



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl samosoudkyní JUDr. Magdalenou Ježkovou ve věci

žalobce: **M. B.**
zastoupený advokátem Mgr. Václavem Voříškem
sídlem Ledčická 649/15, 184 00 Praha

proti
žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**
sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 8. 2017, č. j. KUKHK-27235/DS/2017/Er

takto:

I. Žaloba se zamítá.

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobou napadeným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Dvůr Králové nad Labem (dále pouze „správní orgán I. stupně“) ze dne 16. 6. 2017, č. j. MUDK-ODP/49893-2017/dum 34592-2016/dům a toto rozhodnutí potvrdil. Uvedeným rozhodnutím správní orgán I. stupně uznal žalobce vinným ze spáchání správního deliktu dle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na

pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a uložil mu pokutu ve výši 2 500 Kč a povinnost náhrady nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

2. Tohoto správního deliktu se měl žalobce dopustit tím, že porušil § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, neboť jako provozovatel motorového vozidla tovární značky BMW, registrační značky, nezajistil, aby při jeho užití na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Řidič uvedeného vozidla, jehož totožnost není známa, dne 6. 8. 2016, v 15:32 hod., na pozemní komunikaci v obci Dvůr Králové nad Labem, Lipnice, silnici II/300, směr centrum, okr. Trutnov, v úseku platnosti dopravní značky IZ 4a „Obec“ a IZ 4b „Konec obce“, při řízení uvedeného vozidla, překročil nejvyšší dovolenou rychlost jízdy v obci stanovenou zvláštním právním předpisem na 50 km/h. Automatizovaným technickým prostředkem typu SYDO Traffic Velocity mu byla naměřena rychlost jízdy 78 km/h, při zvážení možné odchylky měřicího zařízení ve výši ± 3 km/h tedy byla naměřena nejnižší skutečná rychlost jízdy 75 km/h. Řidič předmětného vozidla tedy porušil § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, a dopustil se tak přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 3 zákona o silničním provozu.

II. Obsah žaloby

3. Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného včas podanou správní žalobou. Žalobní námitky shrnul do celkem třinácti žalobních bodů, označených: nebylo měřeno automatizovaným technickým prostředkem bez obsluhy, zavinění; sankce – neuvedení ustanovení, dle kterého bylo rozhodováno; sankce – nepřihlídnutí k možnosti mimořádného snížení; neexistence „správního deliktu dle ustanovení 125f odst. 1 zákona o silničním provozu“; absence popisu protiprávního jednání (není odkaz na skutkovou podstatu slovně); neoznámení úseku měření motorových vozidel dopravní značkou; protiústavnost; společné řízení; měření rychlosti; vady výroku; nedostatek důvodů a skutkových zjištění; nestanovení místa přestupku.
4. V podrobnostech se krajský soud vrátí k uvedeným žalobním bodům v další části tohoto rozsudku, a to v souvislosti s jejich vypořádáním v části V. odůvodnění.
5. Žalobce navrhl zrušit jak rozhodnutí žalovaného, tak i rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu, jež mu předcházelo, a věc vrátit žalovanému k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

6. Žalovaný ve svém vyjádření odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí. Zároveň shrnul všechny skutkové okolnosti případu a právní hodnocení, k němuž dospěl.
7. Obsáhleji se vyjádřil k námitce uvedené žalobcem v žalobě pod bodem „Zavinění“, kde po náležitém rozboru konstatoval, že i když legisvakantní doba trvala pouze 4 dny, nelze dospět k jinému závěru než, že zákon č. 183/2017 Sb. je účinný od 1. 7. 2017 a nikoliv od 13. 7. 2017 jak tvrdí žalobce.
8. K námitce týkající se společného řízení o správním deliktu, o kterém správní orgán I. stupně rozhodl samostatně dne 16. 8. 2016, žalovaný uvedl, že v nyní projednávané věci je podstatou přestupek ze dne 6. 8. 2016, kdy správní řízení o správním deliktu bylo zahájeno až dne 23. 5. 2017, tedy více než devět měsíců po rozhodnutí ze dne 6. 8. 2016.

9. K námitkám žalobce, že rozhodnutí obsahuje nedostatečnou právní a skutkovou kvalifikaci, nepřesné místo přestupku, žalovaný konstatoval, že výrok rozhodnutí splňuje požadované náležitosti a místo spáchání přestupku bylo dostatečně specifikováno.
10. Jako k poslední se žalovaný vyjádřil k námitce týkající se neoznámení úseku měření rychlosti dopravní značkou, kde stručně uvedl, že taková povinnost z platné právní úpravy nevyplývá.
11. Závěrem svého vyjádření žalovaný uvedl, že má za to, že k řízení přistoupil odpovědně a nezaujatě, posoudil všechny relevantní skutečnosti, včetně posouzení závažnosti jednání a důvodnosti uložené sankce. Napadené rozhodnutí považuje za věcně správné, odpovídající zjištěným (a ničím nevyvráceným) skutečnostem, jakož i závažnosti projednávaného protiprávního jednání.
12. Žalobu navrhl zamítnout.

V. Posouzení věci krajským soudem

13. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů podle části třetí, hlavy první a druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, v platném znění (dále jen „s. ř. s.“). Vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodnutí žalovaného. O žalobě rozhodl, aniž by nařizoval jednání, za podmínek vyplývajících z ustanovení § 51 odst. 1 s. ř. s.
14. Z předloženého správního spisu vyplynulo, že správní orgán I. stupně obdržel od Městské policie města Dvůr Králové nad Labem oznámení o přestupku v dopravě (automatizované měření) ze dne 7. 9. 2016, k němuž mělo dojít v obci Dvůr Králové nad Labem, Lipnice, na silnici II/300, směr centrum, okr. Trutnov (viz. výše). Přílohou uvedeného oznámení městské policie byla fotodokumentace měřeného vozidla, na které je uveden měřicí přístroj, přesný čas měření, místo a délka měřeného úseku, změřená průměrná rychlost vozidla a nejvyšší povolená rychlost v měřeném úseku.
15. Protože správní orgán do šedesáti dnů ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení přestupkového řízení proti určité osobě, dne 2. 5. 2017 přestupkovou věc dle § 66 odst. 3 písm. g) zákona o přestupcích odložil. Následně byl žalobce vyrozuměn o zahájení správního řízení podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, tj. řízení o správním deliktu provozovatele vozidla. Současně byl vyrozuměn o provedení důkazů mimo ústní jednání dle § 51 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „správní řád“), které se mělo uskutečnit dne 8. 6. 2017, a poučen o možnosti vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu. V tomto termínu provedl správní orgán I. stupně důkaz listinami, o čemž sepsal protokol. Z něho vyplývá, že žalobce možnosti seznámit se se spisovým materiálem nevyužil. Dne 16. 6. 2017 správní orgán I. stupně rozhodl, že se žalobce dopustil předmětného správního deliktu.
16. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce prostřednictvím svého zástupce – společnost ODVOZ VOZU s.r.o. - odvolání, jímž napadl rozhodnutí „v plném rozsahu“. Na výzvu k doplnění podání ve smyslu § 37 správního řádu ve lhůtě do pěti dnů od doručení výzvy žalobce své odvolání doplnil. Žalovaný rozhodl o odvolání žalobou napadeným rozhodnutím dne 30. 8. 2017 tak, že je zamítl.

17. Žalobce v obsáhlé žalobě (celkem 17 stran) uplatnil celou řadu námitek, které formálně rozčlenil do třinácti žalobních bodů. Krajský soud konstatuje, že neshledal žádnou z uplatněných žalobních námitek důvodnou. Zároveň předesílá, že při jejich vypořádávání sice bude respektovat členění na žalobní body zvolené žalobcem, nepovažuje však za účelné podrobně vyvracet jednotlivé námitky tím způsobem, že by výslovně reagoval na každý dílčí argument žalobce.
18. Podle judikatury Nejvyššího správního soudu je sice povinností správních orgánů a soudů svá rozhodnutí řádně odůvodnit, tuto povinnost ale nelze interpretovat jako požadavek detailní odpovědi na každou námitku. Podstatné je, aby se vypořádaly se všemi základními námitkami účastníka řízení. Správní orgán či soud mohou na určité námitky reagovat také implicitně, tím, že v odůvodnění svého rozhodnutí prezentují vlastní ucelený argumentační systém. Nelze proto bez dalšího uzavřít, že absence odpovědi na ten či onen argument žalobce v odůvodnění žalovaného rozhodnutí (či rozhodnutí soudu) způsobuje jeho nepřezkoumatelnost. Opačný přístup by totiž mohl vést zejména u velmi obsáhlých podání, případně u podání obsahujících zjevně absurdní námitky, k porušení zásady hospodárnosti řízení (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9 Afs 70/2008 – 13, ze dne 28. 2. 2013, č. j. 8 As 47/2012 – 58, ze dne 29. 3. 2013, č. j. 8 Afs 41/2012 – 50, bod 21, a ze dne 6. 6. 2013, č. j. 1 Afs 36/2013 – 30, bod 41).

V.1. Nebylo měřeno automatizovaným technickým prostředkem bez obsluhy

19. V tomto žalobním bodu žalobce namítl, že nebyla splněna podmínka pro projednání protiprávního jednání jako správního deliktu provozovatele vozidla, dle § 125f odst. 2 písm. a) silničního zákona, neboť porušení pravidel silničního provozu nebylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy.
20. Ze správních rozhodnutí není dle žalobce zřejmé, jak správní orgán dospěl k závěru, že použitý rychloměr je automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Správní orgán se nijak nezabýval tím, co znamená „automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy“, resp. jaké znaky musí určitá věc mít, aby se jednalo o „automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy“. Správní orgán rovněž neuvedl, jakými znaky se vyznačuje použitý rychloměr. Proto pochopitelně neprovedl ani srovnání, zda znaky použitého rychloměru odpovídají definičním znakům automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy.
21. Pro uvedené považuje žalobce rozhodnutí správního orgánu I. stupně za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, neboť správní orgán učinil závěr, že se jedná o automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy, ale nijak tento závěr neodůvodnil.
22. Pojem „*automatizovaný technický prostředek bez obsluhy*“ zakotvuje § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, podle nějž právnická nebo fyzická osoba za správní delikt odpovídá, pokud porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Blíže však tento pojem nedefinuje.
23. Krajský soud k této námitce žalobce konstatuje, že vymezení pojmu automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy, tak jak jej provedl správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí na straně 6 a 7, považuje za dostatečné. S odkazem na stanovisko

Ministerstva dopravy ze dne 29. 5. 2013 č.j. 102/2013-160-OST/4 správní orgán I. stupně mimo jiné uvedl, že „jsou automatizované technické prostředky (stacionární měřiče rychlosti - radary) používané bez obsluhy trvale nainstalované, projektované a zabudované na určených místech. Dovětek „používané bez obsluhy“ lze chápat tak, že vlastní spuštění nebo spánkový režim zařízení je činěn automaticky či dálkovým způsobem, avšak jakákoliv průběžná či operativní obsluha takového zařízení je v daném čase a na místě vyloučena, a do vlastního výběru měřených vozidel nikterak nezasahuje. Měřicí zařízení jsou v České republice schvalovány s jednotnou odchylkou ± 3 km/h, pokud je zjištěná rychlost do 100 km/h, respektive $\pm 3\%$ při rychlostech nad 100 km/h. Na silniční rychloměr typ SYDO Traffic Velocity (schválený podle zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů), výrobce GEMOS CZ, spol. s r.o., výrobní číslo GEMVEL0010 v obci Dvůr Králové nad Labem - Lipnice, silnice II/300, jeden jízdní pruh směr centrum, byl dne 18.05.2016 Českým metrologickým institutem, Okružní 31, 638 00 Brno, pracoviště Laboratoře primární metrologie, V Botanice 4, 150 72 Praha 5, oddělení akustiky a kinematiky – laboratoř kinematiky, vydán ověřovací list č. 8012-OL-70153-16. Rychloměr byl zkoušen podle metrologického předpisu ČMI č. 812-MP-C215 „Metodický postup při ověřování úsekových rychloměrů.“ Provedené zkoušky měřidla prokázaly, že předložený silniční rychloměr má požadované metrologické vlastnosti. Rychloměr jako stanovené měřidlo byl ověřen a lze jej používat v souladu s právní úpravou metrologie pro měření rychlosti silničních vozidel při kontrole dodržování maximálně povolené rychlosti. Ověření je provedeno vystavením tohoto ověřovacího listu...”

24. Svůj závěr, že se jedná o automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy, opřel správní orgán I. stupně zejména o důkazy založené ve správním spise. Konkrétně o ověřovací list Českého metrologického institutu ze dne 18. 5. 2016, č. 8012-OL-70153-16 (č.l. 24), vyjádření Policie České republiky, Územního odboru Trutnov, dopravního inspektorátu, ze dne 21. 12. 2015, k návrhu úseků pozemních komunikací vhodných pro úsekové měření rychlosti vozidel č. j. KRPB-433-207/Čj-2015-051006, včetně ilustrativní mapy, kde je uvedeno, že: „Předmětem vyjádření je návrh Městské policie Dvůr Králové nad Labem na určení úseků pozemních komunikací vhodných pro úsekové měření rychlosti vozidel pomocí automatizovaného měřicího zařízení. Měření je plánováno v rámci silnic I. a II. třídy v územní působnosti dopravního inspektorátu Trutnov, na úsecích uvedených v příloze tohoto vyjádření.“
25. Skutečnost, že předmětný rychloměr naplňuje shora vymezené definiční znaky automatizovaného technického prostředku bez obsluhy, je proto naprosto zřejmá. Krajský soud uzavírá, že tato námitka nemůže bez dalšího obstát.

V.2. Zavínění

26. V tomto bodě žaloby žalobce uvedl, že v důsledku nezákonně stanovené příliš krátké legisvakanční lhůty bylo v době od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2017 vyžadováno pro spáchání přestupku dle § 125f zákona o silničním provozu zavínění alespoň ve formě nedbalosti, a to s ohledem na nezákonnost stanovení legisvakanční lhůty doprovodného zákona a čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod. Ve své žalobě pak podrobně zdůvodnil své přesvědčení, že doprovodný zákon nabyl účinnosti dne 13. 7. 2017, tedy necelé dva týdny po nabytí účinnosti zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále také „zákon o odpovědnosti za přestupky“ nebo „přestupkový zákon“). S ohledem na rozdílná data nabytí účinnosti obou výše zmíněných zákonů, bylo dle žalobce v mezidobí nabytí jejich účinnosti, tj. od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2018, vyžadováno v souladu s

ustanoveními § 112 odst. 1 přestupkového zákona a § 15 odst. 1 téhož zákona k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek (správní delikt) zavinění. Teprve dne 13. 7. 2017, nabytím účinnosti doprovodného zákona, bylo zavinění, jakožto znak předmětného přestupku odstraněno. Z toho následně žalobce v žalobě dovozuje, že s ohledem na zásadu retroaktivity in mitius, je nutné aplikovat omezení odpovědnosti (z objektivní na subjektivní) ne jen na správní delikty spáchané v období od 1. do 13. 7. 2017, ale i na delikty spáchané dříve, jelikož se jedná o úpravu pro obviněného prospěšnou, omezující jeho odpovědnost. V souvislosti s uvedeným pak žalobce požaduje, aby v rámci nového řízení, po zrušení napadených rozhodnutí, byla jeho odpovědnost posuzována s ohledem na to, že znakem skutkové podstaty je zavinění. Odmítá totiž, že by údajný správní delikt zavinil, neboť učinil vše fakticky možné k tomu, aby porušení silničního zákona jeho vozidlem předešel (osobu, které vozidlo přenechal, poučil o nutnosti dodržovat pravidla provozu a vyžádal si od ní slib, že tyto bude respektovat), nicméně bezvýjimečně plnění povinnosti dle § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu je fakticky nemožné, a žalobce údajnému porušení zákona nijak zabránit nemohl. Nejednal tedy ani v nedbalosti nevědomé, neboť porušení pravidel provozu nemohl nijak rozumně zabránit, a přitom mohl legitimně očekávat, že osoba, které vozidlo přenechal, svůj slib dodrží.

27. K přesvědčení žalobce, že zákon č. 183/2017 Sb. nabyl účinnosti dne 13. 7. 2017 a k žalobní námitce odvíjející se od této teze krajský soud konstatuje, že tento zákon je zákonem doprovodným k zákonu o odpovědnosti za přestupky a zákonu č. 251/2016 Sb. o některých přestupcích. Obsahuje nezbytné změny v zákonech, obsahující skutkové podstaty přestupků a dosavadních správních deliktů právnických a podnikajících fyzických osob. Již ze samotné logiky věci, z důvodu jednoty právního řádu, byla data účinnosti zákonů, jež spolu úzce souvisí, sjednocena. Tento postup je zcela legitimní.
28. V žalobcem citovaném ustanovení § 3 odst. 3 zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, je stanoveno, že pokud není stanovena účinnost pozdější, nabývají právní předpisy účinnosti patnáctým dnem po vyhlášení. Vyžaduje-li to naléhavý obecný zájem, lze výjimečně stanovit dřívější počátek účinnosti, nejdříve však dnem vyhlášení. V daném případě zákonodárce využil větu druhou citovaného ustanovení a z důvodů, které považoval za naléhavý obecný zájem a které podrobně popsal v důvodové zprávě k zákonu č. 183/2017 Sb., přikročil ke zkrácení legisvakanční lhůty.
29. Jak původní právní úprava zákona o silničním provozu, tak i právní úprava novelizovaná, obsahují ustanovení o objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla a nic nenasvědčuje tomu, že záměrem zákonodárce bylo toto pravidlo, byť i jen dočasně, změnit a prokazovat zavinění. V této souvislosti je s ohledem na trvalou objektivní odpovědnost žalobce zcela bezvýznamné jeho tvrzení, že odmítá, že by údajný správní delikt zavinil. Zákon byl přijat a stal se účinným tak, jak předvídají jeho ustanovení. Tedy dne 1. 7. 2017, stejně jako zákon o odpovědnosti za přestupky a zákon o některých přestupcích. Není proto důvod pro aplikaci pro žalobce příznivější úpravy, podle které mělo být zkoumáno zavinění provozovatele vozidla, neboť taková úprava nikdy účinná nebyla.

V.3. Sankce – neuvedení ustanovení, dle kterého bylo rozhodováno

30. V této námitce žalobce brojil proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně o sankci, které je dle jeho názoru nezákonné, a to proto, že byla zohledněna pouze ustanovení § 125f odst. 3 ve spojení s ustanovením § 125c odst. 5 zákona o silničním provozu a výrok tak neobsahoval přesné ustanovení, dle kterého bylo rozhodováno. K ustanovení § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu uvedl, že podle úpravy po novele („*K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek podle odstavce 1 se nevyžaduje zavinění.*“) je tento odkaz zcela irelevantní. S ohledem na skutečnost, že v mezidobí došlo k úpravě zákona o silničním provozu, měl žalovaný výrok rozhodnutí změnit, neboť ke dni rozhodnutí žalovaného měla být sankce v souladu s právními předpisy účinnými k tomuto dni.
31. Žalobce tak není schopen přezkoumat, zda dle právního předpisu účinného ke dni právní moci rozhodnutí, bylo vůbec možné uložit příslušný druh trestu, případně v takto stanovené výši a zda tato je při spodní či horní hranici zákonného rozmezí, případně v jeho středu. Ve výroku rozhodnutí absentuje dle žalobce řádný odkaz na ustanovení právního předpisu, dle kterého bylo rozhodováno, resp. dle kterého byla uložena pokuta, proto rozhodnutí postrádá elementární prvky přezkoumatelnosti.
32. Správní orgán tedy ve výroku rozhodnutí neuvedl, dle kterého konkrétního ustanovení právního předpisu o výši sankce rozhodoval. Z rozhodnutí nelze vůbec seznat, zda uložená sankce ve výši 2 500 Kč je sankcí na samé spodní, či horní hranici zákonného rozmezí, nebo je v jeho středu, a zda vůbec bylo možné uložit sankci v takové výši. Nelze ani přezkoumat, zda bylo možné uložit druh trestu pokutu. Není totiž rozhodné, zda bylo možné takový druh trestu uložit ke dni spáchání přestupku, rozhodné je, zda bylo možné takový druh trestu uložit ke dni právní moci rozhodnutí. Z rozhodnutí však nelze seznat, zda bylo možné sankci v uložené výši a uložený druh trestu uložit též ke dni právní moci rozhodnutí.
33. Pro shora uvedené je žalobce názoru, že rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost, když nelze přezkoumat, zda uložená sankce byla uložena v zákonné intenci. Uložení sankce přitom musí umožňovat též právní předpisy, účinné ke dni právní moci rozhodnutí.
34. Krajský soud se s názorem žalobce neztotožňuje. Správní orgán prvního stupně ve výroku v době svého rozhodování, tedy před novelou zákona o silničním provozu, odkázal na § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu. Ten v danou dobu stanovoval, že „*Za správní delikt podle odstavce 1 se uloží pokuta. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10.000 Kč.*“. Zákon č. 183/2017 Sb., který novelizoval předešlé znění, v bodě 40 stanovil, že „*V § 125f se za odstavec 2 vkládá nový odstavec 3, který zní: „(3) K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek podle odstavce 1 se nevyžaduje zavinění.“. Dosavadní odstavce 3 až 5 se označují jako odstavce 4 až 6.*“. Toto ustanovení nabylo účinnosti až po rozhodnutí správního orgánu I. stupně a nemohlo se proto jakkoli ve výroku rozhodnutí odrazit.
35. Dle § 2 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) se *odpovědnost za přestupek posuzuje podle zákona, účinného v době spáchání přestupku; podle pozdějšího zákona se posuzuje jen tehdy, je-li to pro pachatele přestupku příznivější.* Odstavec 6 téhož ustanovení určuje, že *pachateli lze uložit vždy jen takový druh správního trestu, který dovoluje uložit zákon účinný v době, kdy se o přestupku rozhoduje.* Žalovaný v napadeném

rozhodnutí dospěl k závěru, že v souladu s ustanovením § 112 odst. 3 zákona o odpovědnosti za přestupky je druh a výměra správního trestu v obou předmětných zněních stejná, a proto použil dosavadní úpravu. Správně zhodnotil obě dvě úpravy, a jelikož jsou v otázce druhu a výměry sankce totožné, použil úpravu účinnou v době spáchání správního deliktu. Žalobce tedy nemůže mít žádných pochyb o stanovené sankci, když se její úprava nijak nezměnila a zůstala stále stejná. Účelu zákona bylo postupem žalovaného naprosto vyhověno, neboť posouzením úprav dospěl správně k závěru, že daný trest lze uložit a vykonat i za nové úpravy. S účinností od 1. 7. 2017 je druh a výměra správního trestu upravena v § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu ve stejném druhu a výměře, jako sankce podle § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu účinného do 30. 6. 2017. Žádná z úprav není pro pachatele příznivější, a proto žalovaný správně užil úpravu ve znění účinném v době spáchání správního deliktu (dosavadní právní úpravu).

36. Dále správní orgán I. stupně ve výroku o sankci jasně odkázal na ustanovení i § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu, který stanovoval, že *„Za přestupek se uloží pokuta od 2 500 do 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i) a podle odstavce 4“*. Ve stejném znění byl účinný i v době rozhodování žalovaného, neboť obsah tohoto ustanovení nebyl novelou dotčen. Žalobce tedy nemůže mít žádných pochyb o stanovené sankci, když se její úprava nijak nezměnila a zůstala stále stejná.
37. V kontextu právního hodnocení věci je zřejmé, podle jakého ustanovení byla sankce uložena, neboť právní věta označuje jednání nezjištěného řidiče jako jednání se znaky přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu. Ustanovení § 125c odst. 5 písm. f) totožného zákona upravuje sankci za takové jednání. Nad vše výše uvedené je krajský soud názoru, že žalobce nemohl mít pochyb o dotčeném ustanovení, neboť toto je jasně specifikováno v odůvodnění obou správních orgánů.
38. Rozhodnutí správního orgánu prvního stupně i žalovaného je v tomto směru srozumitelné a jasně přezkoumatelné. Námitka proto není důvodná.

V.4 sankce- nepřihlídnutí k možnosti mimořádného snížení

39. Žalobce dále namítal, že nebyl zohledněn § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky, dle kterého je možné pokutu uložit *v částce nižší, než je zákonem stanovená dolní hranice sazby pokuty, jestliže a) vzhledem k okolnostem případu a osobě pachatele lze důvodně očekávat, že i tak lze jeho nápravy dosáhnout, b) je pokuta ukládána za pokus přestupku, c) pokuta uložená v rámci zákonem stanovené dolní hranice sazby by byla vzhledem k poměrům pachatele nepřiměřeně přísná, nebo d) pachatel spáchal přestupek, aby odvrátil útok nebo jiné nebezpečí, aniž byly zcela naplněny podmínky nutné obrany nebo krajní nouze, nebo překročil meze jiné okolnosti vylučující protiprávnost*.
40. Lze přisvědčit, že je povinností správních orgánů (i soudů) dostát ústavnímu požadavku, obsaženému v čl. 40 odst. 6 Listiny a i bez řádně uplatněné námítky vždy zkoumat, zda úprava, která nabyla účinnosti až po spáchání přestupku, není pro pachatele příznivější a není ji proto třeba aplikovat. To vyplývá i z § 7 zákona o přestupcích, účinného do 1. 7. 2017. Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 4. 7. 2018, č.j. 10 As 18/2018-59 pak: *„pro posouzení otázky, zda by použití nové právní úpravy bylo pro žalobce příznivější je rozhodující celkový výsledek z hlediska trestnosti konkrétně posuzovaného jednání, jehož by bylo dosaženo při aplikaci zákona účinného v době spáchání*

činu a zákona pozdějšího. Mimořádné snížení výměry pokuty je přitom institutem výjimečným, kterým správní orgán může posoudit specifické okolnosti konkrétního případu a reagovat tak na situaci, kdy by pokuta byla nepřiměřeně přísná i v nejnižší možné výměře zákonného rámce.“ Ze spisového materiálu nyní posuzovaného případu nic takového nevyplývá, proto výslovné zavedení institutu mimořádného snížení pokuty je pro výrok o vině a trestu irrelevantní. Použití zásady retroaktivity ve prospěch pachatele by připadalo v úvahu, pokud by na případ žalobce mohl § 44 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky alespoň teoreticky dopadat. V žalobě uváděné skutečnosti (nezjištění přitěžujících okolností, preventivní charakter sankce) samy o sobě podle názoru soudu nenaplnují důvody pro mimořádné snížení pokuty pod spodní hranici. Tyto okolnosti nemají takový charakter, aby zakládaly potřebu úvahy o aplikaci mimořádného institutu snížení výměry sankce. Jedná se o zcela standardní případ deliktního jednání, postihovaného citovanými ustanoveními zákona o silničním provozu. Uváděné okolnosti byly zcela správně hodnoceny s tím, že odůvodňují uložení pokuty na spodní hranici zákonné výměry.

41. K otázce, jakým způsobem je třeba aplikovat § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky, se vyjádřil NSS v rozsudku ze dne 5. 6. 2018, č. j. 4 As 96/2018 - 45, v němž vyslovil, že *„zákonodárce nekoncipoval institut mimořádného snížení výměry pokuty jako institut návrhový, a je proto povinností správního orgánu zvážit, zda jsou dány důvody k postupu podle tohoto ustanovení. Tím totiž dojde k naplnění zásady zákonnosti trestání a zásady individualizace sankce. Zároveň však je třeba uvést, že se jedná o mimořádný institut, a není proto i s přihlédnutím k zásadě procesní ekonomie na místě po správních orgánech požadovat, aby v každém jednotlivém případě v odůvodnění rozhodnutí uváděly důvody, pro které neshledaly důvody pro aplikaci tohoto institutu“*.

42. Krajský soud má za to, že žalovaný nepochybil, když k mimořádnému snížení výše sankce nepřistoupil a toto své rozhodnutí více nerozváděl.

V.5 Neexistence „správního deliktu dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu“

43. V rámci této námitky žalobce namítal „neexistenci správního deliktu dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu“, a to s ohledem na novelu silničního zákona provedenou zákonem č. 183/2017 Sb.

44. S účinností od 1. 7. 2017 byl zrušen zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, který obsahoval obecná pravidla správního trestání procesního i hmotněprávního charakteru. Na rozdíl od něj nový předpis – zákon o odpovědnosti za přestupky - neobsahuje skutkové podstaty přestupků. Tyto jsou obsaženy v zákoně č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. Jednou z podstatných změn nové úpravy správního trestání je, že pojem přestupek nově zahrnuje kromě přestupků v dosavadním slova smyslu také tzv. jiné správní delikty. Obecná pravidla a principy stanovené zákonem o odpovědnosti za přestupky platí společně pro všechny skutkové podstaty přestupků.

45. Krajský soud při posouzení předmětné námitky vycházel i z konstantní judikatury NSS. Změnou právní úpravy správního trestání v průběhu řízení se zabýval NSS v rozsudku ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002-27 a uvedl, že: *„...nelze trestat podle starého práva v době účinnosti práva nového, jestliže nová právní úprava konkrétní skutkovou podstatu nepřevzala; analogicky to platí i tehdy, jestliže nová úprava stanoví mírnější sankce za stejné jednání (například nižší výměru pokuty).“*

46. Porovnáním znění skutkových podstat před a po účinnosti zákona o odpovědnosti za přestupky dospěl soud k závěru, že skutkovou podstatu porušení povinnosti provozovatele vozidla nová právní úprava převzala, pouze terminologicky upravila pojmosloví. Naplnění skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla zůstalo z pohledu správního práva trestným. Pouze z důvodu terminologického sjednocení a zjednodušení právní úpravy správního trestání jsou nadále správní delikty považovány za přestupky bez toho, aby předmětné chování provozovatele vozidla přestalo být sankcionováno a považováno za protizákonné.
47. Soud samozřejmě souhlasí s tím, že je v rámci správního trestání nutno aplikovat úpravu pro pachatele příznivější, nicméně tento závěr nemá za automatický důsledek zánik odpovědnosti za deliktní jednání spáchaná za účinnosti dřívějších předpisů správního práva. Soud má za to, že jednoduše lze v tomto směru odkázat na přechodná ustanovení § 112 zákona o odpovědnosti za přestupky, konkrétně pak odst. 1, týkající se odpovědnosti za přestupek, tj. hmotného práva a odst. 4 – procesní přechodné ustanovení k probíhajícím řízením. Dle § 112 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky se „*na přestupky a dosavadní jiné správní delikty, s výjimkou disciplinárních deliktů, ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona hledí jako na přestupky podle tohoto zákona. Odpovědnost za přestupky a dosavadní jiné správní delikty, s výjimkou disciplinárních deliktů se posoudí podle dosavadních zákonů, pokud k jednání zakládajícímu odpovědnost, došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, podle tohoto zákona se posoudí jen tehdy, jestliže je to pro pachatele příznivější.*“ Ze srovnání skutkových podstat správního deliktu a přestupku provozovatele vozidla a výše stanovené sankce jasně vyplývá, že právní úprava je v obou případech shodná. V posuzovaném případě by použití pozdější právní úpravy vedlo ke shodnému výsledku jako použití právní úpravy účinné ke dni spáchání deliktu, tudíž správní orgány správně aplikovaly staré právo. Nová právní úprava není pro žalobce příznivější a není důvod neaplikovat přechodná ustanovení, která jsou standardní v případě nové úpravy. K této žalobní námitce, dle které měl žalovaný rozhodnutí správního orgánu zrušit, neboť v době jeho rozhodování již neexistoval správní delikt, kterým byl žalobce uznán vinným, krajský soud stručně s ohledem na shora uvedené konstatuje, že s ní se neztotožňuje.

V.6 Absence popisu protiprávního jednání (není odkaz na skutkovou podstatu slovně)

48. Žalobce namítal, že ve výroku rozhodnutí zcela absentuje popis protiprávního jednání. Z výroku prvostupňového rozhodnutí nelze seznat, v čem má údajné protiprávní jednání spočívat. Ve výroku je dle žalobce pouze uvedeno, že nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích, když nezjištěný řidič vozidla jel rychlostí 75 km/h.
49. Z výroku proto není zřejmé, v čem mělo údajné porušení povinností řidiče, nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích, spočívat. K tomu, aby bylo jednání řidiče přičitatelné provozovateli, je nutné, aby vykazovalo znaky přestupku dle silničního zákona (§ 125f odst. 2 písm. b) silničního zákona účinného v době rozhodování správního orgánu prvního stupně]. V takovém případě musí být konstatována skutková podstata, jejíž znaky jednání, které je žalobci přičítáno, naplňuje. Správní orgán sice konstatoval, jaká rychlost byla vozidlu žalobce naměřena, avšak tuto nesubsumoval pod konkrétní skutkovou podstatu přestupku, jehož znaky mělo jednání řidiče vykazovat.

50. Rozhodnutí proto dle žalobce postrádá elementární prvky přezkoumatelnosti, neboť se z něj nepodává, z čeho je obviněný uznáván vinným. Skutek není jednoznačně identifikován. Žalobce tedy zastává názor, že rozhodnutí není srozumitelné, neboť se z jeho výroku nepodává, za jaké protiprávní jednání byl žalobce trestán a znaky jakého přestupku mělo jednání řidiče, přičítané žalobci, vykazovat.
51. Z výroku rozhodnutí správního orgánu I. stupně krajský soud cituje: *„Řidič uvedeného vozidla, jehož totožnost není správnímu orgánu známa, dne 6. 8. 2016, v 15:32 hod., na pozemní komunikaci v obci Dvůr Králové nad Labem, Lipnice, silnici II/300, směr centrum, okr. Trutnov, v úseku platnosti dopravní značky IZ 4a „Obec“ a IZ 4b „Konec obce“, při řízení uvedeného vozidla, překročil nejvyšší dovolenou rychlost jízdy v obci stanovenou zvláštním právním předpisem na 50 km/h, přičemž mu byla automatizovaným technickým prostředkem typu SYDO Traffic Velocity mu byla naměřena rychlost jízdy 78 km/h. Při zvážení možné odchylky měřicího zařízení ve výši ± 3 km/h tedy byla naměřena nejnižší skutečná rychlost jízdy 75 km/h, čímž řidič porušil ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu a dopustil se přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 3 zákona o silničním provozu.“*
52. Je tedy nutné konstatovat, že žalobní námitka se nezakládá na pravdě, uvádí-li žalobce, že *„ve výroku je pouze uvedeno, že nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích, když nezjištěný řidič vozidla jel rychlostí 75 km/h.“* Ve výroku rozhodnutí správního orgánu je totiž velice přesně popsáno, kde došlo k naměření rychlosti, a sice, že tomu tak bylo v obci, přičemž v návaznosti na uvedené ve výroku správní orgán konstatuje, že došlo k překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy v obci stanovené zvláštním právním předpisem na 50 km/h, kdy byla automatizovaným technickým prostředkem typu SYDO Traffic Velocity naměřena rychlost jízdy 78 km/h. Při zvážení možné odchylky měřicího zařízení ve výši ± 3 km/h tedy byla naměřena nejnižší skutečná rychlost jízdy 75 km/h. Triviální početní operací lze dojít k závěru, že se jednalo o překročení nejvyšší povolené rychlosti o 20 km/h a více.
53. Námitku neshledal krajský soud důvodnou.

V.7 Neoznámení úseku měření rychlosti motorových vozidel dopravní značkou

54. Krajský soud k uvedenému konstatuje, že povinnost označit úsek měření dopravními značkami dříve zakotvená v § 79a zákona o silničním provozu byla zrušena zákonem č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a to s účinností od 1. 8. 2011. Žalobcovy výtky v tomto směru nejsou důvodné, neboť měření proběhlo až po změně právní úpravy, a bylo tedy provedeno v souladu se zákonem.
55. Žalobcem uváděná dopravní značka (č. IP 31a, č. IP 31b) označuje začátek a konec úseku měření rychlosti jízdy obecní policií. Povinnost takto označit úsek vyplývala z ustanovení § 79a odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Za platnosti této úpravy mohla městská policie měřit rychlost výhradně v úseku určeném policií, jehož počátek a konec byl označen shora uvedenými přenosnými dopravními značkami. Zákonem č. 297/2011 Sb., bylo toto ustanovení novelizováno a odstavec 2 vypuštěn. Současné znění § 79a Měření rychlosti vozidel - *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. Současná právní úprava již neobsahuje povinnost označit začátek a konec měření rychlosti přenosnými značkami.

56. Současně v tomto žalobním bodu žalobce namítl porušení práva na ochranu osobních údajů, ke kterému dochází neoprávněným shromažďováním osobních údajů.
57. Krajský soud k tomu konstatuje, že dle § 24a odst. 1 zákona o obecní policii zpracovává obecní policie osobní údaje, které potřebuje k plnění úkolů podle tohoto nebo zvláštního zákona. Dle odst. 2 obecní policie poskytuje osobní údaje podle odstavce 1 policii, orgánům obce a dalším orgánům veřejné moci, je-li to nutné k plnění jejich úkolů. Dle § 24b odst. 1 téhož zákona je obecní policie 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 úkonu. Ve spojení s již citovaným ustanovením § 79a zákona o silničním provozu je tedy zřejmé, že k činnosti, kterou žalobce obecní policii vytýká, tedy k pořizování obrazových záznamů motorových vozidel v souvislosti s měřením jejich rychlosti, je obecní policie zákonem výslovně zmocněna a oprávněna, a to včetně zpracovávání údajů, které k plnění svých úkolů dle zákona o obecní policii nebo jiného zvláštního zákona potřebuje.
58. Zároveň je třeba zdůraznit, že předmětem soudního přezkumu v této věci je rozhodnutí o správním deliktu provozovatele vozidla. Úkolem krajského soudu je tedy posoudit zákonnost tohoto rozhodnutí, nikoliv podrobně zkoumat, zda správce či zpracovatel osobních údajů v daném případě řádně plní veškeré své povinnosti plynoucí z právních předpisů upravujících ochranu osobních údajů. Je-li žalobce či některý z dalších řidičů projíždějících obcí Dvůr Králové nad Labem, Lipnice názoru, že je zde nepřiměřeně zasahováno do jejich soukromí, mohou se proti tomu bránit k tomu určenými prostředky (např. podáním podnětu k Úřadu na ochranu osobních údajů).

V.8 Protiústavnost

59. Důvodná není ani žalobní námitka, podle níž § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu je v rozporu s ústavou, ústavními principy a základními právy. Návrh na zrušení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, podle něž *„provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem,*“ již projednal Ústavní soud. Dospěl přitom k závěru, že tato odpovědnost provozovatele vozidla není v rozporu s ústavním pořádkem (viz náleze ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16).
60. Současně lze zmínit, že již v prosinci 2015 bylo Ústavním soudem posuzováno i ustanovení § 125f zákona o silničním provozu, které na § 10 odst. 3 navazuje. Ústavní soud návrh na zrušení § 125f zákona o silničním provozu usnesením ze dne 22. 12. 2015, sp. zn. I. ÚS 508/15, odmítl s tím, že právní závěr o spáchání správního deliktu provozovatelem vozidla (stěžovatelem) a o uložení pokuty podle zákona o silničním provozu nevybočuje z ústavních kautel.

V.9 Společné řízení

61. V tomto žalobním bodu poukázal žalobce na skutečnost, že dle jeho názoru mělo být správním orgánem I. stupně vedeno společné řízení o všech správních deliktech, o kterých se správní orgán dozvěděl dříve, než došlo k vydání rozhodnutí prvního stupně.

Vzhledem k tomu, že správní orgán takto nepostupoval, byl žalobce zkrácen na svých právech, neboť došlo a stále dojít může, k násobení pokuty a nákladů řízení.

62. V souvislosti s uvedeným navrhl žalobce provést jako důkaz spisy ohledně všech správních deliktů dle § 125f zákona o silničním provozu, které kdy byly, jsou či mohou být žalobci správním orgánem I. stupně kladeny za vinu.
63. Správní orgán pak měl konkrétně vést ve společném řízení řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, o kterém samostatně rozhodl rozhodnutím ze dne 16. 8. 2016, č. j. MUDK-ODP/72597-2016/dům 12906-2015/dům/25. Rozhodnutí přitom nabylo právní moci až dne 28. 12. 2016, tedy více než čtyři měsíce poté, co žalobce měl spáchat nyní posuzované jednání, a tedy v době, kdy již správní orgán nepochybně o tomto jednání věděl a věděl též, že povede další řízení o správním deliktu provozovatele vozidla. Žalobce byl tímto postupem nepochybně krácen na svých právech, když proti němu byla vedena dvě správní řízení, když mu byly uloženy dvě samostatné pokuty, namísto úhrnného trestu a když musel dvakrát platit náklady řízení. Žalobce jako důkaz přikládá předmětné rozhodnutí, kterým již byl za správní delikt provozovatele vozidla potrestán.
64. Žalobce tuto skutečnost zmínil nejdříve pouze obecně, ve vztahu ke všem deliktním jednáním spáchaným žalobcem, proto se krajský soud takto obecnou námitkou nezabýval.
65. K případnému projednání konkrétních správních deliktů ve společném řízení krajský soud konstatuje, že žalobcem požadované projednání správního deliktu spáchaného dne 9. 1. 2015, o kterém bylo pravomocně rozhodnuto v prosinci 2016 a deliktního jednání ze dne 6. 8. 2016 ve společném řízení nepřicházelo vůbec v úvahu, neboť řízení o deliktu ze dne 6. 8. 2016 nebylo ve smyslu § 125f zákona o silničním provozu ani zahájeno (zahájeno 23. 5. 2017), natož aby pak bylo projednáváno. Krajský soud tedy porušení ustanovení § 125g odst. 2 zákona o silničním provozu v dané věci neshledal.
66. Ustanovení § 125g odst. 2 zákona o silničním provozu ve znění do 30. 6. 2017 uvádělo, že: *„Dopustil-li se provozovatel vozidla více správních deliktů podle § 125f, o kterých je příslušný vést řízení též obecní úřad obce s rozšířenou působností, vede se o těchto deliktech společné řízení.“* Krajský soud pro úplnost připomíná, že správní delikt provozovatele vozidla podle § 125f je projednán pouze, pokud správní orgán učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku a
- a) nezahájil řízení o přestupku a věc odložil, protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě nebo
 - b) řízení o přestupku zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno.
67. V předmětné věci k zahájení řízení o správním deliktu ohledně deliktního jednání ze dne 6. 8. 2016 podle § 125f do doby vydání prvoinstančního rozhodnutí ohledně správního deliktu ze dne 9. 1. 2015 nedošlo, jelikož správní orgán až po jeho vydání zahájil řízení o správním deliktu ohledně deliktního jednání ze dne 6. 8. 2016, kdy zaslal žalobci výzvu podle ustanovení § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu a nabádal ho, aby sdělil všechny indicie k nalezení možného řidiče. Je tedy zcela zřetelné, že v daný moment neměl správní orgán zákonnou povinnost řízení o přestupku spojovat s řízením ohledně správních deliktů, spojení předmětných věcí by mohlo nastat až v případě, kdy by byly splněny náležitosti podle § 125f, jak bylo uvedeno výše.

68. S ohledem na uvedené shledal krajský soud námitku označenou jako společné řízení za nedůvodnou.

V.10. Měření rychlosti

69. V tomto bodu žaloby žalobce poukázal na to, že správní orgán neprokázal a neřešil, zda místo, kde byla měřena rychlost, bylo označeno příslušnými dopravními značkami, tj. značkou „Měření rychlosti“ (č. IP 31a), která označuje začátek úseku měření rychlosti jízdy obecní policií, a značkou „Konec měření rychlosti“ (č. IP 31b), která označuje konec úseku měření rychlosti jízdy obecní policií [srov. § 12 odst. 1 písm. oo) a pp) vyhlášky č. 30/2001 Sb.].

70. Povinnost obecní policie užívat těchto značek vyplývá dle žalobce jednak ze samotné existence těchto značek v předmětné vyhlášce, jednak i z § 24b odst. 2 zákona o obecní policii, podle kterého je obecní policie povinna vhodným způsobem uveřejnit informace o zřízení stálého automatického technického systému. Pokud je takovým systémem rychloměr, kterým obecní policie provádí měření rychlosti, je dle žalobce nasnadě, že takovým vhodným způsobem je právě umístění dopravních značek, které podle vyhlášky Ministerstva dopravy označují úsek měření rychlosti obecní policií.

71. Jelikož se správní orgán touto podmínkou měření rychlosti obecní policií vůbec nezabýval, je jeho rozhodnutí nepřezkoumatelné, a jelikož tuto podmínku neprokázal, je jeho rozhodnutí též nezákonné. Žalobce nadto namítl, že je zcela zřejmé, že úsek těmito značkami označen nebyl, a je tedy zřejmé, že měření bylo provedeno nezákonně, a 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.

72. S touto otázkou souvisí dle žalobce další podmínka měření rychlosti, a to skutečnost, že účelem měření je zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Žalobce ostatně namítl již v odvolacím řízení (a žalovaný tuto námitku zcela přehlédl) že, správní orgán se účelem měření rychlosti, tedy zákonnou podmínkou měření, nijak nezabýval, a proto je jeho rozhodnutí nepřezkoumatelné.

73. Současně žalobce namítl, že je zjevné i to, že předepsaný účel dané měření rychlosti nemělo, neboť pokud by účelem měření skutečně bylo zvyšování bezpečnosti provozu, úsek by byl označen příslušnými značkami, aby o provádění měření věděli i přesporní řidiči, a nikoliv jen místní. Naopak toto skryté měření je zcela zjevně prováděno kvůli generování zisku z pokut a to na úkor řidičů, kteří o existenci měřícího zařízení nevědí. Současně žalobce namítá, že tak ani nebyla splněna podmínka dle § 24b odst. 2 silničního zákona (za předpokladu, že se jedná o automat, se jedná též o stálý automatický technický systém), neboť přesporní veřejnost, resp. řidiči, kteří daný úsek neznají, nejsou o zřízení rychloměru nijak informováni.

74. Dále žalobce namítá, že z fotodokumentace nelze nijak dovodit, kde měření proběhlo, údaje o místě jsou do protokolu o měření zadávány obsluhou a mají tedy povahu úředního záznamu, který není použitelným důkazem. Nebylo tedy prokázáno, kde bylo měření provedeno, a panuje tak pochybnost též o stanoveném rychlostním limitu.

75. Žalobce dále namítá, že správní orgán konstatoval, že použitý rychloměr je tzv. automatem dle § 125f odst. 2 písm. a) silničního zákona, přičemž se odkazoval na definici tohoto pojmu podle jistého stanoviska Ministerstva dopravy.

76. K tomu žalobce namítl, že toto stanovisko nebylo obsahem spisu a nebylo provedeno jako důkaz, čímž byl žalobce zkrácen na právu seznámit se s každým podkladem rozhodnutí a vyjádřit se k němu, jakož i na právu být účasten dokazování. Žalobce se proto cítí zkrácen na svých procesních právech, neboť mu bylo zatajeno, že správní orgán rozhoduje na základě tohoto stanoviska.
77. Dále žalobce namítl, že správní orgán pouze uvedl, jaká je definice automatu podle daného stanoviska, již však neuvedl, zda parametry použitého rychloměru odpovídají této definici, a ani v tomto směru (stran technických parametrů použitého rychloměru) neprovedl žádné dokazování. Žalobce přitom poukazuje na to, že způsob fungování rychloměru – a tedy ani jeho povaha jakožto automatu – není notorií, a je proto nutné ji prokazovat, což je možné např. Návodem k obsluze, ze kterého je patrné, jaké konkrétní kroky musí být pro změření provedeny. Tímto se však správní orgán nijak nezabýval.
78. Krajský soud k uvedenému konstatuje, že povinnost označit úsek měření dopravními značkami dříve zakotvená v § 79a zákona o silničním provozu byla zrušena zákonem č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a to s účinností od 1. 8. 2011. Žalobcovy výtky v tomto směru nejsou důvodné, neboť měření proběhlo až po změně právní úpravy, a bylo tedy provedeno v souladu se zákonem.
79. Splněnou shledal krajský soud i zákonnou podmínku dle § 24b odst. 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, dle kterého jsou-li k pořizování záznamů podle odstavce 1 zřízeny stále automatické technické systémy, je obecní policie povinna informace o zřízení takových systémů vhodným způsobem zveřejnit. Správní orgán I. stupně k tomu na str. 7 uvedl, že informace o zřízení a měření automatizovaným technickým prostředkem byly v daném případě zveřejněny prostřednictvím médií, např. v Novinách královédvorské radnice č. 1/2014, 5/2014 a 10/2014, dále v Krkonošském deníku ze dne 15. 2. 2014 (dostupném i na adrese <http://krkonosky.denik.cz>). Dále jsou veškeré podklady a dokumenty vztahující se k úsekovému měření rychlosti jízdy v působnosti města Dvůr Králové nad Labem, včetně detailní mapy umístění měřících zařízení, dostupné na stránkách města Dvůr Králové nad Labem, v sekci „úsekové měření rychlosti“. Měřený úsek je dále přímo na pozemní komunikaci vymezen bílým vodorovným značením.
80. K námitce, že nebylo doloženo, že měření proběhlo za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, soud uvádí, že tato skutečnost je zcela nerozhodná pro závěr, že k předmětnému přestupku došlo. Je též třeba konstatovat, že podle § 79a zákona o silničním provozu není podmínkou měření rychlosti vozidel prokázání skutečnosti, že je prováděno za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
81. Přesto se správní orgán I. stupně i touto problematikou v odůvodnění svého rozhodnutí zabýval (viz str. 8) a odůvodnil, proč je v měřeném úseku měření rychlosti potřebné a důležité právě za účelem zvýšení bezpečnosti provozu. Krajskému soudu nezbyvá, než těmto jeho zjištěním přisvědčit.
82. K použitelnosti úředního záznamu jako důkazu odkazuje krajský soud na četnou judikaturu uvedenou přehledně v rozsudku NSS ze dne 22. 6. 2016, sp. zn. 1 As 60/2016, ze které vyplývá, že k použitelnosti úředního záznamu jako důkazu ve správním řízení je podstatné, aby úřední záznam nebyl jediným důkazem ve vztahu k určité skutečnosti významné pro rozhodnutí ve věci. Konkrétně je v rozsudku uvedeno: „*Ohledně otázky*

použitelnosti úředních záznamů prošla judikatura Nejvyššího správního soudu genezí spočívající v postupném vyjasňování jednotlivých situací. Původní judikatura vycházela z absolutní nepoužitelnosti úředního záznamu o přestupku a oznámení o přestupku jako důkazů v přestupkovém řízení. Tyto závěry soud vyslovil především v rozsudcích ze dne 22. 1. 2009, č. j. 1 As 96/2008 - 115, č. 1856/2009 Sb. NSS, ze dne 9. 9. 2010, č. j. 1 As 34/2010 - 73, č. 2208/2011 Sb. NSS, nebo ze dne 17. 6. 2011, č. j. 7 As 83/2010 - 63. Pozdější judikatura závěry uvedené v citovaných rozsudcích upřesnila tak, že listiny předložené policií k postihu pachatele přestupku postačují, pokud existují proti přestupci další důkazy, které ve spojitosti s daty z úředního záznamu činily skutkovou situaci naprosto jasnou, přestupcem nijak nezpochybněnou. V takové situaci lze z úředního záznamu vycházet. Tyto závěry Nejvyšší správní soud vyslovil například v rozsudcích ze dne 27. 2. 2014, č. j. 4 As 118/2013 - 61, dále ze dne 22. 8. 2013, č. j. 1 As 45/2013 - 37, nebo ze dne 29. 5. 2014, č. j. 10 As 25/2014 - 48, nebo ze dne 25. 3. 2015, č. j. 8 As 152/2014 - 30). Právní názor čtvrtého senátu uvedený v rozsudku č. j. 4 As 118/2013 - 61 aproboval i Ústavní soud, který v usnesení ze dne 13. 11. 2014 ve věci sp. zn. III. ÚS 1838/14 uvedl, že „[i] v tomto směru může Ústavní soud odkázat na napadená rozhodnutí a ústavně konformní závěr judikatury Nejvyššího správního soudu, dle níž dokumenty obvykle obsažené v příslušném spisu (tj. oznámení o přestupku spolu s úředním záznamem o podezření z přestupku, záznam o přestupku, ověřovací list k radarovému zařízení, výpis z evidenční karty řidiče) zpravidla postačují k vydání rozhodnutí o spáchání či nespáchání přestupku spočívajícího v překročení nejvyšší povolené rychlosti (obdobně např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 5. 2014 č. j. 2 As 39/2014 - 30 nebo ze dne 22. 8. 2013 č. j. 1 As 45/2013 - 37). Další dokazování je pak potřeba provádět pouze v případech, kdy z účastníkem řízení uplatněných námitek vyplývají důvodné pochybnosti o správnosti výroku o vině či trestu.“ Dřívější obecné judikатурní pasáže o absolutní nepřípustnosti úředního záznamu jako důkazu tato aktuální judikatura vykládá tak, že podezřelého z přestupku nelze postihnout výhradně na základě úředního záznamu, aniž by byly proti němu jakékoliv jiné důkazy (viz např. č. j. 10 As 25/2014 - 48).“

83. S ohledem na uvedené lze učinit závěr, že fotodokumentace s údaji popisujícími mimo jiné místo měření je v nyní projednávané věci způsobilým důkazem, prokazujícím místo, čas a způsob měření, stejně jako naměřenou rychlost projíždějícího vozidla.

V.11. vady výroku

84. Pokud jde o námitku, že žalobci je výrokem kladeno za vinu protiprávní jednání ve větším rozsahu, než v jakém bylo prokázáno, a to s odkazem na délku obce několik kilometrů a měřený úsek o délce několika stovek metrů, krajský soud konstatuje, že žalobce zcela opominul skutečnost, že se jednalo o úsekové měření rychlosti. Jeho princip spočívá v tom, že není měřena momentální rychlost jedoucího vozidla v tom kterém místě, ale že je měřena průměrná rychlost vozidla v určitém úseku. To například předpokládá, že rychlost vozidla v průběhu průjezdu měřeného úseku i kolísá (tedy při měření rychlosti v obci může třeba i opakovaně klesnout pod povolenou hranici 50 km/h). Není konstantní, což ostatně z výroku ani nevyplývá. To však nic nemění na tom, že je měřena průměrná rychlost v daném úseku a překročení hranice povolené rychlosti v měřeném úseku tvoří jeden přestupek (potažmo jeden správní delikt).
85. Žalobce je dále toho názoru, že v části měřeného úseku - nezastavěného území - neplatil rychlostní limit dle § 18 odst. 4 silničního zákona. Dle žalobce pokud určité území není zastavěným územím, nejedná se o obec, a proto zde platí obecný rychlostní limit 90 km/h.

86. Výrok měl být s ohledem na uvedené specifikován konkrétněji, aby bylo zřejmé, že ke změření došlo v úseku zastavěného území.
87. K tomu krajský soud uvádí následující. Jednání nezjištěného řidiče vozidla provozovatele ze dne 27. 7. 2016 je přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu, tedy překročením nejvyšší dovolené rychlosti v obci o více než 20 km.h-1. Jedná se tedy o přestupek spáchaný v obci, nikoliv překročením nejvyšší dovolené rychlosti v zastavěném území. Dle § 2 písm. cc) zákona o silničním provozu je obec zastavěným územím, jehož začátek a konec je na pozemní komunikaci označen příslušnými dopravními značkami; na účelových komunikacích se značky neosazují.
88. Pro naplnění skutkové podstaty žalobci vytýkanému deliktu je tedy relevantní, zda se měřený úsek nachází v obci ve smyslu zákona o silničním provozu, nikoliv zda celý měřený úsek probíhal zastavěným územím. Konkrétnější specifikaci území ve výroku – zda se jednalo o zastavěné či nezastavěné území – neshledal krajský soud za opodstatněnou. Aplikace stavebního zákona, resp. územního plánu obce, za účelem vymezení pojmu „zastavěné území obce“, jak se toho dožadoval žalobce, není rovněž na místě, neboť předpisy stavebního práva na danou problematiku vůbec nedopadají. Proto krajský soud nepovažoval za potřebné provádět důkaz územním plánem uvedené obce, jak vytýkal žalobce správním orgánům.
89. Že se měřený úsek skutečně nachází na silnici II/300 v obci Dvůr Králové nad Labem, Lipnice mezi dopravními značkami „Obec“ a „Konec obce“, vyplývá nejen z přesné specifikace tohoto úseku ve správních rozhodnutích, ale také z důkazů provedených správním orgánem, a sice z oznámení o přestupku, z fotodokumentace, z Ověřovacího listu Českého metrologického institutu ze dne 18. 5. 2016, z vyjádření Policie ČR, krajského ředitelství Policie Královéhradeckého kraje, územního odboru Trutnov, k návrhu úseků pozemních komunikací vhodných pro úsekové měření rychlosti vozidel z 21. 12. 2015, včetně seznamu míst, kde bude Městská policie Dvůr Králové nad Labem provádět od 1. 1. 2016 měření k dodržování nejvyšší povolené rychlosti zařízením pro úsekové měření rychlosti.
90. Žalobce vytýká správním orgánům, že nezjišťovaly umístění dopravního značení na začátku a konci shora uvedené obce, stejně jako kde bylo prováděno měření. Toto tvrzení není jednak pravdivé, protože jak už uzavřel krajský soud shora, z citovaných důkazů má ve shodě se závěry správních orgánů za spolehlivě prokázané, že se měřený úsek nacházel na území obce ve smyslu § 2 písm. cc) zákona o silničním provozu.
91. Dále žalobce namítal, že z výroku rozhodnutí správního orgánu I. stupně nevyplývá, že by správní delikt neměl za následek dopravní nehodu a nelze tak dovodit ani další znak skutkové podstaty ve smyslu § 125f odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu.
92. Krajský soud konstatuje, že dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se „*právnícká nebo fyzická osoba dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem*“. Odstavce 2 a 5 stejného ustanovení obsahují popis okolností a podmínek, které musí objektivně nastat, aby právnícká nebo fyzická osoba za správní delikt odpovídala. Jde o podmínky odpovědnosti provozovatele vozidla, nikoli o skutkovou podstatu, jak se žalobce mylně domnívá. Skutková podstata správního deliktu provozovatele vozidla je vyjádřena v § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu – ke spáchání deliktu dojde porušením primární povinnosti stanovené provozovateli vozidla § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, podle něhož je povinen zajistit, aby v případě užívání vozidla na pozemní komunikaci

byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu. Znakem skutkové podstaty není absence následku v podobě dopravní nehody, jak se žalobce mylně domnívá. Výrok správního orgánu proto odpovídá požadavkům § 68 odst. 2 správního řádu i ustálené judikatuře Nejvyššího správního soudu, která dovodila, že ve výroku rozhodnutí o správním deliktu musí být správní delikt vždy specifikován tak, aby sankcionované jednání nebylo zaměnitelné s jednáním jiným. Popis skutku ve výroku rozhodnutí správního orgánu dle krajského soudu umožňoval subsumpci pod skutkovou podstatu ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a bylo věcí řízení ve věcech přestupků a následně odůvodnění správního rozhodnutí, aby bylo zjištěno a zdůvodněno, zda byly naplněny podmínky ustanovení § 125f odst. 2 zákona o silničním provozu pro nástup odpovědnosti pachatele správního deliktu. Krajský soud považuje námitku za nedůvodnou.

93. Žalobce dále namítl, že výrok rozhodnutí správního orgánu I. stupně neobsahuje odkaz na § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu. K tomu krajský soud uvádí, že uvedené ustanovení 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 této povinnosti je však otázkou odůvodnění rozhodnutí, respektive odůvodnění stanovení pokuty v konkrétní výši. Správní orgán na str. 8 a 9 svého rozhodnutí podrobně popsal, jakými kritérii se při určení výměry pokuty řídil. Tato kritéria krajský soud shledal v naprostém souladu s § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu. Krajský soud konstatuje, že z odůvodnění rozhodnutí správního orgánu je zřejmé, že správní orgán vyměřil pokutu s ohledem na zákonná kritéria uvedená v § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu a dostál tak své povinnosti. Námitka absence odkazu na § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu není důvodná.

V.12. Nedostatek důvodů a skutkových zjištění

94. V tomto bodu žaloby žalobce pouze zopakoval námitky uplatněné v bodu předchozím, v rámci kterého byly krajským soudem vypořádány.

V.13 Nestanovení místa přestupku

95. Žalobce namítl, že správní orgán nevymezil ve výroku místo údajného protiprávního jednání s takovou přesností, aby bylo možné přezkoumat jeho protiprávnost.
96. Krajský soud k tomu konstatuje, že dle judikatury Nejvyššího správního soudu (viz například rozsudek ze dne 7. 6. 2016, č. j. 10 As 44/2016 – 35) „*smyslem konkrétního vymezení místa přestupku je zejména vyloučení překážky litispendence, dvojího postihu pro týž skutek, vyloučení překážky věci rozhodnuté, určení rozsahu dokazování a zajištění řádného práva na obhajobu. Zda je určení místa spáchání přestupku ve výroku dostatečně konkrétní, je otázkou posouzení okolností každého jednotlivého případu, přičemž závěry vyslovené v rozsudcích správních soudů nelze prezentovat odtržené od kontextu případů, které byly těmito soudy rozhodovány. Vždy je třeba přihlídnout k velikosti obce, složitosti dopravní situace a také k úvaze, zda je přesné určení místa přestupku rozhodné pro posouzení toho, zda ke spáchání přestupku došlo.*“ V souzeném případě bylo místo spáchání přestupku ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně vymezeno takto: „na pozemní komunikaci v obci Dvůr Králové nad Labem, Lipnice, silnici II/300, směr centrum, okr. Trutnov, v úseku platnosti dopravní značky IZ 4a „Obec“ a IZ 4b „Konec obce“. Obec Dvůr Králové nad Labem, Lipnice je obcí menší velikosti, kterou bez přerušení

prochází silnice II/300. Dopravní situace v obci není nijak složitá. Měřené vozidlo se tedy v době měření rychlosti nacházelo na území obce, kde je nejvyšší povolená rychlost stanovena na 50 km/h, tuto rychlost dle měření překročilo. S ohledem na metodu měření (úsekové měření rychlosti) zároveň není podstatné, v jaké konkrétní části měřeného úseku došlo k překročení nejvyšší povolené rychlosti. Místo spáchání přestupku (potažmo správního deliktu) bylo v posuzovaném případě vymezeno dostatečně.

97. Ani poslední žalobcovu námitku tak krajský soud nemohl označit za důvodnou.

VI. Závěr a náklady řízení

98. Krajský soud z výše uvedených důvodů shledal, že námitky uplatněné žalobcem jsou nedůvodné. Jelikož v řízení nevyšly najevo ani žádné vady, k nimž musí přihlížet z úřední povinnosti, zamítl žalobu dle § 78 odst. 7 s. ř. s.
99. Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch; žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Hradec Králové 17. června 2019

JUDr. Magdalena Ježková v. r.
samosoudkyně