



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: **ZATEPLENÍ REVITALIZACE PEKSTAV s.r.o.,**
sídlem Králova 279/9, 616 00 Brno,
zastoupen advokátem Mgr. Václavem Voříškem
sídlem Ledčická 649/15, 184 00 Praha 8

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 1. 8. 2017, č. j. JMK 111305/2017, sp. zn. S-JMK 102373/2017/OD/VW,

t a k t o :

- I. Žaloba **s e z a m í t á .**
- II. Žalobce **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

1. Žalobce se žalobou podanou ke Krajskému soudu v Brně domáhá zrušení rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 1. 8. 2017, č. j. JMK 111305/2017, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Židlochovice ze dne 18. 5. 2017, č. j. 301491/2016-8, jímž byl žalobce uznán vinným z přestupku podle § 125f zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kterého se měl podle výroku rozhodnutí prvního stupně dopustit tím, že *„jako provozovatel vozidla r. z.: x v rozporu s ustanovením § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem. Automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy bylo zjištěno, že dne 15. 9. 2016 v 09:54 hodin na silnici Dálnice D2 v km 9,5 ve směru na Brno, neustanovený řidič vozidla r. z.: ..., překročil nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec o méně než 30 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 80 km/hod., z důvodu stavebních prací upravena dopravním značením B20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, jel rychlostí 111 km/hod., resp. 107 km/hod. (dle toleranční odchylky měření 3%, viz evropská směrnice č. 75/443/EHS a zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii).“*
2. Proti napadeným rozhodnutím brojil žalobce následujícími námitkami. Nejprve namítl, že bylo postupováno v rozporu s pravidly pro vedení společného řízení dle § 125g silničního zákona, neboť správní orgán prvního stupně ho současně stíhal za dva v podstatě stejné správní delikty provozovatele vozidla, kterých se měl dopustit dne 15. 9. 2016 a dne 22. 6. 2016. V druhém případě žalobce podal dne 19. 12. 2016 odpor proti příkazu ze dne 5. 12. 2015, č. j. 107576/2016-3, č. případu 2016/527275, správní orgán byl do podání žaloby nečinný. Pokud správní orgán neprojednal oba správní delikty ve společném řízení, nebude moci být uplatněna absorpční zásada. Žalobce dále namítá, že rozhodnutí prvního stupně je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, neboť správní orgán nijak nepopsal způsob, jakým hodnotil jednotlivé důkazy. Správní orgán učinil pouze tzv. souhrnné zjištění. Žalobce rovněž namítá, že správní orgán nijak neodůvodnil ani svůj závěr o tom, že bylo měření rychlosti provedeno tzv. automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Správní orgán ignoroval absenci následku v podobně dopravní nehody jako znak dané podstaty, a nijak jeho naplnění neprokazoval a ani neodůvodnil. Správní orgán se ve svém rozhodnutí nijak nezabýval ani podmínkami měření rychlosti, tj. zejm. podmínkou uvedenou v § 79a silničního zákona, neboť nijak neřešil účel měření. Stejně tak správní orgán nijak nezkoumal ani to, zda bylo měření rychlosti prováděno v souladu s § 62 odst. 2 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky. Nic takového rovněž nebylo ani prokázáno, a je tak nutné vycházet z toho, že měření bylo provedeno nezákonně, neboť Policie ČR zřízení tohoto rychloměru – pokud tedy skutečně je stálým automatickým technickým systémem – nejspíše nijak nezveřejňovala. Správní orgán dále nijak neřešil to, zda byl použitý rychloměr ověřen, ačkoliv se také jedná o zcela zásadní podmínku zákonnosti provedení měření rychlosti. Správní orgán dále neodůvodnil ani závěr, že v případě žalobce se nevyskytly žádné významné okolnosti, které by vedly k tomu, že by nebyla naplněna materiální stránka správního deliktu. Celé rozhodnutí prvního (ostatně i druhého) stupně trpí zjevnou šablonovitostí, tedy žalobce vyslovuje domněnku, že rozhodnutí prvního stupně je pouze šablonou, kterou oprávněná úřední osoba vyplnila o identifikační údaje žalobce a obsahu spisu, a zbytek rozhodnutí je totožný, jako v dalších případech, které rozhoduje stejná oprávněná úřední osoba.

3. Žalobce rovněž namítá, že správní orgán nijak neodůvodnil a ani neprokázal, že by v místě, kde došlo k měření, skutečně platil rychlostní limit 80 km/h na základě dopravní značky č. B 20a, neboť nebyl proveden jediný důkaz, ze kterého by to bylo možné dovozovat. Žalobce rovněž namítá, že správní orgán porušil jeho právo na to vyjádřit se k upřesnění předmětu řízení a reagovat na něj svou obhajobou, neboť teprve ve výroku rozhodnutí prvního stupně správní orgán uvedl, že omezení rychlostního limitu bylo na daném místě z důvodu stavebních prací. Podle tvrzení řidiče žádné stavební práce či procesy neprobíhaly. Žalobce přitom zastává názor, že i kdyby v daném úseku bylo údajné omezení rychlosti, nebylo by možné naplnit materiální stránku přestupku, pokud by došlo k jeho překročení, jestliže by stavební práce či procesy neprobíhaly, neboť účel údajného omezení rychlosti v daném úseku nemohl být porušen. Žalobce tedy namítá, že pokud nebylo prokázáno, že v dané chvíli probíhaly stavební práce či stavební procesy, nebyl dán účel omezení rychlosti, a proto ani nemohlo dojít k naplnění materiální stránky přestupku. Správní orgány se však touto otázkou opět vůbec nezabývaly.
4. Dále žalobce namítá, že výrok rozhodnutí prvního stupně je v rozporu s § 68 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, neboť neobsahuje všechna ustanovení, podle kterých bylo rozhodováno. Předně se jedná o § 4 písm. c) silničního zákona a správní orgán se zcela nepřipadně odkazuje na § 18 odst. 3 a 6 téhož zákona. Dále se jedná o ustanovení § 125e odst. 2 silničního zákona, které obsahuje zákonná kritéria pro výměru pokuty (toto ustanovení nadto absentuje zcela i v odůvodnění). Dále žalobce namítá, že z výroku nelze dovodit, zda mělo údajné porušení pravidel za následek dopravní nehodu či nikoliv, ačkoliv právě absence nehody je znakem dané skutkové podstaty dle § 125f odst. 2 písm. c) silničního zákona. Popis skutku ve výroku tedy neumožňuje subsumpci pod zvolenou skutkovou podstatu, neboť neobsahuje všechny znaky dané skutkové podstaty. Z výroku rovněž není patrné, zda bylo měření rychlosti provedeno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy dle § 125f odst. 2 písm. b) silničního. Nelze přehlédnout, že ani v odůvodnění správní orgán neuvádí typ rychloměru, ani jeho výrobce, ani princip, jakým měří rychlost. Závěrem namítá, že správní orgán neoprávněně ve výroku konstatuje, že došlo ke spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 silničního zákona, neboť nic takového mu nepřísluší v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla konstatovat. Správní orgán měl naopak ve výroku konstatovat, že projednávaný skutek vykazuje znaky určitého přestupku, to však ve výroku nekonstatuje.
5. Následně brojil proti tomu, že výkonná moc uměle a účelově přenáší odpovědnost a trest na zpravidla nevinného provozovatele motorového vozidla, neboť neumí anebo nechce odsoudit a potrestat skutečného pachatele a vychází z nepřipustné zásady „lépe, když bude potrestán někdo byť nevinný, než nikdo.“, což je dle jeho názoru v přímém rozporu s judikaturou Ústavního i Nejvyššího správního soudu. V té souvislosti s podrobným odůvodněním namítl rozpor skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla, a především pak povinnosti stanovená v § 10 odst. 3 silničního zákona, s Ústavou, ústavními principy a základními právy. Poukázal na to, že Krajský soud v Ostravě podal k Ústavnímu soudu návrh na zrušení § 10 odst. 3 silničního zákona, a navrhl, aby soud řízení o této žalobě přerušil, dokud Ústavní soud o předmětném návrhu nerozhodne.
6. Žalobce závěrem namítá, že mu správní orgán neumožnil uhradit určenou částku bezhotovostně bankovním převodem.

7. Žalovaný ve svém vyjádření navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl, a k jednotlivým žalobním námitkám uvedl následující. Předně uvedl, že žalobce podal blanketní odvolání a všechny své námitky, které mohl uplatnit dříve, uplatňuje až v žalobě, přičemž je toho názoru, že žalobce nemůže zhojit svou liknavost ve správním řízení až v řízení před soudem. Pro stručnost odkázal na judikaturu ohledně účelového zpochybňování zjištěného skutkového stavu s tím, že námitku nevedení společného řízení mohl a měl žalobce uplatnit před správním orgánem. Dále má za to, že správní orgán jasně popsal důkazy a jejich provedení s tím, že skutkový stav byl spolehlivě prokázán a řádně odůvodněn, vč. provedení měření automatizovaným technickým prostředkem. Ze spisového materiálu vyplývá, že k dopravní nehodě nedošlo, a žalobce tuto skutečnost ani v řízení nenamítal. Stejně tak za nedůvodnou považoval námitku nesouladu měření s podmínkami ustanovení § 79a zákona o silničním provozu a odmítl i tvrzení, že napadená rozhodnutí výsledkem mechanického vyplnění vzoru. Za prokázaný považuje žalovaný s ohledem na obsah správního spisu rychlostní limit 80 km/h v daném místě. Podle žalovaného se nemusely správní orgány zabývat materiálním znakem přestupku řidiče. Jasně konstatoval, že ve výroku jsou uvedena všechna ustanovení, podle kterých bylo rozhodováno o uložení pokuty a že ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu není protiústavní. Příložená poukázka podle žalovaného neurčuje způsob úhrady pokuty a ani nebrání žalobci provést platbu bankovním převodem. Za nedůvodnou a účelovou považoval námitku zpochybňující účinnost zákona č. 183/2017 Sb.
8. Krajský soud v Brně na základě včas podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2, věta první, s. ř. s.), jakož i řízení předcházející jeho vydání. Při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správních orgánů (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). O žalobě soud rozhodl po nařízeném soudním jednání.
9. O jednotlivých námitkách uvážil soud takto.

Společné řízení

10. V námitce směřující proti absenci vedení společného řízení o správních deliktech žalobce, kterých se měl dopustit jednak dne 15. 9. 2016 (nyní posuzovaný) a dále 22. 6. 2016, brojil proti dotčení svých procesních práv. Soud tuto námitku neshledal jako důvodnou.
11. V obecné rovině je třeba říct, že absence vedení společného řízení může být procesní vadou řízení před správním orgánem. V případě procesních vad může být důvodem pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí pouze a jedině zásah do práv žalobce takové intenzity, která by způsobila nezákonnost žalobou napadených rozhodnutí.
12. V posuzované věci brojil žalobce proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně blanketním odvoláním, z čehož vyplývá, že procesní vadu, proti které brojí touto námitkou, v řízení před žalovaným neuplatnil.
13. Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí ze dne 18. 6. 2009, č. j. 1 As 28/2009-62 uvedl, že z „hlediska trestního práva tedy nebraje roli, kdy všechny sbíhající se trestné činy vyjdou

najevo, tato skutečnost nesmí být pachateli ani ku prospěchu, ani na újmu. Je zřejmé, že pro trestání souběhu není bezpodmínečně nutné vedení společného řízení, ale naopak je zcela nezbytné použití absorpční zásady, tedy vzájemné posouzení veškerých souvisejících trestních sazeb. [32] Z výše uvedeného vyplývá, že nevedení společného řízení o přestupcích žalobce by nemuselo prima facie způsobovat vadu řízení dopadající na zákonnost rozhodnutí, pokud by z těchto navazujících rozhodnutí bylo patrné uplatnění zásad stanovených pro ukládání trestu za souběh přestupků. Je zřejmé, že pro důsledné použití ustanovení trestního zákona o souhrnném trestu (tedy současné zrušení výroku o trestu uloženém pachateli dřívějším rozhodnutím) chybí dostatečný právní základ, nicméně není důvodu, proč by se uvedené principy nemohly s řádným odůvodněním všech souvislostí a sousledností aplikovat, tedy proč by správní orgán neměl při ukládání následného trestu přiblížit k trestům uloženým dříve za sbíhající se přestupky.“

14. S ohledem na výklad Nejvyššího správního soudu je nedůvodný základní požadavek žalobce na vedení společného řízení o všech deliktech žalobce.
15. Podle Nejvyššího správního soudu je však podstatné, aby při souběhu deliktů docházelo k uplatnění absorpce sazeb. Z obsahu podané žaloby vyplývá, že v době jejího podání nebylo o deliktu žalobce ze dne 22. 6. 2016 dle názoru žalobce pravomocně rozhodnuto, neboť proti příkazu byl podán odpor. Soud proto dospěl k závěru, že nyní posuzované rozhodnutí správního orgánu prvního stupně bylo vydáno jako první. S ohledem na to, je nutné zohlednit zásadu absorpce sazeb v navazujícím správním řízení o sbíhajících se deliktech, tj. správní orgány budou mít povinnost reagovat v rozhodnutí, které bude navazovat na podaný odpor proti příkazu ve věci deliktu ze dne 22. 6. 2016. Teprve v případě, že by v tomto řízení nepostupovaly správní orgány v souladu se zásadou absorpce, tak by se mohlo jednat o vadu, která by mohla být důvodem pro zrušení takového rozhodnutí.

*Nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů
Tzv. souhrnné zjištění.*

16. Zdejší soud nedospěl k závěru, že by správní orgán prvního stupně ve věci provedl nezákonné tzv. souhrnné zjištění. Žalobce totiž paušálně hodnotí obsah rozhodnutí správního orgánu prvního stupně jako souhrnné zjištění a souhrnné hodnocení veškerého provedeního dokazování. Tak tomu ale není. Prvostupňové rozhodnutí se ve věci skutku rozpadá do dvou částí. První je odůvodnění nezahájení přestupkového řízení proti p. A. K. a druhou je zdůvodnění skutkové a právní věty výroku rozhodnutí. Správní orgán uvedl jasný výčet důkazů, z nichž následně vyvodil skutkový závěr.
17. Zdejší soud si dovolí poukázat na nálezy Ústavního soudu ze dne 27. 3. 2012, ve věci sp. zn. IV. ÚS 3902/11, ve kterém Ústavní soud konstatoval, že „*odvolací soud, ačkoliv v intencích § 213 a 213a o. s. ř. dokazování doplnil, v odůvodnění napadeného rozsudku (ani v nezbytném rozsahu) neuvedl, jaká skutková zjištění učinil z každého z provedených důkazů, případně konkrétně vymezených skupin důkazů, resp. myšlenkově se k nim stran této druhé alternativy co do společného hodnocení - umožňuje-li to jejich charakter a kontext - v rámci vyložení rozhodovacích důvodů nevymezil.*“

18. Z uvedené citace jasně vyplývá, že je třeba rozlišovat mezi důkazy, které stojí samostatně a které je třeba samostatně posuzovat, a mezi konkrétně vymezenými skupinami důkazů, u kterých lze provést společné hodnocení, umožňuje-li to jejich charakter a kontext. V nyní posuzované věci se podle názoru zdejšího soudu jedná právě o takovou skupinu důkazů, neboť všechny jednotlivé shromážděné důkazy jsou spojené s jediným místem, jediným jednáním a jediným časovým okamžikem, přičemž je nutné je vykládat v jejich společném kontextu, jak učinil správní orgán prvního stupně. Soud proto na jeho postupu neshledává žádné pochybení, které by mělo zakládat nepřezkoumatelnost rozhodnutí správního orgánu prvního stupně.

Měření rychlosti tzv. automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy

19. S postupem, který žalobce označil jako souhrnné zjištění a který soud neshledal v rozporu se zákonem, souvisí tvrzená absence odůvodnění závěru, že bylo měření rychlosti provedeno tzv. automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy.
20. Při dělení technických prostředků na automatizované a manuálně obsluhované není podstatný typ rychloměru, ale pouze a jediné schopnost fungovat samostatně. Jinými slovy zda je rychloměr schopen automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016-38, dle kterého „Zcela správně přitom (krajský soud) poukázal na skutečnost, že jediným dělícím kritériem je režim měření, kdy v případě automatického jsou snímána veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost. Naopak v případě manuálního výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí obsluha rychloměru. O tom, že předmětný rychloměr byl skutečně stacionární, svědčí záznam o přestupku, v němž je uvedeno, že měření proběhlo v automatizovaném režimu měření.“
21. K posouzení toho, zda se jedná o automatizovaný technický prostředek, není tudíž podstatné to, o jakou značku a typ rychloměru se jedná, zda se jedná o rychloměr, který lze používat pouze v souladu s návodem k obsluze (u každého přístroje je nutno při nastavení, resp. uvedení do provozu, dbát na dodržení podmínek výrobcem uvedených v návodu k obsluze), ani to, že dle záznamu o měření byl předmětný rychloměr nastaven konkrétní osobou, jejíž jméno je v záznamu uvedeno (neboť každý silniční radar někdo musí nastavit bez ohledu na to, zda je umístěn na mytné bráně, pevném, stálém stanovišti u silnice, nebo je umisťován ad hoc, příp. instalován ve vozidle Policie ČR).
22. Z obsahu rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je zřejmé, že jako důkazy byly provedeny jak radarový záznam, tak i kopie ověřovacího listu rychloměru. Z těchto dvou listin jednoznačně vyplývá, že k měření rychlosti došlo v automatizovaném režimu ověřeným rychloměrem, přičemž skutečnost, že v odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně není uveden typ rychloměru, nepovažuje soud za důvod pro zrušení napadeného rozhodnutí, jelikož, jak bylo výše uvedeno, je pro zákonnost napadeného rozhodnutí (stejně jako rozhodnutí správního orgánu prvního stupně) podstatný pouze způsob měření rychlosti.

23. Nad rámec uvedeného soud má z obsahu záznamu o přestupku za prokázané, že měření rychlosti probíhalo ze zastaveného vozidla policie, neboť je v něm jasně uvedeno, že stanovitě police bylo pevné a vlastní rychlost vozidla vybaveného měřícím zařízením byla 0 km/h. V této souvislosti odkazoval žalobce na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 9 As 213/2017. Zdejší soud v něm uvedené závěry nijak nezpochybňuje a nerozporuje ani závěr Nejvyššího správního soudu, že podmínkou měření automatizovaným technickým prostředkem je, „*skutečnost, že identita řidiče v daném okamžiku není zjistitelná, to znamená, že na kontrolovaném místě není zřízeno kontrolní stanoviště a kontrolované vozidlo není zastavováno a jeho řidič zjištěn.*“ Z obsahu správního spisu nevyplývá, že by se jednalo o měření rychlosti za jízdy vozidla s následným zastavením řidiče, příp. že by se jednalo o kontrolní stanoviště s následným zastavováním vozidel. Konečně ani žalobce nic takového netvrdil.

Neprokázání absence následku v podobně dopravní nehody jako znaku dané podstaty

24. Soud nijak nezpochybňuje, že absence dopravní nehody je nutnou podmínkou k tomu, aby mohl být provozovatel postižen za správní delikt provozovatele vozidla (dnes přestupek provozovatele vozidla), nicméně se v případě podmínky „absence následku v podobě dopravní nehody“ jedná o prokázání negativní skutečnosti, která může být bez pochybností „prokázána pouze prokázáním“ komplementární pozitivní skutečnosti, jelikož pouze ta existenci prokazované negativní skutečnosti vylučuje. Absenci následku v podobě dopravní nehody tak lze prokázat pouze tím, že následkem jednání byla dopravní nehoda.
25. V souzené věci lze na negativní skutečnost (absenci dopravní nehody) usuzovat i z „příčin a následků“, tedy ze zjištěného důkazního stavu, ze kterého nic nenasvědčuje tomu, že by při spáchání deliktního jednání (jízda vyšší než povolenou rychlostí) byla způsobena dopravní nehoda. Skutečnost, že deliktní jednání by mělo za následek dopravní nehodu, netvrdí ani žalobce.
26. Z obsahu správního spisu nadto jasně vyplývá, že vozidlo žalobce je zachyceno v pohybu, kolem něj nejsou přítomná žádná další vozidla, a fotografie z radarového zařízení tak jasně vylučují nehodu v okamžiku a místě spáchání správního deliktu.
27. Po žalovaném, resp. správním orgánu prvního stupně je požadováno, aby učinil předmětem dokazování negativní skutečnost, jejíž prokazování je v případech, kdy skutková zjištění z místa ničemu takovému nenapovídají, v podstatě nemožné a v rovině tzv. negativní důkazní teorie, ke které se přihlásil i Nejvyšší správní soud již např. v rozsudku ze dne 26. 7. 2006, č. j. 3 Azs 35/2006-104, publikovaném pod č. 951/2006 Sb. NSS (všechna rozhodnutí Nejvyššího správního soudu 6 As 59/2012 uvedená v tomto usnesení jsou dostupná na www.nssoud.cz): „*Postup krajského soudu, jenž zamítl návrh na ustanovení zástupce (§ 35 odst. 7 s. ř. s.) s odůvodněním, že stěžovatelka neprokázala tvrzení o své majetkové situaci listinnými důkazy, přičemž tato tvrzení stěžovatelky spočívala v tom, že nemá žádný majetek ani příjmy, je vadný a je důvodem pro zrušení takového usnesení. Krajský soud svým postupem popřel tzv. negativní důkazní teorii, podle níž nelze dokazovat neexistující skutečnosti.*“ Podobně Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 7. 4. 2010, sp. zn. I. ÚS 22/10, konstatoval: „*Povinnost tvrzení a zejména prokazování má však své mantinely,*

mezi něž patří uplatnění pravidla 'neexistence se neproказuje,' vycházející z tzv. negativní důkazní teorie, neboť po nikom nelze spravedlivě požadovat, aby prokázal reálnou neexistenci určité právní skutečnosti“ (srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 7. 2013 ve věci sp. zn. 6 As 59/2012). Akceptace negativní důkazní teorie se objevuje v navazující judikatuře Nejvyššího správního soudu.

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

Podmínky měření rychlosti dle ustanovení § 79a silničního zákona

29. Podle ustanovení § 79a zákona o silničním provozu ve znění účinném od 1. 8. 2011 doposud platí, že za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií.
30. Podle ustanovení § 62 odst. 2 zákona o Policii ČR jsou-li k pořizování záznamů podle odstavce 1 téhož ustanovení zřízeny stále automatické technické systémy, policie informace o zřízení takových systémů vhodným způsobem uveřejní.
31. Soud předně této námitku musí uvést, že žalobce se zjevně při formulování žaloby neseznámil se skutkovým stavem, který byl ve věci zjištěn, ani s podklady, ze kterých vycházela napadená rozhodnutí. Jinak by totiž musel vědět, že ke změření rychlosti jeho vozidla došlo silničním rychloměrem RAMER10C, který byl instalovaný ve vozidle, jehož RZ je uvedena v ověřovacím listě rychloměru. Z povahy věci se tak nemůže jednat o „stálý“ automatický (automatizovaný) technický systém, který slouží k monitorování určitého jediného a jedinečného místa. Ustanovení § 62 odst. 2 zákona o Policii ČR na tento případ proto zjevně nedopadá a tato argumentace žalobce je tudíž zcela nedůvodná.
32. Dále k citovanému ustanovení § 79a zákona o silničním provozu soud uvádí, že podle něj jsou policie a obecní policie oprávněny měřit rychlost za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Soud je přesvědčen, že měření rychlosti, pokud není vykonáváno *zjevně šikanózním způsobem*, je úkonem v rámci dohledu nad provozem na pozemních komunikacích a **vždy** směřuje ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích **bez dalšího**, a to prostřednictvím represe vůči osobám, které nerespektují pravidla provozu na pozemní komunikaci.
33. Funkcí trestního práva, tedy i přestupkového je mimo jiné i obecná prevence, jejímž smyslem je odradit, příp. odstrašit případné pachatele od deliktního jednání a na kterou nutně navazuje i dostatečná obecná jistota, že v případě porušování právních norem bude pachatel v souladu se zákonem potrestán. V případě absence kontroly dodržování právních povinností (obecně) a absence negativních následků v případě porušení právních povinností se ze zákona stává zbytečná norma, která nemůže mít zamýšlené důsledky ani regulativní, ani obecně preventivní, a je dán prostor pro bezbřehou anarchii. Soud má proto za to, že

v obecné rovině lze považovat účel měření rychlosti vždy za aprobovaný a *pouze v případech zcela excesivních* lze uvažovat o porušení ustanovení § 79a zákona o silničním provozu.

34. Žalobce blíže netvrdí, v čem by měření rychlosti bylo excesem. Z obsahu správního spisu jasně vyplývá, že ke změření rychlosti došlo v místě zúžení vozovky dálnice, kdy byl provoz sveden do omezeného režimu provozu. Tato místa jsou obecně extrémně riziková a jakákoliv případná nehoda může mít fatální následky jak pro ostatní účastníky provozu, tak i pro provoz na dálnici obecně, neboť v omezeném prostoru tělesa dálnice je zásadním způsobem omezena možnost reagovat na nebezpečí způsobené agresivní jízdou dalších účastníků provozu. Kontrola dodržování rychlostních omezení, které částečně omezují rizika takto vedeného provozu, je podle názoru zdejšího soudu zcela na místě a více než žádoucí. Soud proto nepovažuje za prokázané, že by se v projednávané věci jednalo o zcela excesivní a šikanózní měření rychlosti. Soulad měření rychlosti s ustanovení § 79a zákona o silničním provozu má soud za prokázaný.
35. Nadto je třeba konstatovat, že samotné měření rychlosti by mělo primární dopad do práv skutečného pachatele přestupku, nikoliv provozovatele vozidla a žalobce se tudíž domáhá práv za jiného.

Ověření použitého rychloměru

36. Žalobce i v této části námitky zjevně nereaguje na provedené dokazování a zjištěný skutkový stav. Z rozhodnutí správního orgánu prvního stupně jasně vyplývá, že jako důkaz byl proveden ověřovací list č. 69/16. Z tohoto ověřovacího listu vyplývá, že použitý rychloměr výr. č. 12/0030 byl přezkoušen dne 4. 4. 2016 a disponoval ověřením s koncem platnosti dne 3. 4. 2017. Zároveň je třeba zdůraznit, že žalobce měl možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, případně uvést relevantní skutkové námitky v odvolání proti tomuto rozhodnutí, žádné z těchto možností nevyužil. Pasivní přístup žalobce, který se jeví do značné míry účelovým, tak následně na soud přenáší nutnost vypořádávat skutkové námitky (nejen tuto, ale i výše uvedené), neboť správní orgány založily své závěry na důkazech, jež nebyly v průběhu správního řízení zpochybněny. Za této situace tak zdejší soud jasně konstatuje, že použitý rychloměr byl řádně ověřen. Soud k tomu dále zdůrazňuje, že ověřovací list k měřicímu zařízení je veřejnou listinou, u níž se presumuje správnost (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2013, čj. 3 As 9/2013-35).

Významné okolnosti, které by vedly k tomu, že by nebyla naplněna materiální stránka správního deliktu

37. Odůvodnění naplnění materiálního znaku přestupku považuje soud za zcela dostačující, a to i s ohledem na to, jakým způsobem byl přestupek spáchán, tj. jakou rychlostí žalobce v daném místě jel. Překročení nejvyšší povolené rychlosti téměř o polovinu považuje soud za chování prokazující nedostatek respektu k zákonným mantinelům pohybu řidičů na pozemních komunikacích ohrožující ostatní účastníky silničního provozu. Pro soud je zcela dostačující potenciál ohrožení zájmů. Lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008 – 45, který

obsahuje závěr o naplnění materiální stránky deliktu ve vazbě na naplnění formálních znaků skutkové podstaty a který je součástí konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu. Zdejší soud považuje za vhodné z citovaného rozhodnutí zdůraznit, že po rozboru Nejvyšší správní soud uzavřel (ve věci překročení rychlosti), že lze „obecně vycházet z toho, že jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti.“ Společenská nebezpečnost jednání by nebyla naplněna, pokud by existovaly zvláštní okolnosti případu, které by nebezpečnost jednání zásadním způsobem snižovaly pod míru, která je typická pro běžně se vyskytující případy přestupků (např. význam právem chráněného zájmu, který byl přestupkovým jednáním dotčen, způsob jeho provedení a jeho následky, okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán, osoba pachatele či míra jeho zavinění, srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 1. 2013, č. j. 8 As 34/2012-35, ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-46, či ze dne 26. 4. 2013, č. j. 5 As 76/2011-78, a ze dne 7. 4. 2017, č. j. 7 As 61/2017-34). V souzené věci se však podle názoru soudu jedná o zcela standardní případ deliktního jednání postihovaného citovanými ustanoveními zákona o silničním provozu.

Šablonovitost napadených rozhodnutí

38. Žalobce, stejně jako jiní žalobci, který jsou v řízení před tímto soudem zastupováni shodným právním zástupcem, uplatnil tu námitku, že napadená rozhodnutí trpí zjevnou šablonovitostí. Stejně jako v ostatních případech i v tomto musí soud, taktéž poněkud šablonovitě, konstatovat, že nesdílí ani názor žalobce, že by se jednalo o nepřezkoumatelná rozhodnutí pro nedostatek důvodů proto, že by mělo jít pouze o mechanicky vyplněné šablony. Obsah rozhodnutí správních orgánů je vždy logicky spjat jak s náročností posouzení skutkového stavu, tak s náročností právního hodnocení věci. V případě správních deliktů (přestupků) provozovatelů vozidel se jedná o delikty spojené s objektivní odpovědností pachatele a v zákonem limitovaných případech, které předznamenávají typologicky méně náročné situace jak na prokázání skutkového stavu, tak i právní hodnocení.
39. Podle názoru zdejšího soudu jak rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, tak rozhodnutí žalovaného se zabývají všemi skutečnostmi, které byly o deliktním jednání zjištěny, a zároveň se správní orgány zabývají i aplikací právních norem na zjištěný skutkový stav. V nyní projednávané věci neshledal zdejší soud jakýkoliv exces, pro který by dospěl k závěru o nepřezkoumatelnosti správních rozhodnutí. U správních rozhodnutí, kterých vydávají správní orgány desítky, stovky až tisíce, v typologicky naprosto shodných situacích je zcela dostačující, pokud tato rozhodnutí naplňují požadavky zákona na přezkoumatelnost a pokud jsou vydána v zákonném procesu. To navíc v situaci, kdy se činnost účastníků řízení vyznačuje mnohdy procesní pasivitou, vč. odvolacího řízení, tedy absencí jakékoliv skutkové i právní argumentace, na kterou by měly správní orgány reagovat, jak tomu bylo i v nyní projednávané věci. Z těchto důvodů považuje soud uvedenou námitku za nedůvodnou.
40. Pouze na okraj musí konstatovat (shodně jako v dalších obdobných případech), že i žaloby předkládané ať už nyní Mgr. Voříškem, nebo dříve JUDr. Topolem se vyznačují taktéž šablonovitostí, neboť soudu jsou předkládány stále stejné sety obsahově zcela totožných

obecných námitek, nijak blíže nereagujících na konkrétní podmínky projednávané věci, což v konečném důsledku nutně vede k tomu, že zcela obecné námitky bez návaznosti na konkrétní skutkovou a právní situaci toho kterého případu jsou i soudem vypořádávány v mnoha věcech obdobně až shodně. Tím se jistě vytváří nekonečný kruh „šablonovitých“ postupů všech zúčastněných, ať již správních orgánů, nebo zástupců účastníků, příp. soudu.

Dopravní značení v místě měření

41. Opětovně i nyní je třeba zdůraznit (jako výše), že žalobce měl možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí správního orgánu prvního stupně (a zejména se s nimi seznámit), případně uvést relevantní skutkové námitky v odvolání proti tomuto rozhodnutí, žádné z těchto možností nevyužil. Jelikož správní orgány založily své závěry na důkazech, jež nebyly v průběhu správního řízení zpochybněny, soudu opětovně nezbyvá, než reagovat na tvrzení žalobce až nyní v projednávané věci.
42. Z obsahu správního spisu jasně vyplývá, kde bylo vozidlo žalobce změřeno (viz GPS souřadnice, které jsou součástí záznamu o přestupku). K tomu soud v rámci dokazování doplnil mapu ze serveru mapy.cz, na které jsou vyneseny tyto souřadnice a ze které jasně vyplývá, že se jedná o dálnici D2 Brno-Břeclav. Zároveň jsou ve spise zachyceny dopravní značky vymezující úsek s rychlostí sníženou na 80 km/h, přičemž dopravní značka určující rychlost je dle kilometrovníku dálnice umístěna na kilometru 10,5, jak vyplývá ze založené fotografie. K tomu soud doplnil i fotografii z místa zachycující nejbližší kilometrovník ve směru jízdy na Brno ze serveru mapy.cz, který potvrzuje, že ke změření vozidla došlo těsně před kilometrem 9,5. Zároveň z fotografií ve spise jasně vyplývá, že se jednalo o místo, kde byl provoz sveden do zúžených pruhů, které jsou ukončeny až před platností značky rušící rychlostní omezení.
43. Uvedené důkazy tak tvoří jasný a ucelený řetězec, ze které lze dovodit, že v místě platil rychlostní limit 80 km/h. Soud zároveň zdůrazňuje, že použité důkazní prostředky považuje za dostatečné, a to s ohledem na judikaturu Nejvyššího správního soudu (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 3. 2011, č. j. 7 As 18/2011-54, příp. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 11. 2017, č. j. 4 As 192/2017-39, obdobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 6. 2017, č. j. 1 As 83/2017-59 a další, přičemž je vhodné poznamenat, že rozsudek ve věci sp. zn. 7 As 18/2011 byl přezkoumán i Ústavním soudem a ústavní stížnost proti němu byla odmítnuta).
44. V případě argumentace, že mělo být doloženo opatření obecné povahy dle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, soud konstatuje, že žalobce měl tento požadavek uplatnit ve správním řízení v reálném čase. Přechodné dopravní značení je umísťováno opatřeními obecné povahy, které vydává ministerstvo dopravy, jak o tom svědčí i jeho úřední deska. Veřejně dostupné informace v době soudního rozhodnutí neposkytují možnost toto opatření obecné povahy získat, nicméně jelikož soud přezkoumává napadené rozhodnutí podle skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí, je pro zákonnost napadeného rozhodnutí podstatné, zda shromáždil správní orgán dostatek důkazů pro své závěry, které nebyly ve správním řízení relevantně zpochybněny. Tak tomu v nyní posuzované věci bylo, neboť žalobce v řízení před správním orgánem listinné důkazy předložené policií o umístění přechodného dopravního značení nezpochybnil. Tvrzení

žalobce o tom, kdo mohl umístit na těleso dálnice přechodné dopravní značení, jsou ryzí spekulace, neboť přechodná úprava dopravního značení je vždy svázána s rozhodnutím o uzavírce dálnice.

Porušení práva na obhajobu a tvrzení řidiče žádné stavební práce či procesy neprobíhaly

45. Tuto část námitky považuje soud pouze za obstrukční a zcela účelovou. Žalobce byl sankcionován za správní delikt provozovatele vozidla, tj. za to, že v rozporu s ustanovení § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemní komunikaci stanovená tímto zákonem. Toto vymezení jeho skutku obsahuje jak příkaz ze dne 23. 1. 2017 (kterým bylo proti žalobci zahájeno řízení ve věci správního deliktu provozovatele vozidla), tak i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně ze dne 18. 5. 2017. Obě rozhodnutí se odlišují v tom, že při popisu skutkového jednání, ve kterém měl správní delikt provozovatele vozidla svůj původ, bylo v rozhodnutí správního orgánu prvního stupně doplněno k omezení rychlosti „z důvodu stavebních prací upravena dopravním značením B20a „Nejvyšší dovolená rychlost““. Soud toto jednak nepovažuje za upřesnění předmětu řízení a jednak toto doplnění nepovažuje za úkon správního orgánu, který by mohl mít, s ohledem na celkové jednání žalobce, dopad do jeho práv.
46. Předně soud musí uvést, že vymezení přestupkového jednání po skutkové stránce bylo v příkazu ze dne 23. 1. 2017 zcela dostačující, neboť správní orgán prvního stupně konstatoval, čím bylo překročení rychlosti zjištěno, kdy a kde, jakým vozidlem a zejména jaká rychlost byla v místě maximálně povolena a jakou rychlostí jel řidič vozidla žalobce. Stejně je přestupkové jednání vymezeno i v rozhodnutí správního orgánu prvního stupně a doplnění skutečnosti, že rychlost 80 km/h byla v místě stanovena dopravní značkou z důvodu stavebních prací, nemá na formulaci skutkové věty podle názoru soudu vliv. Plně by postačovalo, pokud by umístění dopravní značky z důvodu stavebních prací bylo uvedeno v odůvodnění rozhodnutí, a i to považuje soud za příklad podrobného zdůvodnění, neboť pro odpovědnost řidiče je primárně klíčové, zda dopravní značka byla v místě umístěna a zda ji (ne)respektoval. Nejedná se proto o upřesnění předmětu řízení, který byl od počátku stejný a totožnost jednání řidiče vozidla žalobce je zcela zřejmá.
47. Zároveň podle soudu nemůže mít tato argumentace úspěch s ohledem na to, že žalobce byl po celou dobu řízení zcela pasivní. Nejevil zájem se reálně a odpovědně účastnit ani řízení před správní orgán prvního stupně ani před žalovaným, kde shodnou námitku mohl jistě uplatnit a kde stejně tak mohl věcně argumentovat i proti tomu, že v místě měly probíhat stavební práce. Jestliže tak neučinil, ačkoliv mu doplnění citované věty do výroku rozhodnutí mohlo být známo při jeho doručení a ačkoliv aktivně brojil prostřednictvím svého zástupce proti prvostupňovému rozhodnutí, lze tak mít jasně za to, že v řízení před správními orgány, kde primárně má uplatnit svoji obranu, neviděl důvod, aby se proti doplnění citované formulace do výroku rozhodnutí bránil.
48. Pokud až nyní žalobce zastává názor, že i kdyby v daném úseku bylo údajné omezení rychlosti, nebylo by možné naplnit materiální stránku přestupku, pokud by došlo k jeho překročení, jestliže by stavební práce či procesy neprobíhaly, neboť účel údajného omezení rychlosti v daném úseku nemohl být porušen; a namítá, že pokud nebylo prokázáno, že v dané chvíli probíhaly

stavební práce či stavební procesy, nebyl dán účel omezení rychlosti, a proto ani nemohlo dojít k naplnění materiální stránky přestupku; tak vyčítat správním orgánům pasivitu ve vypořádání této otázky je zcela nedůvodné, neboť z obsahu správního spisu nevyplývají žádné pochybnosti o tom, že v místě stavební práce probíhaly.

49. Soud zcela jednoznačně konstatuje, že odvolávat se na „svědectví, resp. tvrzení“ řidiče je ze strany žalobce čistě účelové. Soudu, stejně jako správním orgánům je z úřední činnosti známo, že osoba pana A. K. je na účastníky řízení uváděných adresách neznámá, přičemž použití této procesní taktiky plně zapadá do rámce obstrukčních činností spojených nyní se společností ODVOZ VOZU s.r.o., obdobně jako dříve se společností FLEET Control s.r.o. Tudíž odkaz na „tvrzení“ pana K. považuje soud za zcela nevěrohodné a nemíní k němu vůbec přihlížet jako k důkaznímu prostředku.
50. Zároveň ale považoval soud za vhodné jako důkazní prostředek provést výpis z webové stránky společnosti EUROVIA a.s., ze kterého je zřejmé, že bylo oznámeno provádění stavby s názvem: Rekonstrukce CB vozovky D2 km 9,7 – km 16,2, s dobou výstavby od 09/16 do 11/16. Z obsahu správního spisu zároveň jasně vyplývá, že ke zjištění přestupkového jednání došlo v místě, kde byla doprava svedena do omezeného režimu užívání dálnice D2. Soud má tak za prokázané, že na tělese dálnice probíhala stavební činnost ve smyslu rekonstrukce tělesa dálnice. Za stavební činnost je třeba považovat i práce v jiném pruhu dálničního tělesa, než ve kterém je umožněna jízda vozidel. Dopravní omezení spojená se stavební činností nejsou proto nutně pouze přímým důsledkem stavební činnosti (tudíž v době jízdy toho konkrétního vozidla nemusí nutně probíhat aktivní stavební činnost), nýbrž jsou primárně spojená vůbec s umožněním stavební činnosti při možnosti zachovat alespoň omezený provoz na tělese dálnice.
51. Na základě výše uvedeného má soud i tuto námitku za zcela nedůvodnou.

Vady výroku

Rozpor s ustanovením § 68 odst. 2 správního řádu

52. Podle ustanovení § 71 odst. 1 písm. d) s.ř.s. musí žaloba kromě obecných náležitostí obsahovat d) žalobní body, z nichž musí být patrné, z jakých skutkových a právních důvodů považuje žalobce napadené výroky rozhodnutí za nezákonné nebo nicotné.
53. Míra precizace žalobního bodu pak následně předurčuje i rozsah, ve kterém se se žalobním bodem soud zabývá. Není úkolem soudu, aby za žalobce „domýšlel“, jaká všechna ustanovení ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně žalobce postrádá. S ohledem na to, že absence ustanovení, které by byla významná pro formulaci výroku rozhodnutí, je vadou, která může způsobovat nezákonnost napadeného rozhodnutí, soud k takové vadě přihlédne pouze k námitce žalobce. Nyní posuzovaný žalobní bod je neurčitý a nekonkrétní a soud se proto může zabývat pouze výslovně tvrzeným chybným uvedením ustanovení § 18 odst. 3 a 6 zákona o silničním provozu a absencí odkazu na ustanovení § 125e odst. 2 a 125g odst. 3 zákona o silničním provozu ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně.

54. Co se týče uvedení odkazu na ustanovení § 18 odst. 3 a 6 zákona o silničním provozu, nepovažuje soud jeho uvedení za důvod pro zrušení napadených rozhodnutí.
55. Podle ustanovení § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h; na silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 110 km/h a na dálnici rychlostí nejvýše 130 km/h . Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km/h.
56. Podle ustanovení § 18 odst. 6 zákona o silničním provozu místní úpravou provozu na pozemních komunikacích podle § 61 odst. 2 lze nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavců 3 a 4 snížit. Jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla bez směrově oddělených jízdních pásů, sníží se nejvyšší dovolená rychlost na nejvýše 90 km/h .
57. Podle 61 odst. 2 téhož zákona místní úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními.
58. Podstatou přestupkového jednání, ve kterém měl správní delikt žalobce svůj základ, bylo překročení nejvyšší povolené rychlosti. Podle názoru zdejšího soudu tak není pochybením správního orgánu prvního stupně, pokud ve výroku svého rozhodnutí uvádí konkrétnější úpravu ustanovení § 18 zákona o silničním provozu, namísto obecné úpravy ustanovení § 4 písm. c) téhož zákona, dle které je povinen účastník silničního provozu řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. Ustanovení § 18 odst. 6 ve spojení s ustanovení § 61 odst. 2 zákona o silničním provozu ukládají totiž stejnou povinnost jako ustanovení § 4 písm. c) téhož zákona.
59. Nadto soud zdůrazňuje, že z tvrzeného pochybení žalobce nedovozuje žádná negativní dopad do svých práv.
60. Dále napadal žalobce absenci ustanovení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu ve znění účinném v době spáchání deliktu. To ukládá správnímu orgánu povinnost při určení výměry pokuty právnické osobě přihlídnout k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán. Promítnutí těchto povinností je však otázkou odůvodnění rozhodnutí, respektive odůvodnění stanovení pokuty v konkrétní výši, neboť se týká kritérií pro úvahy správního orgánu o sankci, nikoliv výroku. Vypuštění odkazu na toto ustanovení tak nemůže zakládat nezákonnost rozhodnutí o sankci. V případě napadených rozhodnutí správní orgán prvního stupně nijak nepochybil, pokud toto ustanovení nezahrnul do výroku rozhodnutí.
61. Co se týče odůvodnění sankce, je správnímu orgánu při jejich ukládání svěřena zákonem stanovená míra volného správního uvážení a soudní přezkum je tak v této oblasti z podstaty věci zásadně omezen. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 3. 4. 2012, č. j. 1 Afs 1/2012 - 36, „[u]kládání pokut za správní delikty se děje ve sféře volného správního uvážení (diskrečního práva) správního orgánu, tedy v zákonem dovolené volnosti

správního orgánu rozhodnout ve vymezených hranicích, resp. volit některé z více možných řešení, které zákon dovoluje. Na rozdíl od posuzování otázek zákonnosti, jimiž se soud musí při posuzování správní věci k žalobní námitce zabývat, je oblast správní diskrece soudní kontrole prakticky uzavřena. Podrobit volné správní uvážení soudnímu přezkoumání při hodnocení zákonnosti rozhodnutí lze jen potud, překročil-li správní orgán zákonem stanovené meze tohoto uvážení, vybočil-li z nich nebo volné uvážení zneužil. Není však v pravomoci správního soudu, aby vstoupil do role správního orgánu a položil na místo správního uvážení uvážení soudcovské a sám rozhodl, jaká pokuta by měla být uložena. [...] Z judikatury Nejvyššího správního soudu přitom vyplývá, že při posuzování zákonnosti uložené sankce správní soud k žalobní námitce přezkoumá, zda správní orgán při stanovení výše sankce zohlednil všechna zákonem stanovená kritéria, zda jeho úvahy o výši pokuty jsou racionální, ucelené, koherentní a v souladu se zásadami logiky, zda správní orgán nevybočil z mezí správního uvážení nebo jej nezneužil, ale rovněž, zda uložená pokuta není likvidační [...] Při hodnocení zákonnosti uložené sankce správními soudy není dán soudu prostor pro změnu a nabrzení správního uvážení uvážením soudním, tedy ani prostor pro hodnocení prosté přiměřenosti uložené sankce. Přiměřenost by při posuzování zákonnosti uložené sankce měla význam jediné tehdy, pokud by se správní orgán dopustil některé výše popsané nezákonnosti, v jejímž důsledku by výše uložené sankce neobstála, a byla by takříkajíc nepřiměřená okolnostem projednávaného případu.“ (pozn. podtržení doplněno zdejší soudem). Obdobné závěry vyslovil Nejvyšší správní soud také ve svém rozsudku ze dne 15. 2. 2017, č. j. 6 As 214/2016-33.

62. Soud nijak nepopírá, že odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně ve věci sankce je víc než úsporné, nicméně s ohledem na to, že správní orgán (na str. 5) jasně konstatoval, že jednání žalobce dosáhlo intenzity správního deliktu a sankce byla zároveň uložena v nejnižší možné výši, považuje soud za zbytečný formalismus, aby rozhodnutí rušil pro nedostatky odůvodnění, neboť s ohledem na minimální výši sankce ve vztahu k zákonnému rozmezí sazby nevykazuje rozhodnutí správního orgánu prvního stupně žádný exces ani prvky svévole. Zdejší soud shledává uloženou sankci ve výši 1.500 Kč úměrnou, nevymykající se okolnostem případu, a tudíž souladnou se zákonem, neboť nižší sankci zákon v době rozhodování správního orgánu ani neumožňoval uložit.

Dopravní nehoda ve výroku a možnost subsumpce pod zvolenou skutkovou podstatu

63. Zdejší soud již v řadě svých předcházejících rozhodnutí jasně uvedl, že není obligatorní náležitostí výroku rozhodnutí správního orgánu, kterým je uznán vinným ze spáchání správního deliktu provozovatele vozidla, uvedení skutečnosti, že porušení pravidel mělo či nemělo za následek dopravní nehodu. Ustálená judikatura Nejvyššího správního soudu dovodila, že ve výroku rozhodnutí o správním deliktu vždy musí být správní delikt specifikován tak, aby sankcionované jednání nebylo zaměnitelné s jednáním jiným (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2016, č. j. 2 As 85/2016). Výrok rozhodnutí o jiném správním deliktu musí obsahovat popis skutku uvedením místa, času a způsobu jeho spáchání, popřípadě i uvedením jiných skutečností. Výrok, jak jej vymezily správní orgánu prvního stupně v posuzované věci, považuje krajský soud za dostatečně určitý a nezaměnitelný. Obecně přitom platí, že není nezbytné ani možné, aby byly ve výroku uvedeny všechny zjištěné skutečnosti. Je nicméně nutno trvat na splnění

požadavku nezaměnitelnosti s jiným skutkem, a to zpravidla uvedením vlastního jednání delikventa, místa, času a způsobu spáchání deliktu (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 11. 2013, č. j. 7 Afs 59/2013-35). Takový popis skutku ve výroku následně umožňuje subsumpci pod zvolenou skutkovou podstatu, neboť obsahuje všechny podstatné skutečnosti pro subsumpci jednání pod danou skutkovou podstatu.

64. Žalobce ve své námitce směřuje nevhodně podmínky odpovědnosti provozovatele vozidla za správní delikt a znaky skutkové podstaty deliktu. Skutková podstata deliktu provozovatele byla v předmětném období vymezena v ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu tak, že právnická nebo fyzická osoba se 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. Znakem skutkové podstaty **není** absence následku v podobě dopravní nehody.
65. Naopak v ustanovení § 125f odst. 2 téhož zákona byly vymezeny zákonné podmínky tak, že právnická nebo fyzická osoba za správní delikt odpovídá, pokud a) porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání, b) porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona a c) porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.
66. Shora uvedený popis skutku umožňoval subsumpci pod skutkovou podstatu ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a bylo věcí řízení ve věci přestupku 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.

Měření rychlosti provedeno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy ve výroku

67. Pokud namítl, že z výroku není patrné, zda bylo měření rychlosti provedeno automatizovaným technickým prostředkem, neboť z výroku není patrný typ rychloměru, kterým bylo měřeno, nepovažuje soud tuto námitku za důvod pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí.
68. Podle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu odpovídá právnická nebo fyzická osoba za přestupek, pokud porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání. Z uvedeného plyne, že k tomu, aby mohl být provozovatel vozidla sankcionován za rychlost, musí dojít ke změření rychlosti vozidla automatizovaným technickým prostředkem, k jehož provozu není třeba obsluhy.

69. Samotný typ rychloměru ovšem nedefinuje to, zda byla rychlost měřena v automatickém režimu nebo v manuálním, a je proto zcela nepodstatné, zda je ve výroku rozhodnutí typ rychloměru označen, jelikož jeho označení nemá vliv na zaměnitelnost skutku, tedy ani na skutkovou větu výroku rozhodnutí. Pro vymezení skutku je zcela dostačující jasné vymezení toho, že k měření rychlosti došlo v automatickém režimu, kdy a kde. Ostatní je otázka zjištění skutkového stavu, které se má promítnout do odůvodnění a mít oporu ve správním spise, kterou se soud zabýval výše.

Závěr o spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 silničního zákona

70. Ze setu dílčích námitek, kterými žalobce brojil proti tvrzeným vadám výroku, proto zůstává k vypořádání pouze námitka, že správní orgán neoprávněně ve výroku konstatoval, že došlo ke spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 silničního zákona.
71. Lze souhlasit se žalobcem v tom, že závěr o spáchání přestupku nelze obecně přijmout, aniž by bylo vedeno řízení o přestupku, ve kterém by správní orgán k tomuto závěru dospěl řádným zákonným procesem. Bez pochyby by bylo přesnější, pokud by správní orgán zvolil formulaci např. jednání naplňující znaky skutkové podstaty přestupku ..., nicméně podle názoru zdejšího soudu se jedná o formální pochybení, které nemůže mít vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, neboť nemůže mít dopad do práv žalobce, který není sankcionován za přestupkové jednání nezjištěného řidiče. Konečně ani sám žalobce v rámci této námítky netvrdí, jaký negativní dopad tato formulace měla do jeho hmotných nebo procesních práv.

Protiústavnost

72. Ve svých předcházejících rozhodnutích soud obsáhle odkazoval k námitce protiústavnosti na podrobnou argumentaci Nejvyššího správního soudu v rozsudcích ze dne 16. 6. 2016, č. j. 6 As 73/2016-40, a ze dne 23. 6. 2016, č. j. 6 As 128/2015-32. V mezidobí však došlo k vyhlášení nálezu Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018 ve věci Pl. ÚS 15/16, který se podrobně zabýval souladem ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu s ústavním pořádkem ČR. V citovaném nálezu, který je v plném znění dostupný na stránkách www.usoud.cz, Ústavní soud neshledal nesoulad napadených ustanovení s ústavním pořádkem, konkrétně s čl. 2 odst. 3, čl. 4 odst. 1, čl. 11 odst. 1 a 3, čl. 37 odst. 1 a čl. 40 odst. 2 Listiny základních práv a svobod a čl. 6 odst. 1 a 2 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobodách, rozhodl podle § 70 odst. 2 zákona o Ústavním soudu o zamítnutí návrhu na zrušení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu a na vyslovení protiústavnosti § 125f odst. 1 tohoto zákona, ve znění účinném do 30. 6. 2017. Zdejší soud v podrobnostech odkazuje na podrobné odůvodnění citovaného nálezu, ve kterém se Ústavní soud zabýval všemi i žalobcem vznesenými otázkami s tím, že nezbyvá než konstatovat, že ani tato námitka není důvodná.

Výzva k úhradě určené částky

73. Žalobce závěrem namítal, že mu správní orgán neumožnil uhradit určenou částku bezhotovostně bankovním převodem. Tuto námitku vzal žalobce u jednání zpět.
74. S ohledem na vše shora uvedené dospěl soud k závěru, že rozhodnutí žalovaného bylo vydáno v souladu se zákonem a shora uvedené žalobní námitky uplatněné žalobcem nejsou důvodné. Soudu tedy nezbylo, než žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítnout.
75. Výrok o nákladech řízení má oporu v ustanovení § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce v řízení úspěšný nebyl, proto mu právo na náhradu nákladů řízení nepřísluší. Žalovaný, který měl v řízení plný úspěch, náhradu nákladů řízení nepožadoval, proto soud rozhodl tak, že se mu právo na náhradu nákladů řízení nepřiznává.

P o u č e n í :

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 30. srpna 2018

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

Za správnost vyhotovení:
B. Z.

