



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Alexandra Krysla a soudců Mgr. Miroslavy Kašpírkové a Mgr. Jaroslava Škopka ve věci

žalobce: **J.G.**, bytem ...
zastoupen JUDr. Václavem Voříškem, advokátem, se sídlem
Černého 517/13, Praha
proti
žalovanému: **Krajský úřad Plzeňského kraje**, se sídlem Plzeň, Škroupova 18,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 4. 2017, č. j. DSH/1431/17

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I.

Napadené rozhodnutí

1. Žalobce se žalobou domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 4. 2017, č. j. DSH/1431/17 (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Plzně, Odboru správních činností (dále jen „prvoinstanční orgán“), ze dne 22. 11. 2016, č. j. MMP/280070/16 (dále jen „prvoinstanční rozhodnutí“), podle kterého se žalobce dopustil správního deliktu podle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a byla mu uložena podle § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu za využití § 125c odst. 4 písm. d) téhož zákona pokuta ve výši

9.000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1.000 Kč.

II.

Žaloba

2. Žalobce žalobu odůvodnil deseti skupinami žalobních bodů
3. V první skupině žalobních bodů uvozené slovy „Společné řízení“ namítal, že správní orgány postupovaly v rozporu s § 125g odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť ačkoliv souběžně žalobce stíhal pro dalších 9 správních deliktů podle § 125f silničního zákona, ve společném řízení, které vyústilo v napadená rozhodnutí, rozhodoval toliko o třech správních deliktech. Tím byl žalobce zkrácen na svých právech, neboť mu tak nebyla uložena společná pokuta, a rovněž bude muset hradit několik nákladů řízení. Konkrétně se jedná o údajný správní delikt ze dne 19. 9. 2015 a dne 25. 10. 2015 (rozhodnutí správního orgánu ze dne 13. 9. 2016, č. j. MMP/218808/16, sp. zn. SZ MMP/105090/16, napadeno žalobou u zdejšího soudu dne 22. 1. 2017, sp. zn. 57 A 9/2017), dne 4. 2. 2016 a dne 14. 2. 2016 (rozhodnutí správního orgánu ze dne 27. 4. 2017, č. j. MMP/105808/17, sp. zn. SZ MMP/289946/16), dne 21. 2. 2016, dne 7. 3. 2016 a dne 28. 3. 2016 (řízení před správním orgánem pod sp. zn. SZ MMP/044995/17), dne 3. 3. 2016 (rozhodnutí správního orgánu ze dne 6. 2. 2017, č. j. MMP/032560/17, sp. zn. SZ MMP/2434265/16) a dne 17. 1. 2016 (vedeno u správního orgánu pod sp. zn. SZ MMP/075190/16.dfd). Je proto nezbytné všechna dotčená rozhodnutí zrušit, aby následně mohl správní orgán v souladu s § 125g odst. 2 silničního zákona projednat všechny sbíhající se správní delikty v jednom společném řízení.
4. V druhé skupině žalobních bodů uvozené slovy „Měření rychlosti“ namítal, že z prvoinstančního rozhodnutí není zřejmé, jak prvoinstanční orgán dospěl k závěru, že použitý rychloměr je automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu (dále jen „automat“). Rovněž v tomto směru nebylo provedeno potřebné dokazování např. návodem k obsluze použitého rychloměru. Jedná se přitom o otázku zásadní, neboť „automatizace“ měření je podmínkou projednatelnosti předmětného správního deliktu, a tedy o otázku, kterou měl prvoinstanční orgán v odůvodnění svého rozhodnutí vysvětlit, neboť „automat“ je neurčitý pojem. Prvoinstanční orgán však neuvedl, co tímto pojmem rozumí, neuvedl, jakými vlastnostmi se vyznačuje použitý rychloměr, a neprovedl srovnání, zda vlastnosti použitého rychloměru odpovídají vlastnostem automatu. Z tohoto důvodu je prvoinstanční rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Žalobce též namítal, že nebylo prokázáno (a správní orgány se nijak nezabývaly tím), zda bylo měření rychlosti provedeno v souladu s § 79a zákona o silničním provozu, tj. zda měření bylo provedeno: a. v součinnosti s Policií ČR, b. na Policií ČR určeném úseku, c. za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Správní orgán se rovněž nezabýval ani tím, zda – pokud použitý rychloměr skutečně je automatem – obecní policie v souladu s § 24b odst. 2 zákona o obecní policii o zřízení stálého automatického technického systému vhodným způsobem informovala veřejnost. Důvodnou je zde proto opět námitka nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů. Pro absenci dokazování je pak opět nutné postupovat v souladu se zásadou in dubio pro reo, a tedy předpokládat, že měření rychlosti bylo provedeno v rozporu s citovaným ustanovením, a tedy je výstup z měření procesně nepoužitelným důkazem dle § 51 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní

řád (dále jen „správní řád“). Žalobce dále namítal, že mu není zřejmé, jak správní orgán dovodil, že snímky obsažené v Protokolu o měření průměrné rychlosti pocházejí z ulice Plaská v Plzni, když ze snímků nejsou žádné charakteristiky místa, kde byly pořízeny, patrné. V těchto snímcích je sice uveden údaj „Plzeň, Plaská, směr z centra“, tento údaj však do snímku není zadáván rychloměrem, ale jeho obsluhou, a tedy mu nesvědčí ověření, a jedná se tak o údaj povahy úředního záznamu, a proto není schopen tuto rozhodnou skutečnost – totiž kde k pořízení snímků došlo – prokázat (k tomu žalobkyně odkázala na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 5. 2015, č. j. 6 As 239/2016-39). Žalobce také namítal, že prvoinstanční orgán se nezabýval ani tím, zda měření rychlosti proběhlo korektně. V případě úsekového měření by se tak správní orgán měl zabývat tím, zda jsou ve spise založeny snímky ze začátku a konce měření a zda se na těchto snímcích měřené vozidlo nachází právě na začátku a právě na konci měřeného úseku. Žalobce rovněž uvedl, že snímky z měření jsou velmi nekvalitní, je nutné in dubio pro reo vycházet z toho, že měření správně neproběhlo, a tedy nelze naměřenou klást žalobci za vinu. Obdobně srov. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 18. 7. 2016, č. j. 75A 19/2014 – 97: „Vzhledem k tomu, že tedy prvoinstanční orgán neměl k dispozici snímek z počátku měření (pozn. soudu – tj. v čase 0,0 s a vzdálenosti 0 m), nemohl ani posoudit, zda byl dodržen návod k zařízení, jenž jednoznačně vyžaduje, aby vzdálenost mezi policejním a měřeným vozidlem na počátku a na konci měření při použití přední kamery byla shodná či větší.“ Dle názoru obviněného však lze ze snímků usuzovat na to, že měření správně neproběhlo, neboť např. na snímcích ze dne 1. 11. 2015 lze dovodit, že snímek byl pořízen až v okamžiku, kdy vozidlo vjelo do měřeného úseku, resp. vyjelo z něj. Rychloměr tedy zjevně nebyl kalibrován. Další námitka nepřezkoumatelnosti se týká způsobu, jakým správní orgán „korigoval“ naměřenou rychlost odečtením hodnoty 3 km/h. K tomu žalobce namítá, že z odůvodnění ani jednoho z napadených rozhodnutí nelze dovodit, proč byla (právě) tato hodnota od naměřené rychlosti odečtena, resp. není jasné, odkud má vyplývat, že v ČR je tato hodnota „jednotně stanovena“ jako odchylka, která se odečítá při každém měření rychlosti. Žalobce rovněž namítal, že správní orgán neučinil předmětem dokazování rychlostní limit v daném úseku. Správní orgán údajný rychlostní limit 50 km/h dovodil toliko z Oznámení přestupku a dále z Protokolu o úsekovém měření rychlosti. Oznámení přestupku však není nic jiného než úřední záznam, to samé platí pro protokol co do údaje o rychlostním limitu, neboť tento údaj byl do protokolu zadán fyzickou osobou, případně příslušným softwarem, neboť rychloměr není schopen rychlostní limit autonomně zjistit, ani na to není ověřen. Rychlostní limit je přitom rozhodnou skutečností, odkazem na úřední záznam ji nelze prokázat, z čehož vyplývá, že o skutečném rychlostním limitu zůstala důvodná pochybnost. Nelze tak vyloučit ani to, že v místě, kde mělo měření proběhnout, platila podle místní úpravy rychlost až 80 km/h, což by s ohledem na povahu předmětného úseku nebylo nijak překvapující, neboť se jedná o dvoupruhovou pozemní komunikaci I. třídy na výjezdu z krajského města, která je nadto rozdělena dvoukolejnou železniční tratí. Pro neprovedení způsobilého dokazování je nutné tuto eventualitu in dubio pro reo předpokládat. Dále žalobce namítal, že prvoinstanční orgán se nezabýval ani tím, zda byla údajným přestupkem naplněna materiální stránka přestupku. I z tohoto důvodu je prvoinstanční rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Nedostatků odůvodnění prvoinstančního rozhodnutí si přitom zřejmě byl vědom i žalovaný, neboť se v několika případech zabýval úvahami, které měl mít už prvoinstanční orgán. Nicméně úvahami žalovaného nemohlo dojít k doplnění odůvodnění prvoinstančního rozhodnutí, neboť předně z výroku napadeného rozhodnutí

(ale ani z jeho odůvodnění) nevyplývá, že by žalovaný postupoval podle § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu. Žalovaný nadto k takovému kroku nebyl oprávněn, neboť odvolací správní orgán může úvahy správního orgánu prvního stupně toliko doplnit, nikoliv je zcela nahrazovat. Opačným postupem by byl účastník řízení krácen na možnosti se odvolat

5. V třetí skupině žalobních bodů uvozené slovy „Pokračující správní delikt“ namítal, že se v tomto případě nejedná o tři správní delikty, ale o pokračující správní delikt sestávající z několika dílčích útoků, neboť je poji úzká souvislost časová (ke všem třem překročením rychlosti mělo dojít zhruba během dvou týdnů), místní (na stejném místě a ve stejném směru), způsobem spáchání (jednalo se vždy o překročení rychlosti při řízení motorového vozidla, až na jeden případ se rovněž jednalo o stejnou skutkovou podstatu). Podle názoru žalobce proto správní orgán nebyl oprávněn požadovat určenou částku podle § 125h zákona o silničním provozu za každé ze tří údajných překročení rychlosti, ale pouze jednu určenou částku za všechny tři dílčí útoky dohromady, neboť pokračující správní delikt představuje jeden skutek, přičemž podle citovaného ustanovení lze požadovat jednu určenou částku za jeden skutek, a nikoliv jednu určenou částku za každý dílčí útok tvořící pokračující správní delikt
6. V čtvrté skupině žalobních bodů uvozené slovy „Vady výroku“ namítal, že výrok je v rozporu s § 68 odst. 2 správního řádu, neboť neobsahuje všechna ustanovení, podle kterých bylo (resp. mělo být) rozhodováno. V daném případě je zřejmé, že pokuta měla být vyměřena na základě pravidel obsažených v § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu, správní orgán však toto ustanovení vůbec nezmiňuje, a to nejen ve výroku, ale ani v odůvodnění. Správní orgán tedy zjevně vyměřoval pokutu na základě nesprávného ustanovení, a to na základě § 12 zákona o přestupcích, což je v rozporu se zákonem. Uložená pokuta je rovněž nezákonná a nepřezkoumatelná z toho důvodu, že správní orgán řádným způsobem neodůvodnil zohlednění každého ze zákonných kritérií. Panuje tak pochybnost, zda uložená pokuta skutečně koresponduje se skutkovými okolnostmi daného případu, neboť správní orgán např. neuvedl závažnost jednotlivých hodnocených kritérií, případně některá zcela opomenul. Z výroku rovněž není zřejmý jeden ze znaků dané skutkové podstaty, a totiž skutečnost, zda mělo údajné porušení pravidel silničního provozu za následek dopravní nehodu či nikoliv. Z výroku tak nejsou patrné všechny skutkové okolnosti nezbytné k závěru o naplnění všech znaků dané skutkové podstaty.
7. V páté skupině žalobních bodů uvozené slovy „Protiústavnost ust. § 10 odst. 3 silničního zákona“ žalobce uvedl, že si dovoluje zdejší soud upozornit na to, že Krajský soud v Ostravě prostřednictvím soudce Mgr. J.G. podal u Ústavního soudu návrh na zrušení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu (objektivní odpovědnost provozovatele vozidla) jako protiústavního. Z tohoto důvodu žalobkyně navrhuje, aby soud řízení o této žalobě přerušil, než bude předmětná ústavní stížnost vyřízena. Mgr. G. mj. konstatoval, že shora označené ustanovení zakotvující presumpci odpovědnosti provozovatele vozidla za jednání řidiče při užití vozidla, jehož je provozovatelem, obsahuje pravidlo vyžadující nesplnitelné chování, neboť provozovatel vozidla zpravidla není schopen ovlivnit chování řidiče, tedy zajistit, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu. Koncepce objektivní odpovědnosti, na které jsou postaveny tzv. jiné správní delikty, by měla být pouze výjimkou z principu presumpce neviny a měla by být přípustná jen tehdy, pokud mohou být obviněným vyvráceny. Ústavně relevantní vadou napadané právní úpravy je skutečnost, že provozovatel vozidla je odpovědný za jednání jiného, které není schopen objektivně ovlivnit, a to bez toho, aby mu byla vina

prokazována, neboť je povinen zajistit, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu. Objektivní odpovědnost za správní delikt je v této konkrétní situaci protiústavní. Dochází tedy k neodůvodněné disparitě v postavení občanů, neboť občan stíhaný za přestupek je ve výhodnější pozici než občan, který je stíhán za správní delikt. Jiné správní delikty fyzických osob se svou povahou neliší od přestupků, které jsou založeny na principu zavinění, kdy obecným demokratickým principem trestání fyzických osob je právě princip zavinění. Důvodem odklonu od tohoto principu nemůže být snaha o zjednodušení postavení správního orgánu, což bylo právě záměrem zákonodárce, neboť tento chtěl zamezit zneužívání institutu tzv. osoby blízké provozovateli vozidla. Současná právní úprava dává provozovateli pouze dvě možnosti chování v případě, že dojde ke spáchání přestupku při použití jeho vozidla jeho osobou blízkou: a. využít svého práva nevypovídat s vědomím, že bude sám sankcionován, nebo b. uvést totožnost řidiče vozidla, tedy práva nevypovídat nevyužít. Využití práva nevypovídat, aniž by provozovateli vozidla či osobě mu blízké hrozila jakákoli sankce, tak není možné. Faktickým založením objektivní či spíše absolutní odpovědnosti provozovatele vozidla za dodržení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích při užití jeho vozidla v silničním provozu, tedy dochází k porušení několika základních práv provozovatele vozidla. Zmínit lze též názor německých soudů na odpovědnost provozovatele vozidla za přestupek řidičů jeho vozidla (konkrétně se jedná o rozhodnutí FG München 10. Senat, ze dne 10.10.2013, č.j. 10 K 2217/13). V uvedeném případě šlo o to, zda je možné vést v Německu exekuci na majetek německého provozovatele, kterého rakouské správní orgány uznaly vinným za obdobu správního deliktu dle § 125f zákona o silničním provozu. Soud v Mnichově k tomu uvedl, že rakouské správní rozhodnutí odporuje podstatným zásadám ústavního pořádku Německa. Pokud by toto rakouské správní rozhodnutí bylo v Německu vykonáno, prosadily by orgány Německa rozhodnutí, které porušuje v Německu platné základní právní zásady. Rakouské správní rozhodnutí porušuje zákaz sebeobviňování a porušuje právo obviněného nevypovídat v trestním řízení (shodně usnesení německého Spolkového ústavního soudu ze dne 7.7.1995, 2 BvR 326/92). Rakouským správním rozhodnutím byl totiž provozovatel sankcionován za to, že jako provozovatel neuvedl údaje o osobě, které uvedené vozidlo předal. Potrestání tohoto neuvedení osoby jako přestupek porušuje dle názoru tohoto soudního senátu výše uvedené základní zásady německého práva. Žádost o provedení exekuce tedy byla zamítnuta, neboť rozhodnutí bylo vydáno v rozporu se základními zásadami německého práva, a proto jej nelze na území Německa vykonat

8. V šesté skupině žalobních bodů uvozené slovy „Změna předmětu řízení“ žalobce namítal, že prvoinstanční orgán upřesnil předmět řízení, když místo spáchání údajných správních deliktů specifikoval ve výroku prvoinstančního rozhodnutí nikoli jako úsek mezi křižovatkami ulic Studentská a Okounová, jak tomu činil do vydání rozhodnutí, ale jako úsek mezi křižovatkami ulic Studentská a Pode Dvory, aniž žalobce o upřesnění předmětu řízení vyrozuměl a umožnil jí se ke změně předmětu řízení vyjádřit. Tím došlo k porušení práv žalobce, neboť jako účastník řízení má právo vědět, co přesně je předmětem řízení, jako obviněná pak má rovněž právo na to být podrobně seznámena s povahou a důvodem obvinění proti ní [čl. 6 odst. 3 písm. a) Evropské úmluvy o ochraně lidských práv]. K takovému závěru ostatně dospěl též Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 31.3.2010, č.j. 1 Afs 58/2009-541: „Správní orgán může v průběhu řízení zahájeného z moci úřední upřesnit jeho předmět, nedojde-li tímto úkonem k žádné procesní újmě na straně účastníků řízení. Upřesněním předmětu řízení nesmí dojít k jeho zásadnímu rozšíření

nebo změně oproti jeho vymezení v oznámení o zahájení správního řízení. Správní orgán musí s upřesněním předmětu řízení řádně seznámit účastníky řízení a musí jim dát možnost se k němu vyjádřit. Jinak řečeno, ve věcech správního trestání musí být takovýmto úkonem zachována totožnost skutku.“ Tato vada přitom není pouze formální. Žalobce totiž na základě dalšího údaje, a to údaje o délce měřeného úseku (530,2 m), měl za to, že prvoinstanční orgán vydá rozhodnutí, kterým řízení o správním deliktu zastaví, neboť po ohledání původního úseku, ve kterém mělo dojít ke správním deliktům (tj. mezi křižovatkami Studentská a Okounová) pomocí aplikace dostupné na www.maps.google.com zjistila, že tento úsek měří pouze 510 metrů. Bylo tedy zřejmé, že buď se správní delikt nestal v místě, které bylo jako místo spáchání označeno v řízení (čemuž by ostatně napovídaly i neztotožnitelné snímky z měření), nebo je měřený úsek kratší, než jak se podává z ověřovacího listu (což by mělo za následek výrazné zkreslení měřené rychlosti v neprospěch řidiče, jakož i zánik ověření). Byl zde tedy zřejmý rozpor mezi délkou úseku, kde mělo ke správním deliktům dojít, a délkou měřeného úseku. Tento rozpor přitom byl zásadní, a to s ohledem na to, že použitý rychloměr funguje na principu úsekového rychloměru. Na základě těchto údajů tedy mohla žalobkyně legitimně nabýt dojmu, že „něco není v pořádku“ a že prvoinstanční orgán nepřikročí bez dalšího k vydání rozhodnutí, případně že žalobce bude v dalším odvolacím řízení úspěšný, neboť tohoto rozporu si nepochybně povšimne žalovaný. Nastala však třetí situace, pro žalobce nepředpokladatelná, kdy prvoinstanční orgán sice rozpor vyjasnil, avšak až v prvoinstančním rozhodnutí, pročž žalobce nemohl toto upřesnění předmětu řízení reflektovat ve svých námitkách v prvním stupni. Žalobci rovněž bylo znemožněno ohledat měřený úsek, neboť o místu, kde má měřený úsek končit, se žalobce dozvěděl až z druhého rozhodnutí prvního stupně. Tím bylo porušeno jeho právo na obhajobu.

9. V sedmé skupině žalobních bodů uvozené slovy „Porušení práva na soukromí žalobce“ žalobce namítal, že ke zjištění správního deliktu došlo nezákonným způsobem a za porušení ústavně zaručeného práva na soukromí žalobce, respektive osoby, který řídila motorové vozidlo a dále většího počtu blíže žalobci neznámých osob a dále ústavně zaručeného práva na ochranu před neoprávněným shromažďováním osobních údajů. Článek 7 Listiny základních práv a svobod stanoví: „Nedotknutelnost osoby a její soukromí je zaručena. Omezena může být jen v případech stanovených zákonem.“ Článek 10 odst. 3 Listiny základních práv a svobod stanoví: „Každý má právo na ochranu před neoprávněným shromažďováním údajů o své osobě.“ Z odůvodnění rozhodnutí o správním deliktu žalobce vyrozuměl, že v Plzni panuje dlouhodobě situace, že každé motorové vozidlo, které do obce přijede je vyfoceno a při odjezdu z obce znovu vyfoceno a na základě porovnání času příjezdu do obce a odjezdu z obce je vypočítána průměrná rychlost motorového vozidla a vyhodnoceno, zda došlo k překročení nejvýše dovolené rychlosti v obci. To tedy znamená, že v obcích dochází k plošnému masovému fotografování vozidel přijíždějících do obce a z obce vyjíždějících, aniž by tu bylo důvodné podezření z překročení nejvyšší povolené rychlosti či podezření z jiného protiprávního chování. Fotografováno je totiž každé vozidlo při vjezdu do obce, aniž by se dalo předpokládat, že tímto vozidlem bude překročena nejvyšší dovolená rychlost. Není však pouze fotografováno vozidlo, ale i osádka vozidla, státní poznávací značka atd. Úsekovým elektronickým měřením rychlosti je tak fotografováno i vozidlo, které nejvýše povolenou rychlost nepřekročuje. Obrazové záznamy tak jsou sbírány i mimo dovolený účel, a to zadokumentování přestupku. Úsekové měření rychlosti tak porušuje právo na ochranu osobních údajů (viz rozhodnutí Ústavního soudu Rakouské republiky ze dne 15. června 2007, G147,148/06-15, dostupné na

https://www.vfgh.gv.at/downloads/section_control_g147-06.pdf). Plošné a hromadné fotografování vozidel v obci jako předpoklad možnosti plošného měření jejich rychlosti úsekovým měřením považuje žalobce za protiprávní, neboť se jedná o nedůvodné narušení soukromí řidičů těchto motorových vozidel, kterými bývají většinou převážně provozovatelé těchto vozidel. Orgány veřejné moci tak mají skutečně detailní přehled o pohybu řidičů motorových vozidel, případně provozovatelů motorových vozidel, přičemž takováto data nelze podle žalobce ze strany moci výkonné bez řádného důvodu sbírat a následně vyhodnocovat, zda náhodou nedošlo k přestupku v dopravě.

10. V osmé skupině žalobních bodů uvozené slovy „Neoznámení úseku měření rychlosti motorových vozidel dopravní značkou“ žalobce namítal, že řidič vozidla vůbec nebyl upozorněn, že v obci dochází k úsekovému měření vozidel, a to například pomocí speciální dopravní značky pro úsekové měření, kterou ostatně ani platný právní řád nezná. Dopravní značka IP31 a měření rychlosti (značka označující začátek úseku měření rychlosti jízdy obecní policií) a dopravní značka IP31B konec měření rychlosti (značka označující konec úseku měření rychlosti jízdy obecní policií) ve smyslu vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, účinné ode dne 1. ledna 2016 neslouží k označení úsekového měření rychlosti, ale ke stacionárnímu měření rychlosti vozidel. Na počátku obce není dopravní značka a ani jakákoliv informace pro řidiče, že jsou i s vozidly fotografovány při vjezdu do obce a při odjezdu z obce v rámci úsekového měření rychlosti. Kamery umístěné v obci nejsou viditelně označeny jako kamery pořizující automaticky záznam všech vozidel vjíždějících do obce a z obce vyjíždějících. Neexistuje web spravovaný orgány veřejné moci, ze kterého by se dalo zjistit, v jakých úsecích se provádí v České republice úsekové měření rychlosti. Jsou pořizovány i obrazové záznamy vozidel zpravidla místních obyvatel, které do obce přijedou, aniž by ten den z obce vyjížděli a obdobně jsou pořizovány fotografie vozidel, které z obce pouze odjíždějí. Případná argumentace, že tyto praktiky slouží k bezpečnosti dopravního provozu, nemohou omluvit porušování práva na ochranu osobních údajů řidičů motorových vozidel.
11. V osmé skupině žalobních bodů uvozené slovy „neexistence znalosti principu fungování měřicího zařízení“ žalobce namítal, že měření rychlosti bylo provedeno nesprávně, výsledek tohoto měření nebyl v řízení o správním deliktu nijak ověřen, a dále nebyl chybně proveden jako důkaz návodu k obsluze měřicího zařízení, takže nikdo vlastně opravdu neví a ani nemůže zjistit, zda měření proběhlo správně tj. ve smyslu návodu k obsluze měřicího zařízení. Z rozhodnutí o správním deliktu se podává, že správní orgán se spokojil s fotografií příjezdu a odjezdu motorového vozidla do obce, do které je vepsán údaj o času pořízení fotografie a změřené rychlosti. Není vůbec zřejmé, zda fotografie a výpočet překročení rychlosti učinila soukromá firma anebo orgán veřejné moci. Jak už je v České republice zavedeným schématem, odsouzení pro přestupek nebo správní delikt spočívající v překročení nejvýše povolené rychlosti probíhá tak, že Policie ČR nebo obecní policie změří rychlost a překročení rychlosti zadokumentuje fotografií obsahující data o překročení rychlosti a správnosti měření zpravidla správní orgány a soudy uvěří až na výjimečné případy. Jestliže má mít však obviněný z přestupku možnost se skutečně a efektivně hájit, tak musí mít možnost se seznámit s návodem k obsluze měřicího zařízení, aby měl vůbec šanci namítat nedodržení návodu k obsluze měřicího zařízení. Žalobce si nemůže opatřit sám návod k obsluze měřicího zařízení. V průběhu řízení o správním deliktu správní orgán neopatřil a neprovedl jako důkaz návod k obsluze měřicího zařízení a nezjistil tak dostatečně skutkový stav věci, jestliže mu není známo, jak má řádně

probíhat měření rychlosti zařízením SYDO Traffic Velocity. Výrobce měřicího zařízení má být firma GEMOS CZ, spol. s r.o. Žalobce navrhuje, aby alespoň soud opatřil návod k obsluze měřicího zařízení, aby žalobce měl alespoň formální šanci přezkoumat si, byť až u soudu, zda měření proběhlo správně. Žalobce ani nemá šanci v rámci obhajoby zpochybnit vzorec užitý k tvrzení o překročení rychlosti, pokud mu nebyl sdělen a ani zpochybnit fyzikální principy, na základě kterých, měřicí zařízení funguje.

12. V deváté skupině žalobních bodů uvozené slovy „nesprávná funkce měřicího zařízení“ žalobce namítal, že měřicí zařízení nepracovalo správně. Pokud jsou dvě kamery měřicího zařízení instalovány na sloupech po celý rok, tak je zřejmé, že jsou vystaveny nepříznivým povětrnostním podmínkám a to dešti, prachu, sněhu, která je mohou logicky poškodit. Obdobně umístění měřicího zařízení na sloupu znamená, že měřicí zařízení je ovlivněno chvěním tohoto sloupu. Z rozhodnutí o přestupku se nepodává, že by měřicí zařízení bylo řádně udržováno. Zcela nepochybně musí být pravidelně čištěny čočky kamer, o čemž musí být vedena řádná dokumentace. Ze správního spisu se nepodává, kdy naposledy před měřením rychlosti vozidla ve věci žalobce bylo provedeno čištění čoček. Kamery jsou volně přístupné, jsou v podstatě zcela bez dozoru a lze s nimi libovolně manipulovat, a to i třeba ze strany dětí. Správní orgán dostatečně nevyloučil, že by kamerový systém byl řádně udržován, a proto žalobce navrhuje vyžádání dokumentace k údržbě měřicího systému za účelem zjištění, zda byl řádně servisován, neboť fotodokumentaci o přestupku považuje na špatně čitelnou a nasvědčující tak v míře vyšší než pravděpodobné, že kamery a záznamové zařízení již nefungovalo správně.
13. V desáté skupině žalobních bodů uvozené slovy „neexistence skutkové podstaty překročení nejvýše povolené rychlosti ve vymezeném úseku průměrnou rychlostí motorového vozidla“ žalobce namítal, že platný právní řád skutkovou podstatu přestupku spočívající v překročení nejvýše dovolené rychlosti na základě úsekového měření rychlosti, tedy překročení nejvýše dovolené průměrné rychlosti v rámci delší trasy nezná.
14. V závěru žaloby uvozeném slovy „Nesouhlas žalobkyně a jejího právního zástupce se zveřejňováním osobních údajů žalobkyně a právního zástupce na webu Nejvyššího správního soudu a návrh na naprostou anonymizaci rozhodnutí ve věci“ žalobkyně uvedla, že vyjadřuje nesouhlas s tím, aby rozhodnutí v její věci bylo publikováno na internetových stránkách Nejvyššího správního soudu způsobem, ze kterého by se z textu zveřejněného rozhodnutí podávalo jméno i příjmení žalobkyně, případně iniciály žalobkyně. Žalobkyně má právo na ochranu soukromí, zvláště pokud se jedná o soudní projednání její věci mající charakter řízení o trestním obvinění. Obdobně žalobkyně a její právní zástupce Mgr. Václav Voříšek, advokát tímto nedávají souhlas se zveřejněním jména a příjmení a ani iniciál jména příjmení a ani sídla právního zástupce žalobkyně na webových stránkách Nejvyššího správního soudu. I právní zástupce žalobkyně má právo na ochranu soukromí a právo na informační sebeurčení. Žalobkyně a její právní zástupce nemají zájem na tom, aby z veřejně dostupného webu v rámci přehledu judikatury soudů pro věci správního soudnictví bylo možné zjistit, ve kterých věcech právní zástupce žalobkyně vystupoval jako advokát. Platný právní řád neumožňuje na webu Nejvyššího správního soudu publikovat jména a příjmení a ani iniciály účastníků soudního řízení správního a obdobně ani neumožňuje zveřejňovat jména a příjmení a sídlo právních zástupců účastníků soudního řízení. V případě nerespektování žádosti žalobkyně a právního zástupce na ochranu soukromí, obrátí se žalobkyně a její právní zástupce na ministerstvo spravedlnosti, Úřad pro ochranu osobních údajů a příslušný soud. Žalobkyně a její právní zástupce dále zastávají názor, že § 39 odst. 3 písm. d) a e) Směrnice

č. 9/2011, Kancelářského a spisového řádu Nejvyššího správního soudu, nemají oporu v zákonech a ústavních zákonech, tedy že pokud si to právní zástupci a advokáti nepřejí, neměli by být jejich jména a příjmení včetně sídla vyvěšována na webu Nejvyššího správního soudu v souvislosti s konkrétními kauzami. Předmětem úpravy kancelářského a spisového řádu ostatně ani nemá být publikace rozhodnutí na webu soudu. Žalobkyně ostatně zastává názor, že Kancelářský a spisový řád je projevem výkonu státní správy Nejvyššího správního soudu, takže ani v pravém slova smyslu soudci Nejvyššího správního soudu při projednávání a rozhodování o kasační stížnosti nerozhodují, zda bude nebo může být rozhodnutí Nejvyššího správního soudu a v jaké míře anonymizace publikováno, ale maximálně mohou poukázat na vnitřní normy Nejvyššího správního soudu s tím, že bude podle nich nikoliv jimi, ale úředníky Nejvyššího správního soudu postupováno.

III.

Vyjádření žalovaného k žalobě

15. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby.
16. K námitce nevedení společného řízení žalovaný uvedl, že v době vedení řízení pro nyní posuzované delikty nebylo souběžně vedeno v I. stupni žádné další řízení o správních deliktech. Řízení vedené u Magistrátu města Plzně pod sp. zn. SZ MMP/105090/16 pro skutky z 19. 9. 2015 a 25. 10. 2015 bylo zahájeno doručením příkazu dne 7. 6. 2016 a v I. stupni ukončeno vydáním rozhodnutí dne 13. 9. 2016. Řízení pro nyní posuzované skutky bylo zahájeno až 13. 10. 2016 a rozhodnutí v I. stupni bylo vydáno 22. 11. 2016. Řízení vedené u Magistrátu města Plzně pod sp. zn. SZ MMP/289946/16 pro skutky ze dne 4. 2. 2016 a 14. 2. 2016 bylo zahájeno dne 9. 1. 2017 a rozhodnutí v I. stupni bylo vydáno 27. 4. 2017. U správního orgánu I. stupně tedy souběžně neprobíhalo více řízení, neboť v řízení o předchozích věcech již bylo v I. stupni rozhodnuto a v řízení o následných skutcích ještě probíhalo prověřování řidiče. Pro vedení společného řízení tudíž nebyl důvod (viz. přiložené kopie písemností, jimiž bylo v předmětných řízeních zahájení řízení a kopie rozhodnutí I. stupně).
17. K námitce, že nebyly splněny podmínky § 79a zákona o provozu na pozemních komunikacích pro měření rychlosti Městskou policií Plzeň žalovaný uvádí, že žalobce byl v řízení o správních deliktech pasivní, uvedenou námitku nevznesl, přičemž žalovaný má za to, že při absenci zpochybňování této skutečnosti měly správní orgány s ohledem na způsob měření rychlosti oprávněně za to, že úsekové měření probíhá v souladu s uvedeným ustanovením. S Co se týče povahy měřicího zařízení, z ověřovacího listu, oznámení přestupku i výstupu z měřicího zařízení vyplývá, že bylo měřeno pevně instalovaným úsekovým měřičem, jehož ověření se váže ke konkrétnímu místu. O charakterizaci daného zařízení coby automatizovaného technického prostředku tedy nemůže být pochyb. Nejedná se o automatizovaný technický systém ve smyslu zákona o obecní policii, neboť automatizované měřicí systémy mohou být provozovány i Policií ČR. Úprava v zákoně o provozu na pozemní komunikaci je vůči úpravě v zákoně o obecní policii zvláštní. Nebylo tedy povinností města o tomto zařízení informovat, zákon o provozu na pozemních komunikacích nevyklučuje skrytý dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu. Stejně tak žádný právní předpis v době měření ani v současnosti nestanoví povinnost úsek měření jakkoliv označovat. Nad rámec výše

uvedeného však lze konstatovat, že o spuštění měření v předmětném místě byla veřejnost informována v mnoha médiích, viz. např. článek dostupný na <http://plzen.idnes.cz/usekove-mereni-rychlost-plzen-plaska-d8p-/plzen-zpravy.aspx?c-A150518103720> plzen-zpravyjzk i na stránkách Městské policie Plzeň, viz. avízo dostupné na <http://www.mpplzen.cz/aktualitv/v-plzni-zacne-fungovat-prvni-usekove-mereni-rychlosti.aspx> Co se týče výhrad vůči správnosti měření, žalovaný konstatuje, že v případě pevně umístěných bezobslužných zařízení je správnost měření resp. dodržení návodu k obsluze prokázána již ověřovacím listem, kdy ověření se váže ke konkrétnímu umístění měřicího zařízení. Provádění návodu k obsluze je tudíž nadbytečné. Liché jsou rovněž odvolatelovy námitky ohledně nedostatečnosti údržby. Pokud by zařízení nebylo schopno správně autonomně fungovat po celou dobu, jen stěží by mu vydal Český metrologický institut ověřovací list na celou tuto dobu. V daném případě navíc ověření proběhlo nedlouho před zaznamenáním nyní posuzovaných protiprávních jednání. Rovněž není pravdou, že ze snímků není patrné, který byl pořízen na počátku a který na konci měření. Kromě času pořízení, z něhož je zřejmé, který snímek byl pořízen jako první, je u každého snímku též uvedeno, zda se jedná o vjezd do měřené oblasti nebo o odjezd z měřené oblasti. Rychlostní limit místa vyplývá jednak ze záznamu přestupku automaticky vyplňovaného měřícím zařízením, jednak z oznámení o přestupku. Odkaz na rozsudek Krajského soudu v Plzni č. j. 75A 19/2014 - 97 je zcela nepřipadný, neboť se týká měření rychlosti systémem PolCam, tedy měřiče s lidskou obsluhou náchylného na její chyby, nikoliv o úsekový měřič rychlosti pracující na jiném principu v plně automatickém režimu. Otázku, zda výpočet rychlosti provedl soukromý subjekt nebo orgán veřejné moci zodpovídá ověřovací list, v němž je uvedeno, že vlastníkem měřicího zařízení je Městská policie Plzeň. Odchylka 3 km/hod. při rychlostech do 100 km/hod. resp. 3 % při rychlostech nad 100 km/hod. vyplývá v každém jednotlivém případě z oznámení přestupku, přičemž na tuto odchylku jsou jednotně ověřovány všechny měřiče rychlosti schválené k užívání v ČR (viz. příloha - opatření obecné povahy Českého metrologického institutu č. 0111-OOP- C005-09, č. j. 0313/005/09/Pos., kterým se stanovují metrologické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod jejich zkoušení při schvalování typu a ověřování stanovených měřidel: „silniční rychloměry používané při kontrole dodržování pravidel silničního provozu“) Ohledně námitky, že nebyl prokázán rychlostní limit místa 50 km/hod žalovaný uvádí, že rychlostní limit místa vyplývá ze záznamu přestupku i oznámení přestupku. Pokud by navíc byla v daném místě rychlost jízdy skutečně zvýšena (což je vyloučeno existencí křižovatek a tramvajových a autobusových zastávek), pak by tuto skutečnost nepochybně žalobce namítl již ve správním řízení. To však nečiní a i jeho nynější námitka je ryze obecná, formulovaná hypoteticky, přičemž podklady obsažené ve spise nevyvrací žádnými důkazy opaku. Ohledně námitky, že nebyl zkoumán materiální znak přestupku žalovaný odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 3 As 114/2016 - 46 z 24. 5. 2017, v němž je uvedeno: „Ustanovení § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu však cíleně odkazuje jen na „znaky přestupku podle tohoto zákona“, tj. součástí skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla nečiní ty znaky přestupku, které vyplývají až z obecné právní úpravy přestupkové odpovědností či analogicky aplikovaných zásad trestního práva, jako je tomu (vedle již zmíněných) například u materiální stránky přestupku, věku a přičetnosti pachatele, neexistence přestupkové imunity, právního omylu aj. Ke zkoumání těchto znaků byl dán prostor v řízení o přestupku řidiče vozidla, nikoliv však v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla (viz obdobný závěr Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 28. 11. 2016, č. j. 8 As 156/2016-35).“ Z

uvedeného je zřejmé, že správní orgán I. stupně nebyl povinen zkoumat materiální znak přestupku.

18. Žalovaný se neztotožňuje ani s názorem žalobce, že jeho jednání mělo být posouzeno jako pokračující přestupek skládající se ze tří dílčích útoků. Pro závěr o tom, že určitá jednání je třeba vyhodnotit jako dílčí útoky pokračujícího přestupku, nikoliv jako více přestupků spáchaných ve vícečinném souběhu, totiž nepostačuje pouze to, aby byla dána blízká časová a místní souvislost a podobnost ve způsobu spáchání. Stěžejní je, aby bylo zřejmé, že jednotlivé útoky vedl pachatel s jednotným záměrem. Již z této formulace je evidentní, že pokračujícím přestupkem může být pouze přestupek, resp. správní delikt spáchaný úmyslně. Pokračování v přestupku však nelze shledat u přestupků nedbalostních, tím spíše u správních deliktů postihovaných bez ohledu na zavinění, u kterých z povahy věci nemůže být vnitřní psychický vztah neznámého řidiče k protiprávnímu jednání zjištěn. Tím spíše nebude zjištěn ani vnitřní psychický vztah provozovatele vozidla k porušení zákona, jehož se tento neznámý řidič dopustil, motivy, které provozovatele ke svěření vozidla vedly, jakož ani vnitřní vztah k neznámému řidiči samotnému. Stejně tak si lze stěží představit, že by provozovatel vozidla svěřoval neznámému řidiči ve všech případech vozidlo s jednotným záměrem, aby tento jezdil po Plaské ulici v Plzni a v měřeném úseku úmyslně překračoval nejvyšší dovolenou rychlost a tím ohrožoval bezpečnost silničního provozu. Dle mínění žalovaného tak na případy správních deliktů (nově přestupků) dle § 125f odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích postihovaných na základě objektivní odpovědnosti nelze teorii pokračujících přestupků či trestných činů vůbec vztáhnout. Ostatně ani časová souvislost mezi jednotlivými protiprávními jednáními není dostatečně silná - k jednání došlo s odstupem několika dnů v témže místě, je tedy jisté, že se tak nestalo v rámci jedné jízdy a pravděpodobně ani v rámci jednoho a téhož „svěření“ vozidla. Podle konstantní soudní judikatury se navíc o pokračování v přestupku nejedná tehdy, byl v období mezi jednotlivými útoky učiněn ve vztahu k pachateli jakýkoliv úkon směřující k potrestání pachatele - v daném případě byly těmito úkony v prvním případě výzva k uhrazení určené částky resp. ve druhém případě předvolání k podání vysvětlení. Z obou těchto dokumentů se provozovatel vozidla dozvěděl, že s jeho vozidlem v daném místě a čase došlo k protiprávnímu jednání. Žalovaný v tomto ohledu odkazuje na rozsudky Nejvyššího správního soudu č. j. 1 As 49/2012 -33 a č. j. 8 As 66/2011-74, které se problematikou pokračování v přestupku zabývají. V prvním z uvedených rozsudků je uvedeno; „Jedním ze znaků pokračování v přestupku je, že jednotlivé dílčí útoky, z nichž každý naplňuje znaky téhož přestupku, jsou po subjektivní stránce spojeny jedním a týmž záměrem. Jednotný záměr je přitom třeba v řízení dokazovat. Jestliže tedy soud odůvodní existenci jednotného záměru mezi jednotlivými dílčími útoky pokračujícího přestupku odkazem na tvrzení obsažená v žalobě, která nebyla předmětem dokazování ani ve správním, ani v soudním řízení, zatíží řízení vadou, která mohla mít vliv na zákonnost kasační stížností napadeného rozsudku. Rozhodujícím okamžikem pro ukončení skutku v případě pokračování v přestupku, tedy mezníkem oddělujícím jeden pokračující přestupek od dalšího, je jakýkoliv úkon ze strany policejního orgánu nebo příslušného správního orgánu, který přestupek projednává, kterým je obviněný z daného přestupku zpraven o tom, že je důvodně podezřelý z jeho spáchání. K ukončení skutku proto dojde již v momentu, kdy s obviněným sepiší policisté oznámení přestupku (viz analogicky § 12 odst. 11 trestního řádu).“ V druhém zmíněném rozsudku, který řeší obdobný případ, jako je ten nyní posuzovaný, je pak uvedeno: „Nejvyšší správní soud obecně zdůrazňuje, že jako pokračující přestupek nelze posoudit jednání, jehož jednotlivé útoky nevykazují shodu všech podmínek (viz odst. [11]), byť některé znaky takového jednání podobné až totožné

být mohou. Je třeba zdůraznit, že podmínky (§116 tr. zákona per analogiam) musí být splněny kumulativně, neboť každá z nich tvoří nedílnou součást závěru o pokračování protiprávního jednání více útoky. Pokud poté z provedených důkazů posouzených v jejich souvislostech nebude prokázáno, že žalobce jednal od počátku v úmyslu porušovat jemu známou povinnost dodržovat bezpečnostní překážky, tedy také chráněný zájem (ve shora uvedeném obecném nebo specifickém smyslu), nelze jeho jednání posoudit jinak, než jako souběh dílčích přestupků spáchaných z nedbalosti se všemi následky, které z toho vyplývají, a to včetně aplikace ustanovení §12 odst. 2 věta první zákona o přestupcích, jehož užití bude v takovém případě zcela oprávněné.

IV. Vyjádření účastníků při jednání

19. Žalobce se k jednání nedostavil, žalovaný setrval na svém dosavadním vyjádření k žalobě.

V.

Posouzení věci soudem

20. V souladu s § 75 odst. 1, 2 s.ř.s. vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě.

VI.

Rozhodnutí soudu

21. Žaloba není důvodná.
22. K námitce nevedení společného řízení soud konstatuje, že senát 57 se k totožné otázce již v minulosti vyjádřil, přitom v nyní projednávané věci není dán důvod se od předchozí judikatury jakkoliv odchýlit, když skutkové okolnosti obou případů jsou obdobné. Zdejší soud konkrétně v rozsudku ze dne 29. 6. 2017, č. j. 57A 9/2017 - 30, dospěl k závěru, že „soud je toho názoru, že prvoinstanční orgán nepochybil, když zahájil řízení o správním deliktu pouze ohledně skutků ze dne 19. 9. 2015 a 25. 10. 2015, neboť k okamžiku zahájení řízení zde nebylo žádné další jednání žalobce, které by mohlo být posouzeno jako správní delikt. Vzniká však otázka, zda prvoinstanční orgán neměl v průběhu řízení postupně spojovat k projednávané věci pod sp. zn. MMP/105090/16 i později spáchané skutky za situace, v níž by se u jednotlivých později spáchaných skutků nepodařilo zjistit osobu řidiče a bylo by zahájeno řízení o správním deliktu proti žalobci jakožto provozovateli vozidla. Dané správní delikty by totiž byly ve vícečinném souběhu, neboť žalobce se jich dopustil v období před oznámením rozhodnutí, jímž byl za některý z nich potrestán. Shora citovaná právní úprava obsažená v zákoně o silničním provozu odpoví na otázku nutnosti vedení společného řízení neposkytuje. Ani obsahově nejbližší právní úprava, tj. úprava společného řízení v zákoně o přestupcích není dostačující pro posouzení věci, neboť obsahuje jednak v § 57 odst. 1 obecné pravidlo, že „jestliže pachatel se dopustil více přestupků, které je příslušný projednávat též orgán, projednávají se tyto přestupky ve společném řízení.“ (které však není podle názoru soudu na projednávanou věc aplikovatelné, neboť nezohledňuje specifické okolnosti daného případu – k „automatickému“ spojení věcí bez nutnosti vydat usnesení mohlo dojít pouze ve vztahu ke skutkům ze dne 19. 9. 2015 a 25. 10. 2015), jednak v § 57 odst. 3 toliko omezení správního orgánu v tom směru, že „ve společném řízení se neprojednává přestupek, který byl spáchán po zahájení řízení o jiném přestupku“ (v daném případě bylo naopak řízení o správním deliktu zahájeno až po spáchání pozdějších skutků). Klíčovým je tak § 140 odst. 1 správního řádu, který stanoví, že „správní

orgán může (...) z moci úřední usnesením spojit různá řízení, k nimž je příslušný, pokud se týkají téhož předmětu řízení nebo spolu jinak věcně souvisejí anebo se týkají týchž účastníků, nebrání-li tomu povaha věci, účel řízení anebo ochrana práv nebo oprávněných zájmů účastníků.“ Je tedy zřejmé, že rozhodnutí o případném spojení různých řízení do řízení společného je plně v diskreci správního orgánu, který je oprávněn si sám posoudit, jakým způsobem bude postupovat. Zároveň je však třeba mít na paměti, že v projednávané věci je vedeno řízení o správním deliktu. Trestnost správních deliktů se řídí obdobnými principy jako trestnost trestných činů, což ostatně vyplývá z konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu (srov. rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2007, č. j. 8 As 17/2007). Při trestání souběhu v trestním řízení platí, že se ukládá úhrnný nebo souhrnný trest. Tyto tresty „představují pro pachatele výhodnější postup, neboť je v nich zohledněna skutečnost, že pachatel se dopustil dalšího trestného činu, aniž byl varován odsuzujícím rozsudkem týkajícím se dřívějšího trestného činu.“ (viz Šámal, P., Púry, F., Rizman, S.: Trestní zákon. Komentář. I. díl. 6., doplněné a přepracované vydání. C. H. Beck, Praha, 2004, str. 26). Z výše uvedeného tak jednoznačně vyplývá, že volnost správního orgánu při volbě procesní strategie v konkrétním případě nemůže být na újmu postavení obviněného v tom směru, že by snad správní orgán mohl za sbíhající skutky kumulovat tresty, naopak správní orgán bude povinen v souladu se zásadou absorpční (viz shora) zohlednit v projednávané věci uložený trest v následujících řízeních o sbíhajících správních deliktech (a to například upuštěním od potrestání či uložením nižší sankce tak, aby nedošlo v souhrnu k překročení zákonné horní sazby), když s ohledem určitou jednoduchost právní úpravy správního trestání nepřipadá v úvahu aplikace institutu souhrnného trestu, upraveného výlučně normami práva trestního.“ Předmětný závěr byl aprobován Nejvyšším správním soudem v rozsudku ze dne 19. 4. 2018, č. j. 9 As 212/2017, v němž Nejvyšší správní soud vyjevil, že „úvaha krajského soudu o možnosti, nikoliv nutnosti, správního orgánu prvního stupně spojit řízení o dalších deliktech stěžovatele do řízení již zahájeného je bezchybná s ohledem na skutečnost, že v době zahájení řízení (dne 2. 6. 2016) nebyly další správní delikty stěžovatele způsobitelné k projednání. Pokud by snad k okamžiku zahájení společného řízení byly další správní delikty stěžovatele způsobitelné k projednání a správní orgán prvního stupně by je v rozporu s § 125g odst. 2 zákona o silničním provozu, ve znění v době rozhodné, neprojednal ve společném řízení, nedošlo by tím bez dalšího k nezákonnosti na úkor práv stěžovatele. Práva stěžovatele by utrpěla až v případě ještě jiného zásahu, zejména uložením sankce v rozporu se zásadou absorpce (viz rozsudek NSS ze dne 9. 2. 2017, č. j. 1 As 301/2016 - 58).“ Ze shora citované judikatury v první řadě vyplývá jednoznačný závěr, že samotný způsob vedení řízení správním orgánem (tj. zda správní orgán vede o několika sbíhajících skutcích společné řízení či nikoliv) není sám o sobě způsobitelný přivodit nezákonnost napadeného rozhodnutí, soud proto nemohl shledat žalobcovu námitku, jejíž podstatou bylo pouze vytknutí nevedení společného řízení prvoinstančním orgánem, důvodnou. Nad rámec nyní projednávané věci soud na okraj uvádí, že v teoretické rovině by nezákonnost rozhodnutí správního orgánu byla dána až v případě, v němž by tento při vedení více samostatných řízení nezohlednil již uložený trest za jiné sbíhající skutky žalobce (v podrobnostech viz shora citované pasáže rozsudků). V daném případě však žalobce nic takového nenamítal, proto soud nemohl přezkoumat, zda správní orgány při uložení sankce postupovali ve shodě s výše popsanou zásadou absorpce trestů či nikoliv, neboť správní soud není další instancí v rámci správního řízení, proto není povinen, ale ani oprávněn přezkoumávat zákonnost rozhodnutí nad rámec v žalobě uplatněných námitek. Správní soudnictví je naopak ovládáno zásadou dispoziční a je výhradně na žalobci, aby v podané žalobě vymezil důvody, které činí rozhodnutí správního orgánu nezákonným. Pokud jsou žalobní body formulovány vágně, nemohou

si správní soudy důvody podané žaloby domýšlet, např. čerpající z průběhu předchozího správního řízení.

23. K námitce žalobce, že správní orgán upřesnil předmět řízení, aniž by o tom žalobce vyrozuměl, soud uvádí následující. Skutečnost, že v oznámení o zahájení řízení o správních deliktech bylo místo spáchání skutku vymezeno tak, že k nim došlo „na vozovce pozemní komunikace Plaské ulice, v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Studentská a Okounová“ zatímco v prvoinstančním rozhodnutí „na vozovce pozemní komunikace Plaské ulice, v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Studentská a Pode Dvory“, nebyla v žádném případě způsobilá zkrátit žalobce na jeho právech, když tímto upřesněním místa spáchání skutků nedošlo ke změně předmětu řízení (oba skutky spočívaly v porušení maximální povolené rychlosti na ulici Plaská v Plzni, přičemž okolnost mezi jakými konkrétními křižovatkami k jednání došlo, není z hlediska totožnosti skutků, pro které bylo zahájeno řízení, rozhodná, když jednání i následek zůstaly beze změny - z daného hlediska je rozhodné, že se skutky staly na 530,2 m dlouhém úseku ulice Plaská, na němž je maximální povolená rychlost 50 km/h, jak jasně vyplývá z podkladů pro rozhodnutí). Zároveň platí, že k upřesnění konkrétního úseku výše uvedené ulice došlo na základě listiny označené jako sdělení k úsekovému měření rychlosti, která je součástí správního spisu na, přičemž žalobce se k této listině mohl vyjádřit v rámci provedení důkazů mimo ústní jednání, o němž byl řádně vyrozuměn (vyrozumění obsahovalo i konkrétní seznam listin, které budou provedeny k důkazu) a následně mu tato příležitost byla poskytnuta opětovně, když ho prvoinstanční orgán poučil ve vyrozumění ze dne 3. 11. 2016 v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu o možnosti vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí. Žalobce však ničeho k věci neuvedl.
24. Podle čl. 95 Ústavy České republiky soudce je při rozhodování vázán zákonem a mezinárodní smlouvou, která je součástí právního řádu; je oprávněn posoudit soulad jiného právního předpisu se zákonem nebo s takovou mezinárodní smlouvou (odstavec 1). Dojde-li soud k závěru, že zákon, jehož má být při řešení věci použito, je v rozporu s ústavním pořádkem, předloží věc Ústavnímu soudu. Otázkou ústavnosti předmětné právní úpravy se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 23.3.2016, č.j. 6 As 128/2015-32. Zmínil přitom usnesení Ústavního soudu ze dne 22.12.2015, sp.zn. I. ÚS 508/15 (dostupné na <http://nalus.usoud.cz>) s tím, že „Ústavní soud odmítl návrh na zrušení ustanovení § 125f zákona o silničním provozu, neboť ten měl akcesorickou povahu k ústavní stížnosti, přičemž ta byla odmítnuta pro její zjevnou neopodstatněnost. I přesto, že meritem návrhu na zrušení předpisu se tedy Ústavní soud nezabýval a že (nepublikovaná) usnesení Ústavního soudu nejsou precedenčně závazná, domnívá se Nejvyšší správní soud, že uvedené usnesení nelze opomíjet. V odůvodnění zmíněného usnesení Ústavní soud totiž uvedl: „Pochybení obecných soudů a správních orgánů s ústavní intenzitou není Ústavní soudem ve věci spatřováno. Právní závěr o spáchání správního deliktu provozovatelem vozidla (stěžovatelem) a o uložení pokuty podle zákona o silničním provozu nevybočuje z ústavních kautel. Obecné soudy řádně, logicky a na podkladě dostatečného důkazního stavu vyložily, proč neposoudily námitky stěžovatele proti správnímu rozhodnutí o vyslovení viny a sankce za spáchaný správní delikt jako důvodné.“ Z tohoto lze podle Nejvyššího správního soudu dovozovat obecný závěr o ústavní konformnosti předmětné právní úpravy. Pokud by totiž Ústavní soud považoval předmětné ustanovení za protiústavní, byla by pak jeho aplikace provedená správními orgány a soudy logicky stižena protiústavností. Ústavní soud však výslovně uvedl, že v postupu soudů a správních orgánů nespatřuje pochybení dosahující

intenzity protiústavnosti.“. Dále Nejvyšší správní soud konstatoval: „Dále lze připomenout, že na poli uvedené úpravy již několikrát rozhodoval i Nejvyšší správní soud (viz např. rozsudky ze dne 22.10.2015, č.j. 8 As 110/2015-46; ze dne 26.11.2014, č.j. 1 As 131/2014-45; ze dne 17.2.2016, č.j. 1 As 237/2015-31) a ani v těchto případech nepředkládal věc Ústavnímu soudu (nutno však podotknout, že v uvedených případech nebyla protiústavnost účastníky namítána). Z toho lze usuzovat o konstantním názoru Nejvyššího správního soudu o souladu předmětné úpravy s ústavním pořádkem. Podobnou úpravou se zabýval i Evropský soud pro lidská práva (dále „ESLP“), a to v rozhodnutí o přijatelnosti ze dne 19.10.2004, Falk proti Nizozemí, stížnost č. 66273/01 (dostupné na <http://hudoc.echr.coe.int/>). ESLP se musel vypořádat s tím, zdali nizozemské orgány při aplikaci právní úpravy zakotvující objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za drobné dopravní přestupky neporušily čl. 6 odst. 2 Úmluvy, jenž zní: „Každý, kdo je obviněn z trestného činu, se považuje za nevinného, dokud jeho vina nebyla prokázána zákonným způsobem.“ ESLP nejdříve připomněl, že presumpce nevinny a povinnost toho, kdo rozhoduje o trestním obvinění, nést důkazní břemeno nejsou absolutní, neboť právní a faktické domněnky existují v každém systému trestního práva a nejsou principiálně v rozporu s Úmluvou, pokud smluvní státy zůstanou v rozumných mezích, přičemž vezmou v potaz, co je v sázce, a práva obviněného. Jinými slovy, smluvní státy jsou povinny zajistit, aby prostředky k dosažení legitimního cíle byly ve vztahu k tomuto cíli proporcionální. V tomto případě byla legitimním cílem bezpečnost silničního provozu, jež má být zajištěna tím, že dopravní přestupky detekované technickým nebo jiným způsobem, spáchané řidičem, jehož identita v dané době nebyla zjištěna, nezůstanou nepotrestány, přičemž vyšetřování a následné trestání těchto přestupků nebude představovat nepřijatelnou zátěž pro orgány veřejné moci. Navíc nizozemská úprava dává provozovateli možnost nechat pokutu přezkoumat soudním řízením v plné jurisdikci, v němž může vznést argument, že policie měla reálnou šanci vozidlo zastavit a zjistit totožnost řidiče. ESLP se finálně vyjádřil tak, že nizozemská právní úprava zakotvující objektivní odpovědnosti provozovatelů vozidel za drobné dopravní přestupky, u nichž je obtížné zjistit totožnost řidiče, je proporcionální uvedenému cíli, a proto je souladná s čl. 6 odst. 2 Úmluvy. Podobným prismatem lze posuzovat i českou právní úpravu. Legitimním cílem zde je ochrana bezpečnosti silničního provozu. Konkrétněji se k tomu vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 22.10.2015, č.j. 8 As 110/2015-46, následovně: „V případech překročení maximální povolené rychlosti naměřeného pomocí automatických radarů a v případech nesprávného parkování, správní orgány často jednoznačně zjistily spáchání přestupku, ale při zjišťování totožnosti pachatele byly odkázány na vysvětlení podané registrovaným provozovatelem vozidla. Pokud provozovatel odepřel podání vysvětlení s tím, že by jím vystavil postihu osobu blízkou (§ 60 odst. 1 věta za středníkem zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů), správní orgány se ocitly ve stavu důkazní nouze a věc odložily, protože při množství podobných dopravních přestupků bylo vyloučeno zjišťovat totožnost přestupců jinými způsoby. Cílem zavedení úpravy správního deliktu provozovatele vozidla bylo, aby zmíněná delikttní jednání nezůstala nepotrestána a aby za ně v případě nezjištění totožnosti pachatele odpovídal provozovatel vozidla, kterému byla § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu stanovena povinnost zajistit, aby při užití vozidla byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích (viz zápis z hlasování v Poslanecké sněmovně o návrhu novely zákona o silničním provozu vráceném Senátem ze dne 6.9.2011, dostupný na <http://www.psp.cz/eknih/2010ps/stenprot/021schuz/s021045.htm>). Kasační soud se

vyjádřil k účelu úpravy, jež byla do zákona o silničním provozu vložena novelou provedenou zákonem č. 297/2011 Sb., 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.“ Zvolený prostředek (objektivní odpovědnost provozovatele vozidla) je tedy dle Nejvyššího správního soudu zcela přiměřený k uvedenému cíli. (...) Nejvyšší správní soud taktéž zdůrazňuje, že provozovatel vozidla je trestán za to, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Nejvyšší správní soud si je vědom, že se jedná o konstrukci poměrně striktní a pro provozovatele vozidla nepříznivou. Touto konstrukcí je usnadněna důkazní pozice správního orgánu a do jisté míry se jí relativizuje povinnost správního orgánu nést důkazní břemeno. Jak však již bylo shora osvětleno, nejedná se o právní úpravu protiústavní, neboť tato úprava představuje přiměřený prostředek k dosažení legitimního cíle. Zákonodárce jejím zavedením reagoval na shora popsanou, neudržitelnou situaci, kdy nebylo možné uvedená delikttní jednání potrestat. Podle Nejvyššího správního soudu zákonodárce zvolil způsob, jenž se stále nachází v mezích ústavní konformity (k tomu viz shora a především podobnost s případem Falk proti Nizozemí). Nad rámec potřebného odůvodnění Nejvyšší správní soud taktéž uvádí, že striktní dopad předmětné právní úpravy (v podobě povinnosti platit pokutu) do právní sféry provozovatele vozidla, může tento provozovatel do jisté míry „tlumit“ prostředky soukromého práva (např. smluvní ujednání o povinnosti řidiče platit provozovateli náhradu zaplacené pokuty). „Nejvyšší správní soud podotýká, že stejně tak jako provozovatel vozidla obvykle dbá na ochranu své majetkové hodnoty, bude též v jeho zájmu, aby při vědomí o povinnostech, které pro něj vyplývají ze zákonné úpravy, působil i na jiné osoby (tzn. zajistil dodržování povinností řidiče a pravidel provozu srov. § 125f odst. 1 zákona) ve snaze co nejvíce eliminovat negativní účinky, které mu jako provozovateli mohou vzniknout přímo při užívání jeho vozidla, byť způsobené třetími osobami, v rozporu s veřejnoprávními normami.“ (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11.12.2014, č.j. 3 As 7/2014-21).“ písm. c)], kdy navíc nejde o odpovědnost absolutní, nýbrž s možností liberace z důvodů, které registrovaný provozovatel vozidla nemohl nijak ovlivnit [srov. § 125f odst. 5], a dokonce kdy – nad rámec nutného – podle zákonné konstrukce nastupuje odpovědnost provozovatele vozidla teprve sekundárně, tj. pouze v případě, že nezbytné kroky ke zjištění skutečného pachatele přestupku nevedly k cíli [srov. § 125f odst. 4], a konečně přihlédneme-li k povaze a intenzitě této formy nepřímého nátlaku na provozovatele vozidla (limitovaná výše pokuty, absence ukládání bodů do registru řidičů), nemá Nejvyšší správní soud ve světle výše zmíněné judikatury Evropského soudu pro lidská práva (a zatím sporé judikatury Ústavního soudu – usnesení sp. zn. I. ÚS 508/15 ze dne 22. prosince 2015) vážný důvod pochybovat o tom, že předmětná právní úprava v testu ústavnosti obстоjí.“ Zdejší soud se s výše citovanými závěry Nejvyššího správního soudu zcela ztotožňuje a žalobcovy námitky stran protiústavnosti dotčené právní úpravy shledává nedůvodnými. Je pouze a jen na rozhodnutí provozovatele vozidla, komu své vozidlo svěří, a musí být rovněž – zcela v

souladu s ústavním pořádkem – připraven nést případnou objektivní odpovědnost za jednání takové osoby, pokud s tou projednání přestupku nebude možné.

25. Žalobce dále namítl, že on, resp. řidič vozidla, vůbec nebyl upozorněn, že v předmětném úseku komunikace, ve kterém mělo dojít k údajnému protiprávnímu jednání, dochází k úsekovému měření vozidel. Namítl, že na počátku obce není dopravní značka a ani jakákoliv informace pro řidiče, že jsou i s vozidly fotografováni při vjezdu do obce a při odjezdu z obce v rámci úsekového měření rychlosti. 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. Zákonem č. 133/2011 Sb. byl z citovaného ustanovení vypuštěn odst. 2, dle kterého původně mohla obecní policie měřit rychlost výhradně v úseku určeném policií, jehož počátek je ve směru silničního provozu označen přenosnou dopravní značkou s vyobrazením kamery snímající rychlost a nápisem „MĚŘENÍ RYCHLOSTI“. Konec tohoto úseku je označen přenosnou dopravní značkou s tímto vyobrazením šikmo přeškrtnutým a nápisem „KONEC MĚŘENÍ RYCHLOSTI“. Z citovaného ustanovení § 79a v účinném znění je zcela zřejmé, že měření rychlosti obecní policií není vázáno na označení úseku dopravní značkou. Ze samotné existence dopravních značek IP31 a IP31B nijak nevyplyvá zákonná povinnost k označení úseků, kde probíhá měření rychlosti obecní policií. Soud proto ani tuto žalobní námitku neshledal důvodnou.
26. Důvodná není ani námitka, že na jednání žalobce by mělo být nahlíženo jako na pokračující správní delikt. Soud se plně ztotožňuje s právním názorem obsaženým ve vyjádření žalovaného k žalobě, a to sice že koncept pokračování není na případ správního deliktu podle § 125f zákona o silničním provozu vůbec aplikovatelný. Na základě právě citovaného ustanovení dochází k postižení provozovatele vozidla za jednoznačně zjištěný protiprávní stav, který byl způsoben provozem resp. užíváním vozidla při provozu na pozemních komunikacích. Z podstaty vymezení pojmu protiprávní stav (tj. na lidské vůli nezávislá událost v rozporu s právem) je zcela jednoznačně patrné, že zkoumání subjektivní stránky (tím méně pak jednotného záměru, který je konstitutivním znakem pokračování) provozovatele vozidla je vyloučeno. Vnitřní duševní vztah k porušení pravidel silničního provozu existuje pouze u řidiče vozidla, který však v projednávané věci nebyl ztotožněn.
27. Pokud se jedná o namítaný nedostatek výroku prvoinstančního rozhodnutí, spočívající podle žalobce v tom, že z něho není patrné, zda v důsledku protiprávního jednání řidiče nastala nehoda, pak soud nijak nezpochybňuje, že absence dopravní nehody je nutnou podmínkou k tomu, aby mohl být provozovatel postižen za správní delikt, nicméně požadavek na to, aby formálně byla tato skutečnost uvedena ve výroku, považuje soud za nadbytečný (pokud by nehoda nastala, odpovědnost žalobce jakožto provozovatele by byla vyloučena). Skutečnost, že nehoda nenastala, pak jednoznačně vyplývá ze shromážděných podkladů pro rozhodnutí, ostatně ani sám žalobce netvrdí, že deliktní jednání řidiče vozidla by mělo za následek dopravní nehodu. Rovněž požadavek žalobce na to, aby ve výroku byl zmíněn § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu se soudu jeví jako absurdní. Předmětné ustanovení upravuje (ve znění účinném v rozhodné době) kritéria, k nimž musí správní orgán přihlížet při stanovení výše pokuty právnické osobě. I pokud soud pomine, že žalobce není právnickou osobou, je nutné zdůraznit, že v odůvodnění napadeného, resp. prvoinstančního rozhodnutí je konkrétní výše pokuty

řádně zdůvodněna, požadavek na citaci ustanovení upravující výčet rozhodných skutečností, k nimž správní orgány přihlížejí při stanovení výše sankce, je zcela nadbytečný – zásadní význam z hlediska zákonnosti rozhodnutí má to, aby z rozhodnutí byly úvahy správního orgánu týkající se výše sankce seznatelné, k čemuž v projednávané věci došlo.

28. Nedůvodná je i námitka, že zachycením vozidla kamerou pro potřeby úsekového měření rychlosti došlo k porušení práva na soukromí žalobce, resp. řidiče vozidla. Je třeba si uvědomit, že řidič vozidla (jehož totožnost ostatně z kamerového záznamu zjevná není, proto k zásahu do jeho soukromí v dané věci ani dojít nemohlo) se v konkrétním případě dopouštěl protiprávního, pro společnost nebezpečného jednání. Soudu se proto jeví jako zcela absurdní požadavek, aby ten, kdo útočí na společensky chráněné hodnoty, se dovolával ochrany svého soukromí, která by mu umožnila beztréstně pokračovat v jeho protiprávním jednání. Obdobné závěry pak platí i pro provozovatele vozidla – jestliže umožnil používání svého vozidla protiprávním způsobem, pak se ani on nemůže s úspěchem dovolávat ochrany svého soukromí (i v tomto případě soud podotýká, že se jedná spíše o žalobní námitku hypotetického charakteru, neboť konkrétní zásah do soukromí žalobce rovněž nenastal – ze záznamu je patrná pouze registrační značka vozidla, žádné další údaje o žalobci záznam neposkytuje).
29. K námitce, že žalobce byl postižen za delikt, jehož znaky nejsou upraveny zákonem, když konkrétně tvrdí, že zákon nezná přestupek porušení rychlosti na základě úsekového měření rychlosti, je třeba uvést, že zákonné normy jasně zapovídají porušení nejvyšší povolené rychlosti, přitom způsob, jakým bylo porušení rychlosti v konkrétním případě zjištěno, je pak z hlediska naplnění znaků skutkové podstaty přestupku zcela irrelevantní.
30. Důvodným není ani soubor námitek žalobce směřující proti nedostatečnému zjištění skutkového stavu správními orgány, jenž se týká způsobu měření rychlosti, fungování měřicího zařízení, popř. způsobu jeho údržby. V první řadě platí, že prvoinstanční, resp. napadené rozhodnutí se opírá o dostatečně zjištěný skutkový stav, který je výsledkem řádně provedeného důkazního řízení. Předmětné námitky žalobce ve správním řízení neuplatnil, ač mu v tom nic nebránilo. Není proto možné správním orgánům vyčítat, že v řízení ze své vlastní iniciativy nezkontrolovaly například, zda měřicí zařízení bylo řádně udržováno či zda správně funguje – s ohledem na okolnosti projednávané věci (radar byl řádně certifikován, což je ve správním spisu jasně doloženo) se jedná o zcela hypotetickou otázku vymykající se běžnému stavu věcí, proto pokud žalobce chtěl tuto otázku (či jinou obdobného charakteru) učinit předmětem důkazního řízení, měl tak činit právě v řízení před správním orgánem, nikoliv až ex post v soudním řízení správním. Soud si je jistě vědom možnosti provádět dokazování i v řízení soudním, tento postup však v žádném případě nemůže učinit ze soudu jakousi další instanci správního řízení, před níž by mohl žalobce dle své libosti namítat jakoukoliv (byť naprosto hypotetickou) skutečnost a soud by namísto správního orgánu musel důkazní řízení opakovat (tento postup by ve své podstatě učinil celé správní řízení zbytečným postupem). Z těchto důvodů soud daný soubor námitek neshledal důvodným.
31. Ohledně materiálního znaku skutkové podstaty Nejvyšší správní soud v minulosti zaujal a v dalších rozhodnutích potvrdil tento názor: „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. Z tohoto závěru však nelze dovodit, že by k naplnění materiálního znaku skutkové podstaty

přestupku došlo vždy, když je naplněn formální znak přestupku zaviněným jednáním fyzické osoby. Pokud se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, přidruží takové další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek.“ (rozsudek ze dne 14. 12. 2009, čj. 5 As 104/2008-45, rozsudek ze dne 6. 1. 2012, čj. 5 As 106/2011-77, a rozsudek ze dne 27. 9. 2012, čj. 1 As 118/2012-23).

32. Z výše uvedeného vyplývá, že korekce přes materiální stránku přestupku je vyhrazena jen případům výjimečným, s mimořádně nízkou škodlivostí pro společnost. Z okolností projednávané věci však nic takového nevyplynulo, naopak jednání žalobce má s ohledem na jeho četnost a povahu naopak vyšší společenskou škodlivost.

VII.

Odůvodnění neprovedení důkazů

33. Soud neprovedl žádný z žalobcem navržených důkazů, neboť jejich provedení nebylo nezbytné k posouzení důvodnosti či nedůvodnosti žaloby.

VIII.

Náklady řízení

34. Náhradu nákladů řízení soud žádnému z účastníků podle § 60 odst. 1 s. ř. s. nepřiznal, protože žalobce ve věci úspěch neměl a žalovaný se práva na náhradu nákladů řízení výslovně vzdal.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost. Kasační stížnost musí být podána do dvou týdnů po doručení rozsudku. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu; lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni.

Plzeň dne 26. 6. 2018

Mgr. Alexandr Krysl v.r.
předseda senátu