



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Mgr. Petrem Sedlákem, Ph.D. ve věci

žalobce: **L. H.**, narozen
bytem
zastoupen advokátem Mgr. Václavem Voříškem
sídlem Ledčická 649/15, 184 00 Praha 8

proti

žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor dopravy**
sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 10. 2017, č. j. JMK 146942/2017, sp. zn. S-JMK 137870/2017/OD/Př

takto:

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

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobce se žalobou doručenou Krajskému soudu v Brně dne 12. 12. 2017 domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 10. 2017, č. j. JMK 146942/2017, sp. zn. S-JMK 137870/2017/OD/Př (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Bučovice, odbor dopravy (dále jen „správní orgán prvního stupně“) ze dne 19. 6. 2017, č. j. MUB/OD-27781/2017 pal, sp. zn. OD-5206/2016-pal (dále též „rozhodnutí správního orgánu prvního stupně“).

2. Podle rozhodnutí správního orgánu prvního stupně měl žalobce spáchat správní delikt provozovatele vozidla dle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném do 30. 6. 2017, tím, že jako provozovatel vozidla tov. značky Š., reg. značky v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby dne 28. 8. 2016 v 9:05 hod. v, ul., byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci, když automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy bylo zjištěno, že nezjištěný řidič dne 28. 8. 2016 v 9:05 hod. v, ul. (GPS délka 016°59'35.609"E, šířka 49°09'10.182"N), ve směru jízdy na v rozporu s § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu řídil uvedené vozidlo rychlostí 71 km/h v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/hod., přičemž toto jednání nezjištěného řidiče vykazovalo znaky přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu. Žalobci byla uložena pokuta ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Obsah žaloby

3. Žalobce v podané žalobě předně namítl nepřezkoumatelnost rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, neboť správní orgán pouze konstatoval právní a skutkové závěry, aniž uvedl, jaké úvahy ho k takovým závěrům vedly, a z jakých ustanovení či podkladů při tom vycházel. Dle názoru žalobce měl správní orgán prvního stupně zcela pominout skutečnost, že jedním ze znaků skutkové podstaty správního deliktu spáchaného žalobcem je to, že porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.
4. Dále správnímu orgánu prvního stupně vytýkal, že pouze uzavřel, že údajné porušení pravidel provozu vykazovalo obecné znaky přestupku, aniž se těmito podrobně zabýval. Za nepřezkoumatelné měl i napadené rozhodnutí, jelikož žalovaný nepřezkoumatelné rozhodnutí správního orgánu prvního stupně aproboval.
5. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí správního orgánu prvního stupně i napadeného rozhodnutí také spatřoval v jejich zjevné šablonovitosti. Současně obě rozhodnutí správních orgánů shledával v rozporu s § 68 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdních předpisů (dále jen „správní řád“), neboť dle jeho názoru neobsahují úvahy, kterými se správní orgány řídily při hodnocení podkladů pro vydání rozhodnutí a při výkladu právních předpisů.
6. Poukázal zmatečnost napadeného rozhodnutí, neboť v tomto žalovaný uvedl, že určená částka byla stanovena ve výši 700 Kč, když ve skutečnosti správní orgán prvního stupně požadoval 1 000 Kč. Je tak dle názoru žalobce otázkou, zda by i takovou částku žalovaný posoudil za adekvátní a v souladu s § 125h odst. 2 zákona o silničním provozu.
7. Následně žalobce shledal rozhodnutí správního orgánu prvního stupně nepřezkoumatelným i proto, že tento nijak nezkoumal a neprokazoval splnění podmínek měření rychlosti. Správnímu orgánu prvního stupně vytýkal, že se ve svém rozhodnutí nezabýval (natož aby prokazoval) podmínkami uvedenými v § 79a zákona o silničním provozu, tj. zda bylo měření provedeno v součinnosti s Policií ČR a zda bylo provedeno na úseku schváleném Policií ČR. Stejně tak neřešil a neprokazoval ani to, zda účelem měření rychlosti bylo zvýšení bezpečnosti provozu. Z těchto opomenutí žalobce za použití zásady *in dubio pro reo* dovozoval, že byl záznam o měření prořízen v rozporu s § 79a zákona o silničním provozu, a jedná se tak dle § 51 odst. 1 správního řádu o nepoužitelný důkaz. Rovněž poukázal na to, že správní orgán prvního stupně neprokázal a neřešil ani to, zda místo, kde byla měřena rychlost, bylo označeno příslušnými dopravními značkami. Z toho důvodu měl žalobce rozhodnutí správního orgánu prvního stupně za nezákonné, neboť je zcela zřejmé, že úsek těmito značkami označen nebyl. Dle žalobcova názoru se správní orgány měly zabývat i tím, zda obecní policie v souladu se zákonnými požadavky zřízení rychloměru vhodným způsobem uveřejnila. Dále měl za to, že výkon pravomoci musí být vykonáván transparentně, s vědomím dotčené osoby, přičemž měření rychlosti prováděné

skrytým způsobem, tedy způsobem, kdy řidič není prokazatelně o možném změření informován, považoval za postup *ultra vires*.

8. Správní orgán prvního stupně se dle názoru žalobce nesprávně nezabýval tím, komu patří použitý rychloměr a na základě jakých smluvních podmínek je rychloměr obecní policii zapůjčován (nebo za jakých podmínek byl zakoupen a případně je servisován atp.). V návaznosti na to tudíž nemohl zhodnotit, zda se jedná o přípustnou nebo již nepřípustnou participaci soukromoprávního subjektu na měření rychlosti. Z napadeného rozhodnutí ani z rozhodnutí správního orgánu prvního stupně není podle žalobce dále zřejmé, jak správní orgány dospěly k závěru, že použitý rychloměr je automatizovaný technický prostředek používaným bez obsluhy (dále též „automat“), a ani se nezabývaly tím, jaké znaky musí takový automat mít (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 6. 2015, č. j. 9 As 12/2014-86). V souvislosti s použitým rychloměrem také namítl, že ověřovací list k němu byl vydán v rozporu s právními předpisy, neboť jej v daném případě ověřoval jejich výrobce, přičemž tento postup žalobce považoval za v rozporu s § 14 správního řádu. Naposledy ve vztahu k rozporování zákonnosti způsobu měření rychlosti upozornil na skutečnost, že správní orgán prvního stupně odečítal od naměřené rychlosti jistou odchylku na základě opatření obecné povahy vydaného Českým metrologickým institutem, aniž by však tento podklad rozhodnutí byl obsahem spisu.
9. V dalším souboru námitek žalobce napadal výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně. Prvně přednesl, že je výrok dle jeho názoru v rozporu s § 68 odst. 2 správního řádu, neboť neobsahuje všechna ustanovení, podle kterých bylo rozhodováno, a to § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu a odkaz na konkrétní ustanovení stanovující sankční sazbu. Za další vadu považoval tu skutečnost, že z výroku nelze dovodit, zda mělo údajné porušení pravidel za následek dopravní nehodu či nikoliv, ačkoliv právě absence nehody je znakem skutkové podstaty dle § 125f odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu. Z výroku dle názoru žalobce rovněž není patrné, zda bylo měření rychlosti provedeno automatem dle § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu, neboť z něj není patrný typ rychloměru, kterým bylo měřeno. V závazném určení způsobu úhrady pokuty a nákladů řízení před správním orgánem žalobce spatřoval překročení pravomoci správní orgán prvního stupně. Naposledy upozornil, že ve výroku chybí odkaz na konkrétní ustanovení vyhlášky č. 520/2005 Sb., podle které mu byla uložena povinnost uhradit náklady řízení.
10. Správní orgán prvního stupně ve výroku svého rozhodnutí upřesnil předmět řízení (resp. o GPS údaje) oproti tomu, jak byl vymezen do vydání rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, přičemž předtím bylo místo přestupku konkretizováno velmi neurčitě, pouze jako ulice dlouhá cca 1,5 km. Ač žalobce napravení předmětné vady v určení místa přestupku hodnotil kladně, upozornil, že žalobci správní orgán prvního stupně nijak neumožnil se s touto změnou předmětu řízení seznámit a vyjádřit se k ní, v čemž žalobce spatřoval zkrácení svého práva na obhajobu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2010, č. j. 1 Afs 58/2009-541).
11. Žalobce rovněž namítal porušení čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod, neboť jeho věc nebyla posuzována podle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“). Předmětný zákon totiž umožňuje správnímu orgánu oproti dřívější úpravě jít při výměře sankce pod spodní hranici, a tudíž se zjevně jedná o úpravu příznivější pro žalobce.
12. Žalobce byl přesvědčen, že se v rámci rozhodování o spáchání správního deliktu má nově zkoumat také odpovědnost žalobce s ohledem na to, že znakem skutkové podstaty je též zavinění. Zákonem č. 183/2017 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákona o některých přestupcích (dále jen „zákon č. 183/2017 Sb.“), byl do § 125f zákona o silničním provozu vložen odst. 3, kterým bylo stanoveno, že k odpovědnosti provozovatele vozidla se nevyžaduje zavinění. Dle tvrzení žalobce nabyl zákon č. 183/2017 Sb. účinnosti dne 13. 7. 2017, nikoliv již 1. 7. 2017, i když je

v čl. CCLVII zákona č. 183/2017 Sb. určeno, že tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. 7. 2017. K nabytí účinnosti k tomuto datu nemohlo dojít, neboť dle § 3 odst. 3 zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 309/1999 Sb.“), zákon nabývá účinnosti až 15. dnem po vyhlášení. Jelikož k rozeslání příslušné Sbírky zákonů došlo 28. 6. 2017, mohl účinnosti zákon č. 183/2017 Sb. nabýt až dle obecných pravidel, tj. 13. 7. 2017. Výjimka, kterou je dle zákona č. 309/1999 Sb. naléhavý obecný zájem, nebyla zákonodárcem tvrzena ani prokázána, a proto musí být aplikována právě obecná pravidla. Žalobce proto požadoval, aby byla napadená rozhodnutí zrušena, a aby bylo provedeno nové řízení, v rámci které bude jeho odpovědnost posuzována s ohledem na to, že znakem skutkové podstaty je též zavinění. V souvislosti s tímto žalobce zároveň odmítl, že by předmětný správní delikt zavinil, jelikož učinil vše fakticky možné, aby porušení zákona o silničním provozu předešel.

13. Dále považoval přenášení odpovědnosti za porušení pravidel provozu na zpravidla nevinného provozovatele vozidla nesouladné s ústavním pořádkem. Pokud veřejná moc neumí (anebo nechce) odsoudit a potrestat skutečného pachatele, nemůže vycházet z nepřipustné zásady „lépe, když bude potrestán někdo, byť nevinný, než nikdo“. V této souvislosti s podrobným odůvodněním žalobce namítl rozpor skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla a povinnosti stanovené v § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu s Ústavou, ústavními principy a základními právy.
14. Na závěr uvedl, že při měření rychlosti v České republice dochází dlouhodobě k nepřipustné diskriminaci, neboť správní orgány zjištěné přestupky spáchané vozidlem provozovaným v zahraničí nestíhají. Závěrečná námitka žalobce tak spočívala v nezákonné negativní diskriminaci českých provozovatelů vozidel, neboť ti jsou dle jeho mínění hromadně postihováni za porušování § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu postupem dle § 125f téhož zákona. V rámci svého podrobného odůvodnění označil takový postup správních orgánů za neústavně konformní a za nepřipustnou libovůli, a považoval jej rovněž za v rozporu s § 2 odst. 4 správního řádu a čl. 37 odst. 1 Listiny základních práv a svobod. K prokázání svého tvrzení navrhl provést dokazování znaleckým posudkem nebo objektivním prověřením za přítomnosti nestranné osoby a žalobce.

III. Vyjádření žalovaného

15. Žalovaný v rámci svého vyjádření ze dne 24. 1. 2018, které zdejšímu soudu došlo dne 26. 1. 2018, navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl. K samotným žalobním námitkám konstatoval následující.
16. Nejprve upozornil na skutečnost, že žalobce podal blanketní odvolání a s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 4. 2015, č. j. 2 As 215/2014-43, uvedl, že úkolem správního soudnictví není nahrazovat řízení před správním orgánem. Dle názoru žalovaného účastník správního řízení nemůže svou liknavost zhojit až v soudním řízení.
17. K námitce nepřezkoumatelnosti rozhodnutí žalovaný konstatoval, že skutečnost, že jednání řidiče žalobcova vozidla nemělo za následek dopravní nehodu, vyplývá ze správního spisu. Stejně tak je dle jeho názoru ze spisového materiálu možné zjistit, že deliktní jednání žalobce vykazovalo znaky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu. Žalovaný dále odmítl, že by jeho rozhodnutí bylo výsledkem mechanického vyplnění vzoru, ale vzhledem k opakování postupu zástupce žalobce při podávání blanketních odvolání a sdělování nekontaktních osob v rámci řízení před správními orgány není s podivem, že rozhodnutí žalovaného v daných věcech mají skutečně dost společných prvků.
18. Správní orgán prvního stupně se dle názoru žalovaného splněním podmínek pro měření rychlosti zabýval dostatečně. Ze spisové dokumentace je rovněž patrné, že měření bylo provedeno

automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy, kdy dle § 79a zákona o silničním provozu není dopravní označení začátku a konce měření podmínkou jeho provedení.

19. Měl za to, že jsou ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně uvedena všechna ustanovení, podle kterých bylo rozhodováno o uložení pokuty. Ustanovení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu se týká výběru pokuty, nebyl zde tak důvod, aby toto bylo uvedeno ve výroku rozhodnutí. Odkaz na § 125c odst. 5 zákona o silničním provozu bez uvedení konkrétního písmene měl vzhledem k okolnostem případu i rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2016, č. j. 6 As 208/2016-37, dostačující. Za obligatorní náležitost výroku žalovaný nepovažoval údaje o tom, že jednání nemělo za následek dopravní nehodu a jaký typ rychloměru byl použit. Uvedení údajů o účtu správního orgánu žalobci nikterak nebránili uhradit pokutu a náklady řízení osobně na pokladně.
20. Doplněním GPS souřadnic až ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně došlo k upřesnění předmětu řízení, nikoliv k jeho změně. K tomuto se navíc žalobce mohl vyjádřit při provádění dokazování mimo ústní jednání, o kterém byl žalobce řádně vyrozuměn.
21. Povinnost stanovená v § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu není dle mínění žalovaného v rozporu s Ústavou, o čemž ostatně svědčí judikatura Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 3. 2016, č. j. 6 As 128/2015-32). Neměl za to, že by zákon o odpovědnosti za přestupky byl pro pachatele příznivější, přičemž ve vztahu k tomu odkázal na dle jeho názoru dostatečné odůvodnění napadeného rozhodnutí.
22. Nakonec žalovaný považoval za zcela účelovou námitku diskriminace českých řidičů. Správní orgány projednávají z moci úřední všechny přestupky, o kterých se dozví. Navíc předmětem tohoto řízení byl pouze daný správní delikt, námitky ohledně jakýchkoliv dalších řízení jsou dle žalovaného nedůvodné.

IV. Replika

23. V replice ze dne 6. 8. 2019, doručené zdejšímu soudu dne 27. 8. 2019, žalobce zejména rozváděl argumentaci k námitce nedostatečného uveřejnění informací o instalaci silničního rychloměru v rozporu s § 24b odst. 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o obecní policii“). Měl za to, že v souladu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 11. 2018, č. j. 5 As 182/2016-30, krajský soud nemá přistoupit k doplnění dokazování, nýbrž ke zrušení rozhodnutí obou správních orgánů.

V. Ústní jednání

24. Ve věci proběhlo dne 29. 8. 2019 jednání před Krajským soudem v Brně, a to pouze za účasti žalovaného, žalobce a jeho právní zástupce se z účasti na jednání omluvili v replice ze dne 6. 8. 2019.
25. Po shrnutí obsahu soudního spisu a sdělení žalovaného, že setrvává na obsahu svých písemných podání, přistoupil soud k dokazování. V rámci tohoto provedl jako důkaz nejprve (i) nájemní smlouvu č. RA/4/2016 ze dne 23. 5. 2016 uzavřenou mezi společností RAMET a.s. jakožto pronajímatelem a městem jakožto nájemcem, a (ii) souhlasné stanovisko Policie ČR, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje, územní odbor Vyškov, dopravní inspektorát, ze dne 26. 8. 2016, č. j. KRPB-140851-3/ČJ-2016-061206-POK, nadepsané jako „*Umístění a měření rychlosti vozidel radarem RAMER 10 na silnici I/50, ul.*“, vše doložené žalovaným na základě výzvy soudu ze dne 12. 8. 2019. Následně na základě podání města ze dne 27. 8. 2019 provedl důkaz (iii) článkem ze dne 3. 6. 2016 zveřejněným na internetových stránkách Vyškovského deníku.cz informujícím o umístění radaru a (iv) snímkem obrazovky z webové stránky města prokazující informace ke dni 17. 10. 2016.

26. K návrhu žalobce na dokazování znaleckým posudkem příp. objektivním prověřením za přítomnosti nestranné osoby a žalobce s cílem prokázání toho, že se Městská policie Bučovice dopouští diskriminace na tuzemských provozovateli vozidla, krajský soud nepřistoupil, jelikož jej vyhodnotil s ohledem na vypořádání související žalobní námitky jako nedůvodný.
27. Na závěr jednání žalovaný navrhl zamítnutí žaloby.

VI. Posouzení věci krajským soudem

28. Krajský soud v Brně na základě včas podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů [§ 75 odst. 2 věta první zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, (dále jen „s. ř. s.“)], jakož i řízení předcházející jeho vydání, a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná. Při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správních orgánů (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). O žalobě soud rozhodl po nařízeném soudním jednání, a to z důvodu přistoupení k provádění důkazů.
29. Ze spisu vyplynuly následující, pro rozhodnutí ve věci samé podstatné, skutečnosti. Správnímu orgánu prvního stupně bylo dne 12. 9. 2016 Městskou policií Bučovice oznámeno podezření ze spáchání přestupku, kde bylo uvedeno, že automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bylo zjištěno, že dne 28. 8. 2016 v 9:05 hod. na pozemní komunikaci ul. v obci – ve směru jízdy na, blíže neustanovený řidič vozidla reg. značky překročil nejvyšší dovolenou rychlost jízdy v obci o méně než o 40 km/h, přičemž v daném úseku je stanovena maximální rychlost jízdy 50 km/h. Vozidlu reg. značky, řízenému blíže neustanoveným řidičem, byla v uvedenou dobu a místě naměřena okamžitá rychlost ve výši 71 km/h (po odečtu tolerance 3 km/h) a zadokumentována (fotografie číslo 772) silničním radarovým rychloměrem R10/16/0299.
30. Správní orgán prvního stupně zaslal dne 19. 9. 2016 dle § 125h zákona o silničním provozu žalobci jakožto provozovateli vozidla výzvu k uhrazení určené částky nebo ke sdělení údajů totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku, a to ve lhůtě do 15 dnů od doručení. Žalobce písemně oznámil, že v předmětný čas řídil jím provozované vozidlo pan W. S. (dále též „sdělený řidič“), a uvedl adresu jeho trvalého pobytu i adresu k doručování (viz č. l. 4 správního spisu). Správní orgán prvního stupně zaslal dne 10. 11. 2016 panu W. S. výzvu ke sdělení údajů řidiče, na což sdělený řidič správnímu orgánu prvního stupně připsal ze dne 30. 11. 2016 odpověď tak, že za řidiče označil svoji osobu (srov. č. l. 6 správního spisu). Správní orgán prvního stupně následně dne 25. 1. 2017 předvolal pana W. S. k podání vysvětlení, z kteréhož se sdělený řidič pro nepřítomnost v České republice připsal omluvu. Správní orgán prvního stupně předvolal pana W. S. k podání vysvětlení dne 13. 3. 2017, na což sdělený řidič již nijak nereagoval. Proto správní orgán prvního stupně vyzval sděleného řidiče k doplnění jeho podání ze dne 15. 2. 2017, kterým se omluvil z prvního termínu podání vysvětlení, a to o úředně ověřený podpis (viz č. l. 9 správního spisu). Jelikož ani na tuto výzvu správní orgán prvního stupně neobdržel odpověď, přistoupil k odložení projednávané věci přestupku, neboť do 60 dnů ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě (viz č. l. 10 správního spisu).
31. Dne 11. 5. 2017 správní orgán prvního stupně zaslal žalobci oznámení o zahájení správního řízení o správním deliktu a o provedení důkazů mimo ústní jednání spolu s vyrozuměním o možnosti vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí. Žalobce na tuto výzvu nijak nereagoval.
32. Správní orgán prvního stupně následně dne 19. 6. 2017 vydal rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, kterým shledal žalobce vinným ze spáchání správního deliktu dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a uložil mu pokutu ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

33. Proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně podal žalobce dne 7. 7. 2017 blanketní odvolání, ve kterém uvedl, že jej napadá v plném rozsahu. Předmětné odvolání ani přes výzvu správního orgánu prvního stupně ve stanovené lhůtě nedoplnil.
34. Na základě podaného odvolání žalovaný přezkoumal rozhodnutí správního orgánu prvního stupně v celém rozsahu včetně řízení, které jeho vydání předcházelo, a dospěl k závěru, že rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je zákonné a odvolání zamítl.

A. NEDOSTATEK DŮVODŮ A SKUTKOVÝCH ZJIŠTĚNÍ

a. Nepřezkoumatelnost pro nedostatek úvah správních orgánů

35. Krajský soud se při posuzování žaloby nejprve zabýval tím, zda jsou rozhodnutí správního orgánu prvního stupně a žalovaného opřena o dostatek důvodů a zda jsou z nich zjistitelné úvahy správních orgánů tak, aby rozhodnutí byla v souladu s § 68 odst. 3 správního řádu.
36. Správní orgán prvního stupně se dle názoru zdejšího soudu v rámci svého rozhodnutí více než důkladně vypořádal s tím, proč nezahájil řízení proti tvrzenému řidiči vozidla žalobce (viz str. 2 – 4 rozhodnutí správního orgánu prvního stupně), odůvodnil, jak dospěl k závěru, že žalobce je provozovatel vozidla (viz str. 5 rozhodnutí správního orgánu prvního stupně), a zkonstatoval závěry, ke kterým dospěl na základě provedeného dokazování (viz str. 5 – 6 rozhodnutí správního orgánu prvního stupně), přičemž ve všech těchto částech odkazoval na podklady, ze kterých vycházel i na související zákonná či podzákonná ustanovení. S ohledem na obsah správního spisu soud považuje postup správního orgánu prvního stupně za dostatečný. Žalovaný následně rozhodnutí správního orgánu prvního stupně přezkoumal v dostatečném rozsahu s ohledem na podané blanketní odvolání, tudíž související námitku krajský soud vyhodnotil jako nedůvodnou.

b. Absence zkoumání dopravní nehody jako následku

37. Pokud žalobce nedostatek odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně spatřoval v neuvedení závěru, že delikt neměl za následek dopravní nehodu, tak krajský soud nijak nezpochybňuje, že absence dopravní nehody je nutnou podmínkou k tomu, aby mohl být provozovatel postižen za správní delikt provozovatele vozidla. Nicméně v případě podmínky „absence následku v podobě dopravní nehody“ se jedná o prokázání negativní skutečnosti, která může být bez pochybností „prokázána pouze prokázáním“ komplementární pozitivní skutečnosti, jelikož pouze ta existenci prokazované negativní skutečnosti vylučuje. Absenci následku v podobě dopravní nehody tak lze prokázat pouze tím, že následkem jednání byla dopravní nehoda.
38. V souzené věci lze na negativní skutečnost (absenci dopravní nehody) usuzovat i z „příčin a následků“, tedy ze zjištěného stavu, ze kterého nic nenasvědčuje tomu, že by při spáchání deliktního jednání (v době 9:05 dne 28. 8. 2016, spočívající v překročení nejvyšší dovolené rychlosti) byla způsobena dopravní nehoda. Skutečnost, že deliktní jednání by mělo za následek dopravní nehodu, netvrdí ostatně ani žalobce.
39. Z obsahu správního spisu jasně vyplývá, že vozidlo žalobce je nepoškozené a fotografie (resp. snímek č. 772 – výstup z použitého rychloměru), která je obsahem správního spisu, vylučuje, že by došlo v okamžiku a místě zjištění správního deliktu k nehodě, jejíž příčinou by bylo překročení nejvyšší dovolené rychlosti.
40. Po žalovaném, resp. správním orgánu prvního stupně je požadováno, aby učinil předmětem dokazování negativní skutečnost, jejíž prokazování je v případech, kdy skutková zjištění z místa ničemu takovému nenapovídají, v podstatě nemožné a v rovině tzv. negativní důkazní teorie, ke které se přihlásil i Nejvyšší správní soud již např. v rozsudku ze dne 26. 7. 2006, č. j. 3 Azs 35/2006-104, publikovaném pod č. 951/2006 Sb. NSS: „Postup krajského soudu, jenž zamítl návrh na ustanovení zástupce (§ 35 odst. 7 s.r.s.) s odůvodněním, že stěžovatelka neprokázala tvrzení o své

majetkové situaci listinnými důkazy, přičemž tato tvrzení stěžovatelky spočívala v tom, že nemá žádný majetek ani příjmy, je vadný a je důvodem pro zrušení takového usnesení. Krajský soud svým postupem popřel tzv. negativní důkazní teorii, podle níž nelze dokazovat neexistující skutečnosti.“ Podobně Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 7. 4. 2010, sp. zn. I. ÚS 22/10, konstatoval: „Povinnost tvrzení a zejména prokazování má však své mantinely, mezi něž patří uplatnění pravidla 'neexistence se neproказuje', vycházející z tzv. negativní důkazní teorie, neboť po nikom nelze spravedlivě požadovat, aby prokázal reálnou neexistenci určité právní skutečnosti“ (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 7. 2013 ve věci sp. zn. 6 As 59/2012). Akceptace negativní důkazní teorie se objevuje i v další navazující judikatuře Nejvyššího správního soudu.

41. S ohledem na uvedené lze uzavřít, že by bylo jistě vhodné, aby správní orgán prvního stupně, příp. žalovaný ve vztahu k absenci tohoto následku uvedl, z čeho dovozuje, že nedošlo k dopravní nehodě. Skutkový stav je však v posuzovaném případě zjištěn natolik dostatečně, že splnění uvedené podmínky vyplývá ze správního spisu, a krajský soud proto považoval za zcela nadbytečné rušit žalobou napadené rozhodnutí.

c. Šablonovitost a nedostatek zkoumání znaků přestupku

42. Zdejší soud nesdílí názor žalobce, že by se jednalo o nepřezkoumatelná rozhodnutí pro jejich zjevnou šablonovitost či pro nedostatečné zkoumání znaků přestupku, kterého se měl „dopustit“ nezjištěný řidič vozidla provozovaného žalobcem. Obsah napadeného rozhodnutí i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je vždy logicky spjat jak s náročností posouzení skutkového stavu, tak s náročností právního hodnocení věci. V případě správních deliktů (dnes již přestupků) provozovatelů vozidel se jedná o delikty spojené s objektivní odpovědností pachatele a v zákonem limitovaných případech, které předznamenávají typologicky méně náročné situace na prokázání skutkového stavu i právní hodnocení.
43. Jak rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, tak rozhodnutí žalovaného pojednávají o všech relevantních skutečnostech, které byly o deliktním jednání zjištěny. Současně z nich vyplývá, jakým způsobem se správní orgány zabývaly aplikací právních norem na zjištěný skutkový stav a z obou napadených rozhodnutí je tedy zřejmé (jak zdejší soud uvedl již výše v bodě 36 odůvodnění tohoto rozsudku) jakými úvahami se správní orgán prvního stupně i žalovaný řídili.
44. Dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu se fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více.
45. Související přestupek správní orgán prvního stupně dostatečným způsobem popsal a zabýval se jeho formálními znaky, když uvedl, že nezjištěným řidičem (subjekt – pro správní delikt provozovatele vozidla se jím blíže správní orgán prvního stupně zabývat nemusel) byl porušen § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, jelikož v místě, kde je nejvyšší povolená rychlost 50 km/h řídil předmětné vozidlo žalobce 71 km/h (objektivní stránka). Objektem a subjektivní stránkou předmětného přestupku se pak správní orgán prvního stupně zabýval na str. 6 svého rozhodnutí, kde hodnotil zavinění nezjištěného řidiče a chráněné zájmy společnosti (zabránění kolize při zachování plynulosti silničního provozu). K tomuto krajský soud doplňuje, že není povinností správních orgánů vždy jednoznačně a výslovně rozlišit jednotlivé znaky přestupků a ty následně odděleně popsat a analyzovat. Je více než dostačující, pokud jejich posouzení i jako celku vyplývá z odůvodnění správních rozhodnutí, a to víc u skutkových podstat jednodušších na právní hodnocení, jako je právě překročení nejvyšší dovolené rychlosti.
46. U správních rozhodnutí, kterých vydávají správní orgány desítky, stovky až tisíce, v typologicky naprosto skutkově i právně shodných situacích, nelze očekávat jazykovou či právní ekvilibristiku, která bude obsahově odlišovat jednoznačně jedno rozhodnutí od druhého. Naopak je zcela dostačující, pokud tato rozhodnutí naplňují požadavky zákona na přezkoumatelnost a pokud jsou vydána v zákonném procesu. To navíc v situaci, kdy se činnost účastníků řízení vyznačuje

mnohdy procesní pasivitou, vč. odvolacího řízení, tedy absencí jakékoliv skutkové i právní argumentace, na kterou by měly správní orgány reagovat.

d. Zmatečnost v částce určené ve výzvě provozovateli vozidla

47. Ač krajský soud dává žalobci za pravdu, že správní orgán prvního stupně ve výzvě provozovateli vozidla stanovil určenou částku dle § 125h odst. 2 zákona o silničním provozu ve výši 1 000 Kč, přičemž žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl částku 700 Kč, má soud související námitku zmatečnosti v posouzení určené částky za účelovou. Žalobce ve správním řízení netvrdil, že měl určenou částku ve výzvě za nepřiměřenou, kdy na základě této výzvy za řidiče svého vozidla označil pana W. S. Jedná se přitom o osobu, která je ve věcech správních deliktů (nyní přestupků) provozovatele vozidla jako řidič pravidelně označována (srov. např. ve zdejším soudem nyní projednávané věci pod sp. zn. 73 A 39/2017, a dále např. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 25. 4. 2018, č. j. 73 A 4/2017-54).
48. Žalobce se tedy v řízení před správními orgány neměl k zaplacení určené částky a navíc přistoupil k obstrukční taktice spočívající v označení nekontaktního řidiče cizí národnosti a zasílání vyjádření sdíleného řidiče podepsaných jinou osobou. Na základě tohoto není možné dojít k závěru, že uvedením odlišné částky v napadeném rozhodnutí oproti částce skutečně uvedené ve výzvě provozovateli vozidla došlo k újmě na právech žalobce, přičemž základním předpokladem pro podání žaloby proti rozhodnutí správního orgánu je zásah do jeho subjektivních veřejných práv (srov. § 65 odst. 1 s. ř. s.). Krajský soud má navíc za to, že se v případě zmatečnosti v určené částce v napadeném rozhodnutí jedná o pouhou chybu v psaní, která taktéž nemohla mít za následek újmu na právech žalobce, a tudíž krajský soud pro nezávažnost předmětného pochybení žalovaného nepřistoupil ke zrušení žalobou napadeného rozhodnutí.

B. MĚŘENÍ RYCHLOSTI

a. Zkoumání splnění podmínek měření rychlosti

49. Ve vztahu ke způsobu měření rychlosti předmětné motorového vozidla žalobce nejprve namítal, že nebylo ze strany správních orgánů nijak zkoumáno, zda byly splněny podmínky uvedené v § 79a zákona o silničním provozu.
50. Na úvod vypořádání série souvisejících námitek zdejší soud uvádí, že ve smyslu rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 1. 2016, č. j. 2 As 217/2015-47, a usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2017, č. j. 10 As 24/2015-71, publ. pod č. 3577/2017 Sb. NSS, nelze správním orgánům vytýkat, že za žalobce, který byl v průběhu správního řízení pasivní (jak tomu bylo i v nyní projednávané věci), „nedomyslel“ všechna myslitelná nebo třeba i nepravděpodobná tvrzení a v rozhodnutí se s nimi nevypořádal. Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 6. 2017, č. j. 9 As 274/2016-37, nadto plyne, že za účelem odstranění pochybností o splnění podmínek § 79a zákona o silničním provozu má samotné dokazování primárně provádět i sám správní soud, nikoliv žalobou napadená rozhodnutí rušit a vracet správním orgánům k doplnění dokazování. Na základě výše uvedené judikatury zdejší soud přistoupil v bodech 51 - 59 odůvodnění tohoto rozsudku k odstranění všech pochybností ohledně splnění zákonných podmínek měření.
51. Dle § 79a zákona o silničním provozu za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií.
52. V rozsudku Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 9 As 274/2016, bylo k tomuto judikováno, že „[z] jazykového výkladu citovaného ustanovení zákona o silničním provozu jednoznačně plyne, že užitý termín „výhradně“ znamená výlučně, tj. toliko a pouze za těchto podmínek musí obecní policie při výkonu činnosti měření vozidel následovat pokyny Policie ČR. Jedná se o jednoznačný pokyn zákonodárce ve vztahu

ke obecní policii. Nejvyšší správní soud namátkou odkazuje např. na rozsudek NSS ze dne 23. 1. 2014, č. j. 9 As 128/2013 – 45; rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové – pobočky v Pardubicích ze dne 8. 10. 2013, č. j. 52 A 16/2013 – 33; rozsudek Krajského soudu v Ostravě – pobočky v Olomouci ze dne 11. 2. 2013, č. j. 76 A 29/2011 – 58 aj., z nichž plyne, že soudy a správní orgány při posuzování dopravních přestupků a při zkoumání oprávnění obecní policie měřit ve smyslu § 79a zákona o silničním provozu shromažďují podklady prokazující naplnění uvedené podmínky, a to např. dohodami mezi Policií ČR a obecní policií, příp. stanovisky Policie ČR.“

53. Dotčená právní úprava nespecifikuje, jaké náležitosti musí určení míst pro účely provádění měření rychlosti obecní policií obsahovat. Z povahy věci lze ovšem dovodit, že by z takové listiny mělo být patrné, že se týká právě určení úseků pro měření rychlosti, konkrétního místního, příp. časového rozsahu, přičemž by mělo být zřejmé, že byla vyhotovena a schválena oprávněnou osobou. Krajský soud ze správního spisu ověřil, že v posuzovaném případě je jeho obsahem souhlasné stanovisko Policie ČR, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje, územní odbor Vyškov, dopravní inspektorát, ze dne 26. 8. 2016, č. j. KRPB-140851-3/ČJ-2016-061206-POK, nadepsané jako „Umístění a měření rychlosti vozidel radarem RAMER 10 na silnici I/50, ul.“ Z něj vyplývá souhlas Policie ČR s umístěním zařízení pro měření dovolené rychlosti v souladu s § 79a zákona o silničním provozu, přičemž je v něm explicitně uveden, jako místo na kterém může být umístěno zařízení pro měření dovolené rychlosti, úsek města, ul. Stejně tak není pochyb o tom, že listina byla vypracována pověřenou osobou Policie ČR, o čemž svědčí uvedení npor. Ing. T. B., vedoucího oddělení dopravního inspektorátu, jakožto osoby, která toto souhlasné stanovisko vydala.
54. Z oznámení podezření ze spáchání přestupku ze dne 12. 9. 2016 vypracovaného příslušníkem Městské policie Bučovice, str. M. N., je dále možné zjistit, že měření rychlosti bylo provedeno měřicím zařízením, které mělo v době zjištění přestupku platné ověření a nastavení parametrů bylo provedeno proškolenými strážníky Městské policie Bučovice, a to dle návodu k obsluze. Žalobce přitom nerozporoval ani pravost ani správnost žádné z těchto listin.
55. Ze správního spisu tak jasně vyplývá, že bylo měřeno na úseku schváleném Policií ČR, a to Městskou policií Bučovice. Z rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je také možné zjistit, že obě výše zmiňované listiny (souhlasné stanovisko Policie ČR a oznámení podezření ze spáchání přestupku) byly provedeny jako důkazy (souhlasné stanovisko Policie ČR jakožto součást ověřovacího listu použitého rychloměru).
56. Dále žalobce v žalobě sám nikde nespecifikoval, co si představuje pod pojmem „v součinnosti s policií“ dle § 79a zákona o silničním provozu, který dle jeho mínění nebyl správním orgánem prvního stupně ani žalovaným zkoumán. Dle názoru soudů přitom požadavek zmíněného ustanovení není možno pokládat např. za předpoklad osobní přítomnosti příslušníka Policie ČR při měření (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 11. 2017, č. j. 1 As 305/2017-32). Namítá-li stěžovatel, že úvaha ohledně součinnosti s Policií České republiky nebyla obsažena v rozhodnutích správních orgánů, lze k tomu uvést jen to, že ve svém (blanketním) odvolání závěry správního orgánu prvního stupně ve vztahu k opatřeným důkazům a zjištěnému skutkovému stavu nijak nerozporoval, proto se jimi žalovaný logicky podrobněji nezabýval; konstatoval jen, že správní orgán prvního stupně opatřil dostatek důkazů pro závěr, že stěžovatel naplnil skutkovou podstatu správního deliktu, který je mu kladen za vinu. Tomuto postupu správních orgánů nelze, v souvislosti s důvody uvedenými v bodě 0 odůvodnění tohoto rozsudku, nic vytknout.
57. Co se týče části posuzované námitky ohledně zkoumání účelu měření rychlosti na daném místě, k tomu krajský soud ve stručnosti odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 3. 2018, č. j. 4 As 152/2017-30, kde tento uvedl, že „[...] zákonná úprava neznamená, že by bylo nutné jakkoli konkrétně dokazovat či kvantifikovat, že měření rychlosti v daném případě přispělo ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Okolnosti uvedené krajským soudem v napadeném rozsudku (měření v obci,

v odpoledních hodinách atd.) zřetelně dokazují, že účel měření rychlosti byl splněn. Smyslem stěžovatelem citovaného ustanovení je prakticky vyloučit „šikanu“ při měření rychlosti, tedy, aby policie prováděla měření v místě, kde je to pro bezpečnost silničního provozu bezvýznamné. O tom však v projednávaném případě nemůže být řeč (k tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 10. 12. 2014, č. j. 9 As 80/2014-37).“

58. Ze správního spisu v nyní projednávané věci vyplývá, že měření rychlosti vozidel bylo provedeno v městu Bučovice v 9:05 hod. o letních prázdninách v neděli. Ač se daná situace může jevit z hlediska účelu jako hraniční, stále se v posuzovaném případě jedná o měření rychlosti v blízkosti přechodu pro chodce, kde není téměř nikdy možné vyloučit pohyb chodců. Dohlížet na bezpečnost silničního provozu tím, že policisté měří v obcích rychlost projíždějících vozidel, dle názoru soudu v zásadě vždy zvyšuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a spíše k větší ukázněnosti řidičů, tj. aby, v případě, že rychlost překročili, si dali napříště v daném místě z důvodu umístění stacionárního rychloměru pozor a rychlost sami automaticky snížili. Ostatně v samotném souhlasném stanovisku Policie ČR k umístění předmětného stacionárního rychloměru je uvedeno, že tímto dojde ke zvýšení bezpečnosti přecházejících chodců a zpomalení dopravy jedoucích vozidel v zastavěném území obce (srov. č. 1. 1 správního spisu). Současné přitom z § 79a zákona o silničním provozu nevyplývá nic o tom, že by správní orgány měly snad prokazovat, zda měření rychlosti v projednávaném případě vedlo ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 4 As 152/2017).
59. Krajský soud tak uzavírá, že v posuzovaném případě byly podmínky měření uvedené v § 79a zákona o silničním provozu splněny a výstup z provedeného měření považuje jako důkaz získaný v souladu s právními předpisy (srov. § 51 správního řádu). S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 9 As 274/2016 vyhodnotil zrušení žalobou napadeného rozhodnutí (příp. i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně) pro absenci hodnocení těchto podmínek jako přepjatý formalismus, a z toho důvodu k němu nepřistoupil.

b. Informovanost veřejnosti o měření rychlosti motorových vozidel

60. Žalobce namítl, že on, resp. řidič vozidla, vůbec nebyl upozorněn, že v předmětném úseku komunikace, ve kterém mělo dojít k údajnému protiprávnímu jednání, dochází k měření vozidel. Jmenovitě namítal nedostatek umístění značek IP31 a IP31b.
61. Jak již bylo uvedeno výše, podle § 79a zákona o silničním provozu ve znění účinném od 1. 8. 2011 doposud platí, že za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií.
62. Zákonem č. 133/2011 Sb. byl z citovaného ustanovení vypuštěn odst. 2, dle kterého původně mohla obecní policie měřit rychlost výhradně v úseku určeném policií, jehož počátek je ve směru silničního provozu označen přenosnou dopravní značkou s vyobrazením kamery snímající rychlost a nápisem „MĚŘENÍ RYCHLOSTI“ a konec tohoto úseku přenosnou dopravní značkou s tímto vyobrazením šikmo přeškrtnutým a nápisem „KONEC MĚŘENÍ RYCHLOSTI“.
63. Z citovaného § 79a v účinném znění je zcela zřejmé, že měření rychlosti obecní policií již není vázáno na označení úseku dopravní značkou. Ze samotné existence dopravních značek IP31 a IP31b nijak nevyplývá zákonná povinnost k označení úseků, kde probíhá měření rychlosti obecní policií.
64. Jak již bylo uvedeno výše, ve správním spise je souhlasné stanovisko Policie ČR, ze kterého vyplývá, že ul. v městě byla určena jako místo pro měření rychlosti umístěním stacionárního rychloměru. Z obsahu správního spisu zároveň vyplývá, že k deliktnímu jednání

došlo na této ulici a jednání bylo zachyceno silničním radarovým rychloměrem RAMER 10T pracujícím v automatizovaném režimu bez obsluhy.

65. Z uvedeného je zřejmé, že jednání blíže neustanoveného řidiče bylo zjištěno pomocí stacionárního rychloměru, který měřil rychlost v konkrétním bodě, a to na ulici v městě, konkrétně v blízkosti přechodu pro chodce umístěného na komunikaci při konci města ve směru na Ze správního spisu žádným způsobem nevyplyvá, že by se v souzené věci jednalo o úsekové měření rychlosti, jehož podstatou je měření průměrné rychlosti vozidel, která projedou určitým, předem definovaným měřicím úsekem v určitém časovém intervalu. Argumentace žalobce vztahující se k úsekovému měření, je proto zcela bezvýznamná, jelikož k úsekovému měření v daném místě nedocházelo.
66. V souvislosti s problematikou měření rychlosti žalobce dále namítal, že se správní orgány měly zabývat i tím, zda obecní policie zřízení rychloměru vhodným způsobem v souladu s § 24b odst. 2 zákona o obecní policii uveřejnila.
67. Podle § 24b odst. 1 zákona o obecní policii platí, že obecní policie je oprávněna, je-li to potřebné pro plnění jejích úkolů podle tohoto nebo jiného zákona, pořizovat zvukové, obrazové nebo jiné záznamy z míst veřejně přístupných, popřípadě též zvukové, obrazové nebo jiné záznamy o průběhu zákroku nebo úkonů.
68. Dle § 24b odst. 2 zákona o obecní policii dále platí, že v případě, jsou-li k pořizování záznamů podle odstavce 1 zřízeny stále automatické technické systémy, je obecní policie povinna informace o zřízení takových systémů vhodným způsobem uveřejnit.
69. Zákon přitom nestanoví přesnou formu uveřejnění informace o prováděném měření. Dle názoru krajského soudu lze ještě považovat za přijatelné uveřejnění této informace např. pomocí lokálního periodika, které je dostupné i pomocí sítě internet. Krajský soud v tomto směru ověřil a odkazuje na webové stránky Vyškovského deníku, konkrétně na článek ze dne 3. 6. 2016, nadepsaný jako „Řidiči dlouhodobě překračují rychlost. V proto nasadí záznamový radar“ (https://vyskovsky.denik.cz/zpravy_region/ridici-dlouhodobě-prekracuji-rychlost-v-bucovicich-proto-nasadi-zaznamovy-radar-20160603.html). V tomto článku je uvedeno, že „na přjezdu do města od“ bude umístěn přístroj, který bude umět pořádit i záznam. Uvedenou webovou stránku povedl soud jako důkaz, a má tak za prokázané, že byly zveřejněny informace o zařízení schopného pořádit záznam v městě, tedy že městská policie dostala povinnosti stanovené v § 24b odst. 2 zákona o obecní policii.
70. Krajský soud uzavírá, že námitku nedostatečného zkoumání naplnění předpokladů informovanosti veřejnosti o měření předmětného úseku stacionárním rychloměrem s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 9 As 274/2016 za nedůvodnou, jelikož krajský soud provedeným dokazováním při jednání odstranil související pochybnosti a zjistil, že k utajovanému pořizování audiovizuálních záznamu v rozporu s právními předpisy tak, jak tvrdil žalobce v žalobě, nedocházelo.
71. Nedůvodné jsou i námitky proti tvrzenému skrytému měření rychlosti. Měření rychlosti automatizovanými technickými prostředky neobsahuje prvek sledování ať již osob nebo věcí, neboť nejsou zaměřeny proti konkrétním osobám nebo konkrétním věcem. Nedochází proto k zásahům do osobní sféry, integrity a soukromí fyzických osob v takové míře, aby to narušovalo právo na ochranu soukromí v takovém rozsahu, že by bylo třeba zákonného zmocnění nad již stávající úpravu. Obecní policie je oprávněna k měření rychlosti v rámci dohledu nad provozem na pozemních komunikacích a není žádného rozdílu mezi tím, jestli rychlost vozidel měří příslušník policie radarem fyzicky nebo prostřednictvím stacionárního radaru.
72. V této souvislosti je zcela nesmyslná poznámka o větší účinnosti viditelného měření, neboť účelem měření rychlosti není donutit řidiče zpomalit pro policistu měřícího rychlost, nýbrž kontrola dodržování předpisů, které má řidič dodržovat bez ohledu na to, zda na krajnici vozovky

stojí policista s radarem, nebo ji kontroluje stacionární radar, nebo není prováděna kontrola žádná. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu tak nelze dosáhnout stacionárními radary o nic více než umístěním jednotek, desítek, stovek či tisíců policistu na silnice s ručními radary, neboť jakékoliv měření rychlosti je vždy primárně kontrolou dobrovolného dodržování dopravních předpisů. I samotné tvrzení žalobce, že v případě viditelného měření rychlosti „zpomalí asi každý řidič“ je ryze spekulativní, např. řidič, který jede v rychlostním limitu dané komunikace, jistě nemá důvod zpomalovat.

c. Nepřípustná participace soukromoprávního subjektu na měření rychlosti

73. Krajský soud v souvislosti s námitkou absence hodnocení nepřípustné participace nejprve odkazuje na znění odůvodnění rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2018, č. j. 10 As 107/2018-36, ve kterém mimo jiné konstatoval, že „[i]nstalaci a nastavení stacionárních měřicích zařízení, jakož i údržbu software a hardware těchto zařízení, které jinak užívá obecní policie, mohou provádět třetí osoby. Není však přípustné, aby takováto třetí osoba měla jakýkoliv hmotný zájem na výsledcích měření stacionárního zařízení (§ 79a zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu).“
74. Z již výše citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 9 As 274/2016 plyne, že za účelem odstranění pochybností o splnění podmínek § 79a zákona o silničním provozu může dokazování provádět krajský soud.
75. Na základě tohoto si krajský soud prostřednictvím žalovaného od správního orgánu prvního stupně vyžádal kopii právního titulu, na základě kterého Městská policie Bučovice, resp. samotné město předmětný rychloměr užívá. Z odpovědi správního orgánu prvního stupně založené v soudním spise č. l. 60 – 70 vyplynulo, že vlastníkem měřicího zařízení třetí osoba, obchodní společnost RAMET a.s. Tato společnost pronajímá zařízení městu Bučovice jako nájemci, a to na základě nájemní smlouvy č. RA/4/2016 ze dne 23. 5. 2016.
76. Na základě smlouvy se společnost RAMET a.s. jako pronajímatel zavázala pronajmout městu měřič rychlosti RAMER 10P, určený k umístění do skříně, a to včetně software a řádného zaškolení. Pronajímatel byl dále povinen poskytovat městu služby související se zajišťováním nepřetržitého provozu zařízení, zejména opravy. Ve smlouvě jsou uvedena konkrétní místa pro instalaci zařízení a jeho příslušenství (viz čl. IV. smlouvy) a dále z ní vyplývá, že po předání předmětného rychloměru spolu s příslušenstvím a zaškolením určených osob již, kromě případného servisu, pronajímatel na instalaci ani na samotném měření neparticipuje. Podle čl. VI nájemní smlouvy cena nájmu za užívání pronajatých zařízení je součtem dvou položek. První položka je plná cena komponentů pro daný měřič rychlosti a druhou je pevně stanovená konstantní měsíční výše nájmu jednoho zařízení ve výši 27 500 Kč bez DPH.
77. Ze smluvně nastaveného uspořádání právních vztahů mezi městem Bučovice a pronajímatelem, zejména co se týče stanovení nájemní ceny, krajskému soudu vyplývá, že pronajímatel není nijak hmotně zainteresován na výsledcích měření. Stejně tak se pronajímatel jako soukromá osoba ani nijak významně nepodílí se na instalaci či nastavování předmětného zařízení.
78. Krajský soud uzavírá, že nastavení „pronájmu měřicího zařízení“ shora popsáním způsobem nevzbuzuje v zásadě žádné pochybnosti o objektivitě celého přestupkového procesu a souladu měření s § 79a zákona o silničním provozu. Související žalobní námitku tudíž vyhodnotil jako nedůvodnou.

d. Nezákonné ověření použitého rychloměru

79. Žalobce v podané žalobě také navrhoval zrušení ověřovacího listu č. 144/16 k použitému rychloměru v přezkumném řízení, jelikož jej vydal subjekt, který rychloměr vyrobil, je též jeho vlastníkem, a má tudíž ekonomický zájem na jeho provozu. V souvislosti s tímto žalobce navrhl přerušit řízení, jelikož se dle jeho názoru mělo jednat o předběžnou otázku. Krajský soud však

s takovým hodnocením (obdobně jako např. Krajský soud v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích v rozsudku ze dne 17. 10. 2018, č. j. 58 A 87/2017-156, posuzujícím totožnou námitku, přičemž jeho závěr byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 5. 2019, č. j. 6 As 371/2018-57) nesouhlasil. Ověřovací list byl vydán osobou k tomu oprávněnou, tedy autorizovaným metrologickým střediskem – společností RAMET a.s. Ověřovacím listem se pouze garantuje funkčnost a přesnost ověřeného zařízení po dobu v ověřovacím listu uvedenou Žalobce přitom kromě tvrzeného ekonomického zájmu výrobce nenamítá žádnou konkrétní vadu měřicího přístroje. Tvrzený ekonomický zájem nemůže mít sám o sobě vliv na správnost naměřených rychlostních hodnot přístrojem. Za situace, kdy žalobce netvrdí žádné konkrétní skutečnosti, které by mohly mít vliv na správnost měření, pak krajský soud nepovažuje předmětný ověřovací list za vydaný v rozporu s právními předpisy a související námitku shledal nedůvodnou.

e. Automatizovaný technický prostředek bez obsluhy

80. Podle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu odpovídá právnická nebo fyzická osoba za přešůpek, pokud porušení pravidel bylo zjišřeno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání. Z uvedeného plyne, že k tomu, aby mohl být provozovatel vozidla sankcionován za rychlost, musí dojít ke změření rychlosti vozidla automatizovaným technickým prostředkem, k jehož provozu není třeba obsluhy.
81. Dle žalobního tvrzení nebyly naplněny podmínky dle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, když ze správních rozhodnutí není zřejmé, jak se dospělo k závěru, že použitý rychloměr je automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Správními orgány nebylo postaveno najisto, jaké znaky musí automat naplňovat a ani nebylo v této otázce provedeno dokazování.
82. Ve shodě se žalobcem lze konstatovat, že žádný právní předpis nedefinuje to, co se rozumí automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Nicméně k specifikaci takového prostředku není třeba legální definice, 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 automatizovaného technického prostředku je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy.
83. Při rozlišování mezi automatizovanými a manuálně obsluhovanými technickými prostředky je pak podstatné 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 toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016-38, dle kterého „[z]cela správně přitom [krajský soud – pozn. soudu] poukázal na skutečnost, že jediným dělicím kritériem je režim měření, kdy v případě automatického jsou snímána veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost. Naopak v případě manuálního výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí obsluha rychloměru. O tom, že předmětný rychloměr byl skutečně stacionární, svědčí záznam o přešůpku, v němž je uvedeno, že měření proběhlo v automatizovaném režimu měření.“
84. Součástí listinných důkazů, ze kterých správní orgán prvního stupně vycházel, a které jsou specifikované v jeho rozhodnutí na str. 4 – 5, jsou (i) oznámení podezření ze spáchání přešůpku ze dne 12. 9. 2016, (ii) záznam o přešůpku spolu s radarovým záznamem ze dne 10. 11. 2016 a (iii) kopie ověřovacího listu č. 144/16 vydaného dne 8. 8. 2016. Tyto listiny dostatečně specifikují použitý radar, takže žalobce nemůže mít pochyb, jaký typ radaru byl v daném případě použit. Ze správního spisu vyplynulo, že se s předmětnými listinami mohl žalobce seznámit dne

7. 6. 2017, kdy proběhlo provedení důkazů listinou a seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí. Tohoto svého práva žalobce ovšem nevyužil, i když o něm byl řádně spraven oznámením ze dne 16. 5. 2017.

85. Ze záznamu o přestupku spolu s radarovým záznamem vyplývá, že režim měření je automatizovaný a daný rychloměr pracuje v automatizovaném režimu bez obsluhy. Údaj, o který režim měření se jedná, je automaticky generován v popisu radaru, který je součástí radarového záznamu. Tím, že ověřovacím listem č. 144/16 bylo prokázáno, že radar s totožným výrobním číslem měřidla jako ten, který měřil v inkriminovanou dobu spáchání přestupku, byl ověřený, se presumuje správnost jím poskytovaných (automaticky generovaných) informací. K zákonnosti ověření daného rychloměru jakožto jedné z námitek žalobce se zdejší soud vyjádřil již výše, viz bod 0 odůvodnění tohoto rozsudku.
86. Lze tak shrnout, že v daném případě byl rychloměr použitý při měření žalobcem provozovaného vozidla v automatizovaném režimu a splňuje definici automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy. Tato skutečnost byla uvedena nejen v rozhodnutích správních orgánů, ale podrobné informace týkající se typu a funkcí rychloměru byly obsaženy i v dalších listinách (tyto jsou součástí správního spisu), na jejichž obsah krajský soud shora poukázal.
87. K argumentaci žalobce obsahem novinového článku, který byl při ústním jednání před soudem proveden jako důkaz, krajský soud odkazuje na informace obsažené v nájemní smlouvě k použitému rychloměru, blíže popsané v bodech 73 - 78 odůvodnění tohoto rozsudku. V této je uvedeno, že se v posuzovaném případě jedná o „*měřič rychlosti RAMER10 P [...] určený k umístění do skříně*“. Z obsahu správního spisu zároveň vyplývá, že delikt ní jednání řidiče předmětného vozidla bylo zachyceno silničním radarovým rychloměrem RAMER 10T, který sice je v základu přenosný, ale jeho trvalým umístěním do skříně na sloupu se z něj stane rychloměr stacionární, tj. odpovídající označení RAMER 10P, o čemž svědčí i skutečnost, že v ověřovacím listu k předmětnému rychloměru je jako „*výrobní čísla schválených skříní*“ uvedeno „*16/0017 ul.,*“. Jelikož žalobce nepředložil žádné důkazy podporující tu verzi, že se nejednalo o stacionární rychloměr, a jelikož současně z obsahu správního spisu i z doplněného dokazování provedeného krajským soudem bez pochybností vyplynulo, že měření bylo naopak provedeno právě pomocí stacionárního rychloměru, shledal s odkazem na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 10 As 24/2015 související námitku nedůvodnou.
88. Nad rámec výše uvedeného zdejší soud nesouhlasil s žalobcem také v tom, že by snad měl správní orgán (zcela nadbytečně) definovat znaky automatu, a pod ně pak podřazovat použitý rychloměr, neboť právě ověřovací list a radarový záznam prokazují, o který typ radaru, resp. klíčový způsob měření, se jedná. Tím pádem lze učinit závěr o tom, zda výsledek z daného měření lze subsumovat pod § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, a to i s ohledem na jasnou definici poskytnutou soudní praxí.

f. Nedostatek správního spisu – opatření obecné povahy Českého metrologického institutu

89. Za pochybení správních orgánů rovněž nelze považovat skutečnost, že žalobce nebyl seznámen s opatřením obecné povahy vydaným Českým metrologickým institutem, který stanoví povinnost odečíst od naměřené rychlosti 3 km/h jako přípustnou odchylku. Na str. 6 svého rozhodnutí správní orgán prvního stupně jasně a konkrétně odůvodnil, na základě jakých ustanovení předmětného opatření obecné povahy postupoval i co je jejich obsahem. Skutečnost, že se žalobce nemohl k těmto vyjádřit, nemohlo žalobce zkrátit na jeho procesních právech, jelikož opatření obecné povahy je závazný správní akt, který se týká konkrétní věci a vztahuje se na neurčitý okruh lidí i za situace, kdy není obsahem správního spisu. S jeho závazností ve správním řízení tudíž nelze nic dělat. Navíc krajský soud konstatuje, že opatření obecné povahy metrologického institutu je veřejně přístupné, a za situace, kdy byl žalobce od okamžiku podání odvolání zastoupen společností ODVOZ VOZU s.r.o., lze mít za to, že tato společnost je

s ohledem na její působení ve správních řízeních s uvedeným předpisem obeznámena. Krajský soud tak vyhodnotil tuto námitku jako nedůvodnou.

C. VADY VÝROKU

a. Rozpor s § 68 odst. 2 správního řádu

90. Žalobce namítl, že výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je v rozporu s § 68 odst. 2 správního řádu, neboť neobsahuje všechna ustanovení, podle kterých bylo rozhodováno, a to § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu (které absentuje i v odůvodnění) a odkaz na konkrétní ustanovení stanovující sankční sazbu.
91. Dle § 68 odst. 2 věta první správního řádu se ve výrokové části uvede řešení otázky, která je předmětem řízení, právní ustanovení, podle nichž bylo rozhodováno, a označení účastníků podle § 27 odst. 1 stejného zákona.
92. Tím, jaká ustanovení právních předpisů mají být uvedena ve výroku rozhodnutí, kterým se ukládá sankce za správní delikt, se zabýval rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 31. 10. 2017, č. j. 4 As 165/2016-46, publ. pod č. 3656/2018 Sb., kde uvedl: „*Podstatou odkazujícího ustanovení je to, že kompletní (plnoodnotná) norma je obsažena ve vícero ustanoveních jednoho nebo více právních předpisů. Z toho logicky plyne, že by správní orgán měl v rozhodnutí uvést veškerá ustanovení, která ve svém celku tvoří aplikovatelnou normu (bod [22] citovaného usnesení). Pachatel deliktu musí nejen vědět, za jaké jednání (ve smyslu popisu relevantního skutku) je trestán, ale též to, jak toto jednání správní orgán právně kvalifikuje [...]. Správní orgán musí ve výrokové části rozhodnutí uvést všechna ustanovení, byť obsažená v různých právních předpisech, která tvoří v souhrnu právní normu odpovídající skutkové podstatě správního deliktu.*“
93. Ustanovení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu ukládá správnímu orgánu povinnost při určení výměry pokuty právnické osobě přihlídnout k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán. Promítnutí těchto povinností je však otázkou odůvodnění rozhodnutí, respektive odůvodnění stanovení pokuty v konkrétní výši, neboť se týká kritérií pro úvahy správního orgánu o výši sankce, nikoliv výroku, ve kterém má být uvedeno ustanovení, které umožňuje správnímu orgánu sankci uložit a dle kterého byla sankce uložena. Obdobně i absence ustanovení, které konkrétně vymezuje rozmezí, v rámci kterého je správní orgán oprávněn za daný přestupek pokutu uložit není vadou výroku, to je otázkou odůvodnění rozhodnutí, respektive odůvodnění stanovení pokuty v konkrétní výši.
94. Správní orgán prvního stupně v odůvodnění svého rozhodnutí nejprve uvedl, že uložil pokutu na samé spodní hranici možného zákonného rozmezí a následně rozvedl okolnosti, ze kterých jasně vyplývá, že se zabýval závažností přestupku a charakteru spáchaného deliktu (srov. str. 7 rozhodnutí správního orgánu prvního stupně). Je tedy zřejmé, že aplikoval § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu. Dále je v odůvodnění stejného rozhodnutí uvedeno, že skutek žalobce vykazuje znaky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu a „*dle § 125c odst. 4 písm. f) se za tento přestupek uloží pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč.*“ Správní orgán prvního stupně tedy v odůvodnění rozhodnutí vymezil rovněž rozsah výměry sankce, a to odkazem na konkrétní ustanovení zákona o silničním provozu. Ze správního rozhodnutí prvního stupně tak jednoznačným způsobem vyplývá, na základě jakých ustanovení správní orgán prvního stupně stanovil výši sankce (srov. v obdobné věci rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 10. 2018, č. j. 9 As 194/2018-38). V nyní posuzovaném případě tudíž zdejší soud vyhodnotil, že absence předmětných ustanovení nepředstavuje pochybení, jehož závažnost by odůvodňovala zrušení žalobou napadených rozhodnutí.

b. Dopravní nehoda jako následek správního deliktu ve výroku

95. Ustálená judikatura Nejvyššího správního soudu dovodila, že ve výroku rozhodnutí o správním deliktu musí být vždy správní delikt specifikován tak, aby sankcionované jednání nebylo zaměnitelné s jednáním jiným (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2016, č. j. 2 As 85/2016-33). Výrok rozhodnutí o správním deliktu musí obsahovat popis skutku uvedením místa, času a způsobu jeho spáchání, popřípadě i uvedením jiných skutečností.
96. Obecně platí, že není nezbytné ani možné, aby byly ve výroku uvedeny všechny zjištěné skutečnosti. Je nicméně vždy nutno trvat na splnění požadavku nezaměnitelnosti s jiným skutkem, a to zpravidla uvedením vlastního jednání delikventa, místa, času a způsobu spáchání deliktu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 11. 2013, č. j. 7 Afs 59/2013-35). Takový popis skutku ve výroku následně umožňuje subsumpci pod zvolenou skutkovou podstatu, neboť pro to obsahuje všechny podstatné skutečnosti.
97. Podle názoru krajského soudu žalobce v této souvislosti nesprávně zaměňuje podmínky odpovědnosti provozovatele vozidla za správní delikt a znaky skutkové podstaty deliktu (která zahrnuje typové znaky deliktu, tj. objekt – objektivní stránku – subjekt – subjektivní stránku – protiprávnost). Znakem skutkové podstaty není absence dopravní nehody jako následku porušení pravidel. Soud nijak nezpochybňuje, že absence dopravní nehody je nutnou podmínkou k tomu, aby mohl být provozovatel postižen za správní delikt (dnes přestupek) provozovatele vozidla, nicméně požadavek na to, aby formálně byla tato skutečnost uvedena ve výroku, považuje soud za nadbytečný. V souvislosti s nutností uvést, zda mělo nebo nemělo porušení pravidel za následek dopravní nehodu, má soud za to, že popis jednání řidiče vozidla žalobce ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně obsahuje natolik jasné vymezení jednání provozovatele vozidla i řidiče, místa a času spáchání deliktního jednání, že jeho subsumpce pod skutkovou podstatu deliktu provozovatele vozidla je bez problémů možná. Zdejší soud shledal předmětnou námitku nedůvodnou.

c. Absence uvedení typu rychloměru

98. Pokud žalobce namítal, že z výroku není patrné, zda bylo měření rychlosti provedeno automatizovaným technickým prostředkem, neboť z něj není patrný typ rychloměru, kterým bylo měřeno, nepovažuje soud tuto námitku za důvod pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí.
99. Podle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu odpovídá právnická nebo fyzická osoba za přestupek, pokud porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání. Z uvedeného plyne, že k tomu, aby mohl být provozovatel vozidla sankcionován za rychlost, musí dojít ke změření rychlosti vozidla automatizovaným technickým prostředkem, k jehož provozu není třeba obsluhy.
100. Základem skutkové podstaty je, aby ke zjištění porušení pravidel provozu došlo automatizovaným technickým prostředkem. Při dělení technických prostředků na automatizované a manuálně obsluhované není podstatný typ rychloměru, ale pouze a jedině schopnost fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy, s čímž se zdejší soud vypořádal v bodech 80 - 88 odůvodnění tohoto rozsudku. Samotný typ rychloměru nedefinuje to, zda byla rychlost měřena v automatickém režimu nebo v manuálním, a je proto zcela nepodstatné, zda je ve výroku rozhodnutí typ rychloměru označen, jelikož jeho označení nemá vliv na zaměnitelnost skutku, tedy ani na skutkovou větu výroku rozhodnutí. Pro vymezení skutku je zcela dostačující jasné určení toho, že k měření rychlosti došlo v automatickém režimu, kdy a kde. Ostatní je otázka zjištění skutkového stavu, které se má promítnout do odůvodnění a mít oporu ve správním spise.

d. Překročení pravomoci v podobě závazného určení způsobu úhrady pokuty a nákladů řízení

101. Uvedení čísla účtu, na který je možné uloženou pokutu spolu částkou určenou na náhradu nákladů řízení uhradit, má pouze informativní charakter. Nejedná se o závazné určení jediného možného a přípustného způsobu úhrady. Jak je ostatně i žalobci známo, neboť sám odkazuje na ustanovení zákona č. 280/2009 Sb., daňového řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „daňový řád“), na vybírání, vymáhání, evidenci a s tím související úkony určitého peněžitého plnění, které je ukládáno (eventuálně vzniká ze zákona) podle jiného nežli daňového zákona (tj. i pokuty ukládané správními orgány), se použijí ustanovení daňového řádu související s problematikou placení daní.
102. Danou námitku tudíž zdejší soud měl pouze za účelové tvrzení a shledal ji nedůvodnou. Ustanovení § 163 odst. 3 daňového řádu vymezuje konkrétní formy platby, mezi které, mimo jiné, řadí jak bezhotovostní převod z účtu vedeného u poskytovatele platebních služeb (banka, pobočka zahraniční banky apod.), jakožto nejrozšířenější způsob placení, tak platbu v hotovosti. Je zcela jisté na povinném subjektu, který ze zákonem umožněných způsobů úhrady zvolí. Krajský soud nepopírá, že by bylo vhodnější uvést v rozhodnutí i jiné možnosti úhrady, které právní řád České republiky připouští, nicméně toto opomenutí nelze považovat za tak fatální, aby pro něj mělo být rozhodnutí zrušeno.

e. Absence odkazu na ustanovení o povinnosti uhradit náklady řízení

103. Co se týče neuvedení konkrétního ustanovení vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, jde dle názoru krajského soudu o pochybení naprosto okrajové a formální, když je ve výrokové části uveden odkaz na samotnou vyhlášku č. 520/2005 Sb. a současně správní orgán prvního stupně cituje § 6 odst. 1 předmětné vyhlášky v části odůvodnění svého rozhodnutí (viz str. 8 rozhodnutí správního orgánu prvního stupně).
104. Rušit dotčené správní rozhodnutí jen pro neuvedení § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb. ve výroku rozhodnutí by bylo výrazem nepřijatelného formalismu, jak ostatně ve vztahu k ustanovením zákona o silničním provozu konstatoval rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v již výše citovaném usnesení ve věci sp. zn. 4 As 165/2016.

D. PROCESNÍ VADY

a. Upřesnění místa spáchání přestupku

105. Jak uvedl sám žalobce v žalobě, v případě doplnění vymezení místa přestupku ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně o souřadnice GPS šlo pouze o upřesnění, nikoliv o jeho nové určení. Nadto byl po celou dobu vedení správního řízení ve správním spise obsažen záznam o přestupku, ve kterém jsou předmětné GPS souřadnice uvedeny (viz č. 1. 2 správního spisu). Není tak možné souhlasit s tvrzením, že doplněním souřadnic do výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně oproti oznámení o zahájení správního řízení bylo zasaženo do žalobcova práva na obhajobu, když měl tento po celou dobu řízení vedeného před správním orgánem prvního stupně možnost seznámit se s podklady, které akorát nevyužil.
106. Správnímu orgánu prvního stupně ostatně nelze klást k tíži to, že postupoval v souladu s vznikající judikaturou vztahující se k přesnosti vymezení místa spáchání přestupku uvedeném ve výroku správních rozhodnutí, která jeho určení souřadnicemi GPS obecně považuje za nejvíce vhodné (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 7. 2015, č. j. 4 As 63/2015-52, nebo ze dne 28. 5. 2015, č. j. 9 As 291/2014-39).
107. Krajský soud tudíž považuje postup správního orgánu prvního stupně ve vztahu k vymezení místa spáchání souvisejícího přestupku ve výroku jeho rozhodnutí jako správný, v souladu

s požadavky uvedenými v žalobcem citovaném rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2010, č. j. 1 Afs 58/2009-541.

b. Příznivost pozdější právní úpravy

108. Námitku toho, že žalovaný i správní orgán prvního stupně měli na danou věc aplikovat zákon o odpovědnosti za přestupky z důvodu toho, že byl pro žalobce příznivější, krajský soud považuje za nedůvodnou.
109. Dle § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky je možné pokutu uložit v částce nižší, než je zákonem stanovená dolní hranice sazby pokuty, jestliže a) vzhledem k okolnostem případu a osobě pachatele lze důvodně očekávat, že i tak lze jeho nápravy dosáhnout, b) je pokuta ukládána za pokus přestupku, c) pokuta uložená v rámci zákonem stanovené dolní hranice sazby by byla vzhledem k poměrům pachatele nepřiměřeně přísná, nebo d) pachatel spáchal přestupek, aby odvrátil útok nebo jiné nebezpečí, aniž byly zcela naplněny podmínky nutné obrany nebo krajní nouze, nebo překročil meze jiné okolnosti vylučující protiprávnost.
110. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 7. 2018, č. j. 10 As 18/2018-59, „[p]ro posouzení otázky, zda by použití nové právní úpravy bylo pro žalobce příznivější, je rozhodující celkový výsledek z hlediska trestnosti konkrétně posuzovaného jednání, jehož by bylo dosaženo při aplikaci zákona účinného v době spáchání činu a zákona pozdějšího (viz rozsudek NSS ze dne 27. 10. 2004, č. 6 A 126/2002-27, č. 461/2005 Sb. NSS). Mimořádné snížení výměry pokuty je přitom institutem výjimečným, kterým správní orgán může posoudit specifické okolnosti konkrétního případu a reagovat tak na situaci, kdy by pokuta byla nepřiměřeně přísná i v nejnižší možné výměře zákonného rámce [...]“. Ze spisového materiálu posuzovaného případu nic takového nevyplývá, proto výslovné zavedení institutu mimořádného snížení pokuty je pro výrok o vině a trestu irrelevantní. Použití zásady retroaktivity ve prospěch pachatele by připadalo v úvahu, pokud by na případ žalobce mohl § 44 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky alespoň teoreticky dopadat.
111. K otázce, jakým způsobem je třeba aplikovat § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky, se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 5. 6. 2018, č. j. 4 As 96/2018- 45, v němž vyslovil, že „[z]ákonodárce nekoncipoval institut mimořádného snížení výměry pokuty jako institut návrbový, a je proto povinností správního orgánu zvážit, zda jsou dány důvody k postupu podle tohoto ustanovení. Tím totiž dojde k naplnění zásady zákonnosti trestání a zásady individualizace sankce. Zároveň však je třeba uvést, že se jedná o mimořádný institut, a není proto i s přihlédnutím k zásadě procesní ekonomie na místě po správních orgánech požadovat, aby v každém jednotlivém případě v odůvodnění rozhodnutí uváděly důvody, pro které neshledaly důvody pro aplikaci tohoto institutu.“
112. Krajský soud má za to, že žalovaný nepochybil, když k mimořádnému snížení výše sankce v daném případě nepřistoupil a toto své rozhodnutí více nerozváděl.
113. Dle § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu, ve znění do 30. 6. 2017, se za správní delikt (nyní přestupek) podle odstavce 1 ukládá pokuta, přičemž se pro určení její výše použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje. Dle výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně předmětný správní delikt žalobce měl znaky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu. Dle § 125c odst. 5 písm. f) se mimo jiné za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 3 zákona o silničním provozu uloží pokuta ve výši od 2 500 Kč do 5 000 Kč.
114. Vzhledem k tomu, že byla ve výsledku žalobci uložena pokuta na samotné dolní hranici výměry sankce (dnes správního trestu), ztotožňuje se krajský soud plně s názorem žalovaného uvedeným na str. 6 napadeného rozhodnutí a nepovažuje za jakkoliv relevantní, aby se správní orgán prvního stupně nebo žalovaný zabývali zavedenými novými kritérii pro určení výměry sankce (dnes správního trestu).

115. Obdobně soud nahlíží i na část námítky týkající se polehčujících okolností. Jak bylo uvedeno výše, dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 10 As 18/2018 je „[...] *pro posouzení otázky, zda by použití nové právní úpravy bylo pro žalobce příznivější rozhodující celkový výsledek z hlediska trestnosti konkrétně posuzovaného jednání, jehož by bylo dosaženo při aplikaci zákona účinného v době spáchání činu a zákona pozdějšího.*“ Ze správního spisu ani z tvrzení žalobce nevyplývá, že by se v posuzovaném případě vyskytovala konkrétní polehčující okolnost na straně žalobce, ať již jako jedna z uvedených v demonstrativním výčtu v § 39 zákona o odpovědnosti za přestupky, nebo jiná v něm neuvedená. Z toho důvodu má krajský soud za to, že novější právní úprava dle zákona o odpovědnosti za přestupky není pro posouzení konkrétního deliktního jednání žalobce příznivější.

E. ZAVINĚNÍ JAKO ZNAK SKUTKOVÉ PODSTATY

116. Žalobce se v další části žaloby zabýval otázkou, zda s ohledem na přijetí novely zákona o silničním provozu zákonem č. 183/2017 Sb. bylo znakovou skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla zavinění, neboť dle jeho názoru tato novela, která ukotvila objektivní odpovědnost provozovatele vozidla při spáchání přestupku, nabyla účinnosti až dne 13. 7. 2017. Žalobce z výše uvedeného dovozuje, že znakovou přestupku (tehdy správního deliktu) fyzické osoby nepodnikající podle § 125f zákona o silničním provozu bylo v období od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2017 podle § 15 odst. 1 přestupkového zákona též zavinění. Teprve dne 13. 7. 2017 nabyl účinnosti zákon č. 183/2017 Sb., kterým bylo zavinění jakožto znak tohoto přestupku odstraněno. V mezidobí od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2017 tak mělo být dle žalobce znakovou skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla dle § 125f zákona o silničním provozu i zavinění. Jedná se o úpravu pro žalobce příznivější, a tudíž mělo být jeho zavinění ze strany správních orgánů zkoumáno.
117. Zákon o odpovědnosti za přestupky, stejně jako zákon č. 183/2017 Sb., nabyl účinnosti dne 1. 7. 2017. Počátek účinnosti byl na toto datum stanoven zákonodárcem, jak je patrné z příslušných ustanovení těchto zákonů. Zákon č. 183/2017 Sb. byl vyhlášen ve sbírce zákonů dne 28. 6. 2017, legisvakancí lhůta byla zákonodárcem stanovena kratší, než obvyklých 15 dnů. Dle znění důvodové zprávy byla účinnost stanovena shodně jako účinnost zákona o odpovědnosti za přestupky a zákona č. 251/2016, o některých přestupcích (dále jen „zákon o některých přestupcích“). Právě v souvislosti s přijetím těchto dvou zákonů byl předložen návrh doprovodného zákona – č. 183/2017 Sb. Ustanovení § 3 odst. 3 zákona č. 309/1999 Sb. sice větou první stanoví, že pokud není stanovena účinnost pozdější, nabývají právní předpisy účinnosti patnáctým dnem po vyhlášení, druhá věta téhož odstavce však umožňuje stanovit lhůtu kratší, vyžaduje-li to naléhavý obecný zájem, nejdříve však dnem vyhlášení zákona. Podmínka vyhlášení zákona před nabytím účinnosti byla v případě zákona č. 183/2017 Sb. splněna. Krajský soud dospěl k závěru, že se jedná o platné a zákonné ustanovení a nic nebrání jeho aplikaci na daný případ.
118. Zdejší soud v posuzované věci neshledal důvod pro postoupení věci Ústavnímu soudu dle čl. 95 odst. 2 Ústavy, neboť nedošel k závěru, že zákon č. 183/2017 Sb. by byl z důvodu protiústavně stanoveného data nabytí účinnosti v rozporu s ústavním pořádkem. Zákon č. 183/2017 Sb., jak již zdejší soud shora uvedl, je nutno považovat za tzv. doprovodný zákon, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a zákona o některých přestupcích, které nabyl účinnosti taktéž dne 1. 7. 2017. Úmyslem zákonodávce bylo změnit úpravu správního trestání, a to z důvodu nutné systematizace a úplné kodifikace obecné části přestupkového práva. Zákon o odpovědnosti za přestupky a zákon o některých přestupcích vešly v platnost v dostatečném předstihu, již 3. 8. 2016, téměř rok před nabytím účinnosti. Není výjimkou, že tzv. doprovodné normy nabývají účinnosti krátce po, či v den jejich vyhlášení. Tak tomu bylo například i v případě zákona č. 460/2016 Sb., jež představoval mimo jiné první novelu zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, který byl ve sbírce zákonů vyhlášen dne 30. 12. 2016.

Část této novely týkající se rozhodování o přezkumu osob zbavených či omezených ve způsobilosti k právním úkonům před 1. 1. 2014 nabyla účinnosti téhož dne, kdy byl zákon vyhlášen.

119. Stejně tak zákon č. 183/2017 Sb. změnil zákony, kterých se dotýká nová úprava správního trestání. Tím, že zákonodárce vložil do § 125f zákona o silničním provozu odstavec 3, kterým explicitně vymezil, že k odpovědnosti fyzické osoby za přešupek provozovatele vozidla se nevyžaduje zavinění, až novelou č. 183/2017 Sb., nic nemění na tom, že v průběhu procesu novelizace správního trestání bylo uvažováno o přechodu od objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla na subjektivní. Záměr změnit znaky skutkové podstaty odpovědnosti provozovatele vozidla není patrný ani z důvodových zpráv. Nic nebránilo tomu, aby legisvakanční lhůta doprovodné normy byla kratší, nežli obecných 15 dní, neboť pro provozovatele vozidla nedošlo k žádné faktické změně právní úpravy.
120. K této námitce soud uzavřel, že zákon o odpovědnosti za přešupy, zákon o některých přešupcích i doprovodná norma č. 183/2017 Sb. nabýly účinnosti 1. 7. 2017. Není proto důvod pro aplikaci pro žalobce příznivější úpravy, podle které mělo být zkoumáno zavinění provozovatele vozidla, neboť taková úprava nikdy účinná nebyla.
121. Zdejší soud se dále nezabýval tvrzením žalobce o absenci jeho zavinění předmětného správního deliktu, neboť tuto námitku vzhledem k výše uvedenému považoval za bezpředmětnou. Stejně tak není důvodná ani související námitka žalobce, že ve výroku rozhodnutí absentuje forma zavinění.
122. Pro úplnost zdejší soud odkazuje na znění přílehuvého rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 11. 2018, č. j. 4 As 259/2018 – 36, kde konstatoval, že „[...] u trestání za přešupy by měl výrok rozhodnutí správního orgánu obsahovat formu zavinění. V případě přešupků totiž zavinění představuje předpoklad odpovědnosti a jednu z okolností významných při rozhodování o výši sankce. Koncepce odpovědnosti provozovatele vozidla za správní delikt podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 30. 6. 2017 však byla (a stále je) založena na odpovědnosti objektivní, tj. v případě těchto správních deliktů (nyní přešupků) není na místě se otázkou zavinění zabývat a výrok rozhodnutí tudíž nemusí obsahovat formu zavinění. Nejvyšší správní soud proto nepřisvědčil námitce stěžovatele, že krajský soud nesprávně posoudil námitku žalobce, že ve výroku správního rozhodnutí absentoval údaj o formě zavinění, když konstatoval, že odpovědnost stěžovatele je objektivní.“

F. PROTIÚSTAVNOST

123. Ve svých předcházejících rozhodnutích krajský soud obsáhle odkazoval k námitce protiústavnosti § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu na podrobnou argumentaci Nejvyššího správního soudu v rozsudcích ze dne 16. 6. 2016, č. j. 6 As 73/2016 – 40, a ze dne 23. 6. 2016, č. j. 6 As 128/2015 – 32. V mezidobí však došlo k vyhlášení nálezu Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16, který se podrobně zabýval souladem § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu s ústavním pořádkem České republiky. V citovaném nálezu, který je v plném znění dostupný na stránkách www.usoud.cz, Ústavní soud neshledal nesoulad napadených ustanovení s ústavním pořádkem, konkrétně s čl. 2 odst. 3, čl. 4 odst. 1, čl. 11 odst. 1 a 3, čl. 37 odst. 1 a čl. 40 odst. 2 Listiny základních práv a svobod a čl. 6 odst. 1 a 2 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a rozhodl podle § 70 odst. 2 zákona o Ústavním soudu o zamítnutí návrhu na zrušení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu a na vyslovení protiústavnosti § 125f odst. 1 tohoto zákona, ve znění účinném do 30. 6. 2017. Zdejší soud v podrobnostech odkazuje na podrobné odůvodnění citovaného nálezu, ve kterém se Ústavní soud zabýval všemi i žalobcem vznesenými otázkami s tím, že nezbyvá než konstatovat, že ani tato námitka není opodstatněná.

G. DISKRIMINACE

124. Pokud jde o závěrečnou námitku týkající se diskriminace českých provozovatelů vozidel, krajský soud ji pokládá za ryze účelovou a nijak nesouvisející s konkrétním projednávaným případem. Žalobce tuto svou námitku naprosto ničím nepodložil, tj. žádnými konkrétními případy, z nichž by bylo možné usuzovat na diskriminaci českých provozovatelů vozidel oproti provozovatelům zahraničním. Odkaz na novinový článek, který ani nepojednává o stíhání přestupků (správních deliktů) v, nepovažuje zdejší soud za dostačující důkaz. Ve vztahu k návrhu na dokazování soud žalobci připomíná, že řízení před správními soudy je vedeno zásadou dispoziční, tudíž je na samotném žalobci, aby on sám tvrdil i následně jím tvrzené skutečnosti dokazoval. Nadto předmětný návrh na dokazování spočívající ve vyhotovení znaleckého posudku, kterým má být prověřeno, zda Městská policie Židlochovice (pravděpodobně mělo být uvedeno Městská policie Bučovice) dokumentuje a oznamuje i přestupky s vozidlem zahraniční registrační značky, považuje soud za pouhou snahu žalobce o průtahy v řízení. Vzhledem k tomu, že žalobce neunesl důkazní břemeno ohledně prokázání diskriminace, resp. tvrzeného nerovného zacházení, musí zdejší soud souhlasit se stanoviskem žalovaného v tom, že správní orgány projednávají veškeré přestupky či správní delikty provozovatelů vozidel, o kterých se dozví.

VII. Shrnutí a náklady řízení

125. S ohledem na vše shora uvedené dospěl soud k závěru, že rozhodnutí žalovaného, kterým bylo odvolání žalobce zamítnuto, bylo vydáno v souladu se zákonem a shora uvedené žalobní námitky uplatněné žalobcem nejsou důvodné. Soudu tedy nezbylo, než žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítnout.
126. Výroky o nákladech řízení mají oporu v § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož 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. Žalobce v řízení úspěšný nebyl, proto mu právo na náhradu nákladů řízení nepřísluší. Žalovaný náhradu nákladů nepožadoval, proto soud rozhodl, že se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. 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.

V Brně dne 29. srpna 2019

Mgr. Petr Sedlák, Ph.D., v. r.
samosoudce

Za správnost vyhotovení:
B. Z.