografie zachycující křižovatku osazenou jednak dopravní značkou č. IZ 8a „Zóna s dopravním omezením“ s vyobrazením mimo jiné dopravní značky č. B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ s číslicí „30“ a dále dopravní značkou č. B 13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“ s vyznačením „3,5 t“ s doplňkovou tabulkou „Mimo zásobování a bus MHD“. Dále je součástí spisu otisk (screenshot) obrazovky z webových stránek žalovaného zobrazující kartu vozidla, podzáložku „Hmotnost“, ze kterého je zřejmé, že provozní hmotnost předmětného vozidla je 4 120 kg a přípustná a povolená hmotnost předmětného vozidla je shodně 5 300 kg.

8. Příkazem ze dne 12. 2. 2021 správní orgán I. stupně shledal žalobce vinným ze spáchání přestupků dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 a písm. k) zákona o silničním provozu a uložil mu pokutu ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení. Proti příkazu o uložení pokuty podal žalobce dne 23. 3. 2021 blanketní odpor, a to prostřednictvím svého zmocněnce Ing. Miloslava Jaroše, který na výzvu správního orgánu I. stupně doložil dne 29. 3. 2021 plnou moc k zastupování žalobce.
9. Správní orgán I. stupně dne 15. 4. 2021 vyrozuměl zmocněnce žalobce o právu vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí. Podáním ze dne 28. 4. 2021 zmocněnec žalobce požádal správní orgán I. stupně o elektronické projednání věci spočívající v zaslání kopie spisu do jeho datové schránky a stanovení lhůty pro vyjádření se k podkladům rozhodnutí, a to z důvodu prodělané nemoci Covid-19. V návaznosti na uvedenou žádost správní orgán I. stupně dne 4. 5. 2021 zaslal do datové schránky zmocněnce žalobce kompletní obsah spisové dokumentace za účelem jeho seznámení se s podklady pro rozhodnutí a případného vyjádření se k nim, k čemuž zmocněnec žalobce stanovil termín do 9. 6. 2021 s tím, že pokud ve stanovené lhůtě tohoto práva nevyužije, bude mít správní orgán I. stupně za to, že se jej vzdal.
10. Rozhodnutím ze dne 29. 6. 2021 správní orgán I. stupně shledal žalobce vinným ze spáchání přestupků dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 a písm. k) zákona o silničním provozu a uložil žalobci pokutu ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení. Správní orgán I. stupně v odůvodnění svého rozhodnutí nejprve uvedl, že do datové schránky zmocněnce žalobce zaslal kopii kompletní spisové dokumentace za účelem seznámení se s touto dokumentací, s vyrozuměním o právu vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí a poučením o právu požádat o nařízení ústního jednání, k čemuž mu stanovil termín do 9. 6. 2021. Žalobce, v zastoupení svého zmocněnce, nepožádal o nařízení ústního jednání, ke správnímu orgánu se nedostavil, ani se do stanoveného termínu 9. 6. 2021 nevyjádřil k podkladům pro rozhodnutí, správní orgán I. stupně měl tudíž za to, že se tohoto práva vzdal. Z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí dále plyne, že správní orgán I. stupně dospěl k závěru, že se žalobce dopustil přestupkového jednání, pro které byl orgánem policie oznámen a které je mu správním orgánem I. stupně kladeno za vinu. Učiněný závěr byl dle správního orgánu I. stupně mimo jiné prokázán fotodokumentací v místě platného dopravního značení, kartou vozidla registrační značky xxx a záznamem o přestupku s tím, že jako k podkladovým listinám správní orgán I. stupně dále přihlížel k oznámení o přestupku a dále k úřednímu záznamu Policie ČR, Obvodního ředitelství policie Praha II, Dopravní inspektorát. Dále

Shodu s prvopisem potvrzuje P.V.

se správní orgán I. stupně vyjádřil k objektivní stránce žalobcova přestupkového jednání, u které mimo jiné uvedl, že má nade vší pochybnost za prokázané, že žalobce nerespektoval svislé dopravní značení č. IZ 8a „Zóna s dopravním omezením“ s vyobrazením dopravní značky č. B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ s číslicí „30“, a dále nerespektoval svislé dopravní značení č. B 13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“ s vyznačením „3,5 t“, když při řízení vozidla o provozní hmotnosti 4120 kg překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci stanovenou výše uvedenou místní úpravou pravidel silničního provozu o minimálně 25 km/h. V návaznosti na uvedené dodal, že ze zjištěného skutkového děje je zřejmé, že žalobce, jako řidič motorového vozidla, jednal v rozporu s ust. § 4 písm. c) zákona o silničním provozu. Správní orgán I. stupně se rovněž zabýval společenskou nebezpečností žalobcova přestupkového jednání a na závěr uvedl úvahy, které ho vedly ke stanovení výše uvedeného správního trestu.

11. Dne 26. 7. 2021 podal žalobce prostřednictvím svého zmocněnce proti prvostupňovému rozhodnutí blanketní odvolání, které ani přes výzvu správního orgánu I. stupně k odstranění nedostatků nedoplnil. Žalovaný o odvolání rozhodl napadeným rozhodnutím dne 9. 2. 2022, které bylo zmocněnci žalobce doručeno dne 16. 2. 2022, přičemž odvolání žalobce zamítl a rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný nejprve zrekapituloval průběh správního řízení a dále uvedl, že po přezkoumání prvostupňového rozhodnutí a spisové dokumentace neshledal takovou vadu v postupu správního orgánu I. stupně, která by odůvodňovala zrušení vydaného rozhodnutí. Dále uvedl, že žalobce nebyl po celou dobu nijak krácen na svých procesních právech, když o všech skutečnostech byl vyrozumíván prostřednictvím své datové schránky a později prostřednictvím svého zmocněnce. K tomu dodal, že správní orgán I. stupně vyhověl žádosti zmocněnce žalobce o zaslání spisové dokumentace do datové schránky, avšak zmocněnec žalobce se k věci za celou dobu vůbec nijak nevyjádřil. Dále se žalovaný vyjádřil k podkladům prvostupňového rozhodnutí a z nich vyplývajícím skutečností s tím, že o spáchání předmětného skutku žalobcem není žádný pochyb a žalobce po celou dobu řízení samotné přestupkové jednání ani nezpochyboval.
12. Městský soud v Praze na základě žaloby, v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), přezkoumal napadené rozhodnutí včetně řízení, které jeho vydání předcházelo. Při přezkoumávání rozhodnutí vycházel soud ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s.ř.s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
13. Soud nejprve konstatuje, že žaloba byla podána včas. Napadené rozhodnutí bylo zmocněnci žalobce doručeno dne 16. 2. 2022 a ode dne 17. 2. 2022 tedy započala běžet dvouměsíční lhůta k podání žaloby k soudu, která uplynula dne 16. 4. 2022, což však byla sobota a v následujících dnech, tj. ve dnech 17. 4. 2022 a 18. 4. 2022, byla neděle, resp. státní svátek, a proto s ohledem na pravidla počítání času byl posledním dnem k podání žaloby 19. 4. 2022 jakožto první pracovní den po uplynutí lhůty, kdy byla žaloba ke zdejšímu soudu rovněž podána.
14. Dále se soud nejprve zabýval námitkou žalobce týkající se nezjištění skutkového stavu věci bez důvodných pochybností, přičemž důvodné pochybnosti dle žalobce existují zejména v tom, zda se v době spáchání přestupku v místě přestupku nacházela dopravní značka č. IZ 8a „Zóna s dopravním omezením“ s vyobrazením dopravní značky č. B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ s číslicí „30“, a dále dopravní značka č. B 13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“ s vyznačením „3,5 t“ a tyto značky byly viditelné. K umístění dopravních značek, resp. jejich viditelnosti žalobce v žalobě vylíčil několik hypotéz, ze kterých dle jeho názoru nelze jednoznačně dovodit, že se na daném místě dopravní značení v době spáchání přestupku nacházelo, popř. že bylo pro žalobce viditelné. Dle žalobce nebyla přítom existence dopravního značení dostatečným způsobem prokázána, neboť na snímku značek pořízených Policií ČR není uvedeno, kdy byl pořízen a jaký úsek komunikace zachycuje.
15. V souvislosti se shora uvedenou námitkou soud v první řadě upozorňuje na skutečnost, že hypotézy vylíčené v žalobě mohl žalobce a jeho zmocněnec uvést již v průběhu správního řízení, neboť

Shodu s prvopisem potvrzuje P.V.

zmocněnci žalobce byl poskytnut kompletní obsah spisové dokumentace za účelem jeho seznámení se s podklady pro rozhodnutí a případného vyjádření se k nim, nicméně oba zůstali po celou dobu správního řízení pasivní, k podkladům pro rozhodnutí se nevyjádřili a ani v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí ničeho nenamítali, když podali pouze blanketní odvolání, které ani na výzvu správního orgánu I. stupně nedoplňovali o důvody, ve kterých spatřují rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost prvostupňového rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Za této situace nelze dle názoru soudu od správních orgánů očekávat, že si v případě, že z podkladů založených ve spise vyplývá skutkový stav spáchání přestupku, budou domýšlet všechny další alternativní varianty skutkového stavu a budou je složitě prověřovat. V této souvislosti soud upozorňuje, že obviněný z přestupku sice není povinen se hájit, avšak využije-li svého práva mlčet a je procesně pasivní, „nelze extenzivním výkladem uložit správnímu orgánu povinnost, aby za obviněného ‚domyslel‘ všechna myslitelná nebo třeba i nepravděpodobná tvrzení a v rozhodnutí se s nimi vypořádal,“ jak uvedl rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 14. 1. 2014 č. j. 5 As 126/2011 - 68, č. 3014/2014 Sb. NSS, bod 21. Podle § 89 odst. 2 správního řádu potom „odvolací orgán přezkoumá soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy. Správnost napadeného rozhodnutí přezkoumává jen v rozsahu námitek uvedených v odvolání, jinak jen tehdy, vyžaduje-li to veřejný zájem“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 2. 2008 č. j. 2 As 56/2007 - 76, č. 1580/2008 Sb. NSS). Pokud však obviněný z přestupku skutkové závěry správních orgánů zpochybní až v žalobě, je v duchu usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2017 č. j. 10 As 24/2015 - 71, č. 3577/2017 Sb. NSS, povinností krajského soudu v rámci přezkumu napadeného rozhodnutí ve smyslu § 75 s. ř. s. „zkoumat, zda správní orgány bez ohledu na způsob obhajoby obviněného v řízení o přestupku dostaly své povinnosti zjistiť stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupku (§ 3 správního řádu). Pokud krajský soud zjistí, že správní orgány takto nepostupovaly, bude na něm, aby na základě žalobních tvrzení a navrhovaných důkazů pochybnosti o skutkovém stavu sám odstranil (§ 77 odst. 2 s. ř. s.).“

16. Na podkladě shora citované judikatury Nejvyššího správního soudu se soud k námitce žalobce zabýval tím, zda ve správním řízení bylo provedeno dostatečné dokazování ve vztahu k umístění dopravní značky č. IZ 8a „Zóna s dopravním omezením“ s vyobrazením dopravní značky č. B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ s číslicí „30“, a dále dopravní značky č. B 13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“ s vyznačením „3,5 t“ v době spáchání přestupků. Existenci značky v době a místě spáchání přestupků správní orgán I. stupně dovozoval z fotografie přiložené k úřednímu záznamu Policie ČR, resp. oznámení o přestupku, z níž je zřejmé, že na daném místě se ve směru žalobcovy jízdy nacházela nejprve dopravní značka č. B 13 a následně dopravní značka č. IZ 8a, přičemž obě tyto značky nebyly ani částečně zakryté okolní vegetací a byly tak velmi dobře viditelné. Žalobce ve vztahu k uvedené fotografii namítal, že se na fotografii značek nenachází datum a čas, dle soudu však tato skutečnost v projednávané věci nemůže zpochybnit umístění shora uvedených dopravních značek v době spáchání přestupku v daném místě, neboť umístění shora uvedených dopravních značek v době spáchání přestupku v daném místě osvědčuje rovněž úřední záznam Policie ČR ze dne spáchání přestupku, který ve vztahu k nerespektování dopravní značky č. B 13 právě na tuto fotografii odkazuje, a proto dle soudu neexistovala důvodná pochybnost o tom, že v době spáchání přestupku byly shora uvedené dopravní značky v daném místě umístěny a byly dobře viditelné. Žalobce v žalobě k této námitce dále doložil čtyři otisky (screenshoty) obrazovky z webových stránek mapy.cz a maps.google.com zachycující křižovatku ulic Bucharova a Šafránkova, která se nachází rovněž na fotografii založené ve správním spise, ve dvou časových obdobích, a to v září 2019 a 9. 8. 2021, s tím, že z těchto důkazů se podává, že dopravní značka č. B 13 se v místě nenacházela ani před datem spáchání přestupku, ani po tomto datu. Soud však tyto důkazy vyhodnotil jako nadbytečné, a proto nenařizoval ve věci jednání k jejich provedení. V této souvislosti soud uvádí, že s ohledem na shora uvedené skutečnosti nejsou žalobcem předložené otisky (screenshoty) obrazovky z webových stránek mapy.cz a maps.google.com způsobilé zpochybnit závěr o umístění dopravní značky č. B 13 v daném místě v době spáchání přestupku. Pokud jde o žalobcem tvrzené neprokázání, že

Shodu s prvopisem potvrzuje P.V.

by žalobce na místo měření přijel právě z křižovatky ulice Bucharova a Šafránkova, ke kterému se vztahuje pořízená fotodokumentace, a v této souvislosti nastíněnou alternativní příjezdovou trasu k místu měření má soud za to, že se jedná o zcela účelové tvrzení, které žalobce mohl a měl uplatnit v průběhu správního řízení a kterým se žalobce snaží zpochybnit zjištěný skutkový stav, aniž by se však snažil věrohodně prokázat, že je přiměřeně pravděpodobné, že na jím uvedené alternativní příjezdové trase neplatí stejné dopravní omezení jako na trase dokládané. Jak již bylo výše uvedeno, v situaci, kdy byl obviněný v průběhu správního řízení procesně pasivní, nelze extenzivním výkladem uložit správnímu orgánu povinnost, aby za obviněného „domyslel“ všechna myslitelná nebo třeba i nepravděpodobná tvrzení a v rozhodnutí se s nimi vypořádal, a proto má soud za to, že správní orgány nepochybily, pokud předpokládaly, že žalobce přijel k místu měření od křižovatky ulic Bucharova a Šafránkova a již se nezabývaly dalšími alternativními příjezdovými trasami. S ohledem na uvedené má soud za to, že byl zjištěn stav věci, o němž nebyly důvodné pochybnosti, a proto námitky žalobce shledal nedůvodné.

17. Žalobce rovněž namítá nesprávný závěr o tom, že dopustil přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, kterého se měl dopustit porušením § 4 písm. c) zákona o silničním provozu s odkazem na dopravní značku č. B 13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“ s vyznačením „3,5 t“, neboť má za to, že porušení dopravní značky č. B 13 používající „okamžitou hmotnost“ vozidla nelze odůvodňovat „provozní hmotností“ vozidla, tj. jiným parametrem, neboť provozní hmotnost a okamžitá hmotnost jsou zcela odlišné údaje. V této souvislosti poukázal na skutečnost, že okamžitou hmotností vozidla se rozumí hmotnost zjištěná vážením v určitém okamžiku při jeho provozu na pozemních komunikacích.
18. Podle § 1 písm. o) vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále též „vyhláška č. 341/2002 Sb.“), ve znění do 24. 6. 2023, se pro účely této vyhlášky rozumí okamžitou hmotností vozidla nebo jízdní soupravy hmotnost zjištěná v určitém okamžiku při jejich provozu na pozemních komunikacích.
19. Podle § 1 písm. p) vyhlášky č. 341/2002 Sb. se pro účely této vyhlášky rozumí provozní hmotností vozidla - hmotnost nenaloženého vozidla s karoserií a se spojovacím zařízením (jen u tažných vozidel) v pohotovostním stavu nebo hmotnost podvozku s kabinou, pokud výrobce nemontuje karoserii nebo spojovací zařízení.
20. Podle § 1 písm. r) vyhlášky č. 341/2002 Sb. se pro účely této vyhlášky rozumí vozidlo v pohotovostním stavu - vozidlo s náplní chladicí kapaliny, oleje, 90 % paliva, 100 % ostatních náplní, náradí, náhradního kola a řidiče (75 kg); u vozidel kategorie L se hmotnost řidiče nepřičítá.
21. Soud ke shora uvedené námitce ve shodě s žalovaným odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 4. 2018, č. j. 10 As 138/2016-73, ve kterém se Nejvyšší správní soud zabýval rovněž možnostmi zjištění okamžité hmotnosti. Nejvyšší správní soud v citovaném rozsudku uvedl: *„Nejvyšší správní soud se dále zabýval otázkou, zda výše uvedené závěry znamenají, že okamžitou hmotnost lze zjistit pouze vážením, jak tvrdí stěžovatel. Okamžitou hmotnost definoval v rozhodné době § 1 písm. o) vyhlášky o technické způsobilosti [nyní shodně § 2 písm. n) vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích] tak, že se okamžitou hmotností vozidla nebo jízdní soupravy rozumí hmotnost zjištěná v určitém okamžiku při jejich provozu na pozemních komunikacích. Ačkoliv je okamžitá hmotnost takto definována výslovně pouze pro účely vyhlášky o technické způsobilosti, použije se tato definice i pro situaci stěžovatele, neboť ani zákon o silničním provozu, ani prováděcí vyhláška odlišnou definici neobsahují. Zákaz vyjádřený značkou č. B 13 (zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez) se dá za použití definice okamžité hmotnosti rozepsat jako zákaz vjezdu vozidel, jejichž hmotnost zjištěná v určitém okamžiku při jejich provozu na pozemních komunikacích, přesahuje vyznačenou mez. Právní předpisy nestanoví povinnost zjišťovat okamžitou hmotnost vyhradně vážením vozidla. Zákazová značka č. B 13 pouze vyžaduje, aby se jednalo o hmotnost zjištěnou v určitém okamžiku při provozu na pozemních komunikacích. Jediným požadavkem proto je, aby závěr o překročení hmotnostního limitu stanoveného zákazovou značkou č. B 13 byl učiněn na základě spolehlivého zjištění, které nedává prostor pro pochyby o tom, že okamžitá hmotnost vozidla*

Shodu s prvopisem potvrzuje P.V.

hmotností limit překročila. Správní orgány i krajský soud vycházely v projednávané věci při zjištění okamžité hmotnosti z provozní hmotnosti vozidel jízdní soupravy a hmotnosti nákladu. Provozní hmotností vozidla se rozumí hmotnost nenaloženého vozidla s karoserií a se spojovacím zařízením (jen u tažných vozidel) v pohotovostním stavu nebo hmotnost podvozku s kabinou, pokud výrobce nemontuje karoserii nebo spojovací zařízení [§ 1 písm. p) vyhlášky o technické způsobilosti]. Za vozidlo v pohotovostním stavu se rozumí vozidlo s náplní chladicí kapaliny, oleje, 90 % paliva, 100 % ostatních náplní, nářadím, náhradním kolem a řídicím vážícím 75 kg [§ 1 písm. r) vyhlášky o technické způsobilosti]. Provozní hmotnost vozidla je uvedena v technickém průkazů vozidla (příloha 6 vyhlášky č. 30/2001 Sb., o registraci vozidel). Provozní hmotnost vozidla a hmotnost nákladu jsou údaji, které bezpochyby umožňují učinit si představu o tom, jakou má v danou chvíli vozidlo hmotnost. Tato představa ovšem nebude shodná s přesnou hmotností zjištěnou zvážením vozidla. Rozdíl bude způsoben rozporem mezi realitou a údaji, ze kterých vychází provozní hmotnost. Těmito rozpory může být například skutečnost, že v nádrži vozidla je méně než 90 % paliva, nebo že řidič váží více než 75 kg. V případě jízdní soupravy složené z tabače návěsí a návěsu bude rozdíl navíc způsoben přenosem části hmotnosti z návěsu na tabač. Z výše uvedeného plyne, že okamžitou hmotnost vozidla jízdní soupravy složené z tabače a návěsu pro účely posouzení překročení hmotnostního limitu stanoveného zákazovou značkou č. B13 není nutné zjišťovat pouze vážením. V případě zjišťování okamžité hmotnosti z provozní hmotnosti (a v případě návěsu z provozní hmotnosti a hmotnosti nákladu) je ovšem nutné brát v potaz částečný přenos hmotnosti. Učinit spolehlivý závěr o tom, že návěs s nákladem překročil hmotnostní limit stanovený zákazovou značkou č. B13, bude proto možné pouze v případě, že součet provozní hmotnosti návěsu a hmotnosti nákladu bude přesahovat hmotnostní limit takovou měrou, že vyloučí pochyby o tom, že při zvážení jízdní soupravy (které zohledňuje částečný přenos hmotnosti) by překročení hmotnostního limitu nebylo shledáno.“

Dle soudu z citovaného rozsudku vyplývá, že závěr o překročení hmotnostního limitu stanoveného zákazovou značkou č. B 13 není nutné podložit pouze provedením vážení vozidla, ale lze ho učinit rovněž na základě hmotnosti zjištěné z provozní hmotnosti vozidla, neboť provozní hmotnost vozidla je údajem, který bezpochyby umožňuje učinit si představu o tom, jakou má v danou chvíli vozidlo hmotnost. Současně však Nejvyšší správní soud připustil, že tato představa ovšem nebude shodná s přesnou hmotností zjištěnou zvážením vozidla, neboť může nastat rozpor mezi údaji, ze kterých vychází provozní hmotnost, a realitou, tedy že vozidlo neodpovídá definici pohotovostního stavu dle vyhlášky č. 341/2002 Sb., tj. v nádrži vozidla je méně než 90 % paliva, či vozidla obsahuje méně než 100 % ostatních náplní (chladicí a brzdové kapaliny, oleje), popřípadě vozidlo neobsahuje nářadí či náhradní kolo, anebo řidič vozidla váží méně než 75 kg. V souvislosti s posledně uvedeným lze z citovaného rozsudku však rovněž dovodit, že spolehlivý závěr o tom, že vozidlo překročilo hmotnostní limit stanovený zákazovou značkou č. B13, bude možné učinit v případě, že provozní hmotnost vozidla bude přesahovat hmotnostní limit takovou měrou, že vyloučí pochyby o tom, že při jeho zvážení by překročení hmotnostního limitu nebylo shledáno. V posuzované věci evidovaná provozní hmotnost žalobcem řízeného vozidla činila 4 120 kg a přesahovala tak hmotnostní limit stanovený zákazovou značkou č. B 13 v hodnotě 3 500 kg, o 620 kg, což dle soudu nepochybně představuje takové překročení stanoveného hmotnostního limitu, že by překročení hmotnostního limitu bylo shledáno rovněž v případě, že by došlo ke zvážení vozidla, neboť je zcela nepravděpodobné, že by hmotnost vozidla i za předpokladu, že by obsahovalo minimum paliva a ostatních náplní, neobsahovalo žádné nářadí ani náhradní kolo a žalobce vážil o velmi méně než 75 kg, splnilo při kontrolním vážení stanovený hmotnostní limit. S ohledem na uvedené soud uzavírá, že správní orgán I. stupně nepochybil, pokud ve vztahu k porušení dopravní značky č. B 13 vycházel z evidované provozní hmotnosti vozidla a soud proto rovněž tuto námitku shledal nedůvodnou.

22. Nesouhlas žalobce se zveřejňováním jeho osobních údajů na webu Nejvyššího správního soudu pak soud nepovažuje za žalobní námitku, neboť daný nesouhlas se nijak netýká napadeného rozhodnutí či řízení, které jeho vydání předcházelo, a tedy ani předmětu tohoto řízení. Soud má za to, že tento nesouhlas je určen Nejvyššímu správnímu soudu a soud se k němu proto nebude vyjadřovat.

23. Soud na základě shora uvedeného posouzení žalobních námitek neshledal žalobu jako důvodnou, a proto ji dle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
24. Výrok o nákladech řízení je odůvodněn dle § 60 odst. 1 s. ř. s., když žalobce ve věci úspěch neměl a žalovanému žádné prokazatelné náklady řízení nevznikly.

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.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-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.

Praha 1. prosince 2023

JUDr. Dana Černá v. r.
samosoudkyně