



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: J. D.
bytem
zastoupen advokátem Mgr. Václavem Voříškem
sídlem Ledčická 15, 184 00 Praha 8

žalovaný: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 5. 12. 2017, č. j. JMK 173068/2017, sp. zn. S-JMK 14444/2016/OD/Ib

takto:

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

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobou podanou u Krajského soudu v Brně se žalobce domáhá zrušení shora označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo rozhodnuto o odvolání žalobce proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, tj. Městského úřadu Židlochovice ze dne 30. 11. 2015, č. j. OD/58685/2015-8, kterým byl žalobce uznán vinným z přestupku podle § 125f zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kterého se měl podle výroku rozhodnutí prvního stupně dopustit tím, že *„jako provozovatel vozidla r. z.: v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem.“*

II. Obsah žaloby

2. V první žalobní námitce brojl žalobce proti tomu, že v posuzované věci měřila rychlost městská policie, avšak nebylo však prokázáno, že by městská policie tuto činnost vykonávala na místě určeném policií a za takového stavu je nutné na rozhodnutí hledět jako na nezákonné, neboť samotné měření rychlosti bylo provedeno v rozporu s právními předpisy. Obecní policie totiž nebyla oprávněna měřit rychlost v ulici ani v ulici, neboť se nejedná o místo, které by za tímto účelem určila policie.
3. Dále namítl, že výrok správního rozhodnutí je nezákonný pro absenci konstatování formy zavinění, neboť jak podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, tak podle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, musí být obsažena forma zavinění obsažena ve výroku rozhodnutí.
4. Dále brojl proti tomu, že výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně není srozumitelný, neboť jím bylo konstatováno, že se žalobce dopustil správního deliktu dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a že řidič se dopustil přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. Z rozhodnutí podle žalobce není zřejmé, zda správní orgán považoval žalobce též za řidiče, či nikoliv. Namítl, že došlo-li k vyslovení viny za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu, není již možné vyslovit vinu za správní delikt dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Žalobce nemohl být trestán za stejné jednání jako pachatel přestupku.
5. Následně namítl absenci konstatování viny žalobce, neboť žalobce nebyl výrokem rozhodnutí správního orgánu prvního stupně uznán vinným ze spáchání správního deliktu, neboť správní orgán formuloval výrok tak, že *projednal ve správním řízení správní delikt dle § 125f odst. 1 silničního zákona, kterého se měl dopustit žalobce, který jako provozovatel vozidla nezajistil svou povinnost. Tím došlo ke spáchání správního deliktu dle § 125f odst. 1 silničního zákona.* V textu výroku však absentuje konstatování, že žalobce spáchal správní delikt, nebo že žalobce je uznán vinným ze spáchání správního deliktu. Uvedl, že i pokud by na vedené řízení nedopadal nový zákon o přestupcích, platila by úprava náležitostí výroku rozhodnutí dle zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu. Správní řád přitom stanoví, že ve výrokové části se uvede řešení otázky, která je předmětem řízení. Následně žalobce velmi obsáhle dovozoval, že náležitosti výroku s ohledem na obecné

otázky správního trestání musí vycházet ze zákona o přestupcích toho času účinného (č. 200/1990 Sb.).

6. Dále brojil proti nedostatečné identifikaci porušení právní povinnosti, která měla spočívat pouze v odkazu na ustanovení § 10 zákona o silničním provozu bez uvedení odstavce. Absence údaje o konkrétním ustanovení právního předpisu, které mělo být porušeno, podle žalobce činí výrok nesrozumitelný, neboť uvedené ustanovení disponuje pěti odstavci, z nichž každý stanoví zcela odlišné povinnosti, v některých z odstavců je přitom obsaženo i více právních norem.
7. V dalším žalobním bodu namítl, že v případě jednání řidiče jeho vozidla nebylo porušení pravidel silničního provozu zjištěno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Odkázal na své odvolání s tím, že namítal, že rychloměr AD 9T není automatizovaný technický prostředek užívaný bez obsluhy (dále jen „automat“), neboť je nutné jej před každým jeho použitím manuálně, tedy za užití lidské obsluhy, nastavit. Žalobce k prokázání svého tvrzení navrhl provést Návod k obsluze jako důkaz, neboť z něj se tyto skutečnosti podávají. Žalovaný podle něj toto tvrzení žalobce nijak nevyvrátil ani neprovedl navržený důkaz a rozhodnutí je tedy zatíženo zásadní vadou, a to opominutým důkazem, který žalobce navrhl k prokázání svého tvrzení. Podle žalobce byl v posuzované věci užit rychloměr, který je před každým měřením nutné správně umístit, nastavit, a tedy je lidsky obsluhován a ze správních rozhodnutí pak ani není zřejmé, z čeho správní orgán vycházel, když tvrdil, že rychloměr zaznamenává rychlost všech vozidel automatizovaně. Dále tvrdil, že i kdyby rychloměr již v rámci jednoho prováděného měření měřil veškerá projíždějící vozidla, zůstává faktem, že jej vždy strážníci musí umístit, nastavit, ověřit správnost ustavení a nastavení, které není objektivně stvrzeno, tak jako v případě stacionárních rychloměrů.
8. Následně namítl neexistenci „správního deliktu dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu“, neboť v době rozhodování správního orgánu prvního stupně sice existoval „správní delikt provozovatele vozidla“, ale ten byl s novelou silničního zákona, č. 183/2017 Sb. nahrazen „přestupkem provozovatele vozidla“. Jednalo se o pozdější změnu zákona ve prospěch žalobce, žalovaný měl proto dle názoru žalobce rozhodnutí správního orgánu prvního stupně zrušit, neboť žalobce nemohl být uznán vinným ze spáchání správního deliktu provozovatele vozidla, když správní delikt provozovatele vozidla již neexistoval.
9. V další části žaloby tvrdil, že v důsledku nezákonně stanovené příliš krátké legisvakanční lhůty se v době od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2017 vyžadovalo pro spáchání přestupku dle § 125f zákona o silničním provozu zavinění alespoň ve formě nedbalosti, a to s ohledem na nezákonnost stanovení legisvakanční lhůty zákona č. 183/2017 Sb. a čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod. V této souvislosti namítl, že údajný správní delikt zavinil, neboť učinil vše fakticky možné k tomu, aby porušení silničního zákona jeho vozidlem, a údajnému porušení zákona nijak zabránit nemohl, a nejednal tedy ani v nedbalosti nevědomé, neboť mohl legitimně očekávat, že osoba, které vozidlo přenechal, svůj slib neporušit právní normy dodrží.

10. Dále namítl, že správní orgán nezákonně rozhodoval o sankci, neboť zohlednil pouze tato ustanovení § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu ve spojení s ustanovením § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu (+ příslušnou vyhlášku v případě výroku o nákladech řízení) a tak výrok rozhodnutí neobsahoval přesné ustanovení, dle kterého bylo rozhodováno. S ohledem na to, že před nabytím právní moci rozhodnutí nabyl účinnosti zákon č. 250/2016 Sb., nebyl žalobce ke dni právní moci schopen přezkoumat, zda bylo možné uložit příslušný druh trestu.
11. Žalobce dále namítá, že správní orgán vůbec nezohlednil § 44 nového zákona o přestupcích, dle kterého je možné rozhodnout o mimořádném snížení sankce. I pokud by správní orgán nedospěl k závěru, že je možné mimořádně snížit sankci, byl dle názoru žalobce povinen tuto možnost zvažovat, neboť sankce jsou ukládány ex offo. V této souvislosti odkázal na ustanovení § 112 odst. 3 nového zákona o přestupcích. Žalobce zastává názor, že byly dány podmínky pro mimořádné snížení výměry pokuty, neboť ve věci nebyly zjištěny žádné přitěžující okolnosti, správní orgán žádnou ze zjištěných skutečností nekonstatoval přitěžující okolností a sankce měla mít pouze preventivní charakter.
12. Rozhodnutí je podle něj nezákonné i proto, jelikož odpovědnost za spáchaný správní delikt zanikla, a to v důsledku změny právní úpravy ode dne 1. 7. 2017 a zrušení ustanovení § 125e odst. 3 silničního zákona, kterým byly preklusivní doby normovány. Dle názoru žalobce není možné z přechodných ustanovení vycházet, neboť právní norma obsažená v § 112 odst. 2 nového zákona o přestupcích je protiústavní a zároveň proto, že s ohledem na změnu podstaty jednání ze správního deliktu na přestupek provozovatele vozidla se na jednání žalobce vztahuje úprava preklusivních lhůt dle § 30 nového zákona o přestupcích. Třetím důvodem pro zánik odpovědnosti je podle žalobce skutečnost, že silniční zákon nestanovil žádnou lhůtu k projednání věci a věc bylo nutné aplikovat ustanovení o preklusi dle nového zákona o přestupcích a hledět na skutek jako na promlčený.
13. Dále namítal, že on, resp. řidič vozidla, vůbec nebyl upozorněn, že v předmětném úseku komunikace, ve kterém mělo dojít k údajnému protiprávnímu jednání, dochází k úsekovému měření vozidel, a to například pomocí speciální dopravní značky pro úsekové měření, kterou ostatně ani platný právní řád nezná. Na počátku obce není dopravní značka a ani jakákoliv informace pro řidiče, že jsou i s vozidly fotografováni při vjezdu do obce a při odjezdu z obce v rámci úsekového měření rychlosti. Kamery umístěné v obci nejsou viditelně označeny jako kamery pořizující automaticky záznam všech vozidel vjíždějících do obce a z obce vyjíždějících. Neexistuje web spravovaný orgány veřejné moci, ze kterého by se dalo zjistit, v jakých úsecích se provádí v České republice úsekové měření rychlosti. Důkaz fotografiemi je podle jeho názoru důkaz získaný v rozporu s právem, a jako takový je nepřijatelný.
14. Závěrem namítl, že nebyly splněny podmínky k zahájení řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, neboť správní orgán znal totožnost řidiče, přičemž řízení o

správním deliktu smí být zahájeno pouze tehdy, pokud správní orgán nezná totožnost řidiče, nebo pokud proti řidiči zahájil a následně zastavil řízení o přestupku. Podle žalobce nebyly splněny podmínky pro zahájení řízení proti provozovateli vozidla, neboť nic nebránilo správnímu orgánu zahájit řízení o přestupku. Skutečnost, že se řidič nedostavil k podání vysvětlení, je dle jeho názoru irelevantní. Zároveň namítl, že na výzvu řidiči je nutno pohlížet, jakoby nebyla učiněna, neboť řidičem byl občan Srbska, žijící v Srbsku, s typickým srbským jménem a správní orgán zaslal předvolání v češtině, kterému nemohl rozumět.

III. Vyjádření žalovaného

15. Žalovaný ve svém vyjádření ze dne 29. 3. 2018 navrhl zamítnutí žaloby, neboť jednotlivé námitky podle jeho názoru nejsou důvodné. Předně uvedl, že žalobce podal blanketní odvolání a všechny nyní uplatňované námitky mohl uplatnit již v rámci odvolání. S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 4. 2015, č. j. 2 As 215/2014-43, uvedl, že není cílem soudního řízení nahrazovat řízení před správním orgánem a že žalobce nemůže zhojit svoji liknavost až v řízení před soudem.
16. K jednotlivým námitkám uvedl, že měření bylo prováděno na ul. Žerotínovo nábřeží, tj. na místě určeném Policií ČR, ne na ul. Přemyslova a Velvarská, jak uvádí žalobce. Dále konstatoval, že s ohledem na objektivní odpovědnost pachatele se zavinění nezkoumá. S odkazem na vyjádření spáchání deliktu provozovatele vozidla dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu má za to, že rozhodnutí správního orgánu prvního stupně obsahuje konstatování viny i bez použití slovního obratu „je vinný“. K uvedení odkazu na ustanovení § 10 zákona o silničním provozu bez konkrétního odstavce odkázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu s tím, že ve výroku je obsaženo doslovné znění § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu. Podle žalobce zároveň ze spisové dokumentace vyplývá, že použitý rychloměr je automatizovaným prostředkem používaným bez obsluhy a bylo to reflektováno v odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně. Dále poukázal na změnu terminologie v důsledku přijetí zákona o odpovědnosti za přestupky a konstatoval, že nevidí žádný důvod zpochybňovat účinnost zákona č. 183/2017 Sb. Následně uvedl, že sankce byla žalobci uložena dle právní úpravy účinné v době spáchání správního deliktu a související námitka je podle něj účelová a obstrukční. K sankci dále odkázal na rozhodnutí zdejšího soudu ve věci sp. zn. 73 A 54/2017 s tím, že nemá povinnost v rámci odůvodnění rozhodnutí sdělovat, že neshledal důvody pro mimořádné snížení výše sankce. K případné prekluzi práva stíhat delikt žalobce konstatoval, že správní delikt byl spáchán před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky a nová právní úprava, která odkazuje na lhůty podle dosavadních právních předpisů, není pro žalobce příznivější. Použité fotografie jsou podle žalovaného důkazem získaným v souladu se zákonem, neboť dle ustanovení § 79a zákona o silničním provozu není označení začátku a konce úseku měření podmínkou provedení měření. Zároveň podle žalovaného není právní úprava § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu protiústavní.

IV. Posouzení věci soudem

17. Krajský soud v Brně na základě včas podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2, věta první, s.ř.s.), jakož i řízení předcházející jeho vydání. 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 za podmínek ustanovení § 51 s.ř.s.
18. O jednotlivých námitkách uvážil soud takto.

Postup v rozporu s § 79a silničního zákona

19. Žalobce předně v žalobě brojil proti provedení měření rychlosti, a to s ohledem na místo měření, neboť se nemělo jednat o místo, které by za tímto účelem určila Policie ČR. Z obsahu správního spisu vyplývá, že k přestupkovému jednání, které zjistila Městská policie Židlochovice, došlo v městě na ulici na silnici II/425 v km 7,6 (záznam o přestupku). Dále z něj vyplynulo (listina Police ČR – Schválení úseků pro měření rychlosti MP Židlochovice), že celá ulice – silnice je schválena pro měření rychlosti Městskou policií Židlochovice od křižovatky po konec obce ve směru na – obousměrně.
20. Soud má tak za prokázané, že Městská policie Židlochovice měřila rychlost v úseku, který měla schválený k tomuto postupu Policií ČR. Lze k tomu konstatovat, že nebylo měřeno ani na ulici, ani na ulici (když nadto se žádná z těchto ulic ve městě nenachází).

Absence formy zavinění ve výroku rozhodnutí

21. Námitku žalobce, že ve výroku rozhodnutí absentuje forma zavinění, považuje soud za nedůvodnou. V této souvislosti odkazuje zdejší soud na znění příslušného rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 11. 2018, č. j. 4 As 259/2018-36, který uvedl, že „[...] u trestání za přestupky by měl výrok rozhodnutí správního orgánu obsahovat formu zavinění. V případě přestupků 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 přestupků) 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.“

Nesrozumitelnost výroku – uznání viny za přestupek

22. Jakkoliv soud nepovažuje formulaci výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně za úplně šťastnou, tak ji zároveň nepovažuje za takovou, která by byla v rozporu se zákonem, resp. která by byla na újmu práv žalobce.

23. Správní orgán prvního stupně uvedl, že „projednal ve správním řízení správní delikt podle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, kterého se měl dopustit

*J. D., nar. ..., H. 619, H.,
(dále jen "povinný") tím, že:*

jako provozovatel vozidla r. z.: x v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem.

Automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy bylo zjištěno, že dne 25. 6. 2015 v 11:44 hodin v, na ul., sil. v km 7,6 neustanovený řidič vozidla r. z.: překročil nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/hod., jel rychlostí 67 km/hod., resp. 64 km/hod. (dle toleranční odchylky měření 3 km/hod., viz evropská směrnice č. 75/443/EHS a zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii).

Tím došlo k porušení ustanovení § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, dále jen "zákon o silničním provozu", kdy:

(4) V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h-1, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h-1.

a ke spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu.

V daném případě tak došlo ke spáchání správního deliktu provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť jako provozovatel vozidla v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem.

24. Podle názoru zdejšího soudu z tohoto výroku jednoznačně plyne, že:
- správní orgán prvního stupně projednal ve správním řízení správní delikt podle § 125f odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích,*
 - jednalo se o delikt žalobce,*
 - který je vymezen skutkovou větou, že žalobce jako provozovatel vozidla r. z.: x v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem,*
 - porušení povinností řidiče spočívalo v porušení ustanovení § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, které bylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost*

provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy bylo zjištěno, že dne 25. 6. 2015 v 11:44 hodin v, na ul., sil. v km 7,6.

- e) povinnosti řidiče porušil neustanovený řidič vozidla r. z.:,
- f) který překročil nejvyšší povolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/hod., jel rychlostí 67 km/hod., resp. 64 km/hod. (dle toleranční odchylky měření 3 km/hod., viz evropská směrnice č. 75/443/EHS a zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii),
- g) čímž došlo ze strany nezjištěného řidiče ke spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu,
- h) přičemž v daném případě tak došlo ke spáchání správního deliktu provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu.

25. Skutečnost, že došlo k jednání, které naplnilo znaky přestupku je z obsahu spisu jasně prokázané. Jedinou skutečností, kterou se nepodařilo zjistit, je osoba, která přestupek spáchala. Samotné vyjádření správního orgánu prvního stupně ve výroku jeho rozhodnutí však v žádném případě neznamená, že by byl žalobce uznán vinným za přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu, neboť tato část rozhodnutí se jasně vztahuje k osobě neznámého řidiče.
26. Podle názoru soudu proto není výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně ani nesrozumitelný ani nezákonný.

Absence konstatování viny

27. Soud zdůrazňuje, že ačkoliv výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně neobsahuje výslovné konstatování viny žalobce za spáchání správního deliktu, není toto na překážku zákonnosti napadených rozhodnutí.
28. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu se v usnesení ze dne 31. 10. 2017, č. j. 4 As 165/2016-46, publ. pod č. 3656/2018 Sb. NSS, vyjadřoval k náležitostem právní věty výroku rozhodnutí o správním deliktu. Konstatoval, že „[p]odle § 68 odst. 2 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. Účastníci, kteří jsou fyzickými osobami, se označují údaji umožňujícími jejich identifikaci (§ 18 odst. 2); účastníci, kteří jsou právnickými osobami, se označují názvem a sídlem. Ve výrokové části se uvede lhůta ke splnění ukládané povinnosti, popřípadě též jiné údaje potřebné k jejímu řádnému splnění a výrok o vyloučení odkladného účinku odvolání (§ 85 odst. 2). Výroková část rozhodnutí může obsahovat jeden nebo více výroků; výrok může obsahovat vedlejší ustanovení (zvýraznění doplnil rozšířený senát).“
29. Pro srovnání lze uvést § 77 zákona o přestupcích (který ale na nynější věc není aplikovatelný, neboť nejde o přestupek, ale o správní delikt): „Výrok rozhodnutí o přestupku, jímž je obviněný z přestupku uznán vinným, musí obsahovat též popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, vyslovení viny, formu zavinění, druh a výměru sankce,

popřípadě rozhodnutí o upuštění od uložení sankce (§ 11 odst. 3), o započtení doby do doby zákazu činnosti (§ 14 odst. 2), o uložení ochranného opatření (§ 16), o nároku na náhradu škody (§ 70 odst. 2) a o náhradě nákladů řízení (§ 79 odst. 1).“

30. Z uvedeného je zřejmé, že rozšířený senát Nejvyššího správního soudu nepovažoval aplikaci § 77 zákona o přestupcích na výrokovou část rozhodnutí o správním deliktu za možnou ani přímo, ani analogicky. Naopak v případě správních deliktů rozhodovaných správními orgány prvního stupně do 31. 6. 2017 na náležitosti výroku dopadá § 68 odst. 2 správního řádu, který požaduje „pouze“ uvedení řešení otázky, která je předmětem řízení, což je formulace umožňující správnímu orgánu výrazně větší volnost při formulování výroku rozhodnutí. Za této situace musí být z výroku rozhodnutí jasně patrný závěr, že účastník řízení se dopustil správního deliktu, v čem správní delikt skutkově spočíval a jak jednání účastníka řízení bylo hodnoceno po právní stránce.
31. Na tomto místě soud připomíná, že v souladu s ustálenou judikaturou správních soudů dokonce samotné nevyslovení viny ve výroku rozhodnutí o přestupku nemusí být nutně vadou, jež způsobuje nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nesrozumitelnost, jak se toho domáhá žalobce v této námitce (viz rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 9. 2004, č. j. 7 As 3/2004-71, resp. 23. 10. 2013, č. j. 9 As 6/2013-26).
32. Soud k výše uvedené argumentaci dodává, že přímo k této námitce právního zástupce žalobce o absenci konstatování viny ve výroku rozhodnutí správních orgánů v řízení vedených proti provozovatelům vozidla již existují rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, které výše uvedený závěr krajského soudu potvrzují. Konkrétně v rozsudku ze dne 27. 9. 2018, č. j. 9 As 220/2018-70, Nejvyšší správní soud uvedl, že: „[b]yť výrok *neobsahuje formulaci, že se jednání dopustil stěžovatel, respektive že jej správní orgán uznal vinným z popsaného jednání, nezavdává formulace výroku rozhodnutí pochybnosti o tom, že se popsaného správního deliktu dopustil právě stěžovatel. Z výroku je zřejmé, která osoba se správního deliktu dopustila, když je jasně identifikován osobními údaji pouze stěžovatel jakožto provozovatel vozidla (se kterým byl delikt projednán) a o jiné osobě se zde konkrétně nehovoří. Z rozhodnutí je tedy dostatečně zřejmé, za porušení kterého zákonného ustanovení a která osoba byla postižena, byť bylo stíženo formální vadou.“*

Nesrozumitelnost výroku – absence údaje o konkrétním ustanovení právního předpisu, které mělo být porušeno

33. Dále žalobce brojil proti nedostatečné identifikaci porušení právní povinnosti, neboť správní rozhodnutí mělo obsahovat pouze odkaz na ustanovení § 10 silničního zákona bez uvedení příslušného odstavce. Citované ustanovení je ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně specifikováno takto: „[...]*jako provozovatel vozidla r. z.: v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem. [...]*“.

34. Ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu doslovně stanovuje, že „*Provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.*“
35. Je pravdou, že v ustanovení § 10 zákona o silničním provozu je stanovena řada povinností, avšak nelze přisvědčit žalobci, že by odkaz na dotčené ustanovení, na které je navázáno přesné slovní vyjádření určitého odstavce, mělo být zhodnocené jako nedostatečné (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2016, č. j. 6 As 208/2016-37). Výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně sice neobsahuje přímý odkaz na přesný odstavec (který by byl ale vhodným řešením), ale tento odkaz je vyjádřen doslovným zněním, které nelze zaměnit s textací jiného odstavce téhož ustanovení. Žalobce tak nemůže mít žádných pochyb o právní kvalifikaci skutku, který mu je kladen za vinu.
36. Nejvyšší správní soud se ustanovením § 10 odst. 3 silničního zákona ve vazbě na formulaci výroku rozhodnutí o správním deliktu provozovatele motorového vozidla detailně zabýval v usnesení rozšířeného senátu ze dne 31. 10. 2017, č. j. 4 As 165/2016-46. V nyní posuzované věci konfrontoval zdejší soud rozhodnutí správního orgánu prvního stupně s požadavky citovaného rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu.
37. Ve výroku rozhodnutí správního orgánu je uvedeno jednak ustanovení § 10 silničního zákona (odkazující norma) a zároveň je ve výroku ale uvedeno i ustanovení § 18 odst. 4 silničního zákona a zároveň je uvedeno i ustanovení 125c odst. 1 písm. f) bod 4. zákona o silničním provozu. Jinými slovy ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je uvedena norma, která měla být porušena řidičem motorového vozidla, a je uvedena i norma, dle které by mohl být řidič sankcionován, zároveň je kromě právní kvalifikace jednání ve výroku popsáno místo, čas a způsob spáchání deliktního jednání a v odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně jsou podrobně uvedeny důvody na to navazující.
38. Uvedená žalobní námitka proto není důvodná.

Měření rychlosti automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy

39. 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.
40. Lze konstatovat, že ke specifikaci automatizovaného technického prostředku není potřeba legální definice, ale naplnění materiálních znaků. 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. Pro posouzení toho, zda se jedná o automatizovaný technický prostředek, není rozhodné to, zda se jedná o rychloměr, který lze používat pouze v souladu s návodem k obsluze, ani to, že dle záznamu o měření byl předmětný rychloměr nastaven konkrétní osobou, jejíž jméno je v záznamu uvedeno. Dokonce ani to, že je k instalaci nebo spuštění rychloměru nutná lidská činnost neznamená, že by se nejednalo o automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy. Při rozlišování mezi automatizovanými a manuálně obsluhovanými technickými prostředky je 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 *„Zcela správně přitom (krajský soud) 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 přestupku, v němž je uvedeno, že měření proběhlo v automatizovaném režimu měření.“*

41. Součástí listinných důkazů, ze kterých správní orgán prvního stupně vycházel a které jsou specifikované v jeho rozhodnutí na str. 3, jsou oznámení o přestupku spolu s radarovým záznamem ze dne 15. 6. 2015 a kopie ověřovacího listu č. 206/14. Tyto listiny dostatečně specifikují použitý radar, takže žalobce nemůže mít pochyb, jaký typ radaru byl v daném případě použit. Ze správního spisu vyplynulo, že s oběma listinami se mohl žalobce seznámit dne 24. 11. 2015, kdy proběhlo seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí. Tohoto svého práva žalobce ovšem nevyužil, i když byl o něm řádně vyrozuměn oznámením ze dne 4. 11. 2015.
42. Ze záznamu o přestupku spolu s radarovým záznamem ze dne 15. 6. 2015 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. 206/14 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. Zároveň automatizovaný způsob měření vyplývá i z faktu, že předmětné měřidlo Ramer AD9T bylo ověřovacím listem schváleno k použití i s konkrétními skříněmi k jeho umístění.
43. Lze tedy 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.

44. Zdejší soud nesouhlasí s žalobcem, 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. Soud tak žalobní námitku shledal nedůvodnou.
45. Nad to krajský soud poznamenává, že nelze přehlížet ani skutečnost, že žalobce mohl nahlížet do spisu již během správního řízení a uvedenou vadu měření vytknout již ve správním řízení. Uplatnění uvedené námitky až v žalobě nese zjevně rysy předem vykonstruované účelové procesní taktiky.
46. Soud nemá za to, že by řízení před správními orgány bylo zatíženo procesní vadou spočívající v opomenutí důkazu – návrhu k obsluze rychloměru Ramer AD9T. Předně tento důkazní návrh byl uplatněn až v odvolání, tedy případná vada by se týkala pouze odvolacího řízení. V odvolacím řízení však tento důkazní návrh žalovaný neopomněl, když se s ním fakticky vypořádal v bodu 3 na str. 4 svého rozhodnutí s tím, že uvedení rychloměru do provozu není rozhodující podmínkou pro statut automatizovaného technického prostředku. S uvedeným se soud na základě výše konstatovaného ztotožňuje. Měření rychlosti rychloměrem Ramer AD9T bylo opakovaně předmětem soudního přezkumu a správní soudy opakovaně konstatovaly, že rychloměr Ramer AD9T je schopen vyhodnocovat rychlost vozidel v automatizovaném režimu. Za všechny lze odkázat na recentní rozsudek zdejšího soudu ve věci sp. zn. 31A 163/2017 ze dne 18. 9. 2019, když Krajský soud v Brně při jednání v uvedené věci dokonce prováděl návod k obsluze rychloměru Ramer AD9 jako důkaz.

Neexistence „správního deliktu dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu“

47. Žalobce dále namítal, že skutková podstata správního deliktu provozovatele vozidla v době rozhodování žalovaného již neexistovala. Žalobce byl potrestán za jednání, které v době rozhodování žalovaného právní předpisy neoznačovaly za trestné. Skutečnost, zda se mohl žalobce, jakožto provozovatel vozidla dopustit přestupku dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, by měl žalovaný posuzovat znovu po vrácení věci k dalšímu řízení.
48. Krajský soud ani tuto námitku neshledal důvodnou. S účinností od 1. 7. 2017 byl zrušen zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, který obsahoval obecná pravidla správního trestání procesního i hmotněprávního charakteru. Na rozdíl od něj nový předpis – zákon o odpovědnosti za přestupky - neobsahuje skutkové podstaty přestupků. Tyto jsou obsaženy v zákoně č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. Jednou z podstatných změn nové úpravy správního trestání je, že pojem přestupek nově zahrnuje kromě přestupků v dosavadním slova smyslu také tzv. jiné správní delikty. Obecná pravidla a principy stanovené zákonem o odpovědnosti za přestupky platí společně pro všechny skutkové

podstaty přestupků.

49. Dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu účinného do 30. 6. 2017 se právnická nebo fyzická osoba dopustila *správního deliktu* tím, že jako provozovatel vozidla:
v rozporu s ustanovením § 10 téhož zákona nezajistila, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.
50. Ve vazbě na přijetí zákona o odpovědnosti za přestupky byl s účinností od 1. 7. 2017 odstavec 1 předmětného ustanovení změněn tak, že provozovatel vozidla se dopustí *přestupku* tím, že:
v rozporu s ustanovením § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.
51. Zároveň dle ustanovení § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu účinného do 30. 6. 2017 se za správní delikt podle odstavce 1 se uloží pokuta. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10 000 Kč.
52. Ve vazbě na přijetí zákona o odpovědnosti za přestupky byl s účinností od 1. 7. 2017 odstavec 3 předmětného ustanovení změněn tak, že za přestupek podle odstavce 1 lze uložit pokutu. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10 000 Kč.
53. Krajský soud při posouzení předmětné námitky vycházel i z konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu. Změnou právní úpravy správního trestání v průběhu řízení se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002-27 a uvedl, že: „...nelze trestat podle starého práva v době účinnosti práva nového, jestliže nová právní úprava konkrétní skutkovou podstatu nepřevzala; analogicky to platí i tehdy, jestliže nová úprava stanoví mírnější sankce za stejné jednání (například nižší výměru pokuty).“
54. Porovnáním znění skutkových podstat před a po účinnosti zákona o odpovědnosti za přestupky dospěl soud k závěru, že skutkovou podstatu porušení povinnosti provozovatele vozidla nová právní úprava převzala, pouze terminologicky upravila pojmosloví, což je pouze výrazem trestní politiky státu, neboť i „Rozhraničení mezi trestnými (a tedy soudem postižitelnými) delikty a delikty, které stíhají a trestají orgány exekutivy, je výrazem vůle suverénního zákonodárce“ (k tomu blíže viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002-27).
55. Naplnění skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla zůstalo z pohledu správního práva trestným. Pouze z důvodu terminologického sjednocení a zjednodušení právní úpravy správního trestání jsou nadále správní delikty považovány za přestupky bez toho, aby předmětné chování provozovatele vozidla přestalo být sankcionováno a

považováno za protizákonné.

56. Analogicky lze v této souvislosti odkázat i na novelu trestního zákona č. 40/2009 Sb., která založila kategorizaci soudně trestných jednání na bipartici - zločin a přečin a již bylo opuštěno od do té doby používaného pojetí jednotného deliktu. Pojem trestného činu byl zachován jako nadřazený termín, ovšem nadále se používají pouze termíny zločin a přečin (případně zvláště závažný zločin). Ke shodnému postupu přistoupil zákonodárně i v rámci novely správního trestání, kdy naopak přešel k pojetí jednotného deliktu, a to přestupku.
57. K dané problematice lze odkázat i na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, případně rozsudek téhož soudu ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002 – 27. Ze shora citovaného srovnání skutkových podstat správního deliktu a přestupku provozovatele motorového vozidla a výše stanovené sankce jasně vyplývá, že právní úprava je v obou případech shodná. Nová právní úprava proto není pro žalobce příznivější a není důvod neaplikovat přechodná ustanovení, která jsou standardní v případě nové trestní úpravy.
58. Námitka žalobce, že skutková podstata správního deliktu provozovatele vozidla v době rozhodování žalovaného neexistovala, není důvodná.

Zavinění jako znak správního deliktu

59. Žalobce v další části žaloby zpochybňoval otázku objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, tedy to, zda s ohledem na přijetí novely zákona o silničním provozu č. 183/2017 Sb., bylo znakovou podstatou přestupku provozovatele vozidla i zavinění, neboť dle jeho názoru tato novela, která ukotvila objektivní odpovědnost provozovatele vozidla při spáchání přestupku, nabyla účinnosti až dne 13. 7. 2017.
60. Pokud by v mezidobí od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2017 mělo být, jak tvrdí žalobce, znakovou podstatou přestupku provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f zákona o silničním provozu i zavinění, jednalo by se o úpravu pro žalobce příznivější, neboť jeho zavinění nebylo ze strany správních orgánů zkoumáno. Krajský soud shledal tuto námitku nedůvodnou, a to z následujících důvodů.
61. Zákon o odpovědnosti za přestupky, stejně jako zákon č. 183/2017 Sb. nabyl účinnosti dnem 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, legisvakanční 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., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, ve znění pozdějších předpisů 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.

62. Krajský soud v posuzované věci neshledal důvod pro postoupení věci Ústavnímu soudu dle ustanovení 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 krajský 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, který nabyl účinnosti taktéž dne 1. 7. 2017. Úmyslem zákonodárce bylo změnit úpravu správního trestání, a to z důvodu nutné systematizace a úplné kodifikace obecné části přestupkového práva. Zákon o odpovědnosti za přestupky a zákona 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., občanského zákoníku, 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.
63. Stejně tak zákon č. 183/2017 Sb. změnil zákony, kterých se dotýká nová úprava správního trestání. Zákonodárce v rámci změn úpravy správního trestání tímto zákonem vložil do ustanovení § 125f zákona o silničním provozu odst. 3, kterým explicitně vymezil, že k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek provozovatele vozidla se nevyžaduje zavinění. Z legislativního procesu není absolutně patrné, že by se v průběhu přípravy změn správního trestání uvažovalo o přechodu od objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla na subjektivní. Záměr změnit znaky skutkové podstaty odpovědnosti provozovatele vozidla není patrný ani z důvodových zpráv. Nic proto nebránilo tomu, aby legisvakanční lhůta doprovodné normy byla kratší, než obecných 15 dní, neboť pro provozovatele vozidla nedošlo k žádné faktické změně právní úpravy.
64. K této námitce krajský soud uzavírá, že zákon o odpovědnosti za přestupky, zákon o některých přestupcích i doprovodná norma č. 183/2017 Sb. nabyly účinnosti 1. 7. 2017. Není důvod pro aplikaci pro žalobce příznivější úpravy, podle které mělo být zkoumáno zavinění provozovatele vozidla, neboť taková úprava nikdy účinná nebyla.
65. V této souvislosti je s ohledem na trvající objektivní odpovědnost žalobce zcela bezvýznamné tvrzení žalobce, že odmítá, „že by údajný správní delikt zavinil, neboť učinil vše fakticky možné k tomu, aby porušení silničního zákona jeho vozidlem předešel (osobu, které vozidlo přenechával, poučil o nutnosti dodržovat pravidla provozu a vyžádal si od ní slib, že tyto bude respektovat), nicméně bezvýjimečné plnění povinnosti dle § 10 odst. 3 silničního zákona je fakticky nemožné, a žalobce údajnému porušení zákona nijak zabránit nemohl, a nejednal tedy ani v nedbalosti nevědomé, neboť porušení pravidel provozu nemohl nijak

rozumně zabránit, a přitom mohl legitimně očekávat, že osoba, které vozidlo přenechal, svůj slib dodrží.“

Sankce – neuvedení ustanovení, dle kterého bylo rozhodováno

66. V otázce uložení sankce uvedl správní orgán prvního stupně ve svém rozhodnutí, že „podle § 125f odst. 3, ve spojení s ustanovením § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů **pokutu ve výši 1500,- Kč (slovy tisícpětsetkorunčeských), splatných do 30 dnů od právní moci tohoto rozhodnutí**“.
67. Rozhodnutí správního orgánu prvního stupně bylo vydáno dne 31. 11. 2015, přičemž citovaná ustanovení v době vydání rozhodnutí správního orgánu prvního stupně na uložení sankce jasně dopadala.
68. Jestliže žalobce odkazuje na znění ustanovení § 125f odst. 3 říkající, že „*K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek podle odstavce 1 se nevyžadujeavinění.*“, odkazuje na znění citovaného ustanovení po 1. 7. 2017, kdy však již správní orgán prvního stupně nerozhodoval.
69. Žalovaný se se změnou právní úpravy vypořádává na str. 6 až 7 napadeného rozhodnutí, kde jasně odkázal na ustanovení § 112 odst. 3 zákona o odpovědnosti za přestupky, dle kterého „*Na určení druhu a výměry sankce za dosavadní přestupky a jiné správní delikty se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona použijí ustanovení o určení druhu a výměry správního trestu, je-li to pro pachatele výhodnější.*“ Zároveň na str. 7 jasně uvádí, že druh a výměra sankce je od 1. 7. 2017 upravena v ustanovení § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu shodně jako před 30. 6. 2017.
70. Soud se proto shoduje se žalovaným, že nová právní úprava není příznivější, není tedy důvod aplikovat na věc ustanovení § 112 odst. 3 zákona o odpovědnosti za přestupky, a tudíž se na věc použije předcházející právní úprava, kterou správní orgán prvního stupně aplikoval správně a stejně tak ji správně označil i ve výroku svého rozhodnutí. Nebyl proto důvod, aby žalovaný měnil výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně.

Sankce – nepřiblížení k možnosti mimořádného snížení

71. Nejvyšší správní soud k aplikaci ustanovení § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky např. v rozsudku ze dne 17. 9. 2019, č. j. 5 As 120/2018-56 konstatoval, „že zákonodárce nekoncipoval institut mimořádného snížení výměry pokuty jako institut návrhový, a je proto povinností správního orgánu zvážit, zda jsou dány důvody k postupu podle tohoto ustanovení, na základě čehož bude naplněna zásada zákonnosti trestání a individualizace sankce. Současně je nutné upozornit, že se jedná o mimořádný institut, a není proto i s přiblížením k zásadě procesní ekonomie namísto po správních orgánech požadovat, aby v každém jednotlivém případě v odůvodnění rozhodnutí uváděly důvody, pro které neshledaly důvody pro aplikaci tohoto institutu (srov. rozsudek NSS ze dne 5. 6. 2018, č. j. 4 As 96/2018-45).

72. *Žalovaný si byl vědom, že v době rozhodování o odvolání je již účinný zákon o odpovědnosti za přestupky, a na straně 6 svého rozhodnutí k druhu a výměře sankce (nově správního trestu) zvažuje, kterou úpravu použít, a dospívá k závěru, že novější právní úprava není pro stěžovatele příznivější, a proto aplikuje dosavadní právní úpravu. Ustanovení § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky by bylo v zásadě možné považovat za ustanovení, které je pro pachatele příznivější než dříve platná právní úprava, která uložení pokuty pod dolní hranicí sazby stanovené zákonem neumožňovala. Použití zásady retroaktivity ve prospěch pachatele by sice připadalo v úvahu, avšak pouze v případech, na které by toto ustanovení alespoň teoreticky mohlo dopadat (srov. rozsudek NSS ze dne 5. 6. 2018, č. j. 4 As 96/2018-45). V nyní projednávané věci správní orgány uložily pokutu na samé spodní hranici možného zákonného rozpětí a považovaly ji za přiměřenou a odůvodněnou. NSS uvádí, že správní delikt (přestupek) stěžovatele lze pokládat za běžný bez zvláštních okolností, které by zakládaly potřebu úvahy o aplikaci mimořádného institutu snížení výměry sankce. Stěžovatelem uváděné skutečnosti (přestupek nemá žádné následky, nejsou dány žádné přitěžující okolnosti, jde o jeho první prohřešek, jedná se o objektivní odpovědnost), které by dle jeho názoru odůvodňovaly užití § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky, byly zohledněny při výměře pokuty, která byla uložena na spodní hranici zákonného rozmezí. NSS shrnuje, že žalovaný zvažoval použití novější příznivější úpravy, nebylo jeho povinností výslovně uvádět, jak se vypořádal s aplikací § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky, a okolnosti daného případu neodůvodňovaly aplikaci ustanovení o mimořádném snížení výměry pokuty. Jak již bylo uvedeno, polehčující okolnosti byly posouzeny v rámci výměry pokuty na samé spodní hranici.“*
73. V nyní posuzované věci žalovaný na str. 6 zdůvodnil, z jakého důvodu neaplikoval na věc úpravu zákona o odpovědnosti za přestupky. Obdobně jako Nejvyšší správní soud v rozsudku ve věci sp. zn. 4 As 114/2018 ze dne 27. 6. 2018 zdejší soud konstatuje, že se v nyní projednávané věci jedná o zcela standardní případ deliktního jednání postihovaného citovanými ustanoveními zákona o silničním provozu pachatele. Žalobce v žalobě ani neuvedl jakékoliv okolnosti, které by odůvodnily uložení pokuty pod spodní hranici zákonné výměry. Samotná neexistence přitěžujících okolností rozhodně není žádná „mimořádná“ okolnost, která by měla odůvodnit snížení pokuty pod minimální zákonnou sazbu. Uložená pokuta ve výši 1.500 Kč je nejnižší možná, tj. natolik nízká, že prakticky nelze uvažovat o uplatnění důvodu dle § 44 odst. 1 písm. c) zákona o odpovědnosti za přestupky. Za situace, kdy se jednalo o zcela standartní deliktní jednání bez jakýchkoliv zjevných nebo tvrzených okolností odůvodňujících aplikaci § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky, tak při uložení minimální sankce nebyl povinen žalovaný, resp. správní orgán prvního stupně zdůvodňovat, proč citované ustanovení neaplikoval.

Zánik odpovědnosti za správní delikt

74. Dále žalobce namítl, že je třeba na skutek hledět jako na promlčený z důvodu zániku odpovědnosti žalobce.
75. Pro tento žalobní bod je stěžejní otázkou, zda na (nyní) přestupek provozovatele vozidla aplikovat § 29 a násl. zákona o odpovědnosti za přestupky a dostat zásady použití nové, pro pachatele příznivější, právní úpravy.

76. Pro posouzení otázky aplikace nového přestupkového zákona v otázce zániku trestnosti, je třeba vycházet z obsahu správního spisu a průběhu správního řízení. Ze spisu vyplývá, že žalobou napadené rozhodnutí žalovaného bylo vydáno dne 5. 12. 2017 a stěžovateli bylo doručeno dne 21. 12. 2017; pravomocným se tedy stalo po účinnosti nového přestupkového zákona. Jak již krajský soud shora uvedl, ke dni 1. 7. 2017 nabyl účinnosti zákon o odpovědnosti za přestupky a související zákon č. 183/2017 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky. Druhý z uvedených zákonů měl přitom zásadní dopad i na § 125e a § 127f zákona o silničním provozu, kdy v případě ustanovení § 125e vypustil, mimo jiné, ustanovení týkající se lhůt pro zánik odpovědnosti pachatele, a § 125f modifikoval v tom směru, že již nehovoří o právnické nebo fyzické osobě a správním deliktu, ale o provozovateli vozidla a přestupku. Skutková podstata přestupku provozovatele vozidla však zůstala totožná, včetně zachování objektivní odpovědnosti nepodnikající fyzické osoby a možné sankce.
77. Dle § 29 písm. a) ve spojení s § 30 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky odpovědnost za přestupek zaniká uplynutím promlčecí doby, která činí 1 rok. Promlčecí doba počíná běžet dnem následujícím po dni spáchání přestupku a přerušuje se, mimo jiné oznámením o zahájení řízení o přestupku a vydáním rozhodnutí, jímž je obviněný uznán vinným (přerušením promlčecí doby počíná promlčecí doba nová). Do promlčecí doby se nezapočítává doba, po kterou se o věci vedlo soudní řízení správní.
78. Na první pohled by se tak mohlo zdát, že je v důsledku změny právní úpravy a v duchu čl. 40 odst. 6 Listiny základních lidských právy a svobod nutno aplikovat za užití zásady *analogia legis* příslušná ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky, která stanoví zánik odpovědnosti za přestupek po uplynutí promlčení doby, která činí 1 rok.
79. Žalobce spáchal přestupek v době účinnosti úpravy, která stanovovala zánik odpovědnosti za správní delikt, jestliže o něm příslušný orgán nezahájil řízení do 2 let ode dne, kdy se o něm dozvěděl, nejpozději však do 4 let ode dne, kdy byl spáchán. Právní úprava účinná v době rozhodování žalovaného a krajského soudu stanoví obecnou promlčecí lhůtu pro projednání přestupku (což zahrnuje i zahájení řízení) jednoletou. V případě aplikace obecné úpravy promlčecí doby u přestupků, i přes skutečnost, že se doba přerušila oznámením o zahájení řízení o přestupku a vydáním rozhodnutí, jímž byl žalobce uznán vinným, a do promlčecí doby se nezapočítala doba, po kterou se o věci vedlo soudní řízení správní, by v posuzované věci musel krajský soud přistoupit ke zrušení rozhodnutí, neboť by došlo k zániku odpovědnosti, neboť promlčecí doba 1 rok uplynula před samotným zahájením správního řízení. Nicméně právní úprava zániku odpovědnosti za přestupky účinná od 1. 7. 2017 se na posuzovanou věc neaplikuje ani tato námitka proto není důvodná, a to s ohledem na přechodná ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky.
80. Podle ustanovení § 112 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky Ustanovení dosavadních zákonů o lhůtách pro projednání přestupku nebo jiného správního deliktu, lhůtách pro uložení pokuty za přestupek nebo jiný správní delikt a lhůtách pro zánik odpovědnosti za přestupek nebo jiný správní delikt se ode dne nabytí účinnosti tohoto

zákona nepoužijí. Odpovědnost za přestupek a dosavadní jiný správní delikt však nezanikne dříve, než by uplynula některá ze lhůt podle věty první, pokud k jednání zakládajícímu odpovědnost došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

81. Nejvyšší správní soud se v rozsudku ze dne 11. 6. 2018, č. j. 3 As 84/2017-19, (a obdobně viz rozsudek ze dne 2. 10. 2017, č. j. 3 As 266/2016-28) vyjádřil tak, že „nepřehlédl, že po vydání napadeného rozsudku nabyt ke dni 1. 7. 2017 účinnosti zákon o odpovědnosti za přestupky a s ním související zákon č. 183/2017 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky. Druhý z uvedených zákonů měl přitom zásadní dopad i na ustanovení § 125e a § 125f silničního zákona, kdy v případě § 125e vypustil (mj.) též ustanovení týkající se lhůt pro zánik odpovědnosti pachatele, a § 125f modifikoval v tom směru, že již nehovoří o právníce nebo fyzické osobě a správním deliktu, ale o provozovateli vozidla a přestupku. Skutková podstata (nyní) přestupku provozovatele vozidla však zůstala totožná, včetně zachování objektivní odpovědnosti nepodnikající fyzické osoby a konečně rovněž i výše možné sankce. Zákon o odpovědnosti za přestupky potom v přechodných ustanoveních, in concreto v § 112 odst. 2, uvádí, že [u]stanovení dosavadních zákonů o [] lhůtách pro zánik odpovědnosti za přestupek nebo jiný správní delikt se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona nepoužijí. Odpovědnost za přestupek a dosavadní jiný správní delikt však nezanikne dříve, než by uplynula některá ze lhůt podle věty první, pokud k jednání zakládajícímu odpovědnost došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona. Vzhledem k tomuto ustanovení a skutečnosti, že nová úprava není pro žalobce příznivější, se tak výše uvedené závěry uplatní vůči jednání žalobce i po vstupu zákona o odpovědnosti za přestupky a souvisejících zákonů v účinnost.“
82. Zdejší soud má, stejně jako Nejvyšší správní soud v citovaných rozhodnutích, za to, že zákonodárce vymezil novou právní úpravu zcela jasně a již v době zahájení řízení mohl žalobce vědět, že změna zániku odpovědnosti za přestupek nebude mít s ohledem na přechodná ustanovení vliv na řízení o jeho přestupku. Nová právní úprava tak pro žalobce není v ničem příznivější.
83. Ani žalobcem speciálně odkazovaný druhý bod, proč mělo dojít k zániku odpovědnosti za správní delikt, resp. přestupek žalobce není důvodný, neboť změna označení jednání žalobce ze správního deliktu na přestupek nemá vliv na trestnost jednání. Ze srovnání skutkových podstat správního deliktu a přestupku provozovatele motorového vozidla a výše stanovené sankce jasně vyplývá, že právní úprava je v obou případech shodná. Nová právní úprava proto není pro žalobce příznivější a není důvod neaplikovat přechodná ustanovení, která jsou standardní v případě nové trestní úpravy. V této souvislosti soud odkazuje na výše uvedené k námitce neexistence „správního deliktu dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu“.
84. Ani třetí důvod nepovažuje soud za relevantní pro zánik odpovědnosti za přestupek v nyní projednávané věci. Zdejší soud má za to, že zákonodárce vymezil novou právní úpravu zcela jasně s tím, že bylo jeho cílem, aby zůstaly pro jednání spáchaná před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky zachovány lhůty pro zahájení řízení o správních deliktech, a aby nadále jednání, o kterých bylo řádně zahájeno řízení, byla stíhatelná.

V tomto smyslu je úprava zákona o odpovědnosti za přestupky zcela jasná a pro žalobce v nyní souzené věci není nijak příznivější, neboť řízení o správním deliktu (nyní přestupku) bylo zahájeno před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky a bylo zahájeno v rámci zákonné lhůty.

85. V této souvislosti je vhodné odkázat na nálezný Ústavního soudu ve věci sp. zn. Pl. ÚS 19/93, ve kterém ÚS jasně uvedl, že „otázka procesních předpokladů trestní stíhatelnosti vůbec, a tím otázka promlčení, nepatří v České republice ani v jiných demokratických státech do oblastí těch základních práv a svobod principiální povahy, jež jsou součástí ústavního pořádku. Ústava ani Listina základních (a ne jiných) práv a svobod neřeší detailní otázky trestního práva, nýbrž stanoví nesporné a konstitutivní principy státu a práva vůbec. Listina v čl. 40 odst. 6 se zabývá tím, které trestné činy lze stíhat (totiž ty, jež byly vymezeny zákonem v době, kdy byl čin spáchán), a neupravuje otázku, jak dlouho lze tyto činy stíhat.“
86. V důsledku toho předpisy o promlčení a promlčecích lhůtách, zejména ustanovení po jakou dobu může být čin, který je prohlášen za trestný stíhán nelze chápat jako předmět úpravy čl. 40 odst. 6 Listiny. Ani článek 39 Listiny nemluví ve prospěch navrhovatelů. Pouze zákonem lze podle čl. 39 Listiny stanovit "které jednání je trestným činem" a "jaký trest, jakož i jaké jiné újmy na právech nebo majetku, lze za jeho spáchání uložit". Procesní předpoklady stíhatelnosti nejsou předmětem této výhrady.“
87. S ohledem na vše shora uvedené nepovažuje soud ustanovení § 112 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, které doplňuje úpravu zániku odpovědnosti za přestupek obsaženou v ustanovení § 29 a násl. téhož zákona, za rozporné s čl. 40 odst. 6 Listiny, neboť toto ustanovení se týká právě a jediné běhu „promlčecích“ lhůt, resp. lhůt pro zánik odpovědnosti, což je právě a jediné otázka toho, jak dlouho lze určité trestné jednání stíhat, přičemž sám Ústavní soud vyloučil tuto otázku z dosahu čl. 40 odst. 6 Listiny. Pojem trestnost činu je tak třeba vztáhnout k tomu, zda je určité jednání nadále považováno za trestné či nikoliv, a ne k délce promlčecí lhůty v případě, kdy nová právní úprava stanovuje jasná pravidla pro její běh i co do vztahu k dřívějším jednáním.
88. Je proto plně v souladu se zákonem i ústavními předpisy, pokud je prekluzivní lhůta v nyní posuzované věci delší, než by jinak byla podle nové právní úpravy, neboť nová právní úprava pro žalobce není v ničem příznivější.
Neoznámení úseku měření rychlosti motorových vozidel dopravní značkou
89. Žalobní námitka stran nepoužitelnosti fotografií získaných v souvislosti s úsekovým měřením v místě není důvodná již z podstaty věci, neboť jak vyplývá ze správního spisu, porušení povinností při provozu na pozemní komunikaci řidičem vozidla žalobce bylo zjištěno v jednom jediném konkrétním místě, které je jasně označeno a popsáno ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, přičemž měření v tomto konkrétním místě bylo provedeno konkrétním rychloměrem a výstupem z tohoto měření je jediná fotografie. V nyní posuzované věci se jednalo o stacionární měření. K tomu soud poukazuje na to, že zákonem č. 133/2011 Sb. byl z ustanovení § 79a zákona o silničním provozu 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“. Konec tohoto úseku je označen přenosnou dopravní značkou s tímto vyobrazením šikmo přeškrtnutým a nápisem „KONEC MĚŘENÍ RYCHLOSTI“. Z citovaného ustanovení § 79a ve znění po uvedené novele je tak zcela zřejmé, že měření rychlosti obecní policií není vázáno na označení úseku dopravní značkou.

90. Obsahu správního spisu proto zcela neodpovídá argumentace, že by snad bylo vozidlo žalobce fotografováno při vjezdu do obce a při výjezdu z obce, nebo v rámci úsekového měření.

Protiústavnost povinnosti stanovené v ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu

91. Ve svých předcházejících rozhodnutích zdejší soud obsáhle odkazoval k námitce protiústavnosti ustanovení § 10 odst. 3 silničního zákona 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 ve věci Pl. ÚS 15/16, který se podrobně zabýval souladem ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu s ústavním pořádkem ČR. 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 svobodách, 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 důvodná.

Nesplnění podmínek k zahájení řízení o správním deliktu provozovatele vozidla

92. V námitce nesplnění podmínek k zahájení řízení o správním deliktu provozovatele vozidla se žalobce mylí v základním předpokladu, a to, že správní orgán nemůže zahájit řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, pokud je mu známa osoba pachatele, resp. pokud mu provozovatel oznámil, kdo spáchal přestupkové jednání. Nejvyšší správní soud uvedl již v rozsudku ze dne 22. 10. 2015, č. j. 8 As 110/2015-46, že by bylo „proti smyslu úpravy správního deliktu provozovatele vozidla vyžadovat po správních orgánech rozsáhlé kroky směřující k určení totožnosti přestupce, nemají-li pro takové zjištění potřebné indicie a případné označení řidiče provozovatelem vozidla k výzvě podle § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu zjevně nevede, resp. nemůže vést k nalezení a usvědčení pachatele přestupku. Budou-li mít správní orgány (ať již na základě označení řidiče provozovatelem vozidla nebo na základě jiných skutkových okolností) reálnou příležitost zjistit přestupce, musí se o to pokusit. (...) Naopak pokud provozovatel vozidla k výzvě správního orgánu označí za řidiče osobu, kterou nelze dohledat nebo se jí nedaří doručovat, případně označí osobu, která odepře podání“

vysvětlení z důvodu podle § 60 odst. 1 věty za středníkem zákona o přestupcích (srov. citovaný rozsudek 3 As 7/2014-21), nebo dochází-li k řetězení označených osob (označený řidič označí dalšího řidiče atd.), je podmínka učinění nezbytných kroků ve smyslu § 125f odst. 4 zákona o přestupcích naplněna a správní orgán po odložení či zastavení řízení o přestupku projedná správní delikt.“ (pozn. podtržení doplněno zdejším soudem).

93. V nyní projednávané věci je zřejmé, že správní orgán prvního stupně reagoval na sdělení totožnosti řidiče žalobcem, označené osobě doručil předvolání k podání vysvětlení a p. M. Š. na toto předvolání nijak nereagoval, tj. nejenom to, že se nedostavil, ale ani nereagoval na podání správního orgánu prvního stupně s tím, že mu nerozumí.
94. Soud má za prokázané, že správní orgán prvního stupně učinil kroky ke zjištění pachatele přestupku, avšak procesní pasivita zjištěného řidiče mu neumožnila zahájit řízení o přestupku. Lze souhlasit se žalobcem, že správní orgán prvního stupně těžko může očekávat, že se pachatelé přestupku doznají, jakmile jim přijde předvolání k podání vysvětlení, nicméně realizace podání vysvětlení je základem pro zjištění potřebných indicí k zahájení přestupkového řízení. Stejně tak totiž ani žalobce nemůže racionálně očekávat, že správní orgán zahájí přestupkové řízení proti komukoliv, koho provozovatel vozidla označí jako řidiče, a to zejména v situaci, kdy nijak, krom svého tvrzení, nedoloží, že jím tvrzená osoba skutečně vozidlo v předmětný čas užívala.
95. S tím souvisí i hodnocení té části námitky, že na výzvu řidiči je nutno pohlížet, jakoby nebyla učiněna s ohledem na to, že řidičem byl totiž občan Srbska, žijící v Srbsku, s typickým srbským jménem a předvolání v češtině nemohl Srb rozumět. Soud hodnotí tuto část námitky jednak jako nedůvodnou a jednak jako obstrukční praktiku představující zneužití práva a tudíž jako procesní obranu, které soud nepřiznává ochranu. Nedůvodnost námitky a její obstrukční charakter dovozuje soud na základě stejného hodnocení. Žalobce v řízení před správním orgánem prvního stupně nikdy nedoložil (a neučinil tak ani v řízení před soudem nebo žalovaným), že jím označený řidič je občanem Srbska, už vůbec ne to, že je Srb, a samozřejmě ani to, že tvrzený řidič nekomunikuje v českém jazyce. Zejména, a to je pro soud v této souvislosti podstatné, ani nijak nedokládá to, že by p. M. Š. skutečně měl vozidlo zapůjčeno k užívání (nedokládá žádný právní titul ani vzájemný vztah žalobce a označeného řidiče, z jeho prohlášení nevyplývá, proč by zrovna osoba s trvalým bydlištěm v Srbsku měla mít zapůjčeno vozidlo žalobce a jet s ním přes Židlochovice).
96. V kontextu dlouhodobého označování osob s bydlištěm v zahraničí, zemřelých apod. soud hodnotí takto uplatněné označení řidiče jako zcela nevěrohodné. Pokud označená osoba nijak nereagovala na předvolání, neměl správní orgán prvního stupně důvod nezahájit subsidiární řízení o deliktu provozovatele vozidla.

V. Závěr a náklady řízení

97. 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 nezbylo, než žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítnout.

98. 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. Žalovanému, který měl v řízení plný úspěch, však žádné náklady spojené s tímto řízením nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly, proto soud rozhodl, že žalovanému se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku 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.

Brno dne 31. října 2019

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

Za správnost vyhotovení:
B. Z.