



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Karla Šimky a soudkyň JUDr. Miluše Doškové a Mgr. Evy Šonkové v právní věci žalobce: **F. J.**, zastoupený Mgr. Jaroslavem Topolem, advokátem se sídlem Na Zlatnici 301/2, Praha 4, proti žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**, se sídlem Pivovarské náměstí 1245, Hradec Králové, ve věci žaloby proti rozhodnutí žalovaného ze dne 5. 1. 2017, č. j. KUKHK-41452/DS/2016/GL, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 17. 7. 2018, č. j. 30 A 52/2017 – 53,

t a k t o :

- I.** Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II.** Žalobce **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III.** Žalovanému **s e** náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti **n e p ř i z n á v á .**

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Žalovaný rozhodnutím ze dne 5. 1. 2017, č. j. KUKHK-41452/DS/2016/GL (dále jen „napadené rozhodnutí“), zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Dvůr Králové nad Labem, odboru dopravy a silničního hospodářství ze dne 23. 8. 2016, č. j. ODP/68201-2016/zav 32478-2015/zav/12, kterým byl žalobce shledán vinným ze spáchání správního deliktu podle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) a byla mu uložena pokuta ve výši 2 500 Kč a náhrada nákladů správního řízení ve výši 1 000 Kč.

[2] Deliktního jednání se měl žalobce dopustit tím, že jako provozovatel motorového vozidla nezajistil, aby při jeho užití na pozemních komunikacích byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená citovaným zákonem, neboť dne 13. 7. 2015 v 7:24 hodin na pozemní komunikaci v obci Choustníkovo Hradiště, na silnici č. I/37, směr Trutnov, v úseku platnosti svislých dopravních značek č. IS 12a „obec“ a č. IS 12b „konec obce“, neznámý řidič při řízení motorového vozidla, jehož provozovatelem je žalobce, překročil nejvyšší povolenou rychlost jízdy v obci stanovenou zvláštním právním předpisem na 50 km/h, přičemž mu byla automatizovaným technickým prostředkem typu SYDO Traffic Velocity naměřena rychlost 87 km/h.

[3] Žalobce podal proti napadenému rozhodnutí žalobu u Krajského soudu v Hradci Králové (dále jen „krajský soud“), který ji zamítl rozsudkem ze dne 17. 7. 2018, č. j. 30 A 52/2017 – 53 (dostupném na www.nssoud.cz), přičemž se důkladně vypořádal s jednotlivými žalobními námitkami.

II. Kasační stížnost

[4] Žalobce (dále jen „stěžovatel“) v kasační stížnosti podané v zákonné lhůtě uplatnil důvody podle § 103 odst. 1 písm. b) a d) s. ř. s.

[5] Stěžovatel namítá, že strážníci obecní policie, kteří prováděli měření rychlosti, neměli písemné zmocnění od obce, v níž měření probíhalo.

[6] Dále stěžovatel namítá, že krajský soud aproboval nepřezkoumatelné rozhodnutí, neboť správní orgán jednak nevymezil, co je automatizovaný technický prostředek, kterým bylo měření provedeno, a jednak nebylo obsahem správního spisu stanovisko Ministerstva dopravy, které vymezuje definiční znaky automatizovaného technického prostředku.

[7] Třetí námitka se týká nepřesného určení místa spáchání správního deliktu. Stěžovatel má za to, že omezení rychlosti na 50 km/h platí pouze v zastavěném území, tedy pro určení úseku není relevantní dopravní značení označující začátek a konec obce, nýbrž vymezení úseku jako zastavěného území.

[8] Na základě výše uvedeného navrhl stěžovatel, aby Nejvyšší správní soud zrušil rozsudek krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[9] Žalovaný se plně ztotožňuje se závěry krajského soudu a navrhl zamítnutí kasační stížnosti.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[10] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v souladu s § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., vázán rozsahem a důvody, které uplatnil stěžovatel v podané kasační stížnosti, a přitom neshledal vady uvedené v odstavci 4, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti.

[11] Kasační stížnost není důvodná.

[12] Nejdříve se Nejvyšší správní soud zabýval otázkou, zda byli strážníci obecní policie zmocnění k měření rychlosti.

[13] Není pochyb o věrohodnosti a zákonnosti důkazů zjištěných a provedených ve správním řízení a před krajským soudem. Pro vyhodnocení této námitky má klíčový význam znění § 3a odst. 1 zákona o obecní policii: *Obec nebo obce, které nezřídily obecní policii, mohou uzavřít s jinou obcí*

v téže vyšším územním samosprávném celku (kraji), která obecní policii zřídila, veřejnoprávní smlouvu, na jejímž základě bude obecní policie této obce vykonávat úkoly stanovené tímto nebo zvláštním zákonem na území obce nebo obcí, které obecní policii nezřídily a jsou smluvními stranami této smlouvy. Krajský soud ve svém rozhodnutí připomenul, že zákonnost měření neplynula jen z úředního záznamu, ale byla potvrzena i dalšími důkazy, které byly provedeny krajským soudem při jednání, a to veřejnoprávní smlouvou uzavřenou mezi městem Dvůr Králové nad Labem a obcí Choustníkovo Hradiště ze dne 12. 6. 2013, rozhodnutím Krajského úřadu Královéhradeckého kraje ze dne 3. 7. 2013, č. j. 11801/VZ/2013-2, výpisem z usnesení zastupitelstva obce Choustníkovo Hradiště ze dne 7. 6. 2013 a zastupitelstva města Dvůr Králové nad Labem ze dne 10. 6. 2013, vyjádřením Policie ČR, krajského ředitelství Policie Královéhradeckého kraje, územního odboru Trutnov, k návrhu úseků pozemních komunikací vhodných pro úsekové měření rychlosti vozidel ze dne 31. 12. 2014, včetně přílohy č. 1, a ověřovacím listem ze dne 16. 3. 2015, č. 8012-OL-70076-15. Nejvyšší správní soud se ztotožňuje s úvahou krajského soudu a považuje námitku za nedůvodnou.

[14] Co se týče stěžovatelem zpochybňované povahy rychloměru, Nejvyšší správní soud odkazuje na rozsudek ze dne 27. 9. 2018, č. j. 9 As 220/2018 – 70, v němž konstatoval, že „*žádný právní předpis nedefinuje, co se rozumí automatem ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu. Jedná se především o technické prostředky trvale nainstalované a zpravidla pevně zabudované na určitém místě, které nevyžadují přítomnost obsluhujícího personálu. Takové měřidlo je obsluhou toliko umístěno, nainstalováno, případně spuštěno, avšak samotné měření již probíhá automaticky bez toho, aby obsluha takové zařízení ovládala. Charakter automatu je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy. [...] To, že obsluha rychloměr nastaví, ustaví do správné polohy, vybírá měřící stanoviště apod. je pro způsob měření (automaticky nebo manuální režim) zcela irelevantní. Takovou argumentaci by bylo možné následně vztáhnout k jakémukoliv rychloměru, protože každý (i stacionární) rychloměr musí někdo nastavit, upravit do správné polohy a dokonce i vybrat měřící stanoviště. Jinak by za automat bylo možno ad absurdum považovat pouze takový rychloměr, který se sám nastaví, ustaví do správné polohy a dokonce si vybere samostatně měřící stanoviště, což ani při současném technologickém pokroku není reálně představitelné. Podstatné je pouze to, zda je rychloměr schopen fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy. Rychloměry nelze rozlišovat na základě toho, zda jsou nastaveny jen jednou a následně se stále nacházejí na jediném místě nebo jsou opakovaně nastavovány a umístěny na rozličných stanovištích. Jediným dělicím kritériem je režim měření, tedy automatický, kdy jsou snímána veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost, a manuální, kdy výběr měřenému vozidlu a měření rychlosti provádí sama obsluha rychloměru (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016 - 38, ze dne 31. 5. 2018, č. j. 9 As 213/2017 - 37).“ Jestliže tedy stěžovatel tvrdí, že skutečnost, že bylo měřeno „v automatizovaném režimu“, nikterak nesouvisí s tím, zda se jedná o automatický technický prostředek, nelze mu (s ohledem na výše citované závěry) v žádném případě přisvědčit. Ze záznamu o přestupku je přitom zřejmé, že měření rychlosti vozidla bylo prováděno v automatizovaném režimu. Nejvyšší správní soud se proto ztotožňuje s krajským soudem v tom, že se v případě použitého silničního úsekového rychloměru SYDO Traffic Velocity od výrobce Gemos CZ, s. r. o. jednalo o zařízení bez lidské obsluhy sloužící k automatickému měření průměrné rychlosti a dokumentaci překročení nejvyšší povolené rychlosti projíždějících vozidel (viz bod 1. 1. Certifikátu o schválení typu měřidla daného silničního rychloměru vyhotoveného Českým metrologickým institutem dne 2. 2. 2012, č. 0111-CS-C004-12, který je součástí správního spisu), tedy o tzv. automat (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 12. 2019, č. j. 2 As 291/2018-43, ze dne 31. 7. 2019, č. j. 8 As 270/2017 - 76, ze dne 24. 1. 2019, č. j. 2 As 145/2018 - 43). Nejvyšší správní soud tedy nemá žádné pochybnosti o tom, že správní orgány a následně též krajský soud správně vyhodnotily použitý rychloměr jakožto automat ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu.*

[15] Nejvyšší správní soud nesouhlasí ani s tím, že správní orgány pochybily, neboť neprovedly důkaz přečtením stanoviska ministerstva dopravy ze dne 29. 5. 2013 (z něhož plynula definice a charakteristika automatizovaného rychloměru) a ani stanovisko nevložily do správního spisu. Stanovisko ministerstva nepředstavovalo nijak významný podklad pro rozhodnutí o správním deliktu ani nepřineslo žádná důležitá skutková zjištění, bez nichž by správní orgány nemohly rozhodnout o tom, že je stěžovatel odpovědný za správní delikt provozovatele vozidla, které jelo nedovolenou rychlostí. Nepanovaly žádné pochybnosti o způsobu a správnosti měření rychlosti vozidla; stěžovatel žádnou takovou námitku v průběhu řízení nevzněsl. Jak již uvedl krajský soud, z jiných podkladů ve správním spisu vyplynulo, že vozidlu byla změřena automatizovaným rychloměrem nedovolená rychlost jízdy v obci. Kasační námitka je proto nedůvodná.

[16] Co se týče třetí námitky, že bez ohledu na místní značení mělo být krajským soudem blíže zkoumáno, zda se v místě měření nacházela zástavba, musí Nejvyšší správní soud odkázat např. na rozsudky ze dne 7. 3. 2018, č. j. 6 As 293/2017 - 26, ze dne 14. 6. 2019, č. j. 6 As 379/2018 - 40, 3. 7. 2018, č. j. 7 As 84/2018 - 46, podle kterých je správní orgán a následně správní soud zásadně vázán místní úpravou provedenou příslušným opatřením obecné povahy (dopravní značkou). Pokud je začátek a konec obce označen příslušnými dopravními značkami [viz ustanovení § 2 písm. cc) zákona o silničním provozu], má Nejvyšší správní soud za to, že je nutné z takového dopravního značení vycházet. Nelze proto aprobovat, že je možné následně toto dopravní značení zpochybnit s odůvodněním, že si účastník provozu představuje, že by území obce mělo být vyznačeno jinak (omezeněji). S ohledem na délku měřeného úseku se rovněž nejednalo o situaci řešenou v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008 - 45, kdy měření probíhalo skutečně pouze na kraji obce a kdy nešlo o úsekové měření jako v projednávané věci. Nejvyšší správní soud tak nemá za to, že v řízení o správním deliktu provozovatele motorového vozidla týkajícím se překročení zákonem stanovené rychlosti vozidla v obci bylo namísto zabývat se tím, zda dané území je zastavěným územím ve smyslu stavebních předpisů, neboť za důležité považuje skutečnost, že území obce pro účely silniční dopravy je vyznačeno příslušnou dopravní značkou.

[17] Zkoumání toho, zda určité území je zastavěné nebo ne ve smyslu definice platné primárně pouze pro stavební právo dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona, by nadto vedlo k absurdním závěrům – určení maximální přípustné rychlosti by se totiž v takovém případě řídilo územním plánem nebo jiným vymezením zastavěného území pro účely stavební a územně plánovací, které však řidič jedoucí po pozemní komunikaci za běžných okolností nezná. Tyto instituty slouží ke zcela jiným účelům. Právě proto pro účely silniční dopravy existují dopravní značky označující začátek a konec obce, a vymezuující tak jednoznačně a jednoduše úseky pozemních komunikací, na nichž platí větší omezení rychlosti jízdy. Tyto značky nemohou být umístěny svévolně, například v místech mimo zastavěné území, neboť podle § 2 písm. cc) zákona o silniční dopravě *obec je zastavěné území, jehož začátek a konec je na pozemní komunikaci označen příslušnými dopravními značkami; na účelových komunikacích se značky neosazují*. Nicméně pro umístění značek označujících začátek a konec obce budou použita hlediska dopravní a dopravně bezpečnostní, která se budou s hledisky stavebními a územně plánovacími v řadě ohledů shodovat, avšak také často lišit. Podstatné pro účely posuzování rychlosti jízdy vozidla a z toho plynoucí veřejnoprávní delikt ní odpovědnost řidiče či provozovatele však je, že pokud značky začátku a konce obce umístěny v určitém místě jsou, je řidič vozidla zásadně povinen se jimi řídit. Brojit proti umístění značky v rozporu se zákonem lze v rámci správního soudnictví návrhem na zrušení opatření obecné povahy. Stěžovatel netvrdí, že by takové řízení ve věci dotyčných dopravních značek inicioval, a to ani jako incidenční návrh spojený se žalobou proti rozhodnutí žalovaného.

IV. Závěr a náklady řízení

[18] Nejvyšší správní soud ze všech shora uvedených důvodů dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji podle § 110 odst. 1 věta druhá s. ř. s. zamítl. Ve věci rozhodl v souladu s § 109 odst. 2 s. ř. s., podle něhož rozhoduje Nejvyšší správní soud o kasační stížnosti zpravidla bez jednání, když neshledal důvody pro jeho nařízení.

[19] Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1 věta první ve spojení s § 120 s. ř. s., podle kterého, nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Stěžovatel nebyl v řízení o kasační stížnosti úspěšný, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému, jemuž by jinak právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti příslušelo, soud náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť mu v řízení o kasační stížnosti žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

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

V Brně dne 3. dubna 2020

JUDr. Karel Šimka
předseda senátu