



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: **Ing. J. S.**, IČO:
sídlem
zastoupen advokátem Mgr. Václavem Voříškem
sídlem Ledčická 649/15, 184 00 Praha 8

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 6. 2017, č. j. JMK 96598/2017, sp. zn. S-JMK 152834/2016/OD/Zo

takto:

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

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobce se žalobou doručenou Krajskému soudu v Brně dne 15. 11. 2017 domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 6. 2017, č. j. JMK 96598/2017, sp. zn. S-JMK 152834/2016/OD/Zo (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým žalovaný zamítl odvolání

žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Židlochovice, odbor dopravy (dále jen „správní orgán prvního stupně“) ze dne 23. 5. 2016, č. j. OD/55723/2015-13 (dále též „rozhodnutí správního orgánu prvního stupně“).

2. Podle rozhodnutí správního orgánu prvního stupně měl žalobce spáchat správní delikt provozovatele vozidla dle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném do 30. 6. 2017, tím, že jako provozovatel vozidla reg. značky v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci, přičemž jako zjištěné porušení pravidel silničního provozu označil správní orgán prvního stupně:
 - i) překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o méně než 20 km/h, když dne 24. 5. 2015 v 08:39 hodin v, na ul., sil. II/425 v km 7,6 blíže neustanovený řidič vozidla reg. značky v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost stanovená zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou 50 km/hod., jel rychlostí 72 km/hod., resp. 69 km/hod., dle toleranční odchylky, což bylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy;
 - ii) překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o více než 20 km/h, když dne 24. 5. 2015 v 10:45 hodin v, na ul., sil. II/425 v km 7,6 blíže neustanovený řidič vozidla reg. značky v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost stanovená zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou 50 km/hod., jel rychlostí 75 km/hod., resp. 72 km/hod., dle toleranční odchylky, což bylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy.
3. Došlo tak k porušení povinnosti dle § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu a ke spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 a 4 zákona o silničním provozu. Žalobci byla uložena pokuta ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Obsah žaloby

4. Žalobce v podané žalobě předně namítl, že jeho protiprávní jednání již nemělo být projednáno z důvodu prekluse dne 23. 5. 2017. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) nabyl účinnosti dne 1. 7. 2017. Dle § 112 odst. 1 tohoto zákona se má při správním trestání užít příznivější právní úpravy. S odkazem na usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, dovodil, že ač bylo napadené rozhodnutí vydáno dne 30. 6. 2017, je i v řízení před soudem nutno přihlédnout k zásadě vyjádřené ve větě druhé čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod, podle níž se trestnost činu posoudí a trest ukládá podle příznivější právní úpravy, přičemž měl za to, že úprava kratších preklusivních, resp. promlčecích lhůt v zákoně o odpovědnosti za přestupky tento požadavek naplňuje. Žalobce sice uznal existenci § 112 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky, který vylučuje, aby došlo k prekluzi (nyní k promlčení) dříve než podle předchozí právní úpravy, avšak dané ustanovení považoval za protiústavní. V souvislosti s tímto zároveň s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 1. 2014, č. j. 7 As 34/2013-29, namítl, že správní orgány (a zejm. žalovaný) pochybily i v tom, že se nezabývaly tím, zda je či není novější právní úprava jako celek pro žalobce

příznivější. Z rozhodnutí správních orgánů nemá být nadto ani zřejmé to, podle jakého znění právních předpisů rozhodovaly, když uvedly pouze neurčité „ve znění pozdějších předpisů“.

5. V následujícím bodě své žaloby uplatnil žalobce několik námitek, které všechny měly mít dle mínění žalobce za následek nepřezkoumatelnost napadených správních rozhodnutí. Nejdříve správnímu orgánu prvního stupně vytýkal, že nijak nepopsal způsob, jakým hodnotil jednotlivé důkazy, a namísto toho provedl tzv. souhrnné zjištění, které žalobce považoval s odkazem na judikaturu Nejvyššího soudu za nedostatečné. Z napadeného rozhodnutí ani z rozhodnutí správního orgánu prvního stupně není podle žalobce dále zřejmé, jak správní orgány dospěly k závěru, že použitý rychloměr je automatizovaný technický prostředek používaným bez obsluhy (dále též „automat“), a ani se nezabývaly tím, jaké znaky musí takový automat mít (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 6. 2015, č. j. 9 As 12/2014-86). Související důkazní návrh návodem k obsluze použitého rychloměru nebyl nadbytečný, jelikož z žádného z provedených důkazů nevyplýval způsob, jakým byl při měření obsluhován, a bylo proto na místě provést stran těchto skutečností další dokazování, přičemž z návodu k obsluze by jistě tyto skutečnosti vyplynuly.
6. Správní orgány měly dále zcela pominout skutečnost, že jedním ze znaků skutkové podstaty správního deliktu spáchaného žalobcem je též absence následku v podobě dopravní nehody. Tento znak skutkové podstaty však zcela ignorovaly, a nijak jeho naplnění neprokazovaly a ani neodůvodnily. Následně správním orgánům vytýkal, že se ve svých rozhodnutích nijak nezabývaly (natož aby prokazovaly) podmínkami uvedenými v § 79a zákona o silničním provozu, neboť nijak neřešily účel měření, zda bylo měření provedeno v součinnosti s Policií ČR a zda bylo provedeno na úseku určeném Policií ČR. Dle žalobcova názoru se správní orgány měly zabývat i tím, zda obecní policie v souladu se zákonnými požadavky zřízení rychloměru vhodným způsobem uveřejnila. Rovněž poukázal na to, že správní orgán prvního stupně neprokázal a neřešil ani to, zda místo, kde byla měřena rychlost, bylo označeno příslušnými dopravními značkami. Je tak nutné dovodit, že překročení rychlosti nebylo zákonným způsobem prokázáno, neboť jediný důkaz o rychlosti je nepoužitelný, neboť byl získán v rozporu s právními předpisy. Žalobce dále namítal obecnou platnost toho, že výkon pravomoci musí být vykonáván transparentně, s vědomím dotčené osoby přičemž měření rychlosti prováděné skrytým způsobem, tedy způsobem, kdy řidič není prokazatelně o možném změření informován, považoval za postup *ultra vires*. V souvislosti s tímto pak znovu dovozoval procesní nepoužitelnost důkazu záznamem o měření rychlosti, který byl v rozporu s ústavním pořádkem proveden skrytým způsobem.
7. Měl za to, že při měření rychlosti v České republice dlouhodobě dochází k nepřípustné diskriminaci, neboť správní orgány zjištěné přestupky spáchané vozidlem provozovaným v zahraničí nestíhají. Za diskriminační měl i to, že měření rychlosti je prováděno pouze na automobilech, a nikoliv na motocyklech.
8. Žalobce dále namítal, že správní orgán prvního stupně nijak neodůvodnil svůj závěr, že ke změření rychlosti došlo v na ulici v 7,6 km, a že by se místo měření nacházelo za značkou „Začátek obce“ a před značkou „Konec obce“, ani v tomto směru neprovedl potřebné dokazování. Rovněž poukázal na skutečnost, že na ulici v platí rozdílné rychlostní limity, a správní orgány tedy měly prokázat, že v místě, kde bylo

měření provedeno, platí obecný rychlostní limit, a nikoliv odlišná místní úprava. Správnímu orgánu vytýkal nedostatečné posouzení materiální stránky správních deliktů a měl za to, že předmětná rozhodnutí jsou zjevně šablonovitá. V souvislosti s nepřezkoumatelností rozhodnutí správních orgánů žalobce naposledy namítl, že ověřovací list k použitým rychloměrům byl vydán v rozporu s právními předpisy, neboť rychloměry ve všech případech ověřoval jejich výrobce, což považoval za v rozporu s § 14 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).

9. V dalším souboru námitek žalobce napadal výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně. Prvně přednesl, že je výrok dle jeho názoru v rozporu s § 68 odst. 2 správního řádu, neboť neobsahuje všechna ustanovení, podle kterých bylo rozhodováno, a to § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu a § 125g odst. 3 zákona o silničním provozu. Dále rozporoval určitost výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, neboť v něm není nikde uvedeno, že by se jednalo o dva správní delikty, a že byly projednány ve společném řízení. Dále žalobce namítal, že z výroku nelze dovodit, zda mělo údajné porušení pravidel za následek dopravní nehodu či nikoliv, ačkoliv právě absence nehody je znakem dané skutkové podstaty dle § 125f odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu. Z výroku dle názoru žalobce rovněž není patrné, zda bylo měření rychlosti provedeno automaticky dle § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu, neboť z výroku (a ostatně ani z odůvodnění) není patrný typ rychloměru, kterým bylo měřeno. Žalobce závěrem namítal, že správní orgán neoprávněně ve výroku konstatuje, že došlo ke spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3, 4 zákona o silničním provozu, když měl pouze uvést, že projednáváný skutek vykazuje znaky určitého přestupku.
10. Dále namítal, že přenášení odpovědnosti za porušení pravidel provozu na zpravidla nevinného provozovatele vozidla je dle setrvalého názoru zástupce žalobce v rozporu s ústavním pořádkem. Pokud veřejná moc neumí (anebo nechce) odsoudit a potrestat skutečného pachatele, nemůže vycházet z nepřípustné zásady „lépe, když bude potrestán někdo, byť nevinný, než nikdo“. V této souvislosti s podrobným odůvodněním žalobce namítl rozpor skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla a povinnosti stanovené v § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu s Ústavou, ústavními principy a základními právy.
11. Žalobce byl přesvědčen, že se v rámci rozhodování o spáchání správního deliktu má nově zkoumat také odpovědnost žalobce s ohledem na to, že znakem skutkové podstaty je též zavinění. Zákonem č. 183/2017 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákona o některých přestupcích (dále jen „zákon č. 183/2017 Sb.“) byl do § 125f zákona o silničním provozu vložen odst. 3, kterým bylo stanoveno, že k odpovědnosti provozovatele vozidla se nevyžaduje zavinění. Dle tvrzení žalobce nabyl zákon č. 183/2017 Sb. účinnosti dne 13. 7. 2017, nikoliv již 1. 7. 2017, i když je v čl. CCLVII zákona č. 183/2017 Sb. určeno, že tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. 7. 2017. K nabytí účinnosti k tomuto datu nemohlo dojít, neboť dle § 3 odst. 3 zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 309/1999 Sb.“), zákon nabývá účinnosti až 15. dnem po vyhlášení. Jelikož k rozeslání příslušné Sbírky zákonů došlo 28. 6. 2017, mohl účinnosti zákon č. 183/2017 Sb. nabýt až dle obecných pravidel, tj. 13. 7. 2017. Výjimka, kterou je dle zákona č. 309/1999 Sb. naléhavý obecný zájem, nebyla zákonodárcem tvrzena ani prokázána, a proto musí být aplikována právě obecná pravidla. Žalobce proto požadoval, aby byla napadená rozhodnutí zrušena, a aby bylo provedeno nové řízení, v rámci které

bude jeho odpovědnost posuzována s ohledem na to, že znakem skutkové podstaty je též zavinění. V souvislosti s tímto žalobce zároveň odmítl, že by předmětný správní delikt zavinil, jelikož učinil vše fakticky možné, aby porušení zákona o silničním provozu předešel.

12. Žalobce rovněž namítl, že nebyly splněny podmínky k zahájení řízení o správním deliktu dle § 125f zákona o silničním provozu, neboť správní orgán prvního stupně postupoval v rozporu s § 125h silničního zákona, jelikož po žalobci požadoval jednu určenou částku za dva správní delikty, přičemž zákon nic takového jako „společnou určenou částku“ neumožňuje. Žalobce tak byl zbaven možnosti jeden přestupek uznat a určenou částku zaplatit a druhý přestupek sporovat a byl tudíž donucen rozporovat oba přestupky, ačkoliv jinak by určenou částku za první z přestupků uhradil.
13. Na závěr uvedl, že dle jeho přesvědčení došlo k liberaci dle § 125e odst. 1 zákona o silničním provozu ve spojení s § 125e odst. 5 zákona o silničním provozu. Žalobce totiž s řidiči svého vozidla uzavřel smlouvu, ve které se tito zavázali dodržovat zákon o silničním provozu. Zároveň nesouhlasil se závěrem žalovaného, že se nejedná o přípustný liberační důvod, neboť zákon obsahuje pouze speciální liberační důvody uvedené v § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu, a měl tento za přípustný obecný liberační důvod, což dovozoval z názvu a obsahu § 125e zákona o silničním provozu.

III. Vyjádření žalovaného

14. Žalovaný v rámci svého vyjádření, které zdejšímu soudu došlo dne 10. 1. 2018, navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl. K samotným žalobním námitkám uvedl následující.
15. Nesouhlasil s tvrzenou námitkou prekluze. Žalobou napadené rozhodnutí bylo totiž vydáno dne 30. 6. 2017, tedy jeden den před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky. Správní orgány tak rozhodovaly na základě v té době účinné a pro věc relevantní právní úpravy, tedy dle § 125e odst. 3 a 5 zákona o silničním provozu. Ze stejného důvodu se tak správní orgány ani nemohly zabývat otázkou, zde novější právní úprava je či není pro žalobce příznivější. Žalovaný pro úplnost odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 10. 2017, č. j. 3 As 266/2016-28, kde Nejvyšší správní soud uzavřel, že nová právní úprava vzhledem k existenci § 112 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky není příznivější.
16. Ve vztahu k námitce nepřezkoumatelnosti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně pro nedostatek důvodů měl žalovaný za to, že správní orgán prvního stupně shromáždil dostatek relevantních podkladů, na základě kterých byl náležitě zjištěn skutkový stav a o podstatných skutečnostech v průběhu řízení nevystaly žádné odůvodněné pochybnosti. Zjištěný skutkový stav přitom jednoznačně vyplývá ze spisové dokumentace, ze které je rovněž možné zjistit, že měření bylo provedeno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Nadto rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 3. 2017, č. j. 8 As 172/2016-36, byl předmětný rychloměr na v obci vyhodnocen jako automat ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu. V souvislosti s námitkou neprovedení důkazu návodem k obsluze odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí.
17. Dále uvedl, že z fotodokumentace obsažené ve správním spise je zřejmé, že se předmětné vozidlo dopravní nehody neúčastnilo, přičemž ani žalobce netvrdil v průběhu správního řízení opak. Správní spis pak má obsahovat všechny relevantní podklady, ze kterých je

zjevné, že všechny podmínky měření rychlosti byly splněny. Dle názoru žalovaného správní orgány nemají povinnost vyčerpávajícím způsobem zkoumat veškeré okolnosti správního deliktu, zejména pokud je skutkový stav ze správní dokumentace dostatečně zjevný a v průběhu řízení o něm nevystanou žádné podstatné pochybnosti. Obdobně se měly správní orgány dostatečně věnovat posouzení toho, zda byla materiální stránka správního deliktu naplněna, kdy žalobce ani nepřednesl žádné relevantní skutečnosti, které by takový záměr mely zpochybňovat, což nečiní ani nyní v řízení před správním soudem.

18. Zákon nestanovuje žádnou povinnost, co se týče zveřejnění informací o místu měření rychlosti. Související námitku žalobce měl žalovaný za nepodloženou a účelovou a zpochybnil i úvahy žalobce o smyslu měření rychlosti.
19. Za absurdní a účelové považoval žalovaný také námitky žalobce stran diskriminačního měření rychlosti. V souvislosti s tímto akcentoval, že se předmětné správní řízení týkalo pouze dvou konkrétních správních deliktů, a je tudíž nepřipadné namítat postup správních orgánů v řízení o jiných.
20. Odmítl, že by rozhodnutí jeho či správního orgánu prvního stupně byla šablonovitá. Svá rozhodnutí vytváří vždy na základě konkrétních skutkových skutečností a konkrétního spisového materiálu. Pokud však zmocněnec žalobce v řízení před správními orgány namítá stále stejné či velmi podobné námitky, které již byly označeny za obstrukční taktiku, je zcela pochopitelné, že tyto budou správní orgány vypořádávat obdobně.
21. Trval na tom, že použitý automat měl platné ověření a související žalobní námitku považoval za zcela účelovou.
22. Dle názoru žalovaného byla ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně uvedena všechna ustanovení, podle kterých bylo rozhodováno o uložení pokuty. Výslovné konstatace toho, že se jednalo o dva správní delikty, není dle mínění žalovaného náležitostí výroku rozhodnutí a nadto jsou tyto skutečnosti z daného rozhodnutí zcela zjevné. Tvzení o neurčitosti výroku žalovaný považoval za nedůvodné a účelové, když si byl žalobce soudě z obsahu jeho podání v průběhu správního řízení nepochybně vědom toho, co je mu kladeno za vinu. Náležitostí výroku nejsou ani údaje o tom, že deliktní jednání nemělo za následek dopravní nehodu či jakým konkrétním typem přístroje bylo měření provedeno. Žalovaný připustil, že formulace výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně o tom, že byl „spáchán přestupek“ není terminologicky přesná, nicméně tato drobná vada nemohla mít vliv na zákonnost posuzovaných správních rozhodnutí. Uvedení toho mělo totiž pouze vyjadřovat tu skutečnost, že byly naplněny formální znaky přestupku, což je základním znakem skutkové podstaty správního deliktu.
23. Povinnost stanovená v § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu není dle mínění žalovaného v rozporu s Ústavou, o čemž ostatně svědčí judikatura Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 3. 2016, č. j. 6 As 128/2015-32).
24. Za nedůvodnou a účelovou považoval žalovaný námitku ohledně data účinnosti zákona č. 183/2017 Sb., a tedy zahrnutí zavinění do znaku skutkové podstaty předmětného správního deliktu. Obě rozhodnutí správních orgánů byla vydána před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky, tudíž je argumentace žalobce zcela irelevantní a pro danou věc nepřipadná. I v opačném případě a za situace, že by byla účinnost zákona č. 183/2017 Sb. zpochybněna, k čemuž žalovaný neviděl žádný důvod, tak by se stále jednalo o správní delikt, ke kterému je vázána objektivní odpovědnost provozovatele vozidla.

25. K námitce nesplnění podmínek k zahájení řízení o správním deliktu dle § 125f zákona o silničním provozu žalovaný uvedl, že žalobce na základě předmětné výzvy využil svého práva a uvedl ke každému přestupku jiného řidiče. Postupem správního orgánu prvního stupně tak zjevně nevznikla žalobci žádná újma, přičemž až v žalobě poprvé zmiňuje, že měl úmysl část původně požadované určené částky zaplatit.
26. Naposledy v souvislosti a námitkou liberace žalovaný odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde se dle svého názoru dostatečně vypořádal s otázkou aplikace žalobcem předložených liberačních důvodů. Doplnil, že i v případě opačného názoru žalobcem předložené liberační důvody nesplňují požadavek toho, že bylo vynaloženo „veškeré úsilí k zabránění porušení právních povinností“ řidičem.

IV. Ústní jednání

27. Ve věci proběhlo dne 29. 8. 2019 jednání před Krajským soudem v Brně, a to pouze za účasti žalovaného, žalobce a jeho právní zástupce se bez omluvy na jednání nedostavili.
28. Po shrnutí obsahu soudního spisu a sdělení žalovaného, že setrvává na obsahu svých písemných podání, přistoupil soud k dokazování. V rámci tohoto provedl jako důkaz (i) webovou stránku města obsahující informace o stacionárních radarech provozovaných Městskou policií Židlochovice, včetně označení jejich umístění, (ii) snímek obrazovky ze serveru Mapy.cz se zobrazenou kilometrází silnice II/425, a (iii) záznamy o přestupku obsažené ve správním spisu.
29. K návrhu žalobce na dokazování přezkumem rozhodnutí vydaných správním orgánem prvního stupně za poslední tři měsíce ode dne vydání rozhodnutí správního orgánu prvního stupně s cílem prokázání toho, že jsou zjevně šablonovitá, krajský soud nepřistoupil, jelikož jej vyhodnotil jako nadbytečný.
30. Na závěr jednání žalovaný navrhl zamítnutí žaloby.

V. Posouzení věci krajským soudem

31. Krajský soud v Brně na základě včas podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů [§ 75 odst. 2 věta první zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, (dále jen „s. ř. s.“)], jakož i řízení předcházející jeho vydání, a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná. Při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správních orgánů (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). O žalobě soud rozhodl po nařízeném soudním jednání, neboť žalobce vyslovil s rozhodnutím věci bez nařízení jednání svůj nesouhlas.
32. Ze spisu vyplynuly následující, pro rozhodnutí ve věci samé podstatné, skutečnosti. Správnímu orgánu prvního stupně byl postoupen Městskou policií Židlochovice spisový materiál, který obsahoval 2krát záznam o přestupku (viz č. l. 1 a 2 správního spisu), ze kterých vyplynulo, že blíže neustanovený řidič vozidla reg. značky dne 24. 5. 2015 v 8:39 a v 10:45 v, na ul., sil. II/452 v km 7,6, 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 72 km/hod., tj. 69 km/hod. (dle toleranční odchylky měření 3 km/h), resp. o 20 km/h a více, kdy v místě kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/hod., jel rychlostí 75 km/hod., tj. 72 km/hod. (dle toleranční odchylky měření 3 km/h). Měření rychlosti obou jízď

předmětného vozidla bylo provedeno „Silničním radarovým rychloměrem AD9T“, výr. číslo 08/0116, který pracoval v automatizovaném režimu měření, přičemž zařízení mělo v době zjištění přestupku platné ověření (viz č. 1. 3 správního spisu). Úsek – sil. II/452 od křižovatky po konec obce ve směru v městě byl přitom schválen Policií ČR k měření rychlosti městskou policií Židlochovice, a to obousměrně (viz č. 1. 4 správního spisu).

33. Správní orgán prvního stupně zaslal dle § 125h zákona o silničním provozu žalobci jakožto provozovateli vozidla výzvu k uhrazení určené částky nebo ke sdělení údajů totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku, a to ve lhůtě do 15 dnů od doručení.
34. Žalobce prostřednictvím svého zástupce v řízení před správními orgány podáním ze dne 10. 7. 2015 oznámil, že v předmětný čas řídila jím provozované vozidlo paní L. K. (dále také „sdělená řidička“), resp. pan O. K. (dále též „sdělený řidič“). Dne 25. 8. 2015 se sdělený řidič dostavil ke správnímu orgánu prvního stupně za účelem podání vysvětlení, kdy ke spáchání daného přestupku uvedl, že předmětné vozidlo v době spáchání přestupku neřídil (viz č. 1. 15 správního spisu). Dne 26. 8. 2015 správnímu orgánu prvního stupně sdělená řidička zaslala podání, ve kterém uvedla, že odmítá vypovídat, aby sobě nebo osobě blízké nezpůsobila riziko stíhání za přestupek.
35. Správní orgán prvního stupně věc, aniž zahájil řízení o přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 a 4 zákona o silničním provozu, odložil a následně vydal dne 2. 9. 2015 pod č. j. OD/55732/2015-5 příkaz, kterým uznal žalobce vinným ze spáchání správního deliktu provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Proti tomuto příkazu podal žalobce odpor.
36. Dne 22. 1. 2016, 2. 3. 2016 a 15. 4. 2016 zaslal správní orgán prvního stupně žalobci oznámení o pokračování v řízení o správním deliktu (přestupku) a vyrozumění o provedení důkazů mimo ústní jednání spolu s vyrozuměním o možnosti vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí. Žalobce této možnosti využil dne 20. 4. 2016, kde se žalobce prostřednictvím svého zástupce vyjádřil k projednávané věci, kde především rozporoval skutečnost, že bylo měřeno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy a požadoval provedení důkazu návodem k obsluze použitého rychloměru.
37. Správní orgán prvního stupně dne 23. 5. 2016 vydal rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, kterým stanovil, že žalobce spáchal dva správní delikty dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a uložil mu pokutu ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.
38. Proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně podal žalobce skrze svého zástupce dne 14. 6. 2016 odvolání, jehož nedostatky odstranil dne 26. 9. 2016, a které doplnil dne 30. 9. 2016. Žalovaný, i přesto, že ze správního spisu vyplývají pochybnosti o náležitosti podpisu daného doplnění, se rozhodl v souladu se zásadou *in dubio pro reo* posoudit tento podpis jako platný a tudíž se zabýval námitkami v něm uvedenými. Žalovaný přezkoumal odvoláním napadené rozhodnutí, vypořádal se s odvolacími námitkami žalobce a dospěl k závěru, že rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je zákonné a odvolání napadeným rozhodnutím zamítl.

A. PREKLUZE

39. Žalobce předně namítl, že na posuzovanou věc je nutné aplikovat § 30 a násl. zákona o odpovědnosti za přestupky a hledět na skutky jako na promlčené z důvodu zániku odpovědnosti žalobce dne 23. 5. 2017.
40. Změnou promlčecí, resp. prekluzivní lhůty, v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich se zdejší soud zabýval již v několika rozhodnutích a považuje proto za podstatné zdůraznit, že o této otázce je třeba rozhodovat s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem té které věci. Nejprve zdejší soud v rozhodnutí ve věci sp. zn. 73 A 59/2017 posuzoval situaci, kdy správní orgán prvního stupně zahájil řízení tak, že nenastal zánik odpovědnosti ani podle předcházející právní úpravy, ani podle úpravy zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Následně např. v rozhodnutí ve věci sp. zn. 73 A 58/2017 posuzoval situaci, kdy k zahájení řízení o správním deliktu došlo v zákonné lhůtě podle předcházející právní úpravy, avšak podle úpravy zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich by již uplynula promlčecí doba. V obou případech dospěl k závěru, že odpovědnost za správní delikt provozovatele vozidla, resp. za přestupek nezanikla. Dalším případem možného zániku odpovědnosti se soud zabýval ve věci sp. zn. 73 A 34/2017.
41. Stejně jako ve všech ostatních věcech musí soud zdůraznit, že nová právní úprava není pro žalobce příznivější. Skutková podstata deliktu, stejně jako sazby za něj, zůstaly shodně zachovány. Jediné, co se na první pohled může jevit jako příznivější změna, je otázka běhu lhůty. Jak ale zdůraznil zdejší soud ve věci sp. zn. 73 A 58/2017, Ústavní soud v nálezu soudu ze dne 21. 12. 1993, sp. zn. Pl. ÚS 19/93, publ. pod č. 1/1 Sb. ÚS n., 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. 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.“*
42. S ohledem na uvedené nepovažuje zdejší 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., za rozporné s čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod, 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. V této souvislosti lze odkázat i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002-27, kde dovodil, že *„[...] ústavní záruka článku 40 odst. 6 Listiny o tom, že je nutno použít pozdějšího práva, je-li to pro pachatele výhodnější, platí jak v řízení soudním, tak v řízení správním. Přijetí tohoto principu znamená, že nelze*

trestat podle práva starého 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.“

43. Za této situace soud při respektování ustanovení § 112 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich dospěl k závěru, že zákonodárce jasně stanovil běh lhůty pro zánik odpovědnosti za přestupky odlišně pro jednání spáchaných před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a po jeho účinnosti. V případě přestupků spáchaných po účinnosti zákona o odpovědnosti za přestupky je stanovena promlčení lhůta na jeden rok v ustanovení § 29 a násl. zákona a v případě přestupků spáchaných před účinností zákona vložil zákonodárce ustanovení § 112 odst. 2 zákona, dle kterého se 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 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.
44. Reálně mohou vzniknout následující tři situace. Řízení o přestupku bude zahájeno ve lhůtě pro zahájení řízení podle předcházející právní úpravy a zároveň i ve lhůtě pro promlčení dle nové úpravy. Další možností je, že řízení o správním deliktu bylo zahájeno před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky ve lhůtě podle přecházející úpravy, avšak byla překročena lhůta pro zahájení řízení dle současné právní úpravy. Případně může nastat s ohledem na přechodná ustanovení situace, že řízení o přestupku bude zahájeno až po 1. 7. 2017 při zachování lhůty podle předcházející právní úpravy, avšak v rozporu s ustanovením § 29 a násl. zákona o odpovědnosti za přestupky.
45. Ze správního spisu v nyní projednávané věci vyplývá, že správní delikty žalobce byly spáchány dne 24. 5. 2015. Správní orgán prvního stupně se o nich dozvěděl nejpozději dne 25. 5. 2015 (srov. č. 1. 6 správního spisu), a správní řízení zahájil (doručením příkazu) dne 12. 9. 2015, následně dne 23. 5. 2016 vydal rozhodnutí, které žalovaný potvrdil svým rozhodnutím ze dne 30. 6. 2017. Napadené rozhodnutí pak bylo žalobci prostřednictvím jeho zástupce doručeno dne 15. 9. 2017; pravomocným se tedy stalo po účinnosti nového zákona o odpovědnosti za přestupky. Žalobce spáchal správní delikty v době účinnosti úpravy, která stanovovala zánik odpovědnosti právnické osoby za správní delikt, jestliže o něm příslušný orgán nezahájil řízení do dvou let ode dne, kdy se o něm dozvěděl, nejpozději však do čtyř let ode dne, kdy byl spáchán (§ 125e odst. 3 ve spojení s § 125e odst. 5 zákona o silničním provozu). Právní úprava účinná v době po vydání rozhodnutí žalovaného stanovuje obecnou promlčecí dobu pro projednání přestupku (což zahrnuje i zahájení řízení) jednoletou.
46. V nyní posuzované tudíž věci nastala druhá výše představená varianta, tedy řízení bylo zahájeno před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky, lhůta podle přecházející úpravy byla zachována, avšak podle nové by již zachována nebyla.
47. 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.“

48. Zdejší soud má s ohledem na vše výše uvedené 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, bylo zahájeno v rámci zákonné lhůty 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.
49. Krajský soud tak uzavírá, že považuje námitku prekluze odpovědnosti žalobce za posuzované správní delikty za nedůvodnou.
50. V souvislosti s nyní posuzovanou námitkou žalobce také velmi obecně vytykal správním orgánům, že nezabývaly tím, zda novější právní úprava je či není pro žalobce příznivější a nepostavily na jisto, podle jakého znění právních předpisů rozhodovaly, když uvedly pouze neurčité „ve znění pozdějších předpisů“.
51. I pro obecnost daných námitek může krajský soud zareagovat pouze ve stejné míře obecnosti. Žalobce má zřejmě na mysli, že při uložení výše pokuty odkázal správní orgán prvního stupně (i následně žalovaný) na § 125c odst. 4 písm. e) zákona o silničním provozu, který byl ke dni spáchání přestupku v účinnosti (konkrétně do 19. 2. 2016). V době rozhodování správního orgánu prvního stupně však byla výše pokuty za daný přestupek upravena v § 125c odst. 5 písm. f) téhož zákona.
52. Soud přisvědčuje tomu, že měl správní orgán prvního stupně při svém rozhodování vycházet z právní úpravy účinné ke dni svého rozhodování. Nicméně v tomto pochybení správního orgánu prvního stupně neshledává takovou podstatu, jež by měla za následek nezákonnost správního rozhodnutí. Celá polemika o právní úpravě výhodnější pro žalobce je totiž zcela nedůvodná, protože obě shora citované právní úpravy stanovily, že za daný přestupek se ukládá pokuta ve výši od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Obě právní úpravy (tedy ta, která byla v účinnosti ke dni spáchání přestupku, jako i ta, která byla v účinnosti ke dni rozhodnutí správního orgánu prvního stupně) byly ohledně rozmezí, v němž mohla být

uložena pokuta, zcela identické, nelze tedy hovořit o tom, že by některá z nich byla pro přestupce výhodnější.

53. Zdejší soud uznává, že by jistě bylo vhodnější blíže specifikovat znění právní úpravy, podle kterého se správní orgány řídí, namísto uvedení v zásadě vágního „ve znění pozdějších předpisů“. Jelikož však daným postupem k zásahu do subjektivních veřejných práv žalobce nedošlo a ani teoreticky s odkazem na uvedené v přechozím odstavci tohoto rozsudku dojít nemohlo, krajský soud ke zrušení žalobou napadeného rozhodnutí nepřistoupil.

B. NEDOSTATEK DŮVODŮ A MĚŘENÍ RYCHLOSTI

a. Souhrnné zjištění

54. Zdejší soud nedospěl k závěru, že by správní orgán prvního stupně ve věci provedl nezákonné souhrnné zjištění. Žalobce totiž paušálně hodnotí obsah rozhodnutí správního orgánu prvního stupně jako souhrnné zjištění a souhrnné hodnocení veškerého provedeného dokazování. Tak tomu ale není. Rozhodnutí správního orgánu prvního stupně se ve věci skutku rozpadá do dvou částí. První je odůvodnění nezahájení přestupkového řízení proti sdělenému řidiči a sdělené řidičce a druhou je zdůvodnění skutkové a právní věty výroku rozhodnutí. Správní orgán uvedl jasný výčet důkazů, z nichž následně vyvodil skutkový závěr.
55. Zdejší soud si dovolí poukázat na nález Ústavního soudu ze dne 27. 3. 2012 ve věci sp. zn. IV. ÚS 3902/11, publ. pod č. 62/64 Sb. ÚS n., ve kterém Ústavní soud konstatoval, že „[o]dvolač soud, ačkoliv v intencích § 213 a 213a o. s. ř. dokazování doplnil, v odůvodnění napadeného rozsudku (ani v nezbytném rozsahu) neuvedl, jaká skutková zjištění učinil z každého z provedených důkazů, případně konkrétně vymezených skupin důkazů, resp. myšlenkově se k nim stran této druhé alternativy co do společného hodnocení - umožňuje-li to jejich charakter a kontext - v rámci vyložení rozhodovacích důvodů nevymezil.“
56. Z uvedeného citace jasně vyplývá, že je třeba rozlišovat mezi důkazy, které stojí samostatně a které je třeba samostatně posuzovat, a mezi konkrétně vymezenými skupinami důkazů, u kterých lze provést společné hodnocení, umožňuje-li to jejich charakter a kontext. V nyní posuzované věci se podle názoru zdejšího soudu jedná právě o takovou skupinu důkazů, neboť všechny jednotlivé shromážděné důkazy jsou spojené s jediným místem, jediným jednáním a jediným časovým okamžikem, přičemž je nutné je vykládat v jejich společném kontextu, jak učinil správní orgán prvního stupně. Soud proto na jeho postupu neshledává žádné pochybení, které by mělo zakládat nepřezkoumatelnost rozhodnutí správního orgánu prvního stupně.

b. Automatizovaný technický prostředek bez obsluhy

57. 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.

58. Dle žalobního tvrzení nebyly naplněny podmínky dle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, když ze správních rozhodnutí není zřejmé, jak se dospělo k závěru, že použitý rychloměr je automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Správními orgány nebylo postaveno najisto, jaké znaky musí automat naplňovat a ani nebylo v této otázce provedeno dokazování.
59. Ve shodě se žalobcem lze konstatovat, že žádný právní předpis nedefinuje to, co se rozumí automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Nicméně k specifikaci takového prostředku není třeba legální definice, jedná se především o technické prostředky trvale nainstalované a zpravidla pevně zabudované na určitém místě, které nevyžadují přítomnost obsluhujícího personálu. Takové měřidlo je obsluhou toliko umístěno, nainstalováno, případně spuštěno, avšak samotné měření již probíhá automaticky bez toho, aby obsluha takové zařízení ovládala. Charakter automatizovaného technického prostředku je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy.
60. Při rozlišování mezi automatizovanými a manuálně obsluhovanými technickými prostředky je pak podstatné pouze to, zda je rychloměr schopen fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016-38, dle kterého „[z]cela správně přitom [krajský soud – pozn. soudu] poukázal na skutečnost, že jediným dělícím 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.“ Krajský soud přednesený názor Nejvyššího správního soudu rozhodně na rozdíl od žalobce nepovažuje za mylný a plně se s ním ztotožňuje.
61. Součástí listinných důkazů, ze kterých správní orgán prvního stupně vycházel, a které jsou specifikované v jeho rozhodnutí na str. 3 – 4, jsou radarové záznamy o přestupku 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 se s předmětnými listinami mohl žalobce seznámit dne 16. 5. 2016, kdy proběhlo provedení důkazů mimo ústní jednání a seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí. Tohoto svého práva žalobce ovšem nevyužil, i když byl o něm řádně spraven oznámením ze dne 15. 4. 2016, pouze skrze svého zástupce písemným podáním ze dne 19. 4. 2016 obecně namítal tu skutečnost, že nebylo měřeno tzv. automatem a dožadoval se provedení důkazu návodem k obsluze použitého rychloměru, kterému nebylo vyhověno.
62. Z radarových záznamů o přestupku přitom 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. K zákonnosti ověření daného rychloměru jakožto jedné z námitek žalobce se zdejší soud vyjádřil níže, viz bod 112 odůvodnění tohoto rozsudku.

63. Nad rámec uvedeného soud má z obsahu ověřovacího listu rychloměru za prokázané, že měření rychlosti probíhalo ze stacionárního radaru umístěného ve „skříní“ (viz bod 2.6 Výrobní čísla schválených skříní). V případě měřicího zařízení na ulici i z dalšího provedeného dokazování, tj. z internetových stránek města www.zidlochovice.cz obsahujících informace o místech umístění stacionárních radarů, jasně vyplývá, že se jedná o měřicí zařízení, které slouží k trvalému zaznamenávání rychlosti v daném místě s tím, že k vyhodnocení spáchaných jednání dochází později, nikoliv ve spojení se zastavováním pachatelů přestupků. Zdejší soud nijak nezpochybňuje a nerozporuje závěr Nejvyššího správního soudu uvedený v rozsudku ve věci sp. zn. 9 As 213/2017, že podmínkou měření automatizovaným technickým prostředkem je, „[...]skutečnost, že identita řidiče v daném okamžiku není zjištělná, to znamená, že na kontrolovaném místě není zřízeno kontrolní stanoviště a kontrolované vozidlo není zastavováno a jeho řidič zjištěn.“ Z obsahu správního spisu vyplývá, že se jednalo o měření rychlosti stacionárním radarem bez následného zastavení řidiče a nejednalo se o kontrolní stanoviště s následným zastavováním vozidel. Konečně ani žalobce nic takového netvrdil.
64. Lze tak shrnout, že v daném případě byl rychloměr použitý při měření žalobcem provozovaného vozidla v automatizovaném režimu a splňuje definici automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy. Tato skutečnost byla uvedena nejen v rozhodnutích správních orgánů, ale podrobné informace týkající se typu a funkcí rychloměru byly obsaženy i v dalších listinách (tyto jsou součástí správního spisu), na jejichž obsah krajský soud shora poukázal.
65. 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.
66. V souvislosti s touto námitkou žalobce rovněž namítal, že důkazní návrh návodem k obsluze rozhodně nelze vyhodnotit jako nadbytečný. Krajský soud v tomto ohledu předně připomíná, že správní orgány jsou podle § 3 správního řádu povinny zjistit skutkový stav věci bez důvodných pochybností. V opačném případě, nelze-li pomocí dokazování pochybnosti odstranit, musí aplikovat zásadu *in dubio pro reo*, tedy rozhodnout ve prospěch obviněného.
67. K tomu je ovšem nutné doplnit, že správní orgány nejsou podle § 52 správního řádu vázány návrhy účastníků řízení, pakliže nemohou přispět k objasnění skutkového stavu věci. Z toho samozřejmě nelze dovodit, že by mohlo rozhodování správních orgánů vykazovat znaky libovůle, neboť musí být každé neprovedení důkazu či jeho hodnocení v neprospěch obviněného řádně zdůvodněno (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2015, č. j. 2 As 142/2015-51, a ze dne 28. 4. 2005, č. j. 5 Afs 147/2004-89).
68. V nyní posuzované věci se jednalo o správní delikty podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť žalobce jako provozovatel vozidla nezajistil dodržování pravidel silničního provozu neznámým řidičem, který se dopustil jednání majícího znaky přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3, bod 4 zákona o silničním provozu. Za účelem posouzení naplnění formálních znaků skutkové podstaty

daného přestupku bylo, jak již soud uvedl výše, ze strany správních orgánů dokazování skutkového stavu založeno zejména na záznamech o přestupku, v rozhodné době platných ověřovacích listech rychloměru a stanovisku PČR – schválení úseků pro stacionární měření rychlosti MP Židlochovice.

69. K tomu je nutné poukázat na skutečnost, že již výše na základě listin obsažených ve správním spise krajský soud došel k závěru, že ke změření rychlosti vozidla žalobce došlo automatizovaným technickým prostředkem bez obsluhy. Žalobce přitom nepožadoval provedení důkazu návodem k obsluze např. k prokázání správnosti měření (kterou nijak nerozporoval), ale pouze a jen za účelem prokázání toho, že bylo měřeno tzv. automatem.
70. Z toho důvodu dospěl krajský soud k závěru, že lze za dostatečně přezkoumatelný považovat ten postup žalovaného, kterým s odkazem na podklady založené ve správním spise další dokazování vyhodnotil jako nadbytečné. Související žalobní námitku tudíž soud shledal nedůvodnou.

c. Absence zkoumání dopravní nehody jako následku

71. Pokud žalobce nedostatek odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně spatřoval v neuvedení závěru, že delikt neměl za následek dopravní nehodu, tak krajský soud nijak nezpochybňuje, že absence dopravní nehody je nutnou podmínkou k tomu, aby mohl být provozovatel postižen za správní delikt provozovatele vozidla. Nicméně v případě podmínky „absence následku v podobě dopravní nehody“ se jedná o prokázání negativní skutečnosti, která může být bez pochybností „prokázána pouze prokázáním“ komplementární pozitivní skutečnosti, jelikož pouze ta existenci prokazované negativní skutečnosti vylučuje. Absenci následku v podobě dopravní nehody tak lze prokázat pouze tím, že by následkem jednání byla dopravní nehoda.
72. V souzené věci lze na negativní skutečnost (absenci dopravní nehody) usuzovat i z „příčin a následků“, tedy ze zjištěného důkazního stavu, ze kterého nic nenasvědčuje tomu, že by při spáchání deliktního jednání (v době 8:39 dne 24. 5. 2015, resp. v době 10:45 dne 24. 5. 2015, spočívajícím v překročení povolené rychlosti) byla způsobena dopravní nehoda. Skutečnost, že deliktní jednání by mělo za následek dopravní nehodu, netvrdí ostatně ani žalobce.
73. Z obsahu správního spisu jasně vyplývá, že vozidlo žalobce je nepoškozené a fotografie, které jsou obsahem správního spisu, vylučují, že by v obou případech došlo k nehodě v okamžiku a místě zjištění správních deliktů, jejíž příčinou by bylo překročení nejvyšší dovolené rychlosti vozidlem žalobce.
74. Po žalovaném, resp. správním orgánu prvního stupně je požadováno, aby učinil předmětem dokazování negativní skutečnost, jejíž prokazování je v případech, kdy skutková zjištění z místa ničemu takovému nenapovídají, v podstatě nemožné a v rovině tzv. negativní důkazní teorie, ke které se přihlásil i Nejvyšší správní soud již např. v rozsudku ze dne 26. 7. 2006, č. j. 3 Azs 35/2006-104, publikovaném pod č. 951/2006 Sb. NSS: „*Postup krajského soudu, jenž zamítl návrh na ustanovení zástupce (§ 35 odst. 7 s.ř.s.) s odůvodněním, že stěžovatelka neprokázala tvrzení o své majetkové situaci listinnými důkazy, přičemž tato tvrzení stěžovatelky spočívala v tom, že nemá žádný majetek ani příjmy, je vadný a je důvodem pro zrušení takového usnesení. Krajský soud svým postupem popřel tzv. negativní důkazní teorii, podle níž nelze dokazovat neexistující skutečnosti.*“ Podobně Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 7. 4. 2010, sp. zn. I. ÚS 22/10, konstatoval:

„Povinnost tvrzení a zejména prokazování má však své mantinely, mezi něž patří uplatnění pravidla 'neexistence se neprokazuje,' vycházející z tzv. negativní důkazní teorie, neboť po nikom nelze spravedlivě požadovat, aby prokázal reálnou neexistenci určité právní skutečnosti“ (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 7. 2013 ve věci sp. zn. 6 As 59/2012).

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

d. Zkoumání podmínek měření rychlosti

76. Ve vztahu ke způsobu měření rychlosti předmětné motorového vozidla žalobce nejprve namítal, že nebylo ze strany správních orgánů jinak zkoumáno, zda byly splněny podmínky uvedené v § 79a zákona o silničním provozu.
77. Na úvod vypořádání série souvisejících námitek zdejší soud uvádí, že ve smyslu rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 1. 2016, č. j. 2 As 217/2015-47, a usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2017, č. j. 10 As 24/2015-71, publ. pod č. 3577/2017 Sb. NSS, nelze správním orgánům vytýkat, že za žalobce, který byl v průběhu správního řízení pasivní (jak tomu bylo i v nyní projednávané věci), „nedomyslel“ všechna myslitelná nebo třeba i nepravděpodobná tvrzení a v rozhodnutí se s nimi nevypořádal. Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 6. 2017, č. j. 9 As 274/2016-37, nadto plyne, že za účelem odstranění pochybností o splnění podmínek § 79a zákona o silničním provozu má samotné dokazování primárně provádět i sám správní soud, nikoliv žalobou napadená rozhodnutí rušit a vracet správním orgánům k doplnění dokazování. Na základě výše uvedené judikatury zdejší soud přistoupil v bodech 78 - 86 odůvodnění tohoto rozsudku k odstranění všech pochybností ohledně splnění zákonných podmínek měření.
78. Dle § 79a zákona o silničním provozu za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií.
79. Jak již bylo judikováno v rozsudku Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 9 As 274/2016, „[z] jazykového výkladu citovaného ustanovení zákona o silničním provozu jednoznačně plyne, že užitý termín „výhradně“ znamená výlučně, tj. toliko a pouze za těchto podmínek musí obecní policie při výkonu činnosti měření vozidel následovat pokyny Policie ČR. Jedná se o jednoznačný pokyn zákonodárce ve vztahu k obecní policii. Nejvyšší správní soud námátkou odkazuje např. na rozsudek NSS ze dne 23. 1. 2014, č. j. 9 As 128/2013-45; rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové – pobočky v Pardubicích ze dne 8. 10. 2013, č. j. 52 A 16/2013-33; rozsudek Krajského soudu v Ostravě – pobočky v Olomouci ze dne 11. 2. 2013, č. j. 76 A 29/2011-58 aj., z nichž plyne, že soudy a správní orgány při posuzování dopravních přestupků a při zkoumání oprávnění obecní policie měřit ve smyslu § 79a zákona o silničním provozu shromažďují podklady prokazující naplnění uvedené podmínky, a to např. dohodami mezi Policií ČR a obecní policií, příp. stanovisky Policie ČR.“

80. Dotčená právní úprava nespecifikuje, jaké náležitosti musí určení míst pro účely provádění měření rychlosti obecní policií obsahovat. Z povahy věci lze ovšem dovodit, že by z takové listiny mělo být patrné, že se týká právě určení úseků pro měření rychlosti, konkrétního místního, příp. časového rozsahu, přičemž by mělo být zřejmé, že byla vyhotovena a schválena oprávněnou osobou. Krajský soud ze správního spisu ověřil, že v posuzovaném případě je jeho obsahem listina vydaná Policií ČR, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje, Dopravní inspektorát Brno-venkov, ze dne 15. 11. 2013 č. j. KRPB-283057/ČJ-2013-060306, nadepsaná jako „*Schválení úseků pro měření rychlosti MP Židlochovice.*“ Z této vyplývá schválení Policií ČR míst měření rychlosti Městskou policií Židlochovice, přičemž je v ní explicitně uveden úsek města, – sil. II/425, od křižovatky po konec obce ve směru, a to obousměrně. Stejně tak není pochyb o tom, že předmětná listina byla vypracována pověřenou osobou Policie ČR, o čemž svědčí podpis npor. Bc. J. P., vedoucího oddělení dopravního inspektorátu.
81. Z radarových záznamů o přestupku zpracovaných ved. str. M. Š., příslušníkem Městské policie Židlochovice, je možné zjistit, že měření rychlosti bylo provedeno měřicím zařízením, které mělo v době zjištění přestupku platné ověření.
82. Ze správního spisu tak vyplývá, že bylo měřeno na úseku schváleném Policií ČR. Z rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je také možné zjistit, že výše zmiňované listiny (schválení úseků Policií ČR a radarové záznamy o přestupku) byly provedeny jako důkazy.
83. Současně k této námitce zdejší soud uvádí, že žalobce sám nikde nespecifikoval, co si představuje pod pojmem „v součinnosti s policií“ dle § 79a zákona o silničním provozu, který dle jeho mínění nebyl správním orgánem prvního stupně ani žalovaným zkoumán. Dle názoru soudů přitom požadavek zmíněného ustanovení není možno pokládat např. za předpoklad osobní přítomnosti příslušníka Policie ČR při měření (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 11. 2017, č. j. 1 As 305/2017-32). Namítá-li stěžovatel, že úvaha ohledně součinnosti s Policií ČR nebyla obsažena v rozhodnutích správních orgánů, lze k tomu uvést jen to, že v odvolání závěry správního orgánu prvního stupně ve vztahu k tomuto nijak nerozporoval, proto se jimi žalovaný logicky podrobněji nezabýval. Tomuto postupu správních orgánů nelze, jak již bylo odůvodněno v předcházejícím bodu odůvodnění tohoto rozsudku, v souvislosti s důvody uvedenými v bodě 77 odůvodnění tohoto rozsudku nic vytknout.
84. Co se týče části posuzované námitky ohledně zkoumání účelu předmětného měření rychlosti na daném místě, k tomu krajský soud ve stručnosti odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 3. 2018, č. j. 4 As 152/2017-30, kde tento uvedl, že „[...] *zákonná úprava neznamená, že by bylo nutné jakkoli konkrétně dokazovat či kvantifikovat, že měření rychlosti v daném případě přispělo ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Okolnosti uvedené krajským soudem v napadeném rozsudku (měření v obci, v odpoledních hodinách atd.) zřetelně dokazují, že účel měření rychlosti byl splněn. Smyslem stěžovatelem citovaného ustanovení je prakticky vyloučit „šikanu“ při měření rychlosti, tedy, aby policie prováděla měření v místě, kde je to pro bezpečnost silničního provozu bezvýznamné. O tom však v projednávaném případě nemůže být řeč (k tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 10. 12. 2014, č. j. 9 As 80/2014-37).*“
85. Ze správního spisu v nyní projednávané věci vyplývá, že měření rychlosti vozidel bylo provedeno v městě Židlochovice v 8:39 hod., resp. 10:45 v neděli. Ač se daná situace může

jevit z hlediska účelu jako hraniční, stále se v posuzovaném případě jedná o měření rychlosti při kraji města Židlochovice, které logicky primárně slouží k tomu, aby projíždějící řidiči zpomalili při vjezdu do obce, kde dochází pro umístění přechodu pro chodce ke zvýšenému výskytu chodců. Dohlížet na bezpečnost silničního provozu tím, že policisté měří v obcích rychlost projíždějících vozidel, dle názoru soudu v zásadě vždy zvyšuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a spěje k větší ukázněnosti řidičů, tj. aby, v případě, že rychlost překročili, si dali napříště v daném místě z důvodu umístění stacionárního rychloměru pozor a rychlost sami automaticky snížili. Současně přitom z § 79a zákona o silničním provozu nevyplývá nic o tom, že by správní orgány měly snad prokazovat, zda měření rychlosti v projednávaném případě vedlo ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 4 As 152/2017).

86. Krajský soud tak uzavírá, že v posuzovaném případě podmínky měření uvedené v § 79a zákona o silničním provozu byly splněny a výstup z provedeného měření považuje jako důkaz získaný v souladu s právními předpisy (srov. § 51 správního řádu). S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 9 As 274/2016 tak vyhodnotil zrušení žalobou napadeného rozhodnutí (příp. i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně) pro absenci hodnocení těchto podmínek jako přepjatý formalismus, a z toho důvodu k němu nepřistoupil.

e. Informovanost veřejnosti o měření rychlosti motorových vozidel

87. Žalobce namítl, že on, resp. řidič vozidla, vůbec nebyl upozorněn, že v předmětném úseku komunikace, ve kterém mělo dojít k údajnému protiprávnímu jednání, dochází k úsekovému měření vozidel. Jmenovitě namítal nedostatek umístění značek IP31 a IP31b.
88. Jak již bylo uvedeno výše, podle § 79a zákona o silničním provozu ve znění účinném od 1. 8. 2011 doposud platí, že za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií.
89. Zákonem č. 133/2011 Sb. byl z citovaného ustanovení vypuštěn odst. 2, dle kterého původně mohla obecní policie měřit rychlost výhradně v úseku určeném policií, jehož počátek je ve směru silničního provozu označen přenosnou dopravní značkou s vyobrazením kamery snímající rychlost a nápisem „MĚŘENÍ RYCHLOSTI“ a konec tohoto úseku přenosnou dopravní značkou s tímto vyobrazením šikmo přeškrtnutým a nápisem „KONEC MĚŘENÍ RYCHLOSTI“.
90. Z citovaného § 79a v účinném znění je zcela zřejmé, že měření rychlosti obecní policií není vázáno na označení úseku dopravní značkou. Ze samotné existence dopravních značek IP31 a IP31b nijak nevyplývá zákonná povinnost k označení úseků, kde probíhá měření rychlosti obecní policií.
91. Ve správním spise je založeno jako listinný důkaz stanovisko Policie ČR „Schválení úseků pro stacionární měření rychlosti MP Židlochovice“, ze kterého vyplývá, že ul. v městě byla určena jako místo pro měření rychlosti Městskou policií Židlochovice. Z obsahu správního spisu zároveň vyplývá, že k deliktnímu jednání došlo na této ulici a jednání bylo zachyceno silničním radarovým rychloměrem AD9T umístěným ve skříni.

92. Z uvedeného je zřejmé, že jednání blíže neustanoveného řidiče bylo zjištěno pomocí stacionárního rychloměru, který měřil rychlost v konkrétním bodě, a to na ulici v městě, konkrétně na komunikaci sil. II/425 v km 7,6. Ze správního spisu žádným způsobem nevyplývá, že by se v souzené věci jednalo o úsekové měření rychlosti, jehož podstatou je měření průměrné rychlosti vozidel, která projedou určitým, předem definovaným měřicím úsekem v určitém časovém intervalu. Je proto zcela bezvýznamná argumentace žalobce vztahující se k úsekovému měření, zejména pak to, že žalobce nebyl upozorněn na to, že v předmětném úseku komunikace dochází k úsekovému měření rychlosti vozidel, jelikož k úsekovému měření v daném místě nedocházelo.
93. V souvislosti s tímto také zmínil, že se správní orgány měly zabývat i tím, zda obecní policie zřízení rychloměru vhodným způsobem v souladu s § 24b odst. 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o obecní policii“) uveřejnila.
94. Podle § 24b odst. 1 zákona o obecní policii platí, že obecní policie je oprávněna, je-li to potřebné pro plnění jejich úkolů podle tohoto nebo jiného zákona, pořizovat zvukové, obrazové nebo jiné záznamy z míst veřejně přístupných, popřípadě též zvukové, obrazové nebo jiné záznamy o průběhu zákroku nebo úkonů.
95. Dle § 24b odst. 2 zákona o obecní policii dále platí, že v případě, jsou-li k pořizování záznamů podle odstavce 1 zřízeny stále automatické technické systémy, je obecní policie povinna informace o zřízení takových systémů vhodným způsobem uveřejnit.
96. Zákon přitom nestanoví přesnou formu uveřejnění informace o prováděném měření. Bezpochyby lze považovat za dostatečné (a vhodné) uveřejnění této informace např. na internetových stránkách. Krajský soud v tomto směru ověřil a odkazuje na webové stránky města (www.zidlochovice.cz), záložku „Městský úřad“ a související podzáložku „Jak si vyřídit, formuláře“, která obsahuje mimo jiné odkaz na „Odbor dopravy“. Po otevření tohoto se se uživateli zobrazí nabídka dalších odkazů, mezi nimi i „Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla – měření stacionárními radary MP Židlochovice“. Uvedenou webovou stránku povedl soud jako důkaz, a má tak za prokázané, že město pravidelně zveřejňuje informace o stálých radarech, které jsou provozovány Městskou policií Židlochovice. Lze tedy konstatovat, že obecní policie dostala povinnosti stanovené v § 24b odst. 2 zákona o obecní policii a uveřejnila vhodným způsobem informaci o provádění stacionárního měření v městě
97. Krajský soud uzavírá, že námitku nedostatečného zkoumání naplnění předpokladů informovanosti veřejnosti o měření předmětného úseku stacionárním rychloměrem s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 9 As 274/2016 za nedůvodnou, jelikož krajský soud provedeným dokazováním při jednání odstranil související pochybnosti a zjistil, že k utajovanému pořizování audiovizuálních záznamů v rozporu s právními předpisy tak, jak tvrdil žalobce v žalobě, nedocházelo.
98. Nedůvodné jsou i námitky proti tvrzenému skrytému měření rychlosti. Měření rychlosti automatizovanými technickými prostředky neobsahuje prvek sledování ať již osob nebo věcí, neboť nejsou zaměřeny proti konkrétním osobám nebo konkrétním věcem. Nedochází proto k zásahům do osobní sféry, integrity a soukromí fyzických osob v takové míře, aby to narušovalo právo na ochranu soukromí v takovém rozsahu, že by bylo třeba zákonného zmocnění nad již stávající úpravu. Obecní policie je oprávněna k měření

rychlosti v rámci dohledu nad provozem na pozemních komunikacích a není žádného rozdílu mezi tím, jestli rychlost vozidel měří příslušník policie radarem fyzicky nebo prostřednictvím stacionárního radaru.

99. V této souvislosti je zcela nesmyslná poznámka o větší účinnosti viditelného měření, neboť účelem měření rychlosti není donutit řidiče zpomalit pro policistu měřícího rychlost, nýbrž kontrola dodržování předpisů, které má řidič dodržovat bez ohledu na to, zda na krajnici vozovky stojí policista s radarem, nebo ji kontroluje stacionární radar, nebo není prováděna kontrola žádná. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu tak nelze dosáhnout stacionárními radary o nic více než umístěním jednotek, desítek, stovek či tisíců policistu na silnice s ručními radary, neboť jakékoliv měření rychlosti je vždy primárně kontrolou dobrovolného dodržování dopravních předpisů. I samotné tvrzení žalobce, že v případě viditelného měření rychlosti „zpomalí asi každý řidič“ je ryze spekulativní, např. řidič, který jede v rychlostním limitu dané komunikace, jistě nemá důvod zpomalovat.

f. Diskriminace

100. Pokud jde o námitku týkající se diskriminace českých provozovatelů vozidel, resp. motocyklů, krajský soud ji pokládá za ryze účelovou a nijak nesouvisející s konkrétním projednávaným případem. Žalobce tuto svou námitku naprosto ničím nepodložil, tedy žádnými konkrétními případy, z nichž by bylo možné usuzovat na diskriminaci českých provozovatelů vozidel oproti provozovatelům zahraničním, příp. na diskriminaci provozovatelů motocyklů oproti provozovatelům automobilů. Soud žalobci připomíná, že řízení před správními soudy je vedeno zásadou dispoziční, tudíž je na samotném žalobci, aby on sám tvrdil a i následně jím tvrzené skutečnosti dokazoval. 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.

g. Prokázání měření rychlosti v Židlochovicích na ulici Žerotínovo nábřeží v 7,6 km

101. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 4. 5. 2017, č. j. 1 As 31/2017-33, jasně konstatoval:
- „[14] V nyní posuzované věci městský úřad vymezil skutek ve výroku rozhodnutí následovně: [...] bylo zjištěno, že dne 7. 6. 2014 v 18:19 hodin v, na ul. blíže neustanovený řidič vozidla r.z.: X provozovaného O. K., [...], překročil nejvyšší povolenou rychlost, stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o více než 20 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/hod, jel rychlostí 81 km/hod, resp. 78 km/hod [...].
- [15] Z takto formulovaného výroku lze jasně seznat, jaká úprava nejvyšší povolené rychlosti v daném místě platila (50 km/hod), že delikt byl spáchán v obci („v“) a v jakém místě (ul.). Uvedené vymezení skutku ve výroku rozhodnutí plně postačuje pro zachování práva na obhajobu, neporušení překážky věci rozhodnutí a respektování zásady ne bis in idem. Ze všech okolností obsažených ve výroku (místo, čas, datum, osoba, platná regulace rychlosti) bez pochyb vyplývá, že takto vymezený skutek nemohl být zaměněn s jiným skutkem spáchaným stěžovatelem.

[16] *K námitce neuvedení směru jízdy ve výroku rozhodnutí je třeba uvést, že tato okolnost není nezbytnou náležitostí výroku rozhodnutí o přestupku, pouze podrobněji specifikuje způsob spáchání přestupku. Podstatné je to, že skutek byl v nyní posuzované věci vymezen tak, aby nemohl být zaměněn s jiným (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2015, č. j. 9 As 291/2014-39, nebo rozsudek ze dne 9. 11. 2016, č. j. 1 As 46/2016-24).“*

102. Pokud soud aplikuje uvedené závěry na nyní posuzovanou věc, musí dospět k následujícímu. Správní orgán prvního stupně ve svém rozhodnutí uvedl, že automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy bylo zjištěno, že (i) dne 24. 5. 2015 v 8:39 hodin v, na ul., sil. II/425 v km 7,6, neustanovený řidič vozidla reg. značky překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/hod., jel rychlostí 72 km/hod., resp. 69 km/hod. (dle toleranční odchylky měření 3 km/hod.), a že (ii) dne 24. 5. 2015 v 10:45 hodin v, na ul., sil. II/425 v km 7,6, neustanovený řidič vozidla reg. značky překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o více než 20 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/hod., jel rychlostí 75 km/hod., resp. 72 km/hod. (dle toleranční odchylky měření 3 km/hod.).
103. Pokud si zdejší soud „vypůjčí“ a parafrázuje bod [15] citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 1 As 31/2017, tak z takto formulovaného výroku lze jasně seznat, jaká úprava nejvyšší povolené rychlosti v daném místě platila (50 km/hod), že delikt byl spáchán v obci (v), a v jakém místě (ul., sil. II/425 v km 7,6). Uvedené vymezení skutku ve výroku rozhodnutí plně postačuje pro zachování práva na obhajobu, neporušení překážky věci rozhodnutí a respektování zásady *ne bis in idem*. Ze všech okolností obsažených ve výroku (místo, čas, datum, osoba, platná regulace rychlosti) bez pochyb vyplývá, že takto vymezený skutek nemohl být zaměněn s jiným skutkem spáchaným žalobcem.
104. K určení místa na okraj soud konstatuje, že je určeno zcela jasně a určitě jednak obcí, dále označením ulice v obci, pozemní komunikace a bodem odvozeným od délky předmětné pozemní komunikace, čímž je místo měření přesně stanoveno a z čehož vyplývá i to, kde se toto místo nachází (zda v katastru obce, mezi značkami začátek a konec obce). Nadto soud provedl jako důkaz i printscreen ze serveru Mapy.cz, ze kterého je patrné, kde se nachází začátek, resp. konec obce a kde se nachází předmětný bod označený kilometrží. Soud má tak jasně za prokázané, že se místo měření nacházelo v zastavěné části města, a tudíž mezi značkami „Začátek obce“ a „Konec obce“.
105. Jakákoliv polemika žalobce s tím, že by mělo být územním plánem prokazováno měření rychlosti v obci, případně zjišťování toho, jaké rychlostní limity v místě platí, je v kontextu uvedeného rozhodnutí Nejvyššího správního soudu nadbytečná. Dlužno poznamenat, že na tento rozsudek navázal Nejvyšší správní soud shodně v rozsudcích ze dne 27. 9. 2017, č. j. 1 As 221/2017-40, a ze dne 26. 4. 2018, č. j. 7 As 398/2017-37.
106. Pokud žalobce chtěl zpochybnit to, že bylo měřeno v obci, případně že v místě byl jiný limit, než 50 km/h, měl tak učinit relevantním věcným způsobem. Skutečnosti, ze kterých vycházel žalovaný i správní orgán prvního stupně, tvoří logický a uzavřený řetězec důkazů, které dokládají, kde byl měřený úsek, jakým způsobem bylo měřeno a že v měřeném úseku byla nejvyšší povolená rychlost 50 km/h. Napadená rozhodnutí tak netrpí deficitem přezkoumatelnosti.

b. Hodnocení materiální stránky deliktů a šablonovitost rozhodnutí

107. Naplněním materiálního znaku deliktu se zabýval správní orgán prvního stupně na str. 5 svého rozhodnutí, a na základě odvolací námitky i žalovaný na str. 7 napadeného rozhodnutí. Pro soud je zcela dostačující potencialita ohrožení zájmů. Lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-45, který obsahuje závěr o naplnění materiální stránky deliktu ve vazbě na naplnění formálních znaků skutkové podstaty a který je součástí konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu. Zdejší soud považuje za vhodné z citovaného rozhodnutí zdůraznit, že po rozboru Nejvyšší správní soud uzavřel (ve věci překročení rychlosti), že lze „[...] *obecně vycházet z toho, že jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti.*“
108. Společenská škodlivost jednání by nebyla naplněna, pokud by existovaly zvláštní okolnosti případu, které by nebezpečnost jednání zásadním způsobem snižovaly pod míru, která je typická pro běžně se vyskytující případy přestupků (např. význam právem chráněného zájmu, který byl přestupkovým jednáním dotčen, způsob jeho provedení a jeho následky, okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán, osoba pachatele či míra jeho zavinění – srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 1. 2013, č. j. 8 As 34/2012-35, ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-46, či ze dne 26. 4. 2013, č. j. 5 As 76/2011-78, a ze dne 7. 4. 2017, č. j. 7 As 61/2017-34).
109. V souzené věci se však jedná o zcela standardní případ deliktního jednání postihovaného citovanými ustanoveními zákona o silničním provozu a soud nevidí žádné důvody ke snížení míry odpovědnosti pod míru běžně se vyskytujících přestupků. Ostatně ani sám žalobce nepřednáší soudu žádné konkrétní okolnosti, které by měly mít na naplnění materiální stránky deliktů vliv. Nezjištěný řidič vozidla žalobce překročil rychlost v městské zástavbě, míru překročení rychlosti (o 19 km/h, resp. o 22 km/h) rozhodně nelze považovat za zanedbatelnou a jak vyplývá ze snímků obsažených v radarových záznamech o přestupku, k překročení rychlosti došlo v blízkosti přechodu pro chodce.
110. Žalobce, stejně jako většina jiných žalobců, který jsou v řízení před tímto soudem zastupováni stejným právním zástupcem, uplatnil tu námitku, že napadená rozhodnutí trpí zjevnou šablonovitostí. Stejně jako v ostatních případech i v tomto musí soud, taktéž poněkud šablonovitě, konstatovat, že názor žalobce, že by se jednalo o nepřezkoumatelná rozhodnutí pro nedostatek důvodů proto, že by mělo jít pouze o mechanicky vyplněné šablony, nesdílí. Obsah rozhodnutí správních orgánů je vždy logicky spjat jak s náročností posouzení skutkového stavu, tak s náročností právního hodnocení věci. V případě správních deliktů (přestupků) provozovatelů vozidel se jedná o delikty spojené s objektivní odpovědností pachatele a v zákonem limitovaných případech, které předznamenávají typologicky méně náročné situace jak na prokázání skutkového stavu, tak i právní hodnocení.
111. Podle názoru zdejšího soudu se jak rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, tak rozhodnutí žalovaného zabývají všemi skutečnostmi, které byly o deliktním jednání zjištěny, a zároveň se správní orgány zabývají i aplikací právních norem na zjištěný skutkový stav. V nyní projednávané věci neshledal zdejší soud jakýkoliv exces, pro který by dospěl k závěru o nepřezkoumatelnosti správních rozhodnutí. U správních rozhodnutí, kterých vydávají správní orgány desítky, stovky až tisíce, v typologicky naprosto

shodných situacích je zcela dostačující, pokud tato rozhodnutí naplňují požadavky zákona na přezkoumatelnost a pokud jsou vydána v zákonném procesu. Z těchto důvodů považuje soud uvedenou námitku za nedůvodnou.

i. Nezákonné ověření použitého rychloměru

112. Žalobce v žalobě též rozporoval zákonnost ověřovacího listu č. 206/14, jelikož jej vydal subjekt, který rychloměr vyrobil. Krajský soud však s takovým hodnocením (obdobně jako např. Krajský soud v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích v rozsudku ze dne 17. 10. 2018, č. j. 58 A 87/2017-156, posuzujícím totožnou námitku, přičemž jeho závěr byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 5. 2019, č. j. 6 As 371/2018-57) nesouhlasí. Ověřovací list byl vydán osobou k tomu oprávněnou, tedy autorizovaným metrologickým střediskem – společností RAMET a.s. Tímto ověřovacím listem se pouze garantuje jeho funkčnost a přesnost po dobu v ověřovacím listu uvedenou. Žalobce přitom kromě tvrzeného ekonomického zájmu výrobce nenamítá žádnou konkrétní vadu měřicího přístroje. Tvrzený ekonomický zájem nemůže mít sám o sobě vliv na správnost naměřených rychlostních hodnot přístrojem. Za situace, kdy žalobce netvrdí žádné konkrétní skutečnosti, které by mohly mít vliv na správnost měření, pak krajský soud nepovažuje předmětný ověřovací list za vydaný v rozporu s právními předpisy a související námitku shledal nedůvodnou.

C. VADY VÝROKU

a. Rozpor s § 68 odst. 2 správního řádu

113. Žalobce namítl, že výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je v rozporu s § 68 odst. 2 správního řádu, neboť neobsahuje všechna ustanovení, podle kterých bylo rozhodováno, a to § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu (které nadto absentuje také v odůvodnění) a § 125g odst. 3 zákona o silničním provozu.
114. Dle § 68 odst. 2 věta první správního řádu se ve výrokové části uvede řešení otázky, která je předmětem řízení, právní ustanovení, podle nichž bylo rozhodováno, a označení účastníků podle § 27 odst. 1 stejného zákona.
115. Tím, jaká ustanovení právních předpisů mají být uvedena ve výroku rozhodnutí, kterým se ukládá sankce za správní delikt, se zabýval rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 31. 10. 2017, č. j. 4 As 165/2016-46, kde uvedl: „*Podstatou odkazujícího ustanovení je to, že kompletní (plnohodnotná) norma je obsažena ve vícero ustanoveních jednoho nebo více právních předpisů. Z toho logicky plyne, že by správní orgán měl v rozhodnutí uvést veškerá ustanovení, která ve svém celku tvoří aplikovatelnou normu (bod [22] citovaného usnesení). Pachatel deliktu musí nejen vědět, za jaké jednání (ve smyslu popisu relevantního skutku) je trestán, ale též to, jak toto jednání správní orgán právně kvalifikuje [...] správní orgán musí ve výrokové části rozhodnutí uvést všechna ustanovení, byť obsažená v různých právních předpisech, která tvoří v souhrnu právní normu odpovídající skutkové podstatě správního deliktu.*“
116. Ustanovení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu ukládá správnímu orgánu povinnost při určení výměry pokuty právnické osobě přihlídnout k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán. Promítnutí těchto povinností je však otázkou odůvodnění rozhodnutí,

respektive odůvodnění stanovení pokuty v konkrétní výši, neboť se týká kritérií pro úvahy správního orgánu o výši sankce, nikoliv výroku, ve kterém má být uvedeno ustanovení, které umožňuje správnímu orgánu sankci uložit a dle kterého byla sankce uložena. Vypuštění odkazu na § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu z výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně nemůže proto zakládat nezákonnost celého rozhodnutí. V případě obou napadených rozhodnutí správní orgány nijak nepochybily, pokud toto ustanovení nezahrnuly do výroku.

117. Co se týče odůvodnění sankce, je správnímu orgánu při jejich ukládání svěřena zákonem stanovená míra volného správního uvážení a soudní přezkum je tak v této oblasti z podstaty věci zásadně omezen. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 3. 4. 2012, č. j. 1 Afs 1/2012 - 36, „[u]kládání pokut za správní delikty se děje ve sféře volného správního uvážení (diskrečního práva) správního orgánu, tedy v zákonem dovolené volnosti správního orgánu rozhodnout ve vymezených hranicích, resp. volit některé z více možných řešení, které zákon dovoluje. Na rozdíl od posuzování otázek zákonnosti, jimiž se soud musí při posuzování správní věci k žalobní námitce zabývat, je oblast správní diskrece soudní kontrole prakticky uzavřena. Podrobit volné správní uvážení soudnímu přezkoumání při hodnocení zákonnosti rozhodnutí lze jen potud, překročil-li správní orgán zákonem stanovené meze tohoto uvážení, vybočil-li z nich nebo volné uvážení zneužil. Není však v pravomoci správního soudu, aby vstoupil do role správního orgánu a položil na místo správního uvážení uvážení soudcovské a sám rozhodl, jaká pokuta by měla být uložena. [...] Z judikatury Nejvyššího správního soudu přitom vyplývá, že při posuzování zákonnosti uložené sankce správní soud k žalobní námitce přezkoumá, zda správní orgán při stanovení výše sankce zohlednil všechna zákonem stanovená kritéria, zda jeho úvahy o výši pokuty jsou racionální, ucelené, koherentní a v souladu se zásadami logiky, zda správní orgán nevybočil z mezí správního uvážení nebo jej nezneužil, ale rovněž, zda uložená pokuta není likvidační [...] Při hodnocení zákonnosti uložené sankce správními soudy není dán soudu prostor pro změnu a nabrzení správního uvážení uvážením soudním, tedy ani prostor pro hodnocení prosté přiměřenosti uložené sankce. Přiměřenost by při posuzování zákonnosti uložené sankce měla význam jedině tehdy, pokud by se správní orgán dopustil některé výše popsané nezákonnosti, v jejímž důsledku by výše uložené sankce neobstála, a byla by takříkajíc nepřiměřená okolnostem projednávaného případu.“ Obdobné závěry vyslovil Nejvyšší správní soud také ve svém rozsudku ze dne 15. 2. 2017, č. j. 6 As 214/2016-33.
118. Soud nijak nepopírá, že odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně ve věci sankce je víc než úsporné, nicméně s ohledem na to, že správní orgán (na str. 5) jasně konstatoval, že jednání žalobce dosáhlo intenzity správního deliktu a sankce byla zároveň uložena v nejnižší možné výši, považuje soud za zbytečně formalistické, aby rozhodnutí rušil pro nedostatky odůvodnění, neboť s ohledem na minimální výši sankce ve vztahu k zákonnému rozmezí sazby nevykazuje rozhodnutí správního orgánu prvního stupně žádný exces ani prvky svévole. Zdejší soud shledává uloženou sankci ve výši 2 500 Kč úměrnou, nevymykající se okolnostem případu, a tudíž souladnou se zákonem, neboť nižší sankci zákon v době rozhodování správního orgánu ani neumožňoval uložit.
119. Ustanovení § 125g odst. 3 zákona o silničním provozu pak stanovuje, že za více správních deliktů provozovatele vozidla podle § 125f stejného zákona, projednaných ve společném řízení, se uloží pouze jedna pokuta podle § 125f odst. 3 téhož zákona. Pro určení výše pokuty se použije sazba pokuty za přestupek nejprísneji postižitelný.

120. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 11. 20017, č. j. 7 As 7/2007-63, je výrok rozhodnutí „[...] *konstitutivní, esenciální, a proto nepominutelnou součástí správního rozhodnutí, neboť v něm správní orgán formuluje svůj závazný názor v projednávané věci. Musí proto být formulován tak, aby z něho bylo zcela jednoznačně patrné, jakého správního deliktu se stěžovatel dopustil a podle jakého ustanovení zákona mu byla stanovena správní sankce.*“
121. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v již výše citovaném usnesení ve věci sp. zn. 4 As 165/2016 však tento závěr ve vztahu k hodnocení dostatečnosti uvedení, resp. neuvedení ustanovení zakládajících výrok o vině modifikoval tak, že „[...] *bude třeba v každém jednotlivém případě posoudit závažnost takového pochybení. Při úvahách, zda je neuvedení určitého ustanovení ve výrokové části odstranitelné interpretací rozhodnutí, bude významné zejména to, zda jasné vymezení skutku ve výroku rozhodnutí dovoluje učinit jednoznačný závěr, jakou normu pachatel vlastně porušil.*“
122. Krajský soud má za to, že je výše uvedený závěr usnesení Nejvyššího správního soudu aplikovatelný i na danou věc, tj. uvedení, resp. neuvedení ustanovení, dle kterých správní orgán rozhodoval o sankci. Ve výroku správního orgánu prvního stupně byly uvedeny odkazy na § 125f odst. 3 a § 125c odst. 4 písm. e) zákona o silničním provozu [ač tedy měl být správně uveden odkaz na § 125c odst. 5 písm. f) – blíže viz body 50 - 53 odůvodnění tohoto rozsudku], které společně obsahují rozmezí výměry, ve které může správní orgán uložit pokutu za přísněji postižitelný správní delikt.
123. Co se týče neuvedení § 125g odst. 3 zákona o silničním provozu ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, jde dle názoru krajského soudu o pochybení naprosto okrajové a formální, když správní orgán prvního stupně postupoval v souladu s tímto a uložil za oba správní delikty provozovatele vozidla žalobci pokutu dle sazby pokuty za přestupek nejpřísněji postižitelný (tj. v rozmezí od 2 500 Kč do 5 000 Kč), což jasně vyplývá z odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně. Nelze tak dospět ani k závěru, že neuvedením § 125g odst. 3 zákona o silničním provozu ve výroku předmětného rozhodnutí došlo k zásahu do žalobcových subjektivních práv, když byla správním orgánem prvního stupně dodržena zásada absorpce, kterou předmětné ustanovení předpokládá.
124. Ostatně následně v odůvodnění napadeného rozhodnutí skutečnost, že byla žalobci uložena sankce v souladu se zásadou absorpce, uvádí žalovaný, i když částečně nesprávně, když použil odkaz na § 12 odst. 2 zákona o přestupcích, namísto speciálního § 125g odst. 3 zákona o silničním provozu.
125. Krajský soud tak dospěl k závěru, že zrušení správního rozhodnutí prvního stupně resp. napadeného rozhodnutí jen pro neuvedení § 125g odst. 3 zákona o silničním provozu ve výroku by bylo výrazem přepjatého formalismu, jak ostatně ve vztahu k ustanovením zákona o silničním provozu (konkrétně § 125e odst. 2) konstatoval rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v již výše citovaném usnesení ve věci sp. zn. 4 As 165/2016.

b. Společné řízení

126. Ve vztahu k námitce nedostatku výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně v tom, že z něj s určitostí nevyplývalo, že bylo vedeno společné řízení o dvou správních deliktech provozovatele vozidla, se krajský soud plně ztotožňuje s tím, jak tuto námitku vypořádal žalovaný v napadeném rozhodnutí.

127. Z obsahu podaného odvolání i z předchozích úkonů zástupce žalobce v řízení před správním orgánem vyplývá, že žalobce byl srozuměn s tím, že je vedeno společné řízení o dvou správních deliktech provozovatele vozidla. I přesto, že se správní orgán prvního stupně ve formulaci výroku svého rozhodnutí dopustil dílčích nejasností ohledně počtu správních deliktů (resp. používá pouze jednotné číslo a nikde explicitně neuvádí, že jde o dva správní delikty), nejde o pochybení, jež mohlo mít vliv na jeho přezkoumatelnost, případně soulad s právními předpisy či jeho správnost. Z obsahu napadeného rozhodnutí je pak dle názoru krajského soudu dostatečně patrné, že jde o dvojici správních deliktů, když to výslovně na str. 9 uvádí a sám žalobce celou žalobu koncipoval tak, že se jedná o dva správní delikty.
128. Je jistě možné představit si preciznější vypracování výroku rozhodnutí správního orgánu při rozhodování o správním deliktu tak, že z něj bude na první pohled jasné, že byl žalobce shledán vinným ze dvou správních deliktů (ať už graficky nebo slovně). Nicméně se podle názoru zdejšího soudu v souladu s názorem žalovaného v daném případě jedná o pochybení pouze formálního rázu, které nemohlo mít vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, neboť nebylo způsobilé mít dopad do práv žalobce. Konečně ani sám žalobce v rámci této námítky netvrdí, jaký negativní dopad tvrzený nedostatek formulace měl do jeho hmotných nebo procesních práv.

c. Absence údajů o nehodě

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

skutkovou podstatu deliktu provozovatele vozidla je bez problémů možná. Zdejší soud tak shledal námitku nedůvodnou.

d. Absence uvedení typu rychloměru

132. Pokud žalobce namítal, že z výroku není patrné, zda bylo měření rychlosti provedeno automatizovaným technickým prostředkem, neboť z něj není patrný typ rychloměru, kterým bylo měřeno, nepovažuje soud tuto námitku za důvod pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí.
133. Podle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu odpovídá právnická nebo fyzická osoba za přešupek, 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.
134. Základem skutkové podstaty je, aby ke zjištění porušení pravidel provozu došlo automatizovaným technickým prostředkem. Při dělení technických prostředků na automatizované a manuálně obsluhované není podstatný typ rychloměru, ale pouze a jedině schopnost fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy, s čímž se zdejší soud vypořádal v bodech 57 - 70 odůvodnění tohoto rozsudku. Samotný typ rychloměru nedefinuje to, zda byla rychlost měřena v automatickém režimu nebo v manuálním, a je proto zcela nepodstatné, zda je ve výroku rozhodnutí typ rychloměru označen, jelikož jeho označení nemá vliv na zaměnitelnost skutku, tedy ani na skutkovou větu výroku rozhodnutí. Pro vymezení skutku je zcela dostačující jasné vymezení toho, že k měření rychlosti došlo v automatickém režimu, kdy a kde. Ostatní je otázka zjištění skutkového stavu, které se má promítnout do odůvodnění a mít oporu ve správním spise.

e. Nesrozumitelný výrok – uznání viny za přešupek

135. K poslední námitce žalobce týkající se výroku rozhodnutí správní orgánu prvního stupně krajský soud předně uvádí, že nijak nezpochybňuje, že správní orgán prvního stupně ve výroku svého rozhodnutí terminologicky nepřesně konstatoval, že „došlo ke spáchání přešupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3, bod 4 zákona o silničním provozu“, což ostatně připustil i sám žalovaný ve svém vyjádření k žalobě.
136. Lze také souhlasit se žalobcem v tom, že závěr o spáchání přešupku nelze obecně přijmout, aniž by bylo vedeno řízení o přešupku, ve kterém by správní orgán k tomuto závěru dospěl řádným zákonným procesem. Užití v praxi zaužívaného slovního spojení „vykazující znaky přešupku“ či „mající znaky přešupku“ by bylo jistě vhodnějším vyjádřením naplnění znaků přešupku řidiče vozidla pro stanovení odpovědnosti provozovatele vozidla. Nicméně podle názoru zdejšího soudu v souladu s názorem žalovaného uvedeným v jeho vyjádření k žalobě se jedná o formální pochybení, které nemůže mít vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, neboť nemůže mít dopad do práv

žalobce, který není sankcionován za přestupkové jednání nezjištěného řidiče. Konečně ani sám žalobce v rámci této námitky netvrdí, že by tato formulace měla nějaký dopad do jeho hmotných nebo procesních práv.

D. PROTIÚSTAVNOST

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

E. ZAVINĚNÍ JAKO ZNAK SKUTKOVÉ PODSTATY

138. Žalobce se v další části žaloby zabýval otázkou, zda s ohledem na přijetí novely zákona o silničním provozu zákonem č. 183/2017 Sb. bylo znakovou skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla zavinění, neboť dle jeho názoru tato novela, která ukotvila objektivní odpovědnost provozovatele vozidla při spáchání přestupku, nabyla účinnosti až dne 13. 7. 2017. Žalobce z výše uvedeného dovozuje, že znakovou přestupku (tehdy správního deliktu) fyzické osoby nepodnikající podle § 125f zákona o silničním provozu bylo v období od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2017 podle § 15 odst. 1 přestupkového zákona též zavinění. Teprve dne 13. 7. 2017 nabyl účinnosti zákon č. 183/2017 Sb., kterým bylo zavinění jakožto znak tohoto přestupku odstraněno. V mezidobí od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2017 tak mělo být dle žalobce znakovou skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla dle § 125f zákona o silničním provozu i zavinění. Jedná se o úpravu pro žalobce příznivější, a tudíž mělo být jeho zavinění ze strany správních orgánů zkoumáno.
139. Zákon o odpovědnosti za přestupky, stejně jako zákon č. 183/2017 Sb., nabyly 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. 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.

140. Zdejší soud v posuzované věci neshledal důvod pro postoupení věci Ústavnímu soudu dle čl. 95 odst. 2 Ústavy, neboť nedošel k závěru, že zákon č. 183/2017 Sb. by byl z důvodu protiústavně stanoveného data nabytí účinnosti v rozporu s ústavním pořádkem. Zákon č. 183/2017 Sb., jak již zdejší soud shora uvedl, je nutno považovat za tzv. doprovodný zákon, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a zákona o některých přestupcích, které nabyly 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 zákon o některých přestupcích vešly v platnost v dostatečném předstihu, již 3. 8. 2016, téměř rok před nabytím účinnosti. Není výjimkou, že tzv. doprovodné normy nabývají účinnosti krátce po, či v den jejich vyhlášení. Tak tomu bylo například i v případě zákona č. 460/2016 Sb., jež představoval mimo jiné první novelu zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, který byl ve sbírce zákonů vyhlášen dne 30. 12. 2016. Část této novely týkající se rozhodování o přezkumu osob zbavených či omezených ve způsobilosti k právním úkonům před 1. 1. 2014 nabyla účinnosti téhož dne, kdy byl zákon vyhlášen.
141. Stejně tak zákon č. 183/2017 Sb. změnil zákony, kterých se dotýká nová úprava správního trestání. Tím, že zákonodárce vložil do § 125f zákona o silničním provozu odstavec 3, kterým explicitně vymezil, že k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek provozovatele vozidla se nevyžaduje zavinění, až novelou č. 183/2017 Sb., nic nemění na tom, že by v průběhu procesu novelizace správního trestání bylo uvažováno o přechodu od objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla na subjektivní. Záměr změnit znaky skutkové podstaty odpovědnosti provozovatele vozidla není patrný ani z důvodových zpráv. Nic nebránilo tomu, aby legisvakanční lhůta doprovodné normy byla kratší, nežli obecných 15 dní, neboť pro provozovatele vozidla nedošlo k žádné faktické změně právní úpravy.
142. K této námitce 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 proto důvod pro aplikaci pro žalobce příznivější úpravy, podle které mělo být zkoumáno zavinění provozovatele vozidla, neboť taková úprava nikdy účinná nebyla.
143. Zdejší soud se dále nezabýval tvrzením žalobce o absenci jeho zavinění předmětných správních deliktů, jelikož tuto námitku vzhledem k výše uvedenému považoval za bezpředmětnou.

F. VÝZVA K ÚHRADĚ URČENÉ ČÁSTKY

144. Dle § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně po zjištění nebo oznámení přestupku vyzve provozovatele vozidla, s nímž došlo ke spáchání přestupku, k uhrazení určené částky, pokud a) jsou splněny podmínky podle § 125f odst. 2 stejného zákona, b) totožnost řidiče vozidla není známa nebo není zřejmá z podkladu pro zahájení řízení o přestupku a c) porušení je možné projednat uložením pokuty v blokovém řízení.
145. Podle § 125h odst. 2 zákona o silničním provozu se určená částka stanoví ve stejné výši jako pokuta v blokovém řízení. Při stanovení určené částky obecní úřad obce s rozšířenou

působností přihlédne k závažnosti porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích.

146. Krajský soud dává žalobci za pravdu v tom, že zákon o silničním provozu nijak explicitně neumožňuje stanovit za vícečinný souběh přestupků společnou určenou částku (ač si soud tuto variantu dokáže představit při jednočinném souběhu). Žalobce však určení „společné určené částky“ za oba přestupky v řízení před správními orgány nijak nerozporoval, a na základě předmětné výzvy provozovateli vozidla označil za řidiče svého vozidla paní L. K. a následně pana O. K.
147. Lze tak shrnout, že se žalobce v řízení před správními orgány neměl k zaplacení určené částky uvedené ve výzvě provozovateli vozidla. Na základě tohoto není možné dojít k závěru, že stanovením „společné“ určené částky ve výzvě provozovateli vozidla došlo k újmě žalobce, přičemž krajský soud připomíná, že základním předpokladem pro podání žaloby proti správnímu orgánu je zásah do jeho subjektivních veřejných práv (srov. § 65 odst. 1 s. ř. s.). Tvrzení žalobce o tom, že by určenou částku za první z přestupků v jiném případě uhradil, považuje zdejší soud za ničím nepodložené a zjevně účelové, neboť tento tvrzený zamýšlený postup nijak nevyplývá z obsahu správního spisu. Krajský soud má tudíž za to, že se v případě společné určené částky výzvou provozovateli vozidla jedná o takovou vadu řízení, která nemohla mít za následek újmu na právech žalobce, a tudíž krajský soud pro nezávažnost předmětného pochybení správního orgánu prvního stupně nepřistoupil ke zrušení žalobou napadeného rozhodnutí.

G. LIBERACE

148. Naposledy neobstojí ani námitka, že v posuzované věci byl naplněn liberační důvod dle § 125e odst. 1 zákona o silničním provozu a krajský soud se plně ztotožňuje s názorem žalovaného uvedeným v napadeném rozhodnutí i ve vyjádření k žalobě.
149. Podle tohoto ustanovení právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Citované obecné ustanovení zakotvuje možnost zproštění se odpovědnosti za správní delikt právnické osoby, resp. fyzické osoby podnikající.
150. V předmětné věci však byla žalobci uložena pokuta za speciální správní delikt provozovatele vozidla podle § 125f zákona o silničním provozu, kdy je možné se zprostit odpovědnosti za správní delikt toliko z důvodů vymezených v § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu, tedy pokud prokáže, že v době před porušením povinnosti řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích bylo a) vozidlo, jehož je provozovatelem, odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s přidělenou státní poznávací značkou, nebo b) podal žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru vozidel.
151. Tento závěr vyplývá také z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2014, č. j. 1 As 131/2014-45, kde se uvádí, že „[a]ž tehdy, nelze-li skutečného řidiče na základě žádných důkazů či indicií zjistit a vést proti němu přestupkové řízení, nese odpovědnost za delikt provozovatel vozidla. Ten se uvedené odpovědnosti může zbavit jen na základě zákonem předvídaných liberačních důvodů. Podle § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu provozovatel vozidla za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že v době před porušením povinnosti řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích a) bylo vozidlo, jehož je provozovatelem, odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s přidělenou státní poznávací

značkou, nebo b) podal žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel.“

152. Ani jednoho z liberačních důvodů vyplývajících z § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu se žalobce nedovolával, námitka naplnění podmínek pro liberaci tudíž není důvodná.

VI. Shrnutí a náklady řízení

153. S ohledem na vše shora uvedené dospěl soud k závěru, že rozhodnutí žalovaného, kterým bylo odvolání žalobce zamítnuto, bylo vydáno v souladu se zákonem a shora uvedené žalobní námitky uplatněné žalobcem nejsou důvodné. Soudu tedy nezbylo, než žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítnout.
154. Výroky o nákladech řízení mají oporu v § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce v řízení úspěšný nebyl, proto mu právo na náhradu nákladů řízení nepřísluší. Žalovaný náhradu nákladů nepožadoval, proto soud rozhodl, že se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Brně dne 29. srpna 2019

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

Za správnost vyhotovení:
B. Z.

