



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyně JUDr. Janou Daňkovou v právní věci žalobce **P.H.**, proti žalovanému **Krajskému úřadu Karlovarského kraje**, se sídlem Závodní 353/88, 360 21 Karlovy Vary -Dvory, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11.ledna 2011, č.j. 4016/DS/10-3

t a k t o :

- I. Žaloba se v části, ve které se žalobce domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného, z a m í t á.**
- II. Žaloba se v části, ve které se žalobce domáhal snížení trestu, z a m í t á.**
- III. Žádný z účastníků n e m á právo na náhradu nákladů řízení.**

O d ů v o d n ě n í

P.H., (dále jen „žalobce“) řídil dne 13.6.2010 v 10:40 hod. u výjezdu z Březové, směrem ke Gejzír parku motorové vozidlo zn. Suzuki registrační značky (dále jen „RZ“) X. Za ním měl připojen přívěs zn. Hoffmann RZ: X o maximální přípustné hmotnosti převyšující 750 kg. Při kontrole provedené Policií České republiky, Krajským ředitelstvím

policie Karlovarského kraje, Dopravním inspektorátem Karlovy Vary (dále jen „PČR“) bylo zjištěno, že žalobce nevlastní řidičské oprávnění skupiny „E“. Z osvědčení o registraci přívěsu byla zjištěna hmotnost přívěsu 1.600 kg.

Hlídka sepsala s žalobcem oznámení přestupku, které bez vyjádření podepsal. Následně PČR oznámila přestupek Magistrátu města Karlovy Vary jako správnímu orgánu prvního stupně (dále jen „magistrát“) a postoupila mu spisový materiál (doručeno 15.7.2010).

Magistrát přípisem ze dne 25.8.2010 čj. 16222/OD-P/10/Šam žalobci sdělil, že zahajuje řízení o přestupku. Přestupek skutkově a právně specifikoval. Současně žalobce předvolal k ústnímu jednání na 16.9.2010 a poskytl mu obsáhlé procesní poučení. Po doplnění podkladů pro rozhodnutí magistrát stanovil další termín ústního jednání na 16.11.2010. Při jednání byl žalobce seznámen s podklady pro rozhodnutí.

Dne 23.11.2010 magistrát vydal rozhodnutí o přestupku čj. 16222/OD-P/10/Šam vyhotovené dne 19.11.2010 (dále jen „rozhodnutí magistrátu“). Jím žalobce shledal vinným ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle ust. § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „přestupkový zákon“) porušením povinnosti uložené mu ustanovením § 3 odst. 3 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Přestupku se měl dopustit tím, „že dne 13.6.2010 v 10:40 hod. u výjezdu z obce Březová ve směru ke Gejzír parku jako držitel řidičského oprávnění skupiny „B“ řídil jízdní soupravu složenou z motorového vozidla tovární značky Suzuki, RZ: X o maximální přípustné hmotnosti 1.875 kg a pohotovostní hmotnosti 1 310 kg, a přívěsu tovární značky Hoffmann, RZ: X o maximální přípustné hmotnosti 1 600 kg, přestože nebyl držitelem řidičského oprávnění skupiny „B+E“ k řízení této jízdní soupravy, neboť sice nedošlo k překročení maximální celkové hmotnosti soupravy, která je 3.500 kg, ale maximální hmotnost přípojného vozidla překročila pohotovostní hmotnost tažného vozidla celkem o 290 kg, a tudíž uvedená souprava musí být řízena držitelem řidičského oprávnění skupin „B+E“.“ Za uvedený přestupek magistrát uložil žalobci sankci pokuty ve výši 25.000 Kč a sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 12-ti měsíců. Současně uložil žalobci povinnost uhradit paušální částku nákladů řízení ve výši 1.000,-Kč. Své rozhodnutí podrobně odůvodnil.

Žalobce proti rozhodnutí magistrátu podal odvolání ze dne 29.11.2010. Především namítal, že výroková část je v rozporu s tím, čeho se fakticky dopustil. Tvrdil, že řídil motorové vozidlo, na které má příslušné řidičské oprávnění, a v zákoně, a to jak v § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona, tak v § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu, se o soupravě vozidel nehovoří, kdežto v rozhodnutí ano. Poukázal na to, že byla překročena pouze maximální hmotnost pohotovostní hmotnosti vozidla a že se v daném případě jedná pouze o administrativní součet hmotností, který plně nekoresponduje s účelem přestupkového zákona ani s předmětnou sankcí. Navrhoval změnu s tím, že se dopustil toliko přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona.

Rozhodnutím vyhotoveným dne 11.1.2011 a vydaným dne 14.1. téhož roku pod čj. 4016/DS/10-3 (dále jen „*napadené rozhodnutí*“) Krajský úřad Karlovarského kraje (dále jen „*žalovaný*“) změnil rozhodnutí magistrátu ve výrokové části tak, že část věty začínající slovy „...a pohotovostní hmotnosti 1.310 kg, a přívěsu“ a končící slovy „překročila pohotovostní hmotnost tažného vozidla celkem o 290 kg,...“ nahradil novým zněním „...*a pohotovostní hmotnosti 1295 kg, a přívěsu tovární značky Hoffmann, registrační značky X o maximální přípustné hmotnosti 1600 kg, přestože nebyl držitelem řídičského oprávnění skupiny „B+E“ k řízení této jízdní soupravy, která je 3.500 kg, ale maximální hmotnost přípojného vozidla překročila pohotovostní hmotnost tažného vozidla celkem o 305 kg,...*“. V ostatních částech rozhodnutí magistrátu potvrdil. Po rekapitulaci průběhu přestupkového řízení a obsahu odvolání se vypořádal s odvolacími námitkami žalobce.

K námitce o nesouhlasu žalobce s porušením § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu žalovaný uvedl, že „*Odvolatel je držitelem řídičského oprávnění skupiny B, která ho dle ustanovení § 81 odst. 4 zákona o silničním provozu opravňuje k řízení motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3.500 kg a s nejvýše osmi místy k sezení, kromě místa řidiče; k tomuto vozidlu může být připojeno přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Řidičské oprávnění skupiny B rovněž opravňuje jeho držitele k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla a přípojného vozidla, avšak celková hmotnost soupravy nesmí přesáhnout 3.500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nesmí přesáhnout pohotovostní hmotnost motorového vozidla. V daném případě sice celková hmotnost jízdní soupravy nepřesáhla 3.500 kg, kdy tato měla 3.475 kg, avšak byla porušena druhá výše uvedená podmínka a to ta, že maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla překročila pohotovostní hmotnost motorového vozidla, v daném případě o 305 kg. Vzhledem ke skutečnosti, kdy se v technickém průkazu uvádí pouze provozní hmotnost vozidla, která je 1.370 kg, k tomu, abychom určili pohotovostní hmotnost tažného vozidla, je nutné od provozní hmotnosti odečíst hmotnost 75 kg, což je hmotnost řidiče, o kterou je provozní hmotnost větší než hmotnost pohotovostní. V daném případě byla tedy maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla 1.600 kg a pohotovostní hmotnost tažného vozidla 1.295 kg. Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že řídičské oprávnění skupiny B neopravňovalo odvolatele k řízení takto sestavené jízdní soupravy.*“.

K nesouhlasu žalobce s kvalifikací jeho jednání jako přestupku dle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona, jelikož je držitelem řídičského oprávnění skupiny „B“, žalovaný uvedl, že „*z výpisu z evidenční karty řidiče založeného na listu č. 19 spisu je odvolacímu správnímu orgánu známo, že odvolatel je držitelem řídičského oprávnění skupiny B od 28. srpna 1992. Uvedené řídičské oprávnění však odvolatele dle ust. § 81 odst. 4 zákona o silničním provozu, jak již bylo uvedeno výše, mimo jiné opravňuje k řízení za a) motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3.500 kg a s nejvýše osmi místy k sezení, kromě místa řidiče, kdy k tomuto motorovému vozidlu může být připojeno přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg a za b) jízdních souprav složených z motorového vozidla podle písm. a) a přípojného vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3.500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla. Co se týká jízdních souprav uvedených pod písm. b), tak z dikce uvedeného ustanovení vyplývá, že pro řízení těchto souprav, musí být splněny obě uvedené podmínky (formulace s „a“, jakožto*

poměr slučovací). V daném případě odvolatel splnil pro řízení jízdní soupravy pouze první uvedenou podmínku, kdy maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevýšila 3.500 kg, avšak druhou podmínku už nesplnil, jelikož maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla převýšila pohotovostní hmotnost motorového vozidla. Dle ustanovení § 81 odst. 10 zákona o silničním provozu opravňuje řidičské oprávnění skupiny B+E k řízení jízdních souprav složených z tažného vozidla skupiny B a přívěsu, pokud tyto soupravy nespádají do skupiny B. Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že k tomu, aby odvolatel mohl řídit jím zvolenou jízdní soupravu, musel by být držitelem řidičského oprávnění skupiny B+E.“

K odkazu žalobce v odvolání na § 14 odst. 7 písm. a) vyhlášky č. 341/2002 Sb., a na okolnost, že se v daném případě jednalo pouze o administrativní součet hmotností, který plně nekoresponduje s účelem přestupkového zákona ani s předmětnou sankcí, žalovaný uvedl, že *„Pro zapojování a provoz jízdních souprav musí být splněna jednak podmínka, aby řidič takové soupravy byl držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění, která ho k řízení takové soupravy opravňuje, ale zároveň musí být splněny technické podmínky pro zapojování vozidel do jízdních souprav vztahující se k tažnému vozidlu, kdy výrobcem je dané omezení hmotnosti pro brzděné a nebrzděné přívěsy a tyto hodnoty nesmí být překročeny. Technické požadavky na spojitelnost vozidel a jejich provoz jsou upraveny v ustanovení § 14 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V daném případě však odvolatel nebyl uznán vinným z porušení ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, jelikož z technického hlediska mohlo být za předmětné vozidlo připojeno předmětné přípojné vozidlo, avšak z hlediska oprávněnosti řízení takové soupravy mohla být tato řízena pouze řidičem vlastním řidičské oprávnění skupiny B+E.“*

K návrhu žalobce, aby magistrát v souladu s ust. § 87 správního řádu překvalifikoval jeho jednání na přestupek dle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích, žalovaný uvedl, že *„Vzhledem ke skutečnosti, že správní orgán I. stupně neshledal důvod pro změnu napadeného rozhodnutí dle ust. § 87 správního řádu postoupil odvolání v souladu s ust. § 88 odst. 1 správního řádu odvolacímu správnímu orgánu. Vzhledem ke skutečnosti, kdy v písemném vyhotovení odvoláním napadeného rozhodnutí došlo ze strany správního orgánu I. stupně pouze k písařské chybě, nicméně z hlediska souladu s právními předpisy i z hlediska věcné správnosti je odvoláním napadené rozhodnutí bez závad, využil odvolací správní orgán možnosti stanovené správním řádem a napravil uvedené pochybení správního orgánu změnou rozhodnutí tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.“*

Včasnou žalobou, k výzvě soudu doplněnou, se žalobce domáhal zrušení napadeného rozhodnutí *„eventuálně vyslovení, že se ukládá trest v souladu s ustanovením § 22 odst. 9 zákona č. 200/1990 Sb., v platném znění (pokuta od 1.500 Kč do 2.500 Kč se uloží za přestupek podle odst. 1 písm. f) bodu 1 a 4 a písm. l)“*.

V úvodu žaloby žalobce poukázal na skutečnost, že je držitelem řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel skupiny „B“ již od roku 1991 a rovněž držitelem řidičského oprávnění skupiny „T“ od 31.5.1988, kde má praxi v řízení vozidel této skupiny s přívěsy velmi dobrou. Celý život pracuje v zemědělství a jako soukromý zemědělec užívá traktor s přívěsem denně. K přestupkovému jednání, ze kterého byl shledán vinným, uváděl, že od

počátku argumentoval i tím, že na přípojném vozidle nebyl náklad, který by odpovídal povolené nosnosti ani z poloviny. V daném případě se jednalo pouze o matematický výpočet vah pohotovostní a celkové. Skutečné zatížení nebylo ani zjišťováno. Zde od počátku svoji chybu uznal a je ochoten a povinen za toto pochybení nést přiměřený trest. Uložený trest dle § 22 odst. 4 přestupkového zákona, a to pokuta ve výši 25.000,-Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 12-ti měsíců, není trestem přiměřeným, jak správní orgán uvedl ve svém odůvodnění, a není tedy v souladu s ustanovením § 12 zákona o přestupcích. Tento trest za jeho pochybení je postaven na roveň řidiči, „*který řídí vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky*“. Jeho jednání odpovídá porušení ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) a uložení sankce dle ustanovení § 22 odst. 9 přestupkového zákona.

Žalobce dále uvedl, že ve svém odvolání proti rozhodnutí magistrátu poukazoval rovněž na znění ust. § 22 odst. 1 přestupkového zákona, kdy je uvedeno, „*přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích dle písm. e) řídí motorové vozidlo a bod 1 – není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění*“. I přes tuto námitku, se kterou se žalovaný nezabýval, žalobce i nadále tvrdí, že se v daném případě jedná o analogii ve výkladu zákona směřující k rozšíření trestnosti. Zákon v daném ustanovení § 22 odst. 1 písm. e) uvádí, doslovně, „*Kdo řídí vozidlo*“ a žalobce byl potrestán za řízení „*soupravy vozidel*“. K řízení vozidla měl řádné oprávnění a proto považuje potrestání dle tohoto ustanovení za vadné. Ze stejného důvodu rovněž nesouhlasil s tím, že porušil ustanovení § 3 odst. 3 zákona o silničním provozu, neboť toto ustanovení rovněž stanoví, že: „*Řídit motorové vozidlo může a) osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81, nebo...*“ . Žalobce tuto povinnost splňoval jako držitel řidičského oprávnění skupiny „B“ a tuto argumentaci rovněž uváděl v odvolání.

Žalobu uzavřel tím, že po zjištění, že se dopouští svým jednáním přestupku, okamžitě absolvoval kurz v autoškole a rozšířil si řidičské oprávnění rovněž na skupinu „E“ v měsíci prosinci 2010. Podotkl, že s tímto přívěsem byl v průběhu dvou let několikrát kontrolován policisty PČR a vždycky byl po kontrole propuštěn. Na to poukázal i při ústním jednání.

Žalovaný ve stanovisku k žalobě vyhotoveném 22.3.2011 navrhl její zamítnutí, neboť v průběhu řízení nedošlo ke krácení práv žalobce a bylo vůči němu postupováno v souladu se zákonem. Odvolacími důvody žalobce se podrobně zabýval a neshledal v postupu magistrátu žádné závažnější pochybení, jež by opodstatňovalo zrušení rozhodnutí a vrácení věci zpět k novému projednání. Naopak s ohledem ke zjištění, že ve výrokové části písemného vyhotovení rozhodnutí došlo pouze k písařské chybě, nicméně odůvodnění bylo z hlediska souladu s právními předpisy i z hlediska věcné správnosti bez závad a vycházelo tudíž ze spolehlivě zjištěného stavu věci, napravil uvedené pochybení změnou rozhodnutí.

Dále se vyjádřil podrobně k žalobní argumentaci. Uvedl, že mu není známo, že by žalobce uplatňoval námitku ohledně nákladu na přípojném vozidle. To však nemění nic na tom, že taková námitka je pro dané řízení irelevantní, neboť rozhodná je maximální přípustná hmotnost uvedená v technickém průkazu přípojného vozidla, nikoliv aktuální hmotnost v době připojení. Ohledně možnosti kvalifikace žalobcova jednání dle § 22 odst. 1 písm. l)

přestupkového zákona a tvrzené nepřiměřenosti sankce žalovaný konstatoval, že se žalobce dopustil přestupku dle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona a tento přestupek nelze kvalifikovat dle § 22 odst. 1 písm. l) téhož zákona. Dále poukázal na znění ustanovení § 22 odst. 4 přestupkového zákona podle něhož za jím spáchaný přestupek je vymezena sankce pokuty i zákazu činnosti horní ale i spodní hranicí. Ze znění § 22 odst. 4 přestupkového zákona dále jednoznačně vyplývá, že sankci pokuty i sankci zákazu činnosti je správní orgán povinen uložit současně. Nadto z dikce § 22 odst. 12 přestupkového zákona plyne, že od uložení sankce dle § 22 odst. 4 až 11, s výjimkou odst. 10 bodu 1, nelze upustit. Na žalobcovu námitku, že k řízení vozidla měl řádné oprávnění a že se žalovaný nezabýval jeho obranou, že byl potrestán za řízení soupravy vozidel, žalovaný reagoval tak, že žalobce rozhodného dne řídil motorové vozidlo, za nímž měl připojené přípojné vozidlo, a takto zapojené motorové vozidlo a přípojné vozidlo tvořilo jízdní soupravu, k jejímuž řízení neměl potřebné řidičské oprávnění. Uvedenou námitku uplatnil již v odvolání a žalovaný na ni v odůvodnění napadeného rozhodnutí reagoval. V souvislosti s tvrzením, že žalobce neporušil ust. § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu, poukázal na to, že v označeném ustanovení je výslovný odkaz na § 81 zákona o silničním provozu, v němž jsou popsány jednotlivé skupiny a podskupiny řidičských oprávnění s uvedením, k řízení kterých druhů vozidel řidiče opravňují. Blíže se zabýval odstavcem čtvrtým uvedeného ustanovení, jež obsahuje úpravu řidičského oprávnění skupiny „B“. Na základě stejné argumentace pak dospěl k závěru prezentovanému v napadeném rozhodnutí, že žalobce pro řízení jízdní soupravy splnil pouze první podmínku, avšak byla porušena podmínka druhá. Žalovaný rovněž uvedl, že tvrdí-li žalobce, že nevěděl, že se svým jednáním dopouští přestupku, dopustil se přestupku z nedbalosti, konkrétně z nedbalosti nevědomé. Tato skutečnost jej však nezbavuje odpovědnosti za jím spáchaný přestupek jak plyne z § 3 přestupkového zákona. Jízda bez příslušného řidičského oprávnění ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu, neboť teprve jeho získáním smí žalobce řídit jím zvolenou soupravu. Z uvedených důvodů považuje žalobcovy námitky za vyvrácené, bezpředmětné a neopodstatněné.

Žalobce v replice ze dne 13.4.2011 zdůraznil, že ani ve vyjádření žalovaného není odpovězeno na jeho otázku týkající se rozšíření trestnosti ust. § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona. Sankce uložená za porušení tohoto ustanovení dle § 22 odst. 4 přestupkového zákona je absolutně nepřiměřená. Tato skutková podstata byla převzata z ust. § 180d zákona č. 140/1961 Sb., trestního zákona, který byl zrušen zákonem č. 40/2009 Sb. V novém trestním zákoníku již tato skutková podstata uvedena není. Toto jednání bylo trestním činem, ale když řidič řídil motorové vozidlo, ačkoliv nebyl držitelem příslušného řidičského oprávnění. Žalobce ale řidičské oprávnění vlastnil a pouze matematický výpočet vah vozidla a přípojného vozidla, které nebylo naloženo, byl rozhodující pro tak přísnou sankci. Má za to, že postih dle § 22 odst. 1 písm. l) je adekvátní k jeho přestupku, kterého se dopustil dle ust. § 4 odst. 1 písm. b) přestupkového zákona. Zdůraznil, že si okamžitě své řidičské oprávnění o skupinu „E“ doplnil, když byl vyzván k odevzdání řidičského průkazu, učinil tak bez odkladu. Konstatoval, že stanovisko žalovaného o přiměřenosti postihu za předmětný přestupek opírající se o ust. § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 je mu jasné, ale on poukazuje na ustanovení § 12 odst. 1 přestupkového zákona a tomuto ustanovení hodnocení přestupku neodpovídá. Na ustanovení § 12 odst. 1 ve spojení s § 2 odst. 1 přestupkového zákona poukázal i proto, že podle jeho názoru ohrožení zájmu společnosti v daném případě snad ani nelze uplatnit. To proto, že současně s řidičským oprávněním skupiny „B“ je

držitelem řídičského oprávnění skupiny „T“, kde má praxi v řízení vozidel této skupiny s přívěsy.

Řízení ve správním soudnictví upravuje zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s.ř.s.“). Při přezkoumání napadeného rozhodnutí samosoudkyně vycházela ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s.ř.s.), a napadené výroky rozhodnutí přezkoumala v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.). O věci samé v souladu s § 51 odst. 1 s.ř.s. rozhodla bez jednání za výslovného souhlasu žalobce (čl. 41 spisu) i žalovaného (čl. 38 spisu).

Podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona *(P)řestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí motorové vozidlo a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění.*

Podle § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu *(Ř)ídit motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem příslušného řídičského oprávnění podle § 81.*

Podle § 81 téhož zákona *(Ř)ídičské oprávnění k řízení motorových vozidel se dělí podle skupin a podskupin (odst.1). Řídičské oprávnění skupiny B opravňuje k řízení motorových vozidel, s výjimkou ..., jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3.500 kg a s nejvýše osmi místy k sezení, kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg (odst. 4 písm. a)); (k řízení) jízdních souprav složených z motorového vozidla podle písm. a) nebo b) a přípojně vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3.500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojně vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla (odst. 4 písm. c).*

Podle § 2 zákona o silničním provozu *(P)ro účely tohoto zákona motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus (písm. g); jízdní souprava je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel (písm. i).* Podle § 2 odst. 3 zák. č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších novel, *(P)řípojně vozidlo je silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy.*

Žalobce v posuzovaném případě požadoval jednak zrušení napadeného rozhodnutí jako celku (t.j. výroku o vině a tudíž i výroku o trestu), jednak snížení trestu.

Mezi účastníky řízení je nesporný skutkový stav věci, tedy že žalobce jako držitel řídičského oprávnění skupiny „B“ uvedeného dne a na uvedeném místě řídil jízdní soupravu složenou z motorového vozidla Suzuki a přívěsu Hoffmann o maximálních přípustných hmotnostech a maximální pohotovostní hmotnosti, které jsou uvedeny v části skutkové věty napadeného rozhodnutí, ačkoliv uvedenou soupravu byl oprávněn řídit pouze řidič, který je držitelem řídičského oprávnění skupin „B+E“.

Žalobcem je však zpochybňováno právní posouzení věci. Tvrdí, že jeho jednání odpovídá porušení ust. § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona, na nějž poukazoval již v odvolání.

Žalobní bod je nedůvodný.

Skutkovou podstatu přestupku dle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona citoval soud výše. Skutková podstata přestupku dle § 22 odst. 1 písm. l) téhož zákona v rozhodném znění zněla: *Přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší zvláštní právní předpis. Zvláštním předpisem je pak třeba rozumět zákon o silničním provozu.*

Ust. § 22 přestupkového zákona bylo zásadním způsobem novelizováno zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony (dále jen „*zák. č. 411/2005 Sb.*“), jenž nabyl účinnosti 1.7.2006. Změna mimo jiné spočívala ve formulaci vyššího počtu konkrétních skutkových podstat přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, které upravují nejzávažnější porušení zákona o silničním provozu a také nově zákona č. 56/2001 Sb. Precizace dalších skutkových podstat umožnila podrobnější úpravu a odstupňování sankcí podle závažnosti přestupků. Jinak ovšem zůstala zachována předchozí koncepce právní úpravy přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, obsahující vedle konkrétních skutkových podstat i tzv. souhrnnou (či zbytkovou) skutkovou podstatu přestupku spočívajícího v jiném než výslovně uvedeném porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích. Souhrnná skutková podstata do 30.6.2006 formulovaná v ust. § 22 odst. 1 písm. h) přestupkového zákona, byla s účinností od 1.7.2006 vložena právě do ust. § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona.

Existence souhrnné skutkové podstaty má příčinu v tom, že nelze všechna v úvahu přicházející porušení zákona o silničním provozu presumovat v konkrétních skutkových podstatách. O vzájemném vztahu konkrétních skutkových podstat a skutkové podstaty hromadné platí, že jednání obviněného nemůže být správním orgánem kvalifikováno jako přestupek podle § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona, naplnil-li svým jednáním některou z konkrétních skutkových podstat uvedených v § 22 odst. 1 písm. a) až k) téhož zákona. Pro takovou interpretaci svědčí nejen samo znění ust. §§ 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona, ale i logika věci. Jde v podstatě o vztah zvláštní úpravy oproti obecné, kdy úprava zvláštní má před obecnou vždy přednost. Správnímu orgánu tudíž není ponecháno na volné úvaze, zda určité deliktní jednání pachatele subsumuje pod souhrnnou skutkovou podstatu přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona či pod některou z konkrétních skutkových podstat. Naplnění formálních a materiálních znaků konkrétní skutkové podstaty uvedené v § 22 odst. 1 písm. a) až k) naopak zcela vylučuje aplikaci § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona.

Soud jako nedůvodnou shledal i druhou žalobcovu výtku, jejíž podstatou bylo tvrzení, že správní orgány v důsledku použité analogie ve výkladu zákona rozšířily trestnost jednání.

Obdobnou námitku žalobce uplatnil již ve svém odvolání (řídil motorové vozidlo, na které má příslušné řidičské oprávnění, v § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona ani v § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu se o soupravě vozidel nehovoří, kdežto v rozhodnutí ano,...) a žalovaný se s ní velmi pečlivě a věcně správně vypořádal. Soud výše příslušné pasáže napadeného rozhodnutí citoval (str. 3 a 4 tohoto rozsudku), v podrobnostech na uvedené odůvodnění odkazuje a zcela se s ním ztotožňuje. Činí tak v souladu s právním názorem Nejvyššího správního soudu prezentovaným v rozsudku ze dne 27.7.2007, č.j. 8 Afs 75/2005-130 (dostupný na www.nssoud.cz), v němž uvedl, že *„Je-li rozhodnutí žalovaného správního orgánu řádně odůvodněno, je z něho zřejmé, proč žalovaný nepovažoval právní argumentaci účastníka řízení za důvodnou a proč jeho odvolací námitky považoval za liché, mylné nebo vyvrácené, shodují-li se žalobní námitky s námitkami odvolacími a nedochází-li krajský soud k jiným závěrům, je přípustné, aby si krajský soud správné závěry se souhlasnou poznámkou osvojil.“*

Ve vazbě na žalobní tvrzení soud dodává, že s žalobcem lze souhlasit potud, že ust. § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona ani ust. § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu výslovně pojem „souprava vozidel“ neužívá. Ust. § 3 odst. 3 zákona o silničním provozu však normuje, kdo je oprávněn řídit motorové vozidlo. Může to být jen osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění (písm. a), tedy některé skupiny či podskupiny řidičského oprávnění z výčtu zákonem taxativně stanoveného v § 81 téhož zákona. V rámci jednotlivých skupin a podskupin řidičských oprávnění je upraveno oprávnění nejen řídit motorové vozidlo určitého druhu či technických parametrů (např. § 81 odst. 5), ale také motorové vozidlo a k němu připojené přípojně vozidlo stanovených technických parametrů, tedy dle § 2 písm. i) zákona o silničním provozu jízdní soupravu (např. § 81 odst. 6 až 8, 16). Řidičská oprávnění upravená v § 81 odst. 10 až 14 zákona o silničním provozu pak dokonce opravňují jejich držitele přímo k řízení jízdních souprav. Žalovaný tudíž nepoužil analogie při výkladu zákona, nýbrž ust. § 3 odst. 3 písm. a) vykládal v kontextu zákona o silničním provozu. Pakliže žalobce jako držitel řidičského oprávnění skupiny „B“ řídil motorové vozidlo a přípojně vozidlo překračující parametry předepsané pro jízdní soupravu řidičského oprávnění skupiny „B“, správní orgány nemohly pochybit, shledaly-li žalobce vinným z přestupku dle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona. Řídil totiž jízdní soupravu, aniž byl držitelem řidičského oprávnění skupiny „B+E“, které by jej opravňovalo, slovy zákona *„...k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 4 a přípojně vozidla, ...“*. Žalobce se tudíž mýlil, měl-li za to, že výklad zákona ze strany žalovaného (tj. sankcionování žalobce za řízení „soupravy vozidel“) směřoval k rozšíření trestnosti.

Rovněž okolnost, že *„...na přípojném vozidle nebyl náklad, který by odpovídal povolené nosnosti ani z poloviny.“*, je právně bezvýznamná. Jak konstatoval žalovaný ve stanovisku k žalobě, rozhodná je maximální přípustná hmotnost uvedená v technickém průkazu přípojně vozidla, nikoliv aktuální hmotnost v době připojení (vyhl. 341/2002 Sb.).

Úvaha o naplnění materiálního znaku přestupku (§ 2 odst. 1 přestupkového zákona) má místo teprve tehdy, pokud je v řízení prokázáno, že byly naplněny jeho formální znaky, jak se stalo v posuzovaném případě. Žalobce v replice vyjádřil názor, že ohrožení zájmu společnosti v daném případě snad ani nelze uplatnit vzhledem k tomu, „že současně s řídičským oprávněním skupiny B je držitelem řídičského oprávnění skupiny T, kde má praxi v řízení vozidel této skupiny s přívěsy“.

Řidičské oprávnění skupiny „T“ opravňuje k řízení traktorů a pracovních strojů samojízdných; k motorovému vozidlu smí být připojeno přípojné vozidlo. Rozdílné jízdní vlastnosti jízdních souprav, hmotnost, provozní rychlost, místo provozování, předmět přepravy a celá řada dalších okolností je příčinou, proč soud jeho názor nesdílí.

Naději na úspěch nemohl žalobce mít ani v té části žaloby, ve které požadoval snížení trestu za spáchaný přestupek.

Podle § 78 odst. 2 s.ř.s. (R) *ozhoduje-li soud o žalobě proti rozhodnutí, jímž správní orgán uložil trest za správní delikt, může soud, nejsou-li důvody pro zrušení rozhodnutí podle odstavce 1, ale trest byl uložen ve zjevně nepřiměřené výši, upustit od něj nebo jej snížit v mezích zákonem dovolených, lze-li takové rozhodnutí učinit na základě skutkového stavu, z něhož vyšel správní orgán, a který soud případně vlastním dokazováním v nikoli zásadních směrech doplnil, a navrhl-li takový postup žalobce v žalobě.*

Podstatou právního instrumentu snížení trestu nebo upuštění od uloženého trestu (moderace) ve smyslu § 78 odst. 2 s.ř.s. je oprávnění správního soudu nahradit správní uvážení správního orgánu o druhu a výši trestu za správní delikt soudním uvážením ve prospěch žalobce, i když soud neshledá důvody pro zrušení rozhodnutí o správním deliktu; podmínkami pro takový postup soudu sine gua non je (1) návrh žalobce na moderaci, (2) zásadně nezměněný skutkový stav v porovnání se skutkovým stavem, z něhož vyšel správní orgán, (3) uložení trestu správním orgánem ve zjevně nepřiměřené výši a (4) moderace v mezích zákonem dovolených. Řečeno jinak, při realizaci moderačního oprávnění je správní soud oprávněn zasáhnout do rozhodnutí správního orgánu v rovině trestu, nikoliv v rovině viny. Jestliže předpokladem pro uložení mírnější sankce žalobci je prioritně jiné (a zároveň správné) právní posouzení jeho deliktního jednání, pro které přestupkový zákon stanoví příznivější variantu druhů sankcí či příznivější rozpětí jejich sazby, pak je povinností soudu postupovat podle § 78 odst. 1 s.ř.s. a zrušit napadené rozhodnutí pro nezákonnost, nikoliv podle § 78 odst. 2 s.ř.s. a trest moderovat. Jen pro úplnost soud uvádí, že stejným způsobem (tedy zrušením napadeného rozhodnutí, nikoliv moderací trestu) by byl soud povinen postupovat také v případě zjištění, že pochybení správního orgánu spočívalo v uložení druhu trestu, který zákon za daný správní delikt uložit neumožňuje, případně v překročení zákonem stanovené horní hranice sazby. Slovy zákona by se jednalo o překročení mezi stanovených správnímu orgánu pro správní uvážení, které ust. § 78 odst. 1 věta druhá s.ř.s. výslovně označuje za nezákonnost.

K návrhu na moderaci trestu žalobce v žalobě uvedl: „Zde jsem od počátku svoji chybu (poznámka soudu: že k řízení potřeboval řídičské oprávnění sk. „B+E“) uznal a jsem ochoten a povinen za toto pochybení nést přiměřený trest, ale uložený trest za předmětné jednání, který mi byl uložen dle ustanovení § 22 odst. 4 zákona o přestupcích, kdy mi byla uložena

sankce a) pokuta ve výši 25 000 Kč, b) zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 12 měsíců, není trestem přiměřeným, jak správní orgán uvedl ve svém odůvodnění a není tedy v souladu s ust. § 12 zákona o přestupcích.“ Zároveň popsal způsob, jakým má být moderace v jeho případě realizována: „Mé jednání odpovídá porušení ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) a uložení sankce dle ustanovení § 22 odst. 9) přestupkového zákona“.

Žalobce v posuzované věci připouštěl, že se dopustil jistého pochybení, a zároveň vyjádřil i srozumění s určitým trestem za své jednání. Domáhal-li se mírnějšího trestu překvalifikací svého jednání z přestupku podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona na přestupek dle § 22 odst. 1 písm. l) téhož zákona, za nějž ust. § 22 odst. 9 téhož zákona stanoví příznivější sankce co do druhu i výše, pak jeho žádosti soud z důvodů shora prezentovaných nemohl vyhovět. Žalobce netvrdil jen nepřiměřenost uloženého trestu za protiprávní jednání, nýbrž fakticky zpochybňoval i svou deliktní odpovědnost z hlediska právní kvalifikace. Jím naznačovaný postup by měl za následek předně zásah soudu do posouzení viny žalobce správním orgánem a následně uložení trestu odpovídajícího nové kvalifikaci, tedy v podstatě zcela nové posouzení žalobcova deliktního jednání, tudíž postup odporující základním principům správního soudnictví. Posláním soudního přezkumu správních rozhodnutí je posoudit zákonnost rozhodnutí a postupu, který předcházal jejich vydání, nikoliv nahradit rozhodování správních orgánů o věci správním soudem. Průlomem do této zásady je moderace, která však má stanovené přesné hranice, jak bylo výše konstatováno.

Obstát nemůže ani žalobcův poukaz na ustanovení § 12 odst. 1 přestupkového zákona, podle něhož *(P)ři určení druhu sankce a její výměry se přihlédne k závažnosti přestupku, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům, k okolnostem, za nichž byl spáchán, k míře zavinění, k pohnutkám a k osobě pachatele, zda a jakým způsobem byl pro týž skutek postižen v disciplinárním řízení.*

Každé přestupkové řízení zakončené věcným (meritorním) rozhodnutím o přestupku v podstatě sestává ze dvou fází. V první fázi správní orgán zjišťuje, zda obviněný z přestupku porušil zákon a dopustil se přestupku, tedy naplnil všechny znaky skutkové podstaty určitého přestupku (objekt, objektivní stránka, subjekt, subjektivní stránka). Ve druhé fázi rozhoduje o sankci za přestupek. Při rozhodování je správní orgán povinen vycházet právě jen z toho zákona, který stanoví znaky skutkové podstaty správního deliktu, jehož se obviněný dopustil, jakož i sankci, resp. sankce za takový delikt včetně jejich rozpětí. Ustanovení § 12 odst. 1 přestupkového zákona určuje kritéria rozhodná pro uložení konkrétního druhu sankce a její výše v rámci zákonem vymezené sazby pro daný přestupek. Kritéria umožňují zohlednit specifika každého jednotlivého deliktního jednání naplňujícího jinak znaky stejné skutkové podstaty. Jinými slovy, zákonodárcem konkrétně stanovený druh sankcí a jejich rozpětí pro určitý přestupek spolu s obecně formulovanými hledisky v § 12 odst. 1 přestupkového zákona jsou určujícími faktory správní úvahy správního orgánu o trestu za konkrétní přestupek. Vnímal-li žalobce ust. § 12 odst. 1 přestupkového zákona jako ustanovení zcela samostatné a izolované od druhu sankcí a jejich sazeb zákonodárcem vymezených pro určitý přestupek, jak by bylo možné usuzovat z repliky, byl jeho názor zcela mylný.

Druhy sankcí a jejich rozpětí ze přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona, jehož se žalobce dopustil, upravoval § 22 odst. 4 přestupkového zákona v rozhodném znění. Podle něj *(P)okuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h).* Ustanovení § 22 odst. 4 přestupkového zákona vymezilo pro správní orgány mantinely pro druh a výši sankcí a za použití hledisek § 12 odst. 1 přestupkového zákona uložily žalobci sankci pokuty ve výši 25.000 Kč a sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 12-ti měsíců. Je tedy třeba konstatovat, že žalobci byl vyměřen nejnižší možný trest, který bylo lze za spáchání daného přestupku uložit. Prostor pro snížení této výše trestu soudem nebyl dán. Jak soud výše uvedl, ust. § 78 odst. 2 s.ř.s. stanoví, že uložený trest lze snížit „v mezích zákonem dovolených“. Pakliže ust. § 22 odst. 12 přestupkového zákona navíc zakazuje upustit od uložení sankce podle odstavce 4, je tímto zákazem vázán i soud. Dlužno dodat, že v daném případě žalobce o upuštění od uložených trestů nežádal.

Na závěru, že žalobci uložený trest nelze snížit, nemění nic ani skutečnost, že trest za spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona uložený na samé spodní hranici sazby se může jevit vzhledem ke konkrétním skutkovým okolnostem věci jako poměrně přísný. Stanovení vysoké spodní hranice zákonné sazby, ať již jde o peněžitý trest (pokutu) či o trest zákazu činnosti, je zcela nepochybně výrazem značné typové společenské nebezpečnosti daného deliktu, kterou v něm zákonodárce spatřoval. Podle důvodové zprávy k zákonu č. 411/2005 Sb., který mimo jiné nově definoval skutkové podstaty přestupků v oblasti silniční dopravy i sankce za ně ukládané, bylo jedním z cílů této novely zvýšit sankce za tyto přestupky, přičemž v tomto opatření zákonodárce spatřoval jeden z prostředků, jak výrazně přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v České republice. Není úlohou soudů hodnotit právně-politické cíle zákonodárce, resp. vhodnost jím přijaté úpravy.

Jediným omezením pro zákonodárce v otázce intenzity sankce jsou limity dané ústavním pořádkem. Zdejší soud však neshledal důvod věc předložit ve smyslu čl. 95 odst. 2 Ústavy ČR Ústavnímu soudu s návrhem na zrušení citovaných ustanovení, neboť Ústavní soud ústavnost ust. § 22 odst. 4 přestupkového zákona ve znění platném do 31.7.2011, přiměřenost sankcí a to i s přihlédnutím ke zrušenému ust. § 180d zákona č. 140/1961 Sb., trestního zákona (ve znění platném do 31.12.2009), resp. jeho skutkové podstatě nepřevzaté do zák. č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku posuzoval v nálezu sp. zn. Pl. ÚS 14/09 ze dne 25.10.2011 (publikován ve Sbírce zákonů pod č. 22/2012 Sb.). Vyslovil, že „Právní úprava sankcionování trestných činů a přestupků je ve výlučné kompetenci zákonodárce a je obsažena v "obyčejných" ("podústavních") zákonech. Ústavní soud, respektující ústavní princip dělby moci, není povolán k tomu, aby posuzoval vhodnost (účelnost) jednotlivých druhů sankcí, zákonem stanovené sazby sankcí (jejich výši), možnost alternativního či kumulativního ukládání sankcí apod. Do zákonné úpravy těchto otázek by Ústavní soud mohl zasáhnout pouze v případě, že by zákonodárce překročil ústavněprávní limity. V této věci však nebyl zjištěn žádný rozpor napadené právní úpravy s ústavním pořádkem. Systémy trestního trestání na jedné straně a správního trestání na straně druhé spolu sice souvisejí, avšak zároveň jsou do značné míry autonomní. Liší se v tom, že chrání do značné míry odlišné druhy sociálních vztahů (u správních deliktů jde zejména o ochranu řádného výkonu veřejné správy;

ochranná funkce trestních deliktů se vztahuje na mnohem širší okruh společenských hodnot). Při posuzování hlediska přísnosti sankcí nelze přihlížet toliko ke kvantitativnímu srovnávání výše sankční sazby, nýbrž je třeba zohlednit též kvalitativní odlišnost trestních a správních sankcí. Ústavní předpisy nevyžadují, aby zákonodárce při zákonném stanovení sankční sazby vždy upustil od spodního ohraničení výměry sankce. Typová závažnost (škodlivost) deliktního jednání daného druhu může být obecně tak vysoká, že nepřipouští ani v individuálním případě stanovit "nulovou" hodnotu výměry sankce. Posouzení spodní hranice sankční sazby je zásadně věcí zákonodárce. Ústavní předpisy neobsahují ohledně otázky dolní hranice sankční sazby žádnou direktivu - musí být ovšem dodržen příkaz proporcionality mezi typovou závažností deliktního jednání a výší sankční sazby. Současný stav nekázně řidičů v silničním provozu, projevující se mj. i ve značném výskytu řízení bez řidičského oprávnění a ve znepokojivém stavu dopravní nehodovosti, opravňuje zákonodárce k tomu, aby stanovil přísnější požadavky na všechny řidiče bez výjimky a aby vyloučil "nulovou" výměru trestu. Tím lze dosáhnout i sekundárních pozitivních výsledků - totiž omezení interpretační libovůle policejních a správních orgánů při praktické aplikaci předpisů a omezení korupčního jednání při vyměřování sankcí.“

Ústavní soud neshledal rozpor této právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky a není tudíž důvod k předložení této věci dle čl. 95 odst. 2 Ústavy a § 48 odst. 1 písm. a) s. ř. s. Ústavnímu soudu.

Soud jen pro úplnost dodává, že se žalobce mýlí, má-li za to, že skutková podstata přestupku podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 přestupkového zákona byla převzata ze zrušeného trestního zákona č. 140/1961 Sb. Pod stejným označením a v totožném znění byl do přestupkového zákona tento přestupek inkorporován novelou provedenou zákonem č. 411/2005 Sb., která nabyla účinnosti dne 1.7.2006. Stejná novela zavedla do zákona č. 140/1961 Sb., trestního zákona, trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle ust. § 180d. Ten však byl, jak už výše zmíněno, k datu účinnosti nového trestního kodexu (zákona č. 40/2009 Sb.) z trestního zákona vypuštěn.

Žaloba nebyla důvodná a soud ji proto v souladu s ust. § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl (výrok I.).

Náhradu nákladů řízení soud žádnému z účastníků podle § 60 odst. 1 s.ř.s. nepřiznal, protože žalobce ve věci úspěch neměl a žalovaný se práva na náhradu nákladů řízení výslovně vzdal (výrok II.).

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

V Plzni dne 30. ledna 2012

JUDr. Jana Daňková, v.r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
Lenka Kovandová