



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

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

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

žalovaný: **Krajský úřad Zlínského kraje**
sídlem tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 12. 2017, č. j. KUZL-84299/2017, sp. zn. KUSP-40454/2017/DOP/Ků

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje **se zrušuje** a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je povinen** nahradit žalobci náklady řízení ve výši 9 800 Kč k rukám zástupce žalobce Mgr. Václava Voříška, advokáta se sídlem Ledčická 15, Praha 8 do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobce žalobou podanou u Krajského soudu v Brně brojí proti shora označenému rozhodnutí žalovaného, kterým bylo rozhodnuto o jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Uherské Hradiště ze dne 16. 5. 2017, č. j. MUUH-DSA/9627/2017/VJ (dále jen „rozhodnutí prvního stupně“)
2. Rozhodnutím správního orgánu prvního stupně byl žalobce uznán vinným z přestupku podle § 125f zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kterého se měl podle výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně dopustit tím, že *„jako provozovatel osobního motorového vozidla zn. RZ v rozporu s ust. § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem, neboť dne 23.07.2016 v 15:15 hod. (a dne 23.07.2016 v 15:15 hod.) neustanovený řidič jím provozovaného vozidla v obci, za železničním přejezdem směrem k jezerům (před mostem přes potok,) s tímto vozidlem při stání nenechal volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy. Tím porušil ust. § 25 odst. 3 zákona o silničním provozu. Toto porušení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Porušení pravidel nemělo za následek dopravní nehodu.“*

II. Obsah žaloby

3. V jednotlivých žalobních bodech brojil předně proti tomu, že nebyly splněny podmínky pro zahájení řízení o údajném přestupku ze dne 23. 7. 2016, neboť správní orgán neumožnil žalobci uhradit za tento přestupek určenou částku, jak příkazuje § 125h silničního zákona, jelikož správní orgán žalobci ve věci tohoto přestupku zaslal toliko výzvu ze dne 11. 8. 2016, která se však vztahovala jak na přestupek ze dne 23. 7. 2016, tak na přestupek ze dne 2. 7. 2016, a žalobci tak nebyla dána možnost uhradit určenou částku pouze za jeden přestupek, ale buď musel uhradit určenou částku za oba přestupky, nebo za žádný. Dále namítl to, že určenou částku za přestupek ze dne 2. 7. 2016 již správní orgán požadoval opakovaně, a tedy neoprávněně, jednalo se tak o výzvu nezákonnou.
4. Dále brojil žalobce proti tomu, že výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je v rozporu s § 68 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, neboť neobsahuje odkaz na ustanovení, které obsahovalo zákonná kritéria pro výměru sankce (tj. § 125e odst. 2 silničního zákona), a zároveň místo přestupku je ve výroku specifikováno nedostatečně určitě, neboť na základě údajů zde uvedených není možné určit, kde přesně mělo k přestupku dojít, neboť tak přichází v úvahu minimálně dvě rozdílná místa. V důsledku neurčitosti výroku namítl porušení práva na obhajobu, neboť nemohl ohledat místo údajného spáchání přestupku. K výroku rozhodnutí rovněž namítl, že správní orgán překročil svou pravomoc, když mu závazně určil, že pokutu a náklady řízení musí uhradit bankovním převodem.
5. Žalobce dále namítl, že rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, neboť správní orgán pouze konstatoval, že se jednalo o stání, aniž se však zabýval legální definicí tohoto pojmu, a aniž příslušné ustanovení uvedl ve svém rozhodnutí. Současně se měl zabývat i definicí zastavení, neboť zastavení a stání jsou dle silničního zákona komplementárními pojmy.
6. Žalobce nadto namítá, že se v obou případech jednalo pouze o zastavení, řidič jeho vozidla aspoň tedy tvrdí, že v obou případech pouze zastavil, aby vyložil náklad, a následně opět

pokračoval v jízdě a správní orgán neprokázal, že se jednalo o stání, a neprokázal ani, že by daný úsek pozemní komunikace byl obousměrný.

7. Správní orgán se podle žalobce také nijak nezabýval materiální stránkou přestupku a konkrétními okolnostmi daného případu a on sám zastává názor, že materiální stránka přestupku nemohla být naplněna, neboť daným úsekem zjevně nikdo nejezdí, a způsob, jakým bylo vozidlo na daném místě ponecháno, nemohl nikoho omezit či ohrozit.
8. Nepřezkoumatelnost spatřoval i v tom, že se ani jeden ze správních orgánů se nijak nezabýval tím, zda pro žalobce není příznivější nová právní úprava, čímž došlo k porušení práva na spravedlivý proces, konkrétně čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod. Zároveň v té souvislosti namítl, že minimálně žalovaný měl aplikovat zák. č. 250/2016 Sb., neboť tento je pro žalobce příznivější, neboť mj. umožňuje správnímu orgánu jít při výměře pokuty pod spodní hranici sankční sazby. Žalovaný se tedy touto možností měl zabývat a posoudit, zda nejsou dány podmínky k tomu, aby byla uložena snížená pokuta.
9. Žalobce rovněž poukázal na to, že napadená rozhodnutí jsou zjevně šablonovitá, nejedná se o výsledek posuzování konkrétního případu, ale pouze o výsledek mechanického vyplnění vzoru, což je dle názoru žalobce známo zdejšímu soudu z úřední činnosti, neboť veškerá rozhodnutí příslušných orgánů v podobných věcech jsou až na detaily typu jméno, příjmení v podstatě zcela totožná.
10. Následně žalobce uvedl, že výkonná moc uměle a účelově přenáší odpovědnost a trest na zpravidla nevinného provozovatele motorového vozidla, neboť neumí anebo nechce odsoudit a potrestat skutečného pachatele a vychází z nepřipustné zásady „lépe, když bude potrestán někdo být nevinný, než nikdo.“, což je dle jeho názoru v přímém rozporu s judikaturou Ústavního i Nejvyššího správního soudu. V té souvislosti s podrobným odůvodněním namítl rozpor skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla, a především pak povinnosti stanovená v § 10 odst. 3 silničního zákona, s Ústavou, ústavními principy a základními právy. Poukázal na to, že Krajský soud v Ostravě podal k Ústavnímu soudu návrh na zrušení § 10 odst. 3 silničního zákona, a navrhl, aby soud řízení o této žalobě přerušil, dokud Ústavní soud o předmětném návrhu nerozhodne.
11. V další části žaloby brojil proti tomu, že při řešení přestupků dle § 125f silničního zákona dochází v ČR (a tedy nepochybně i u správního orgánu) dlouhodobě a ve velkém rozsahu k nepřipustné diskriminaci, neboť správní orgány zjištěné přestupky spáchané vozidlem provozovaným v zahraničí nestíhá, čímž dochází k nezákonné negativní diskriminaci českých provozovatelů motorových vozidel.
12. Závěrem 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.

III. Vyjádření žalovaného

13. Žalovaný ve svém podání vyjádřil nesouhlas se žalobou a upozornil na to, že žalobce po celou dobu řízení před správními orgány zůstal zcela pasivní, ze soudního přezkumu vytváří třetí stupeň správního řízení a zároveň ani nepřinesl žádnou vlastní verzi události.
14. K porušení § 125h zákona o silničním provozu uvedl, že žalobce nikdy žádnou pokutu za jeden přestupek zaplatit nechtěl, neboť k výzvě sdělil osobu, která vozidlo řídila (byť o ní následně bylo zjištěno, že se jedná o osobu smyšlenou). Ke dvěma výzvám poukázal na to, že výzva je obdobná řešení přestupku blokovou pokutou a tudíž správní orgán prvního stupně správně vydal druhou výzvu, jako by se jednalo o společné řízení. Výše pokuty zůstala v obou výzvách stejná.
15. S odkazem na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 2 As 34/2016 konstatoval, že výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně nemusel obsahovat odkaz na ustanovení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu. S ohledem na uvedení železničního přejezdu a části obce, je podle něj místo specifikováno zcela určitě s ohledem na místní poměry a zároveň nedostatečné uvedení způsobu placení není na závalu zákonnosti rozhodnutí.
16. K přezkoumatelnosti rozhodnutí odkázal na uvedení ustanovení zákona o silničním provozu ve výroku, definice pojmů se nachází v odůvodnění rozhodnutí. Šířka komunikace je patrná z fotografií ve spise (4m) a doplnil s odkazem na mapový vyhledávač, že komunikace je za přejezdem osazena značkou B 28 „Zákaz zastavení“. Poukázal na ve spise prokázanou situaci, kdy vozidlo žalobce nestojí osamoceno na příjezdové komunikaci k rekreační oblasti s tím, že tvrzení o nakládce a vykládce nákladu, které se poprvé objevuje až v žalobě, stojí zcela osamoceno i s ohledem na to, o jakou komunikaci se jedná. Jednosměrností komunikace neměly správní orgány důvod se z úřední povinnosti zabývat. Materiální stránka přestupku neoprávněného zastavení nebo stání je naplněna kumulativně s formálním znakem a žalobce sám nepoukázal v řízení před správními orgány na mimořádné okolnosti, které by naplnění materiální stránky vylučovaly.
17. Námitku protiústavnosti, stejně jako tvrzené diskriminace a nutnosti zabývat se zaviněním žalobce odmítl žalovaný jako nedůvodné. Stejně tak je podle něj nedůvodné tvrzení, že byl v jeho případě porušen čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod, neboť v jeho případě nenastaly žádné okolnosti pro aplikaci § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky.

IV. Posouzení věci soudem

18. 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.
19. O jednotlivých námitkách uvážil soud takto.

Nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů

20. Soud se při posouzení věci na prvním místě zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti, neboť pouze přezkoumatelné rozhodnutí může být podrobena přezkumu z hlediska zákonnosti. Předně se proto zabýval tím, zda jsou rozhodnutí správního orgánu prvního stupně a

žalovaného opřena o dostatek důvodů a zda skutkový stav, který vzaly správní orgány za základ svých rozhodnutí, má oporu ve správních spisech.

21. V této souvislosti jsou samozřejmě klíčové výroky rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, dle kterého žalobce:

„1. jako provozovatel osobního motorového vozidla zn. RZ v rozporu s ust. § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem, neboť dne 02.07.2016 v 14:30 hod. neustanovený řidič jím provozovaného vozidla v obci, za železničním přejezdem směrem k jezerům (před mostem přes potok,) s tímto vozidlem při stání nenechal volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy. Tím porušil ust. § 25 odst. 3 zákona o silničním provozu. Toto porušení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Porušení pravidel nemělo za následek dopravní nehodu.

2. jako provozovatel osobního motorového vozidla zn. RZ v rozporu s ust. § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem, neboť dne 23.07.2016 v 15:15 hod. neustanovený řidič jím provozovaného vozidla v obci, za železničním přejezdem směrem k jezerům (před mostem přes potok,) s tímto vozidlem při stání nenechal volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy. Tím porušil ust. § 25 odst. 3 zákona o silničním provozu. Toto porušení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Porušení pravidel nemělo za následek dopravní nehodu.“

22. Podle ustanovení § 25 odst. 3 zákona o silničním provozu musí při stání zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.
23. Z uvedeného je zřejmé, že správní orgán prvního stupně (a s ohledem na zamítnutí odvolání i žalovaný) hodnotil zjištěný skutkový stav tak, že řidič vozidla žalobce v daném místě *stál*, nikoliv pouze *zastavil*.
24. Nedůvodná je v této souvislosti ta část žalobní argumentace, ve které žalobce namítá, že bylo povinností zabývat se legální definicí uvedených pojmů, neboť tyto jsou definovány zákonem, a to tak, že podle ustanovení § 2 písm. n) silničního zákona *stát* pro účely tohoto zákona znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení, resp. podle § 2 písm. o) téhož zákona *zastavit* znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu.
25. Žalobce dále tvrdil, že v obou shora popsáných deliktních jednání řidič jeho vozidla tvrdí, že v obou případech pouze zastavil, aby vyložil náklad, a následně opět pokračoval v jízdě.
26. Soud v rozhodnutí správního orgánu prvního stupně ani v napadeném rozhodnutí neshledal důvody, ze kterých dospěly správní orgány k závěru, že řidič žalobcova vozu na daném místě stál. Součástí správního spisu je fotodokumentace, ze které samotné (např. prostřednictvím datové stěny) nijak nevyplývá, kdy byla pořízena. Ze záznamů o odevzdání věcí taktéž neplyne, zda byla fotodokumentace pořizována v delším časovém úseku, naopak z nich plyne, že věci byly odevzdávány s názorem, že porušení pravidel spočívá „v neoprávněném zastavení nebo stání“.

27. V příkazu ze dne 1. 3. 2017, č. j. MUUH-DSA/96272017/VJ, jsou již jednání řidiče vozidla žalobce označena jako „stání“. Po vydání příkazu, který žalobce napadl odporem, jak vyplývá ze správního spisu, žádné doplnění dokazování neproběhlo a dokazování bylo omezeno na listiny ze spisu Policie ČR, dopravního inspektorátu Uherské Hradiště, tj. reálně na fotodokumentaci.
28. Z obsahu obou rozhodnutí správních orgánů jasně plyne, že ani jeden z nich neuvedl, na základě jakých podkladů dospěl k závěru, že se v případě fotodokumentací prokázaného odstavení vozidla žalobce jedná o stání.
29. Soud nijak nezpochybňuje tu skutečnost, že bylo prokázáno, že komunikace má v místě měření šíři cca 4 m. Avšak z fotodokumentace plyne, že komunikace byla měřena u vozidla tov. zn. RZ, a to navíc pouze v případě jednání ze dne 2. 7. 2016, přičemž uvedené vozidlo tov. zn. není nikde zachyceno v blízkosti vozidla žalobce.
30. Klíčové pro posouzení věci tak je zjištění, že a) fotodokumentace neprokazuje, jaká byla šíře komunikace v místě odstavení vozidla žalobce, resp. neprokazuje, jak široký volný prostor komunikace zůstal v místě odstavení vozidla žalobce, a b) fotodokumentace ani jiné důkazní prostředky neposkytují oporu pro závěr o stání vozidla žalobce.
31. Je samozřejmě logické, že v případě, kdy u stání vozidla musí zůstat pro každý směr jízdy volný pruh o šíři 3 m, tak v případě odstavení jakéhokoli vozidla v místě, kde má komunikace šířku 4 m, nemůže být tato podmínka splněna.
32. Jiná situace ovšem nastává v případě zastavení, kdy musí zůstat volný alespoň *jeden* jízdní pruh *široký nejméně 3 m* pro *oba* směry jízdy, tj. v případě, že by od odstaveného vozidla zůstal prostor komunikace široký alespoň 3 m a vozidlo by pouze *zastavilo*, tak nemohlo dojít k přestupkovému jednání.
33. Správní orgán proto musí prokázat naplnění všech znaků deliktu, pro který chce postihnout pachatele přestupku, nebo subsidiárně stíhat provozovatele vozidla za delikt provozovatele. Jinými slovy, pokud mělo být podkladem pro stíhání žalobce v případě, že chce tímto způsobem postihnout odstavení vozidla, jednání řidiče, bylo na správních orgánech, aby byl zjištěn skutkový stav natolik přesně, aby bylo možné posoudit, jaká volná šířka komunikace v místě odstavení vozidla žalobce zůstávala a následně i to, zda vozidlo v místě stálo nebo pouze zastavilo. Na žádnou z těchto otázek správní spis odpověď nedává a napadené rozhodnutí ani rozhodnutí správního orgánu prvního stupně neobsahuje zdůvodnění, na základě jakých podkladů a úvah dospěly správní orgány k závěru o jednání řidiče vozidla žalobce.
34. S ohledem na celou posuzovanou věc neprokázání souvisejících žalobních tvrzení nelze klást k tíži žalobce, jelikož správní orgány nesplnily svou základní povinnost odůvodnit to, jakým způsobem bylo provedeno hodnocení důkazů a jakým způsobem došlo k právnímu posouzení zjištěných skutečností.
35. Na základě shora uvedených důvodů dospěl soud k závěru, že jsou důvodné námitky žalobce, ve kterých namítal nepřezkoumatelnost rozhodnutí prvního stupně pro nedostatek důvodů, jelikož se správní orgán nezabýval naplněním znaků zastavení a stání ve vazbě na prokázání toho, zda se skutečně jednalo o stání. V následujícím řízení se žalovaný bude muset při aplikaci § 2 písm. n) a § 2 písm. o) zákona o silničním provozu ve spojení s ustanovení § 25 odst. 3 téhož zákona se vypořádat s tím, zda se v posuzovaném případě skutečně jednalo o stání, a své závěry náležitě odůvodnit.

36. Soud na tomto místě nemůže opominout skutečnosti, které žalovaný uvedl ve svém vyjádření v bodě C. na str. 3-4, a to, že v místě není možné stát ani zastavit s ohledem na šíři komunikace, pokud je vozidlo širší než 1 m a že ze snímku, který žalovaný pořídil na veřejně přístupném mapovém vyhledávači, vyplývá, že komunikace je na začátku za železničním přejezdem uvozena dopravní značkou B 28 „Zákaz zastavení“.
37. Předně musí soud jednoznačně konstatovat, že nelze zhojit vady nepřezkoumatelnosti rozhodnutí pro nedostatek důvodů tím, že správní orgán doplní odůvodnění napadeného rozhodnutí až ve vyjádření k žalobě. V případě nyní projednávané věci se o takové doplnění žalobou napadeného rozhodnutí (resp. rozhodnutí správního orgánu prvního stupně) jedná, neboť ani v jednom z rozhodnutí žalovaný ani správní orgán prvního stupně neuvedl (a ani neprokázal), že místo odstavení vozidla žalobce je v platnosti dopravní značky B 28 „Zákaz zastavení“. Z obsahu správního spisu žalovaného taktéž nevyplývá, že by bylo dokazování doplněno o jakékoliv výpisy z mapových vyhledávačů. Argumentaci existencí dopravní značky proto soud nemůže za stávajícího stavu řízení před správními orgány jakkoliv zohlednit. S tím zároveň souvisí to, že správní orgány neprokazovaly a ani nesankcionovaly porušení zákazu zastavení, resp. předmětné dopravní značky, nýbrž zákaz stání na základě ustanovení § 25 odst. 3 zákona o silničním provozu bez ohledu na existenci dopravního značení.
38. K tvrzené šíři komunikace ve vztahu k šíři vozidla soud poukazuje na shora uvedené, tj. že širší komunikace v místě odstavení vozidla nebyla, nejméně v případě deliktu ze dne 23. 7. 2016, najisto postavena. Navíc z fotografií vyplývá, že vozidlo žalobce bylo odstaveno částečně mimo vozovku, tj. není ani zřejmé, zda je zachována dostatečná šíře komunikace v místě odstavení vozidla pro případ, kdy by žalobce v místě pouze zastavil, a nikoliv stál.
39. S ohledem na shora uvedené se soud nezabýval tou částí námitky, ve které se žalobce domáhal nepřezkoumatelnosti rozhodnutí správních orgánů stran charakteru komunikace (jednosměrný/obousměrný provoz), neboť toto je významné pouze ve spojení s úvahami o posouzení jednání řidiče vozidla žalobce, tj. zda stál nebo zastavil na předmětném místě. Tyto otázky proto budou muset najít svůj odraz v dalším postupu žalovaného.
40. Nicméně za zcela liché považuje soud zpochybnění naplnění materiální stránky přestupku s ohledem na to, že dle žalovaného daným úsekem zjevně nikdo nejedí, a způsob, jakým bylo vozidlo na daném místě ponecháno, nemohl nikoho omezit či ohrozit. Z obsahu fotodokumentace je zcela zřejmé, že vozidlo žalobce nebylo na dané komunikaci zdaleka jediné a zároveň je z fotografií patrné zúžení prostoru pozemní komunikace odstavením vozidla. Nicméně s ohledem na důvody nepřezkoumatelnosti nepovažuje soud za nutné se touto otázkou detailněji zabývat, neboť materiální stránku deliktu bude muset opět posoudit žalovaný ve vazbě na doplnění skutkových zjištění.
41. Stejně tak je nadbytečné se nyní zabývat i otázkou, zda je nová právní úprava pro žalobce příznivější, neboť i tuto otázku bude muset posoudit opětovně žalovaný ve vazbě na řádnou kvalifikaci jednání žalobce, resp. řidiče jeho vozidla. Pouze na okraj soud konstatuje, že ve vztahu k přestupku provozovatele vozidla není právní úprava přijatá ve vazbě na zákon č. 250/2016 Sb. nikterak příznivější. K možnosti uplatnění § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky odkazuje zdejší soud pro stručnost na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2018 ve věci sp. zn. 4 As 114/2018 s tím, že toto ustanovení by mohlo na věc žalobce jako příznivější právní úprava dopadat, nicméně za současného

skutkového stavu ve věci nejsou patrné žádné *mimořádné* okolnosti, které by zakládaly potřebu úvahy o aplikaci mimořádného institutu snížení výměry sankce.

42. Žalobce rovněž poukazoval na to, že napadená rozhodnutí jsou zjevně šablonovitá, což však zdejší soud konstantně s ohledem na množství typologicky právně i skutkově obdobných věcí nepovažuje za důvod pro zrušení napadených rozhodnutí, pokud se napadená rozhodnutí se zabývají všemi skutečnostmi, které byly o deliktním jednání zjištěny, a zároveň pokud se správní orgány zabývají i aplikací právních norem na zjištěný skutkový stav. Tak tomu však, jak uvedl soud výše, nebylo.

Porušení § 125h silničního zákona

43. Z obsahu správního spisu soud zjistil, že žalobci byly skutečně zaslány dvě výzvy dle § 125h zákona o silničním provozu. Obsah spisu koresponduje s tvrzeními žalobce.
44. Účelem výzvy dle ustanovení § 125h zákona o silničním provozu je umožnit provozovateli motorového vozidla primárně sdělit, kdo řídil jeho vozidlo v době, kdy došlo k jednání, jež zakládá podezření ze spáchání přestupku.
45. Z obsahu správního spisu soud zjistil, že žalobce v reakci na výzvu označenou spisovou značkou Spis/10068/2016/2, která se týkala jednání řidiče vozidla žalobce ze dne 2. 7. 2016, sdělil jako řidiče vozidla p. W. H. Na druhou výzvu rubrikovanou pod spisovou značkou Spis/10068/2016/6 již žalobce nereagoval.
46. Dále z obsahu spisu plyne, že správní orgán prvního stupně podání žalobce vztáhl na obě přestupková jednání, jak o tom vypovídá předvolání k podání vysvětlení sp. zn. Spis/10068/2016/11. K přestupku ze dne 2. 7. 2016 se označený řidič vyjádřil tak, že se tohoto jednání dopustil. Zároveň ze spisu vyplývá, že správní orgán vedl řízení o obou přestupcích jako by byl označen za řidiče p. H.
47. Dále z obsahu plyne, že žalobci byla druhou výzvou pod spisovou značkou Spis/10068/2016/6 uložena možnost uhradit za oba přestupky shodnou částku 500 Kč jako za jediné jednání jako ve výzvě pod spisovou značkou Spis/10068/2016/2.
48. Soud má tak z obsahu spisu za to, že po materiální stránce považoval správní orgán prvního stupně reakci žalobce za určení řidiče k oběma jednáním. Zároveň z obsahu spisu nevyplývá, že by žalobce mínil reagovat ve vztahu k výzvám pouze na jedno přestupkové jednání a u druhého k výzvě uhradit stanovenou částku. Žalobce tak podle soudu konstruuje pouze hypotetickou vadu řízení za situace, kdy postup správního orgánu prvního stupně odpovídal ustanovení § 57 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, který byl v době vydání výzev účinný *per analogiam* v souladu s judikaturou Nejvyššího správního soudu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 7. 2017, č. j. 6 As 310/2016-54, na který případně odkazuje žalovaný ve svém vyjádření).
49. Žalobci tak podle názoru zdejšího soudu spojení obou deliktních jednání do jedné výzvy dle ustanovení § 125h zákona o silničním provozu nemohlo být na újmu jeho práv.

Vady výroku

50. Neuvedení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu ve výroku o uložení pokuty krajský soud nepovažuje za pochybení správního orgánu. Ve výroci byl vždy uveden § 125f odst.

3 ve spojení s ustanovením § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu, ve znění účinném v době spáchání správního deliktu. Na základě těchto ustanovení byla provozovateli vozidla ukládána pokuta. 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. Toto je však otázkou odůvodnění rozhodnutí, respektive odůvodnění stanovení pokuty v konkrétní výši. Ustanovení, kterými je stanoveno rozmezí pokuty, v rámci které se správní orgán může pohybovat, bylo ve výroku obsaženo.

51. Co se týče specifikace námitky nedostatečného určení místa spáchání přestupku a v důsledku toho porušení práva žalobce na obhajobu se žalovaný s ohledem na shora uvedené důvody pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí bude muset opakovaně detailněji zabývat místem, kde došlo k přestupkovým jednáním, mj. i s ohledem na jeho právní kvalifikaci. V té souvislosti bude samozřejmě na žalovaném, aby jasně specifikoval místo spáchání deliktu a do správního spisu založil takové listinné důkazy, které vyloučí jakoukoliv pochybnost, např. mapové podklady místní části, neboť v případě zrušení žalobou napadeného rozhodnutí není na soudu, aby tento dílčí nedostatek skutkových podkladů odstraňoval sám.
52. Pokud jde o tvrzené překročení pravomoci správního orgánu prvního stupně, který žalobci výrokem závazně určil, že pokutu a náklady řízení musí uhradit bankovním převodem, tak tuto námitku je nutno označit pouze za účelové a obstrukční tvrzení. Ustanovení § 163 odst. 3 daňového řádu vymezuje konkrétní formy platby, mezi které, mimo jiné, řadí bezhotovostní převod z účtu vedeného u poskytovatele platebních služeb (banka, pobočka zahraniční banky apod.), jakožto nejrozšířenější způsob placení daní a platbu v hotovosti. Je zcela jisté na povinném subjektu, který ze zákonem umožněných způsobů úhrady zvolí, nicméně v dnešní době, kdy je všeobecně preferována bezhotovostní úhrada, jakožto zcela jisté rychlejší způsob, nežli vyslání zaměstnance osobně ke kontaktnímu místu příslušného správního orgánu. 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.

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

53. 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.

Námitka diskriminace českých provozovatelů vozidel při řešení přestupků dle § 125f zákona o silničním provozu

54. Pokud jde o 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 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.

Zavinění jako znak správního deliktu

55. 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 znakem skutkové podstaty 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.
56. Pokud by v mezidobí od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2017 mělo být, jak tvrdí žalobce, znakem skutkové podstaty 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.
57. 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, legisvakční 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.

58. 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.
59. 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.
60. K této námitce krajský soud uzavírá, že zákon o odpovědnosti za přestupky, zákon o některých přestupcích i doprovodná norma č. 183/2017 Sb. nabýly 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.
61. 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.“

V. Shrnutí a náklady řízení

62. S ohledem na vše shora uvedené nezbylo zdejšímu soudu nic jiného, než zrušit žalobou napadené rozhodnutí jednat pro nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatku důvodů rozhodnutí (§ 76 odst. 1 písm. a) a b) s.ř.s.). V dalším řízení je žalovaný vázán shora uvedenými právními názory zdejšího soudu (§ 78 odst. 5 s.ř.s.).
63. Výrok o nákladech řízení má oporu v ustanovení § 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.
64. V řízení úspěšný žalobce má právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil. V nyní posuzované věci dospěl soud k závěru, že vady, pro které bylo rozhodnutí žalovaného zrušeno, jsou natolik zásadní, že žalovaný si jich měl všimnout i v případě přezkumu rozhodnutí správního orgánu prvního stupně v režimu ustanovení § 89 odst. 2 správního řádu. Soud proto neshledal důvody hodné zvláštního zřetele, pro které by nepřiznal úspěšnému žalobci náhradu nákladů řízení.
65. Ze soudního spisu vyplývá, že žalobci vznikly náklady řízení za zaplacený soudní poplatek ve výši 3 000 Kč a náklady za 2 úkony právní služby (převzetí a příprava věci, sepsání žaloby) po 3 100 Kč podle § 7, § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. a), d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), a dále má nárok na 2x režijní paušál po 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu). Jelikož zástupce žalobce krajskému soudu nedoložil, že je plátcem DPH, nezvýšil krajský soud náhradu odměny za právní zastoupení o částku připadající na tuto daň. Celkem je tedy žalovaný povinen žalobci na nákladech řízení nahradit částku 9 800 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku, jak je uvedeno ve výroku III. tohoto rozhodnutí.

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.

