



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Zuzany Bystřické a soudců JUDr. Mariana Kokeše, Ph.D., a Mgr. Petra Pospíšila v právní věci

žalobce: O. P.
zastoupený advokátem Mgr. Jaroslavem Topolem
sídlem Na Zlatnici 301/2, 147 00 Praha

proti

žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje
sídlem Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 6. 2016, č. j. JMK 90752/2016, sp. zn. S-JMK 73247/2016/ODOS/Př

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce se svou žalobou domáhal zrušení v záhlaví uvedeného rozhodnutí, kterým žalovaný podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“),

zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Rosice, odboru dopravy (dále jen „správní orgán prvního stupně“) ze dne 4. 2. 2016, č. j. MR-S 16026/14-ODO KOC/12, kterým správní orgán prvního stupně uložil žalobci dle § 125f odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), pokutu ve výši 1.500 Kč. Správní orgán prvního stupně rozhodl, že se žalobce dopustil správního deliktu dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemních komunikacích byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích. Dne 12. 11. 2014 v 22:02 hod. na ulici Brněnská 384 v obci Rosice byla totiž automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy zadokumentována jízda motorového vozidla registrační značky X, jehož je žalobce provozovatelem, kdy nezjištěný řidič v rozporu s § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu řídil uvedené vozidlo rychlostí 61 km/h (po odečtu tolerance 3 km/h) v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h. Toto jednání nezjištěného řidiče vykazuje znaky správního deliktu podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu.

2. Žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí předně uvedl, že vydání rozhodnutí správního orgánu prvního stupně předcházela žalobci adresovaná výzva k úhradě částky 700 Kč, v níž byl žalobce současně poučen o postupu ve smyslu § 125h odst. 5 až odst. 7 zákona o silničním provozu. Žalobce uvedenou částku ve stanovené lhůtě neuhradil, přičemž správnímu orgánu sdělil, že v uvedené době měl předmětné vozidlo v užívání pan M. S., nar. X, bytem Š. 139, Z. Lustrací v evidenci obyvatel nicméně správní orgán prvního stupně zjistil, že uvedená osoba dne ... zemřela. Správní orgán učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, ale vzhledem k tomu, že se osobě údajného řidiče nepodařilo spáchání přestupku jednoznačně prokázat, věc dle § 66 odst. 3 písm. g) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (dále jen „zákon o přestupcích“), odložil, aniž by zahájil řízení o přestupku. Správní orgán prvního stupně zmínil praxi („účelový postup“) zmocněnce žalobce (společnost FLEET Control, s.r.o., IČ 24149322), opakovaně vystupujícího v obdobných případech před správními orgány, spočívající v tom, že na výzvu účelově sdělí, že v inkriminovaný čas měla řídit vozidla různých provozovatelů osoba, která ovšem v době po spáchání přestupku a v době před odesláním sdělení o osobě řidiče zemřela. Správní orgán uvedl i spisové značky řízení, ve kterých totožný zmocněnec postupoval stejně. Na základě tohoto opakovaného a účelového postupu pak správní orgán prvního stupně dovodil zneužití práva, s čímž se žalovaný zcela ztotožnil (s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 5. 2011, č. j. 1 As 27/2011-81, rozhodnutí správních soudů jsou dostupná rovněž na www.nssoud.cz). Po přezkoumání odvoláním napadeného rozhodnutí a řízení předcházejícího jeho vydání žalovaný neshledal rozpor s právními předpisy a uzavřel, že byly splněny podmínky pro vydání rozhodnutí o spáchání správního deliktu dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, přičemž správní orgán prvního stupně dostatečně prokázal, že se žalobce tohoto přestupku dopustil.

II. Shrnutí argumentů obsažených v žalobě

3. Ve včas podané žalobě (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s. ř. s.“), splňující též ostatní podmínky řízení (§ 65, § 68 a § 70 s. ř. s.), žalobce navrhl zdejšímu soudu, aby rozhodnutí žalovaného zrušil.

4. Žalobce předně namítal, že řízení o správním deliktu bylo zahájeno v rozporu s § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu, když správní orgán prvního stupně zahájil řízení s provozovatelem vozidla, aniž by učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Namítal, že věc měla být odložena podle § 66 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích, neboť pachatel přestupku v mezidobí zemřel. Správní orgán prvního stupně tak neměl právo zahájit řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, neboť takový postup je možný jen v případě, že je šetření přestupku odloženo dle § 66 odst. 3 písm. g) zákona o přestupcích. Pokud správní orgán prvního stupně, jak vyplývá z odůvodnění jeho rozhodnutí, nepovažoval vyjádření žalobce za věrohodné, byl povinen předvolat žalobce k podání vysvětlení a vyzvat jej, aby označil důkazy na podporu svého tvrzení, jak to vyžaduje § 125h odst. 5 zákona o silničním provozu. Pokud by správní orgán prvního stupně dospěl k závěru, že tvrzení provozovatele stran totožnosti řidiče není pravdivé, pak byl povinen proti němu zahájit řízení dle § 125c odst. 2 zákona o silničním provozu, a to z důvodu porušení § 10 odst. d) zákona o silničním provozu. Nadto žalobce poukazuje na skutečnost, že o tom, že jeho vyjádření nebylo akceptováno, se dozvěděl až z příkazu, kterým bylo zahájeno řízení o správním deliktu, tj. ve chvíli, kdy už nemohl předložit žádné důkazy na podporu svého tvrzení, např. smlouvu o výpůjčce vozidla. Žalobce tak byl sankcionován za pasivitu správního orgánu prvního stupně. Pokud správní orgán neznámost žalobcem oznámeného řidiče dovodil „z úřední činnosti“, byl povinen konkrétně uvést, z jaké činnosti mu jsou tyto skutečnosti známy, jak dle žalobce vyplývá kupříkladu z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 2. 2010, č. j. 1 As 100/2009-129. Jelikož tak správní orgán prvního stupně neučinil, byl žalobce krácen ve svém právu na obhajobu, neboť se závěry správního orgánu nemohl nijak polemizovat. Za dostatečné podle žalobce nelze mít pouhé sdělení spisových značek, neboť žalobce není oprávněn nahlížet do správních spisů ostatních přestupců.
5. Žalobce dále namítal, že správní delikt provozovatele vozidla je již promlčen. Správní řád, ani zákon o silničním provozu totiž nestanoví lhůtu k projednání správního deliktu provozovatele vozidla, tento však musí vykazovat znaky přestupku [§ 125f odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu], ovšem po uplynutí jednoleté lhůty tyto znaky již vykazovat nemůže, neboť jediným znakem přestupku po jednom roce od jeho spáchání je jeho neprojednatelnost. K tomu žalobce odkázal na „Metodiku k usměrnění některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, krajských úřadů a Magistrátu hl. města Prahy v souvislosti se změnou zákona o silničním provozu zákonem č. 297/2011 Sb.“, vydanou Ministerstvem dopravy pod č. j. 8/2013-160/OST/5, přičemž žalobce legitimně očekával, že správní orgán prvního stupně bude postupovat v souladu s touto metodikou.
6. Žalobce namítal nezákonnost napadeného rozhodnutí rovněž proto, že není za porušení povinností řidiče odpovědný, neboť porušení pravidel nebylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu. V nyní projednávaném případě žalobce bylo měřeno zařízením Ramer 10T, u kterého ovšem správní orgán prvního stupně neprokázal, že by bylo používáno bez lidské obsluhy. Dle žalobce předmětné zařízení není užíváno bez lidské obsluhy, o čemž svědčí ověřovací list rychloměru, záznam o přestupku a rovněž návod k obsluze. Zatímco u stacionárního radaru je vyloučena jeho chybovost v důsledku pochybení obsluhy, v případě použitého zařízení Ramer 10T, jenž je nastaven obsluhou, přičemž ta jej ustavuje do správné polohy, vybírá měřící stanoviště apod., je riziko pochybení velké, a proto nelze v žádném případě hovořit o zařízení bez lidské obsluhy.

Podstatné dle žalobce také je, že strážníkům nic nebránilo v tom, aby vozidlo zastavili a postihli za protiprávní jednání přímo jeho řidiče.

7. Další pochybení žalovaného dle žalobce spočívalo v tom, že vydal napadené rozhodnutí, aniž by předtím přistoupil k nařízení ústního jednání, na kterém by bylo provedeno dokazování za osobní účasti žalobce. Žalobce je přesvědčen, že takový postup krátil žalobce na jeho právu, zaručeného v čl. 6 odst. 1 a odst. 3 písm. c) Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a v čl. 38 odst. 2 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“), tj. právu na to, aby jeho věc byla projednána, a to za přítomnosti jeho a jeho obhájce a aby se mohl vyjádřit ke všem prováděným důkazům. Na podporu své argumentace žalobce poukázal na rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 15. 4. 2015, č. j. 15 A 14/2015-35, rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 29. 4. 2015, č. j. 30 A 56/2014-35, a zejména na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2016, č. j. 9 As 139/2015-30. Tímto rozsudkem byl navíc překonán rozsudek téhož soudu ze dne 22. 10. 2015, č. j. 8 As 110/2015-46, na který se odkazuje žalovaný.
8. Žalobce dále namítal, že řidič vozidla se žádného přestupku nedopustil, neboť v místě, kde bylo vozidlo změřeno, je nejvyšší povolená rychlost stanovena na 70 km/h. Pokud by správní orgán nařídil ve věci ústní jednání, tato skutečnost by byla uvedena již na ústním jednání. Zároveň pokud by správní orgán provedl dostatečně pečlivě dokazování, seznal by, že v době spáchání přestupku byla na daném místě dopravní značka stanovující nejvyšší povolenou rychlost na 70 km/h. Jestliže se tedy řidič vozidla nedopouštěl přestupku, nemohl být ani žalobce shledán vinným ze spáchání správního deliktu provozovatele vozidla [§ 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu].
9. Závěrem žalobce namítl, že samotná skutková podstata správního deliktu provozovatele vozidla a povinnost stanovená v § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu je v rozporu s „Ústavou, ústavními principy a základními právy.“ Citované ustanovení totiž obsahuje pravidlo vyžadující nesplnitelné chování, neboť provozovatel vozidla zpravidla není schopen ovlivnit chování řidiče. Fakticky absolutní odpovědností provozovatele vozidla za dodržení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích při užití jeho vozidla v silničním provozu dochází podle žalobce k porušení několika základních práv provozovatele vozidla. Předmětné ustanovení je podle názoru žalobce v rozporu s jednou ze základních zásad soudního trestání a *per analogiam* i správního trestání, presumpcí nevinu, neboť provozovatel vozidla je automaticky shledáván vinným.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

10. Ve vyjádření k žalobě žalovaný uvedl, že napadené rozhodnutí považuje za správné a dostatečně odůvodněné a že správní orgány obou stupňů postupovaly v souladu s platnou právní úpravou, a proto nemůže souhlasit s námitkami žalobce. Dle žalovaného správní orgán prvního stupně učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, žalobcem sdělený řidič nicméně v mezidobí zemřel a správní orgán nedisponoval žádným relevantním důkazem, který by měl vést k zahájení přestupkového řízení. Za takové situace neexistovaly skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti konkrétní osobě a správní orgán postupoval správně, pokud věc odložil. Žalovaný ve svém vyjádření opětovně poukázal na skutečnost, že je mu z úřední činnosti známa praxe zmocněnce žalobce (společnost FLEET Control, s.r.o.), přičemž i v tomto případě se dle žalované jednalo o účelový postup stejného zmocněnce, svědčící o zneužití práva, jak konstatoval

Nejvyšší správní soud v citovaném rozsudku č. j. 1 As 27/2011-81. Jestliže správní orgán prvního stupně uvedl spisové značky řízení, ve kterých byl stejným zmocněncem použit shodný postup, považuje to žalovaný za dostačující, neboť žalobce je oprávněn nahlížet do spisové dokumentace cizích přestupců, prokáže-li právní zájem nebo jiný vážný důvod. K námitce promlčení žalovaný odkázal na § 125e odst. 5 zákona o silničním provozu ve znění po nabytí účinnosti zákona č. 230/2014 Sb. (tj. po 7. 11. 2014). I když by došlo ke spáchání správního deliktu provozovatele vozidla před účinností citované novely zákona o silničním provozu, nebyl by podle žalovaného porušen princip ochrany důvěry občanů v právo a s tím související princip zákazu zpětné účinnosti, který je vymezen ve vztahu k posouzení trestnosti jednání, nikoliv k posouzení doby, po kterou lze trestný čin stíhat. Žalovaný odmítl rovněž tvrzení žalobce, že nebylo prokázáno, že by překročení nejvyšší dovolené rychlosti bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku bez lidské obsluhy, neboť ze samotných záznamů o přestupcích vyplývá, že toto zařízení pracovalo v automatizovaném režimu měření. K námitce týkající se nenařízení ústního jednání žalovaný zdůraznil, že v řízení o správních deliktech nejsou správní orgány povinny nařídít ústní jednání, a proto ani v daném případě správní orgán prvního stupně nijak nepochybil. Pokud žalobce odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2016, č. j. 9 As 139/2015-30, tak i v tomto rozsudku je uvedeno, že správní řád předpokládá možnost rozhodovat bez nařízení ústního jednání, stejně jako možnost provést důkaz listinou mimo ústní jednání, přičemž k takovému postupu stanovuje určité podmínky. Správní orgán ve vyrozumění poučil žalobce, že má možnost se dokazování účastnit. K námitce, že v místě měření byla nejvyšší dovolená rychlost stanovena na 70 km/h, žalovaný uvedl, že ze spisu jasně vyplývá, že v místě, kde bylo vozidlo změřeno, je nejvyšší povolená rychlost nastavena na 50 km/h. S poukazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 4. 2015, č. j. 2 As 215/2014-43, navíc žalovaný uvedl, že žalobci nic nebránilo skutková zjištění rozporovat nejpozději v odvolacím řízení. Povinnost stanovená v § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu není podle žalovaného v rozporu s Ústavou České republiky, přičemž odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 3. 2015, č. j. 6 As 128/2015-32. S ohledem na výše uvedené proto žalovaný navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl.

IV. Posouzení věci soudem

11. Krajský soud, za splnění podmínek dle § 51 odst. 1 s.ř.s. bez nařízení jednání, přezkoumal v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.) napadené rozhodnutí žalované, jakož i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná (§ 78 odst. 7 s.ř.s.).
12. Předtím, než krajský soud přistoupí k vypořádání věcných námitek žalobce ohledně nezákonnosti rozhodnutí žalovaného, považuje za nezbytné zdůraznit, že téměř shodnými námitkami žalobce se krajský soud zabýval kupříkladu v rozsudku ze dne 31. 8. 2018, č. j. 29 A 128/2016-106, v němž tyto námitky žalobce nebyly shledány důvodnými, a proto byla žaloba zamítnuta. V nyní projednávaném případě krajský soud neshledal důvod se od těchto závěrů odchýlit či jakkoliv je revidovat, tím spíše, že právní zástupce žalobce v řízeních před správními soudy (včetně Nejvyššího správního soudu) používá ve skutkově podobných případech téměř totožného argumentačního schématu (jako v nyní projednávaném případě žalobce), v němž nadto navazuje na argumenty a skutková tvrzení obdobně schématickým způsobem předkládaných ve správních řízeních ze strany

obecných zmocněnců účastníků přestupkového řízení, mezi které náleží i zmocněnec žalobce v předmětném přestupkovém řízení, tedy společnost FLEET Control, s.r.o.

13. Pokud tedy žalobce namítá protiústavnost § 10 odst. 3, resp. § 125f zákona o silničním provozu, krajský soud zdůrazňuje, že totožnou námitkou se již zabýval např. v rozsudku ze dne 11. 12. 2017, č. j. 31 A 242/2017-27 (srov. také rozsudky ze dne 8. 6. 2017, č. j. 30 A 110/2016-30, nebo ze dne 7. 3. 2018, č. j. 31 A 99/2016-103), v němž dovodil, že „z povinnosti žalobce (provozovatele vozidla obecně) zajistit řádné dodržování předpisů při užívání vozidla (§ 10 odst. 3 zákona o silničním provozu) nelze dovozovat, že by automaticky docházelo k uplatňování presumpce viny; takto uvedenou zásadu pojmát nelze. Předmětná povinnost a z ní vyplývající odpovědnost provozovatele vozidla primárně nesměřuje k sankcionování všech provozovatelů vozidel, ale vyjadřuje povinnost těchto provozovatelů pozitivně působit ve prospěch řádného dodržování všech příslušných právních předpisů. Zvolená úprava tak sleduje legitimní cíl spočívající ve veřejném zájmu společnosti na řádném fungování silničního provozu a na dodržování s tím souvisejících pravidel.“
14. Krajský soud přitom v nyní projednávaném případě neshledal jakýkoliv důvod se od tohoto závěru odchýlit, přičemž považuje za vhodné zopakovat, že je to právě provozovatel vozidla – zpravidla jeho vlastník, jenž ovlivňuje, jakým způsobem je vozidlo užíváno a zda jsou při jeho užívání dodržovány všechny příslušné předpisy, a proto nelze namítat nesplnitelnost citovanými ustanoveními vyžadovaného chování. Pokud žalobce poukazuje na ústavní rovinu dané otázky, do kontrapozice s tím lze poukázat na sociální funkci vlastnického práva, a to v čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod lapidárně vyjádřené formulací převzatou z tzv. Hedemannovy koncepce vlastnictví, tj. „*vlastnictví zavazuje*.“ Ve zmíněném čl. 11 odst. 3 Listiny následně explicitně zakotvená omezení vlastnického práva pak zohledňují nepopíratelnou skutečnost, že vlastnictví neznamená absolutní svobodu vlastníka při výkonu jednotlivých oprávnění tvořících obsah vlastnického práva a vlastnické právo tedy není právem absolutním, ale naopak, že na ústavní úrovni jsou připuštěna jeho omezení, a to zákonem a z důvodu ochrany práv druhých (včetně práva vlastnického) či ochrany veřejného zájmu. V kontextu ústavní garance vlastnického práva lze tedy hovořit o odpovědnosti vlastníka vůči společnosti, jež se jistě může projevat i v povinnosti zajistit dodržování příslušných právních předpisů třetí osobou, která věc (vozidlo) užívá. Jak ostatně konstatoval i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 11. 12. 2014, č. j. 3 As 7/2014-21, „*evidentním primárním úmyslem zákonodárce v právní úpravě správního deliktu dle ustanovení § 125f zákona o provozu na pozemních komunikacích je postihnout existující a jednoznačně zjištěný protiprávní stav, který byl způsoben provozem resp. užíváním vozidla při provozu na pozemních komunikacích. Podle názoru Nejvyššího správního soudu je zcela přiléhavé, pokud zákonodárce zvolil objektivní formu odpovědnosti samotného provozovatele vozidla, jenž je jako vlastník věci - nástroje spáchání protiprávnosti - z hlediska veřejného práva primární identifikovatelnou a konkrétní osobou. (...) takto konstruovaná odpovědnost působí individuálně preventivně vůči provozovateli vozidla, stejně tak jako generálně preventivně vůči okolní společnosti, neboť je zřejmé, že zjevně nastalá protiprávnost spjatá s užíváním a potažmo provozem vozidla nezůstane postižena bez odpovědnosti konkrétní osoby.*“ V této souvislosti je možné uvést i to, že uplatňování objektivní odpovědnosti, resp. odpovědnosti za výsledek je běžnou součástí systému (nejen) správně-právní odpovědnosti a rozhodně není v rozporu s ústavním pořádkem (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 6. 2016, č. j. 6 As 73/2016-40).

15. V neposlední řadě je třeba zdůraznit, že samotnou otázkou ústavnosti § 10 odst. 3, resp. § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se již zabýval i Ústavní soud, který v nálezu sp. zn. Pl. ÚS 15/16 ze dne 16. 5. 2018 (116/2018 Sb., dostupný rovněž na <http://nalus.usoud.cz>) neshledal rozpor napadených zákonných 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 a čl. 6 odst. 1 a 2 Úmluvy, a proto návrh na jejich zrušení zamítl.
16. Pokud žalobce namítá promlčení správního deliktu (byť z pohledu právní teorie je přiléhavější hovořit o prekluzi, tj. o zániku odpovědnosti pachatele za správní delikt), krajský soud k tomu předně uvádí, že k této námitce je soud povinen přihlížet z úřední povinnosti, tzn. bez ohledu na skutečnost, zda tato námitka byla v podané žalobě vznesena či nikoli (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 12. 2005, č. j. 3 As 57/2004-39). Z toho důvodu tak krajský soud učinil i v nyní projednávaném případě žalobce, přičemž dospěl k závěru, že tato námitka není důvodná, jelikož k prekluzi odpovědnosti žalobce za spáchání správního deliktu nemohlo dojít, a to z následujících důvodů. Podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se právnická nebo fyzická osoba dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 téhož zákona nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Tento institut odpovědnosti provozovatele vozidla za jednání řidiče vozidla vykazující znaky přestupku byl do zákona o silničním provozu včleněn na základě zákona č. 297/2011 Sb., a to s účinností od 19. 1. 2013, nicméně tato novela neobsahovala žádnou úpravu prekluzivní lhůty u daného správního deliktu, po jejímž uplynutí by odpovědnost provozovatele vozidla zanikla. Teprve s účinností od 7. 11. 2014 byla novelou zákona o silničním provozu (provedenou zákonem č. 230/2014 Sb.) výslovně upravena prekluzivní lhůta správních deliktů provozovatele vozidla dle § 125f zákona o silničním provozu také u fyzických osob nepodnikajících, a to tak, že v § 125e odst. 5 věta za středníkem zákona o silničním provozu bylo ustanovení „§ 125d“ nahrazeno „§ 125f“. Po takto provedené novele se tedy ustanovení o zániku odpovědnosti za správní delikty právnických osob nyní výslovně vztahuje také na správní delikty nepodnikajících fyzických osob podle § 125f zákona o silničním provozu, z čehož vyplývá, že v návaznosti na § 125e odst. 3 zákona o silničním provozu *„odpovědnost za správní delikt zaniká, jestliže o něm příslušný orgán nezahájil řízení do 2 let ode dne, kdy se o něm dozvěděl, nejpozději však do 4 let ode dne, kdy byl spáchán.“* Jak již bylo rekapitulováno výše, ke spáchání přestupku (na který je v daném případě navázán správní delikt žalobce) došlo dne 12. 11. 2014. Řízení o správním deliktu bylo se žalobcem zahájeno dne 14. 7. 2015, kdy byl žalobci (jeho zmocněnému zástupci) doručen příkaz o uložení pokuty provozovateli vozidla ze dne 9. 7. 2015, č. j. MR-S 16026/14/ODO KOC/5. Jeho doručením tak bylo v souladu s § 46 odst. 1 správního řádu z moci úřední zahájeno správní řízení, a to do dvou let ode dne, kdy se o něm správní orgán dozvěděl (nejdříve 12. 11. 2014). Lhůta vyplývající z § 125e odst. 3 zákona o silničním provozu (aplikovatelná v souladu s § 125e odst. 5 zákona o silničním provozu) tedy nebyla překročena. Ze stejného důvodu proto nelze za jakkoliv relevantní považovat žalobcovu argumentaci stran jeho legitimního očekávání ve vztahu k dodržování citované metodiky ze strany správních orgánů.
17. Nezákonnost napadeného rozhodnutí žalobce rovněž spatřoval v tom, že řízení o správním deliktu nemělo být zahájeno, neboť správní orgán prvního stupně neučinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Ani s touto námitkou se krajský soud neztotožňuje, a to s ohledem na skutečnost, že z citovaných ustanovení § 125f odst. 1, odst.

2 a odst. 4 písm. a) zákona o silničním provozu vyplývá subsidiární odpovědnost provozovatele vozidla za správní delikt vůči odpovědnosti řidiče za přestupek (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 11. 2014, č. j. 1 As 131/2014-45). „Přednost“ odpovědnosti za přestupek vyplývá i z § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu, podle kterého správní orgán poučí provozovatele, jehož vozidlem nezjištěný řidič spáchal přestupek, o možnosti sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku. V této souvislosti Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 22. 10. 2015, č. j. 8 As 110/2015-46, konstatoval, že by šlo *„proti smyslu úpravy správního deliktu provozovatele vozidla vyžadovat po správních orgánech rozsáhlé kroky směřující k určení totožnosti přestupce, nemají-li pro takové zjištění potřebné indicie a případné označení řidiče provozovatelem vozidla k výzvě podle § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu zjevně nevede, resp. nemůže vést k nalezení a usvědčení pachatele přestupku. Budou-li mít správní orgány (ať již na základě označení řidiče provozovatelem vozidla nebo na základě jiných skutkových okolností) reálnou příležitost zjistit přestupce, musí se o to pokusit. Dobrý příklad poskytuje věc řešená Krajským soudem v Hradci Králové v rozsudku ze dne 28. 8. 2014, č. 30 A 92/2013 – 27, kde provozovatelem vozidla byla autopůjčovna, která na základě výzvy poskytla správnímu orgánu údaje o subjektu, jenž měl v době spáchání přestupku vozidlo pronajaté, a přiložila příslušnou nájemní smlouvu; krajský soud uzavřel, že správní orgány měly vyvinout větší úsilí ke kontaktování označené obchodní společnosti a jejího jednatele, který dle sdělení provozovatele vozidlo osobně přebíral. Naopak pokud provozovatel vozidla k výzvě správního orgánu označí za řidiče osobu, kterou nelze dohledat nebo se jí nedaří doručovat, případně označí osobu, která odepré podání vysvětlení z důvodu podle § 60 odst. 1 věty za středníkem zákona o přestupcích (srov. citovaný rozsudek 3 As 7/2014 – 21), nebo dochází-li k řetězení označených osob (označený řidič označí dalšího řidiče atd.), je podmínka učinění nezbytných kroků ve smyslu § 125f odst. 4 zákona o přestupcích naplněna a správní orgán po odložení či zastavení řízení o přestupku projedná správní delikt.“*

18. Krajský soud prizmatem uvedených závěrů hodnotil i kroky správního orgánu prvního stupně v nyní projednávaném případě žalobce, přičemž konstatuje, že správní orgán učinil nezbytné kroky ke zjištění osoby pachatele přestupku, a mohl tak za dané situace zahájit řízení o správním deliktu provozovatele vozidla. Jak již bylo výše rekapitulováno z obsahu spisového materiálu, žalobce na výzvu správního orgánu prvního stupně reagoval vyjádřením ze dne 4. 12. 2014, v němž za řidiče vozidla v době spáchání přestupku byl označen pan M. S., nar. X, bytem Š. 139, Z. Lustrací v evidenci obyvatel nicméně správní orgán prvního stupně zjistil, že uvedená osoba dne ... zemřela. K tomu správní orgán prvního stupně doplnil, že zmocněnec žalobce (společnost FLEET Control, s.r.o.) tento postup, kdy jako řidiče vozidla v době spáchání přestupků označuje osoby, jež v době po spáchání přestupku a před odesláním sdělení o osobě řidiče zemřely, činí opakovaně v různých správních řízeních, která správní orgán prvního stupně identifikoval odkazem na příslušné na spisové značky konkrétních řízení vedených správním orgánem prvního stupně a rovněž na kopii žádosti Policie ČR, z níž vyplývá, že obdobná sdělení společnost FLEET Control, s.r.o. zasílala i na Městský úřad Kolín, Pohořelice, Židlochovice a na Magistráty města Ostravy, Hradce Králové a Plzně. Správní orgán prvního stupně vyhodnotil jednání zmocněnce za účelové, a proto nezahájil přestupkové řízení proti určité osobě a věc přestupku odložil dle § 66 odst. 3 písm. g) zákona o přestupcích. Žalovaný se v napadeném rozhodnutí se závěrem správního orgánu prvního stupně (s odkazem na citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu, č. j. 1 As 27/2011-81, v němž se Nejvyšší správní soud zabýval výkladem pojmu zneužití práva) ztotožnil, přičemž dodal, že i z jeho

vlastní úřední činnosti je mu tento „účelový postup“ znám, což rovněž dokládá identifikací konkrétních správních řízení jím vedených. Tento postup správních orgánů krajský soud nepovažuje za rozporný se závěry, vyslovenými v žalobcem citovaném rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 1 As 100/2009-129, neboť v souladu s jeho závěry dostatečně konkretizovaly, ze které jejich úřední činnosti či postupu jsou jím uvedené skutečnosti známé a jak se o nich dozvěděly, a tyto jejich závěry lze považovat za přezkoumatelné.

19. Navíc se krajský soud zcela ztotožňuje i s jejich hodnocením, že (s ohledem na identické okolnosti projednávaného případu žalobce) se jedná o další z řady případů „účelového postupu“, v nichž provozovatele vozidla ve správním řízení zastupoval zmocněnec žalobce, tj. společnost FLEET Control, s.r.o. Jak již bylo popsáno, podstata takového postupu spočívá ve sdělení správním orgánům, že vozidlo v inkriminované době řídila osoba, u níž správní orgány následně zjistily, že se jednalo o osobu, která např. nemohla vozidlo řídit z důvodu závažného zdravotního stavu a která vždy krátce po údajně spáchaném protiprávním jednání zemřela (srov. k tomu i rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 9. 2016, č. j. 7 As 129/2016-35). Tak tomu bylo právě i v nyní projednávané věci, kdy žalobce tvrdil, že předmětné vozidlo v inkriminovanou dobu řídil pan M. S., který, jak se později zjistilo, několik dní po údajném spáchání přestupku zemřel. Shodný postup (byť s uvedením jména jiných osob, např. M. Z.) je krajskému soudu znám i z jeho vlastní rozhodovací činnosti (viz např. rozsudek ze dne 17. 8. 2016, č. j. 62 A 24/2015-28, nebo citovaný rozsudek č. j. 29 A 128/2016-106, v nichž vystupoval tentýž zástupce žalující strany jako nyní, či rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 6. 2016, č. j. 6 As 73/2016-40, a ze dne 25. 10. 2016, č. j. 7 As 181/2016-34).
20. S ohledem na okolnosti nyní projednávaného případu žalobce a výskyt zcela identických charakteristických rysů i v postupu zmocněnce žalobce, krajský soud nemá žádných pochyb o tom, že označení zesnulého pana M. S. jako řidiče vozidla žalobce bylo účelovou a zjevnou procesní obstrukcí, jelikož ten ze shora uvedených důvodů nemohl předmětný přestupek spáchat, a proto je zcela pochopitelné, že správní orgány obou stupňů považovaly tvrzení žalobce, že jeho automobil měl v rozhodnou dobu v užívání pan M. S., za nevěrohodné a účelové s cílem vyhnout se objektivní odpovědnosti za správní delikt. Postup správního orgánu, který nezahájil přestupkové jednání proti určité osobě a na místo toho odložil věc podle § 66 odst. 3 písm. g) zákona o přestupcích, proto krajský soud považuje za souladný se zákonem, když ostatně ani žalobce v průběhu správního řízení neuvedl nic, čím by svoje tvrzení, že by pan S. měl jeho vozidlo k dispozici, prokázal. Za této situace nelze po správním orgánu (s respektem k zásadě hospodárnosti a procesní ekonomie) spravedlivě požadovat, aby po učinění nezbytných kroků ke zjištění pachatele přestupku věc neodložil a aby namísto projednání správního deliktu opětovně předvolával provozovatele vozidla k podání vysvětlení, když tento již dříve osobu řidiče vozidla označil. Takový postup se dle krajského soudu jeví jako nadbytečný, neboť žalobcem učiněné sdělení totožnosti řidiče v reakci na výzvu ze dne 4. 12. 2014 lze ve smyslu § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu považovat za podání vysvětlení, přičemž žalobci nic nebránilo v tom, aby později (minimálně prostřednictvím podaného odvolání) sám správnímu orgánu sdělil nějaké skutečnosti k osobě řidiče, případně předložil na podporu svých tvrzení důkazy, nic takového však neučinil. Krajský soud v této souvislosti, nad rámec výše uvedeného, vyslovuje údiv nad tím, pokud by se proti takovému účelovému postupu, jaký opakovaně užívá zmocněný zástupce žalobce, dosud žádná z dotčených osob nebránila procesními prostředky soukromého práva, typicky žalobou na ochranu

osobnosti ve smyslu § 82 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, který tento procesní prostředek, jehož účelem je i postmortální ochrana osobnosti zemřelého člověka a požadavek na zachování úcty a piety k zemřelému, svěřuje „*kterékoliv osobě jemu blízké*“, přičemž nelze v žádném případě vyloučit, že by příslušný civilní soud za takový zásah do osobnostních práv nepovažoval účelové, vědomé a nijak důkazně podložené nařčení zemřelé osoby ze spáchání protiprávního jednání, tedy včetně spáchání přestupku. Uvedené samozřejmě platí za předpokladu, že tyto dotčené osoby zemřelému blízké mají o takovém jednání vůbec povědomí.

21. Pokud žalobce namítal, že správní orgán prvního stupně měl v případě, že tvrzení žalobce stran totožnosti řidiče nebylo pravdivé, vůči němu zahájit řízení o přestupku podle § 125c odst. 2 zákona o silničním provozu [z důvodu porušení § 10 odst. 1 písm. d) téhož zákona], ani tuto námitku krajský soud neshledal důvodnou, neboť dle citovaného § 10 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu nesmí provozovatel vozidla přikázat nebo svěřit samostatné řízení vozidla osobě, o které nezná údaje potřebné k určení její totožnosti. V daném případě ovšem žalobce od počátku tvrdil, že vozidlo řídil pan M. S., u něhož dokládal i identifikační údaje, správní orgán prvního stupně tedy neměl důvod zahajovat správní řízení pro porušení povinnosti stanovené v § 10 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu.
22. Krajský soud neshledal důvodnou ani námitku, že správní orgány neprokázaly, že by překročení nejvyšší povolené rychlosti bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku bez lidské obsluhy. Krajský soud předně konstatuje, že totožnou žalobní námitkou se již dříve v obdobných skutkových situacích zabýval, a to např. v rozsudcích ze dne 8. 7. 2016, č. j. 62 A 7/2015-36, ze dne 29. 9. 2016, č. j. 31 A 3/2015-37, a ze dne 26. 1. 2017, č. j. 30 A 12/2015-33. Názor zdejšího soudu na předmětnou otázku pak následně potvrdil Nejvyšší správní soud, a to v rozsudcích ze dne 28. 3. 2017, č. j. 8 As 172/2016-36, a ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016-38. Krajský soud přitom nehledal důvod se od těchto závěrů odchýlit ani v nyní projednávaném případě žalobce, a proto uvedené závěry nyní ve stručnosti pouze rekapituluje. Z citovaného ustanovení § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu vyplývá, 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. Žádný právní předpis nedefinuje to, co se rozumí automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Dle krajského soudu se přitom v souladu s jeho dřívější judikaturou bude jednat 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.
23. V nyní posuzované věci bylo měření provedeno silničním radarovým rychloměrem značky Ramer 10T. Pro posouzení toho, zda se jedná o automatizovaný technický prostředek, je podstatné toliko, zda je rychloměr schopen fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy. Dle krajského soudu tedy nelze rozlišovat mezi automatizovanými technickými prostředky na základě toho, zda jsou nastaveny jen jednou a následně se stále nachází na jediném místě, nebo jsou

opakovaně nastavovány a umisťovány na rozličných stanovištích. Jediným dělicím kritériem je režim měření, tj. automatický režim, kdy dochází ke snímání veškerých projíždějících vozidel a zaznamenávání jejich rychlosti, a manuální režim, kdy výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí sama obsluha rychloměru. V projednávaném případě přitom i ze správního spisu (konkrétně z podkladů k přestupku založených na č. 1. 4 a 8) vyplynulo, že měření proběhlo v automatizovaném režimu. Krajský soud tak nemá pochyb, že měření bylo provedeno stacionárním rychloměrem, který lze považovat za automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích podle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu.

24. Stejně tak krajský soud nemůže přisvědčit námitce žalobce, že správní orgán prvního stupně zatížil své rozhodnutí vadou nezákonnosti tím, že ve věci rozhodl, aniž by nařídil ústní jednání, příp. tím že se dokazování uskutečnilo bez osobní účasti žalobce. Tato námitka dle krajského soudu předně vychází z žalobcova nesprávného předpokladu, že v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, jež je řízením, ve kterém se rozhoduje o trestním obvinění ve smyslu čl. 6 odst. 1 Úmluvy, je potřeba analogicky k trestnímu řádu a přestupkovému zákonu nařídít ústní jednání vždy. Krajský soud je naopak toho názoru, že v případě tzv. jiných správních deliktů povinnost obligatorně nařizovat ústní jednání z uvedené skutečnosti nevyplývá. Právní úprava tzv. jiných správních deliktů (tedy i správního deliktu podle § 125f zákona o silničním provozu) obecně neznala institut obligatorního ústního jednání tak, jak tomu bylo u přestupků (srov. § 74 odst. 1 zákona o přestupcích); při posuzování nutnosti nařizovat ústní jednání je proto potřeba vycházet z úpravy subsidiární, tj. z § 49 správního řádu. Ten ve svém prvním odstavci stanoví, že ústní jednání správní orgán nařídí v případech, kdy to stanoví zákon, a dále tehdy, jestliže je to ke splnění účelu řízení a uplatnění práv účastníků nezbytné. Rovněž Nejvyšší správní soud ve své judikatuře poukazuje na to, že správní orgány nejsou povinny nařizovat ústní jednání v řízeních o správních deliktech, není-li to nezbytné ke splnění účelu řízení a uplatnění práv účastníků (srov. např. rozsudky ze dne 22. 10. 2015, č. j. 8 As 110/2015-46, ze dne 29. 3. 2016, č. j. 1 As 7/2016-30, ze dne 24. 8. 2016, č. j. 2 As 85/2016-33, nebo ze dne 26. 8. 2016, č. j. 4 As 123/2016-24).
25. Uvedené závěry dle krajského soudu plně dopadají i na nyní projednávanou věc, neboť i nyní měl žalobce možnost účastnit se jednání před soudem, na němž však výslovně netrval. V rozporu s těmito závěry přitom není ani žalobcem citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2016, č. j. 9 As 139/2015-30 (na rozdíl od jiného jím citovaného rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem č. j. 15 A 14/2015-35, který byl uvedenou judikaturou překonán). Tento rozsudek Nejvyššího správního soudu se totiž výslovně nezabýval obligatorním nařizováním ústního jednání, ale nároky na dokazování ve správním řízení. V návaznosti na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2012, č. j. 7 As 57/2010-82, sice zdůraznil, že ve správním řízení trestní povahy je třeba dbát na dodržování zásady ústnosti, přímosti a bezprostřednosti, tento požadavek ovšem vztáhl k zásadně povinnému provádění důkazů za přítomnosti účastníků řízení. Jinými slovy, zmíněný rozsudek ve skutečnosti argumenty žalobce nijak nepodporuje, když ostatně tentýž senát v rozsudku ze dne 29. 9. 2016, č. j. 9 As 83/2016-48, výslovně konstatoval, že ústní jednání u správních deliktů vždy povinné není. V tomto ohledu pak není krajskému soudu zřejmé, v čem měl tento rozsudek překonat závěry vyslovené v žalované citovaném rozsudku téhož soudu č. j. 8 As 110/2015-46, jak bez bližšího zdůvodnění tvrdil žalobce. S hledem na výše uvedené proto nelze přisvědčit

názoru žalobce, že tímto postupem správního orgánu prvního stupně došlo k porušení čl. 6 Úmluvy a čl. 38 odst. 2 Listiny, když v daném řízení dle krajského soudu nenastala ona nezbytnost vedoucí k nařízení ústního jednání ve smyslu § 49 správního, přičemž žalobce ve správním řízení neuváděl nic, co by snad bylo možné objasnit jen v rámci nařízeného ústního jednání.

26. Uvedené přiměřeně platí i ve vztahu k samotnému dokazování v nyní projednávané věci, které dle krajského soudu rovněž proběhlo v souladu s východisky, předestřenými v citované judikatuře Nejvyššího správního soudu. V návaznosti na zmíněný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2016, č. j. 9 As 139/2015-30, lze § 51 odst. 2 správního řádu vyložit tak, že správní orgány jsou povinny provádět dokazování za přítomnosti účastníků při ústním jednání (§ 49 správního řádu) nebo mimo ústní jednání, o čemž ale musí být účastníci zásadně předem vyrozuměni. Tato podmínka byla dle krajského soudu v daném případě ze strany správního orgánu prvního stupně splněna, neboť ten prováděl dokazování mimo ústní jednání, o čemž ovšem žalobce, resp. jeho zástupce řádně a s dostatečným předstihem vyrozuměl ve Vyrozumění o provedení důkazů mimo ústní jednání ze dne 5. 10. 2015 (na č. l. 10 správního spisu). O provedeném dokazování, které proběhlo dne 4. 11. 2015, byl následně vyhotoven záznam o provedení důkazů (na č. l. 11 spisu), z něhož vyplývá, že správní orgán provedl mimo ústní jednání důkazy listinami obsaženými ve spisovém materiálu. Žalobce ani jeho zmocněnec se provádění dokazování neúčastnili a na možnost vyjádřit se k prováděným důkazům (a uplatnit tak zásadu bezprostřednosti, jak sám žalobce v žalobě uvádí) tak z vlastní vůle rezignovali. V žádném případě tak nemohlo dojít k jakémukoliv zkrácení procesních práv žalobce.
27. Ve vztahu k námitce žalobce, že v místě, kde bylo vozidlo změřeno, je nejvyšší povolená rychlost stanovena na 70 km/h, a proto nemohlo dojít ke spáchání přestupku, resp. správního deliktu provozovatele vozidla, krajský soud předně poukazuje na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2017, č. j. 10 As 24/2015-71, z něhož vyplývá, že *„[ž]alobní tvrzení či důkazní návrhy krajský soud nemůže odmítnout jako opožděné nebo účelové jen proto, že je obviněný z přestupku neuplatnil, ač tak učinit mohl, v řízení před správními orgány. Krajský soud však na základě skutkového a právního stavu věci, který je povinen v mezích žalobních bodů přezkoumat, může tato žalobní tvrzení shledat irelevantními nebo nevěrohodnými, a důkazní návrhy k jejich prokázání odmítnout jako nadbytečné“*. Námitku, že v místě měření byla stanovena nejvyšší povolená rychlost 70 km/h, žalobce neuplatnil v rámci správního řízení a tato se objevuje poprvé v podané žalobě. Ze správního spisu (zejména z doplnění oznámení o přestupku ze dne 5. 8. 2015) je zřejmé, že ke změření vozidla došlo v Rosicích, na ulici Brněnská u č. p. 384, silnice I/23, v místě, kde je souvislá zástavba. Na fotografii pořízené radarem je uvedeno, že dovolený rychlostní limit v předmetné lokalitě je 50 km/h, o čemž soud vzhledem k místu měření nemá důvod pochybovat. Jelikož žalobce kromě obecného konstatování k této námitce nedoložil žádný důkaz, považuje soud námitku za nevěrohodnou a účelovou.

V. Závěr a náklady řízení

28. Na základě výše uvedeného krajský soud žalobu dle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl, neboť není důvodná.
29. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 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 ve věci úspěch neměl (žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta), a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly, protože mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Poučení:

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

Brno 26. září 2018

JUDr. Zuzana Bystřická, v.r.
předsedkyně senátu