



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Mgr. Petrem Sedlákem, Ph.D. ve věci žalobce: **E. T.**, bytem, zast. Mgr. Václavem Voříškem, advokátem se sídlem advokátní kanceláře Černého 517/13, 182 00 Praha 8 proti žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**, se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 7. 8. 2017, č. j. JMK /2017, sp. zn. S-JMK 100420/2017/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 dne 23. 10. 2017 domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 7. 8. 2017, č. j. JMK 121707/2017, sp. zn. S-JMK 100420/2017/OD/VW, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Židlochovice ze dne 24. 5. 2017, č. j. 207026/2016-8, sp. zn. 2016/548754, a rozhodnutí správního orgánu prvního stupně bylo potvrzeno.

2. Podle rozhodnutí správního orgánu prvního stupně se měl žalobce dopustit správního deliktu dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích tím, 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, neboť automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy bylo zjištěno, že dne 1. 4. 2016 v 12:11 hodin v, na ul. č.p. neustanovený řidič vozidla RZ: překročil nejvyšší povolenou rychlost v obci o 20km/h a více, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50km/hod., jel rychlostí 73 km/hod., resp. 70 km/hod. (dle toleranční odchylky měření 3 km/hod.), čímž došlo k porušení ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu a ke spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 téhož zákona. Žalobci byla uložena pokuta ve výši 2.500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1.000 Kč.
3. Žalobce v podané žalobě předně namítl, že výrok správního rozhodnutí není srozumitelný, neboť správní orgán nevyslovil výrokem rozhodnutí vinu žalobce, ale pouze konstatoval, že jako provozovatel vozidla nesplnil určitou povinnost vyplývající z právního předpisu. Z rozhodnutí se však v rozporu s ustanovení § 93 odst. 1 písm. c) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, resp. § 68 odst. 2 zákona 500/2004 Sb., správního řádu, a § 77 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, nepodává, že by za spáchání správního deliktu provozovatele vozidla byl uznán vinným právě žalobce.
4. Dále namítal, že výrok správního rozhodnutí není srozumitelný, neboť neobsahuje údaj o konkrétním ustanovení právního předpisu, které mělo být porušeno. Správní orgán však ve výroku rozhodnutí konstatoval toliko porušení § 10 zákona o silničním provozu, který však disponuje pěti odstavci, z nichž každý stanoví zcela odlišné povinnosti (odkázal k tomu na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 15. 9. 2015, č. j. 41A 58/2014-31 a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 4. 2016, č. j. 9 As 263/2015-34). Namítl, že v případě, když má porušená právní norma blanketní dispozici, musí výrok rozhodnutí obsahovat též odkaz na právní ustanovení, kterým byla tato blanketní právní norma porušena, pak tím spíše musí výrok rozhodnutí odkazovat odkaz na ustanovení zákona v případě primárně porušené právní normy. Závěrem žalobce zdůraznil, že na přesnost výroku je třeba brát zvláštní požadavek, neboť právě výrokem je rozhodováno o vině a trestu, právě výrok má právní účinky navenek.
5. Krom uvedeného tvrdil, že nebyla splněna podmínka pro projednání protiprávního jednání jako správního deliktu provozovatele vozidla, dle § 125f odst. 2 písm. a) silničního zákona, neboť porušení pravidel silničního provozu nebylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Ze správních rozhodnutí není podle žalobce zřejmé, jak správní orgán dospěl k závěru, že použitý rychloměr je automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy, ani se nezabýval tím, jaké znaky musí určitá věc mít, aby se jednalo o automat, a rovněž neuvedl, jakými znaky se vyznačuje použitý rychloměr (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 6. 2015, č.

j. 9 As 12/2014-86). Správní orgán v tomto směru ani neprovedl žádné dokazování ani nekonstatuje, jakým rychloměrem byla rychlost měřena, aby bylo možné přezkoumat, zda jde o automat. Poukázal na to, že správní orgán neprokázal, že by rychloměr byl automatizovaným technickým prostředkem, a v odvolání tvrdil opak a k prokázání svého tvrzení navrhl provést důkazy, které správní orgán neprovedl, ani přesvědčivě neodůvodnil, proč tyto neprovedl.

6. Dále žalobce namítal neexistenci „správního deliktu dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu“, a to s ohledem na novelu silničního zákona provedenou zákonem č. 183/2017 Sb., v jejímž důsledku skutková podstata „správního deliktu provozovatele vozidla“ v době rozhodování žalovaného neexistovala. Jednalo se o pozdější změnu zákona ve prospěch žalobce, žalovaný měl proto dle názoru žalobce rozhodnutí správního orgánu prvního stupně zrušit, neboť žalobce nemohl být uznán vinným ze spáchání správního deliktu provozovatele vozidla, když správní delikt provozovatele vozidla již neexistoval.
7. Následně uvedl, že v důsledku nezákonně stanovené příliš krátké legisvakanční lhůty se v době od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2017 vyžadovalo pro spáchání přestupku dle § 125f zákona o silničním provozu zavinění alespoň ve formě nedbalosti, a to s ohledem na nezákonnost stanovení legisvakanční lhůty zákona č. 183/2017 Sb. a čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod. V této souvislosti namítl, že údajný správní delikt nezavinil, neboť učinil vše fakticky možné k tomu, aby nedošlo k porušení silničního zákona jeho vozidlem. Údajnému porušení zákona nijak zabránit nemohl a nejednal tedy ani v nedbalosti nevědomé, neboť mohl legitimně očekávat, že osoba, které vozidlo přenechal, svůj slib neporušit právní normy dodrží.
8. Dále namítl, že správní orgán nezákonně rozhodoval o sankci, neboť zohlednil pouze ustanovení § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu ve spojení s ustanovením § 125c odst. 4 písm. e) zákona o silničním provozu (+ příslušnou vyhlášku v případě výroku o nákladech řízení) a tak výrok rozhodnutí neobsahoval přesné ustanovení, dle kterého bylo rozhodováno. S ohledem na změnu zákona ke dni právní moci nebyl žalobce schopen přezkoumat, zda bylo možné uložit příslušný druh trestu.
9. Podle žalobce správní orgán vůbec nezohlednil § 44 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, dle kterého je možné rozhodnout o mimořádném snížení sankce. I pokud by správní orgán nedospěl k závěru, že je možné mimořádně snížit sankci, byl dle názoru žalobce povinen tuto možnost zvažovat, neboť sankce jsou ukládány *ex officio*. V této souvislosti odkázal na ustanovení § 112 odst. 3 nového zákona o přestupcích. Žalobce zastává názor, že byly dány podmínky pro mimořádné snížení výměry pokuty, neboť ve věci nebyly zjištěny žádné přitěžující okolnosti a sankce měla mít pouze preventivní charakter.
10. Žalobce tvrdil, 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. Kamery umístěné v obci nejsou viditelně označeny jako kamery pořizující automaticky záznam všech vozidel vyjíždějících do obce a z obce vyjíždějících a neexistuje web spravovaný orgány veřejné moci, ze kterého by se dalo zjistit, v jakých úsecích se provádí v České republice úsekové měření rychlosti. Podle žalobce bylo porušeno právo na ochranu osobních údajů řidičů motorových vozidel, neboť řidič nebyl nijak upozorněn na to, že je snímán kamerami, a důkaz fotografiemi je důkaz získaný v rozporu s právem, a jako takový je nepřipustný.

11. Dále žalobce namítl, 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.
12. Žalobce závěrem zastával názor, že byl krácen na svých právech, když o dvou skutcích, které mu byly přiřitatelné a byly subsumovatelné pod identickou skutkovou podstatu, nebylo vedeno společné řízení. S označením spisů konstatoval, že tuto skutečnost namítal v odvolání, avšak žalovaný se k této nevyjádřil, patrně v důsledku opomenutí. Rozhodnutí žalovaného je proto nepřezkoumatelné pro absenci vypořádání odvolací námitky. Dále zastával názor, že byl v řízení krácen na svých právech (dvojití náklady při dokazování a nahlížení do spisu, seznamování s podklady rozhodnutí, apod., jakož i dvojití sankce a dvojití náklady řízení), když nebyly oba správní delikty provozovatele vozidla projednány ve společném řízení, ač má žalobce právo na jejich projednání ve společném řízení, jakož i na stanovení úhrnného trestu a pouze jedné povinnosti plnit náklady řízení.
13. Žalovaný ve svém vyjádření ze dne 5. 12. 2017 navrhl zamítnutí žaloby jako nedůvodné. S odkazy na judikaturu se vyjádřil k jednotlivým žalobním námitkám s tím, že ani rozhodnutí správního orgánu prvního stupně ani žalobou napadené rozhodnutí netrpí vytýkanými vadami. Podle žalovaného v rozhodnutí správního orgánu prvního stupně neabsentuje vyslovení viny a výrok je v souladu s ustanovení § 68 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu. Odkaz na ustanovení § 10 zákona o silničním provozu bez uvedení odstavce je s ohledem na ostatní skutečnosti dostačující a toto ustanovení není podle žalovaného v rozporu s Ústavou ČR. Má za jednoznačně prokázané, že k měření rychlosti došlo automatizovaným technickým prostředkem bez obsluhy, což vyplývá ze správního spisu. Účelové jsou dle něj námitka neexistence správního deliktu dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu i zpochybnění účinnosti zákona č. 183/2017 Sb., stejně jako námitky směřující do výroku o sankci. Vyjádřil se i k údajné absenci posouzení odvolací námitky stran vedení společného řízení a odkázal na obsah rozhodnutí, které je součástí správního spisu.

14. 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. Dospěl k závěru, že žaloba **není důvodná** a napadené rozhodnutí žalovaného **bylo vydáno** v souladu se zákonem. O žalobě soud rozhodl, aniž nařizoval jednání, za podmínek vyplývajících z ustanovení § 51 odst. 1 s.ř.s.

Absence konstatování viny

15. Soud musí dát žalobci za pravdu, že výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně neobsahuje výslovné konstatování viny žalobce za spáchání správního deliktu, avšak přesto je podle názoru zdejšího soudu tato námitka nedůvodná.
16. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu se v usnesení ze dne 31. 10. 2017, č. j. 4 As 165/2016-46 vyjadřoval k náležitostem právní věty výroku rozhodnutí o správním deliktu. Konstatoval, že „[p]odle § 68 odst. 2 správního řádu se ve výrokové části uvede řešení otázky, která je předmětem řízení, právní ustanovení, podle nichž bylo rozhodováno, a označení účastníků podle § 27 odst. 1. Účastníci, kteří jsou fyzickými osobami, se označují údaji umožňujícími jejich identifikaci (§ 18 odst. 2); účastníci, kteří jsou právnickými osobami, se označují názvem a sídlem. Ve výrokové části se uvede lhůta ke splnění ukládané povinnosti, popřípadě též jiné údaje potřebné k jejímu řádnému splnění a výrok o vyloučení odkladného účinku odvolání (§ 85 odst. 2). Výroková část rozhodnutí může obsahovat jeden nebo více výroků; výrok může obsahovat vedlejší ustanovení (zvýraznění doplnil rozšířený senát).
17. ***Pro srovnání lze uvést § 77 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (který ale na nynější věc není aplikovatelný, neboť nejde o přestupek, ale o správní delikt):*** Výrok rozhodnutí o přestupku, jímž je obviněný z přestupku uznán vinným, musí obsahovat též popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, vyslovení viny, formu zavinění, druh a výměru sankce, popřípadě rozhodnutí o upuštění od uložení sankce (§ 11 odst. 3), o započtení doby do doby zákazu činnosti (§ 14 odst. 2), o uložení ochranného opatření (§ 16), o nároku na náhradu škody (§ 70 odst. 2) a o náhradě nákladů řízení (§ 79 odst. 1).“
18. Z uvedeného je zřejmé, že rozšířený senát Nejvyššího správního soudu nepovažoval aplikaci ustanovení § 77 zákona o přestupcích na výrokovou část rozhodnutí o správním deliktu za možnou ani přímo ani analogicky. Naopak v případě správních deliktů rozhodovaných správními orgány prvního stupně do 31. 6. 2017 na náležitosti výroku dopadá ustanovení § 68 odst. 2 správního řádu, které požaduje „pouze“ uvedení řešení otázky, která je předmětem řízení, což je formulace umožňující správnímu orgánu výrazně větší volnost při formulování výroku rozhodnutí. Za této situace musí být z výroku rozhodnutí jasně patrný závěr, že účastník řízení se dopustil správního deliktu, v čem správní delikt skutkově spočíval a jak jednání účastníka řízení bylo hodnoceno po právní stránce.
19. Na tomto místě soud připomíná, že v souladu s ustálenou judikaturou správních soudů dokonce samotné nevyslovení viny ve výroku rozhodnutí o přestupku nemusí být nutně vadou, jež způsobuje nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nesrozumitelnost, jak se toho

domáhá žalobce v této námitce (viz rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 9. 2004, č. j. 7 As 3/2004-71, resp. 23. 10. 2013, č. j. 9 As 6/2013-26).

Nedostatečná identifikace porušení právní povinnosti

20. Žalobce namítal, že výrok správního rozhodnutí není srozumitelný, neboť neobsahuje údaj o konkrétním ustanovení právního předpisu, které mělo být porušeno.
21. Ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu doslovně stanovuje, že *„Provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.“*
22. Sám žalobce odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 15. 9. 2015, č. j. 41 A 58/2014-31 a vyzdvihuje pasáž *„Skutečnost, že výrok rozhodnutí takto rozčleněn nebyl, by sama o sobě nemusela být takovou vadou způsobující nesrozumitelnost rozhodnutí, pokud by jednotlivé části popisu skutku bylo možné přiřadit ke konkrétním ustanovením, která byla tím kterým jednáním porušena, a ke konkrétním skutkovým podstatám jednotlivých přestupků. V daném případě však popis skutku s výčtem porušených zákonných ustanovení a s výčtem skutkových podstat přestupků nekoresponduje.“*
23. S tímto závěrem se zdejší soud plně ztotožňuje, ale je také třeba tyto závěry hodnotit ve světle konkrétního případu. Správní orgán prvního stupně řádně citoval ustanovení právních předpisů (k otázce formulace skutkové věty viz níže). Je pravdou, že v ustanovení § 10 zákona o silničním provozu je stanovena řada povinností, avšak nelze přisvědčit žalobci, že by odkaz na dotčené ustanovení, na které je navázáno přesné slovní vyjádření určitého odstavce, měl být zhodnocen jako nedostatečný (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2016, č. j. 6 As 208/2016-37). Zdejší soud má za to, že výrok rozhodnutí naplnil veškeré požadované znaky. Výrok rozhodnutí správního orgánu prvního stupně sice neobsahuje přímý odkaz na přesný odstavec (který by byl ale vhodným řešením), ale tento odkaz je vyjádřen doslovným zněním, které nelze zaměnit s textací jiného odstavce téhož ustanovení. Žalobce tak nemůže mít žádných pochyb o právní kvalifikaci skutku, který mu je kladen za vinu.
24. Nejvyšší správní soud se ustanovením § 10 odst. 3 silničního zákona ve vazbě na formulaci výroku rozhodnutí o správním deliktu provozovatele motorového vozidla detailně zabýval v usnesení rozšířeného senátu ze dne 31. 10. 2017, č. j. 4 As 165/2016-46. Jasně konstatoval, že:

„I. Správní orgán rozhodující o správním deliktu musí ve výrokové části rozhodnutí (§ 68 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád) uvést všechna ustanovení, byť obsažená v různých právních předpisech, která tvoří v souhrnu právní normu odpovídající skutkové podstatě správního deliktu.“

II. Pokud správní orgán ve výrokové části rozhodnutí neuvede všechna ustanovení, která zakládají porušenou právní normu, bude třeba v každém jednotlivém případě posoudit

závažnost takového pochybení. Při úvahách, zda je neuvedení určitého ustanovení ve výrokové části odstranitelné interpretací rozhodnutí, bude významné zejména to, zda jasné vymezení skutku ve výroku rozhodnutí dovoluje učinit jednoznačný závěr, jakou normu pachatel vlastně porušil. Důležité bude též to, jaká ustanovení ve výrokové části správní orgán uvedl, a jaká neuvedl. Ke zrušení rozhodnutí bude třeba přistoupit i tehdy, nebude-li chybějící ustanovení zmíněno ani v odůvodnění rozhodnutí.“

25. V nyní posuzované věci konfrontoval zdejší soud rozhodnutí správního orgánu prvního stupně s požadavky citovaného rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu.
26. Správní orgán prvního stupně uvedl, že žalobce jako provozovatel motorového vozidla v rozporu s ustanovením § 10 silničního zákona nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích. Dále ale uvedl, že automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy bylo zjištěno, že dne 1. 4. 2016 v 12:1 hodin v, na ul. č. p. ... neustanovený řidič vozidla RZ: překročil nejvyšší povolenou rychlost v obci o 20 km/h a více, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50km/hod., jel rychlostí 73 km/hod., resp. 70 km/hod. (dle toleranční odchylky měření 3 km/hod.), čímž došlo **k porušení ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu a ke spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 téhož zákona.**
27. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v jím posuzované věci v konkrétní situaci uvedl: „Z výrokové části *vůbec* neplyne, jakou normu stěžovatel porušil; neplyne z ní ani to, že se delikt stěžovatele týká neoprávněného zastavení nebo stání na přechodu pro chodce. Magistrát se proto dopustil při vymezení právní kvalifikace stěžovatelova deliktu ve výrokové části rozhodnutí takové chyby, která má za důsledek nezákonnost rozhodnutí.“
28. V nyní posuzované situaci je ve výroku rozhodnutí správního orgánu uvedeno jednak ustanovení § 10 zákona o silničním provozu (odkazující norma) a zároveň je ve výroku ale uvedeno i ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, dle kterého *V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h⁻¹, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h⁻¹, a zároveň je uvedeno i ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu (Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km.h⁻¹ a více nebo mimo obec o 30 km.h⁻¹ a více.)*
29. Jinými slovy ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je uvedena norma, která měla být porušena řidičem motorového vozidla, a je uvedena i norma, dle které by mohl být řidič sankcionován, zároveň je kromě právní kvalifikace jednání ve výroku popsáno místo, čas a způsob spáchání deliktního jednání a v odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně jsou podrobně uvedeny důvody na to navazující.
30. Uvedená žalobní námitka proto není důvodná.

Nebylo měřeno automatizovaným technickým prostředkem bez obsluhy

31. Žalobce dále tvrdil, že nebyla splněna podmínka pro projednání protiprávního jednání jako správního deliktu provozovatele vozidla dle § 125f odst. 2 písm. a) silničního zákona, neboť porušení pravidel silničního provozu nebylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy.
32. Podle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu odpovídá právnická nebo fyzická osoba za přešůpek, 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.
Dle žalobního tvrzení nebyly naplněny podmínky dle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, když ze správních rozhodnutí není zřejmé, jak se dospělo k závěru, že použitý rychloměr je automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Správními orgány nebylo postaveno najisto, jaké znaky musí automat naplňovat a ani nebylo v této otázce provedeno dokazování. V odůvodněních není ani obsažena konkretizace rychloměru, aby mohlo být přezkoumáno, zda jde o automat.
33. Lze jistě konstatovat, že žádný právní předpis nedefinuje to, co se rozumí automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy, nicméně k specifikaci takového prostředku není třeba legální definice. Jedná se *především* o technické prostředky trvale nainstalované a *zpravidla* pevně zabudované na určitém místě, které nevyžadují přítomnost obsluhujícího personálu. Takové měřidlo je obsluhou toliko umístěno, nainstalováno, případně spuštěno, avšak samotné měření již probíhá automaticky bez toho, aby obsluha takové zařízení ovládala. Charakter automatizovaného technického prostředku je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy.
34. Pro posouzení toho, zda se jedná o automatizovaný technický prostředek, není rozhodné to, 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 umístován ad hoc). Pokud je k instalaci nebo spuštění rychloměru nutná lidská činnost neznamená to, že by se nejednalo o automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy, ani to, že by se jednalo o přístroj, který je používán ke změření rychlosti příslušníkem (městské) policie. Při rozlišování mezi automatizovanými a manuálně obsluhovanými technickými prostředky je podstatné pouze to, zda je rychloměr schopen fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy (srov.

např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016-38, dle kterého „Zcela správně přitom (krajský soud) poukázal na skutečnost, že jediným dělicím 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.“

35. Součástí listinných důkazů, ze kterých správní orgán prvního stupně vycházel, a které jsou specifikované v jeho rozhodnutí na str. 3, jsou oznámení o přestupku spolu s radarovým záznamem ze dne 15. 4. 2016 a kopie ověřovacího listu č. 213/15. Tyto listiny dostatečně specifikují použitý radar, takže žalobce nemůže mít pochyb, jaký typ radaru byl v daném případě použit. Ze správního spisu vyplynulo, že s oběma listinami se mohl žalobce seznámit dne 17. 5. 2017, kdy proběhlo seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí. Tohoto svého práva žalobce ovšem nevyužil, i když byl o něm řádně spraven oznámením ze dne 27. 4. 2017, které mu bylo řádně doručeno.
36. Ze záznamu o přestupku spolu s radarovým záznamem ze dne 15. 4. 2016 vyplývá, že režim měření je automatizovaný a daný rychloměr pracuje v automatizovaném režimu bez obsluhy. Údaj, o který režim měření se jedná, je automaticky generován v popisu radaru, který je součástí radarového záznamu. Tím, že ověřovacím listem č. 213/15 bylo prokázáno, že radar s totožným výrobním číslem měřidla, jako ten který měřil v inkriminovanou dobu spáchání přestupku, byl ověřený, se presumuje správnost jím poskytovaných (automaticky generovaných) informací.
37. Lze tedy shrnout, že v daném případě byl rychloměr použitý při měření žalobcem provozovaného vozidla v automatizovaném režimu a splňuje definici automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy. Tato skutečnost byla uvedena nejen v rozhodnutích správních orgánů, ale podrobné informace týkající se typu a funkcí rychloměru byly obsaženy i v dalších listinách (tyto jsou součástí správního spisu), na jejichž obsah krajský soud shora poukázal.
38. Zdejší soud nesouhlasí s žalobcem, že by snad měl správní orgán (zcela nadbytečně) definovat znaky automatu, a pod ně pak podřazovat použitý rychloměr, neboť právě ověřovací list a radarový záznam prokazují, o který typ radaru, resp. klíčový způsob měření, se jedná. Tím pádem lze učinit závěr o tom, zda výsledek z daného měření lze subsumovat pod § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, a to i s ohledem na jasnou definici poskytnutou soudní praxí. Soud tak žalobní námitku shledal nedůvodnou.
39. K vypořádání odvolací námitky obdobného znění žalovaným soud konstatuje, že žalovaný zcela případně a dostatečně definoval znaky automatizovaného technického prostředku ve shodě s výše uvedeným a dostatečně odkázal i na judikaturu správních soudů. Jelikož se jedná o otázku, které byla předmětem řízení před správními soudy v minimálně desítkách řízení a názor správních soudů na tuto otázku je zcela konstantní, je zcela absurdní

očekávat, že správního orgány budou neustále do všech podrobností vypořádávat tuto námitku jako skutkové a právní novum.

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

40. Dále žalobce namítal neexistenci „správního deliktu dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu“, a to s ohledem na novelu silničního zákona provedenou zákonem č. 183/2017 Sb.
41. Krajský soud ani tuto námitku neshledal důvodnou. S účinností od 1. 7. 2017 byl zrušen zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, který obsahoval obecná pravidla správního trestání procesního i hmotněprávního charakteru. Na rozdíl od něj nový předpis – zákon o odpovědnosti za přestupky - neobsahuje skutkové podstaty přestupků. Tyto jsou obsaženy v zákoně č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. Jednou z podstatných změn nové úpravy správního trestání je, že pojem přestupek nově zahrnuje kromě přestupků v dosavadním slova smyslu také tzv. jiné správní delikty. Obecná pravidla a principy stanovené zákonem o odpovědnosti za přestupky platí společně pro všechny skutkové podstaty přestupků.
42. Dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu účinného do 30. 6. 2017 se právnická nebo fyzická osoba dopustila *správního deliktu* tím, že jako provozovatel vozidla:
v rozporu s ustanovením § 10 téhož zákona nezajistila, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.
43. Ve vazbě na přijetí zákona o odpovědnosti za přestupky byl s účinností od 1. 7. 2017 odstavec 1 předmětného ustanovení změněn tak, že provozovatel vozidla se dopustí *přestupku* tím, že:
v rozporu s ustanovením § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.
44. Zároveň dle ustanovení § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu účinného do 30. 6. 2017 se za správní delikt podle odstavce 1 se uloží pokuta. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10.000 Kč.
45. Ve vazbě na přijetí zákona o odpovědnosti za přestupky byl s účinností od 1. 7. 2017 odstavec 3 předmětného ustanovení změněn tak, že za přestupek podle odstavce 1 lze uložit pokutu. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10.000 Kč.

46. Krajský soud při posouzení předmětné námitky vycházel i z konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu. Změnou právní úpravy správního trestání v průběhu řízení se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002-27 a uvedl, že: „...nelze trestat podle starého práva v době účinnosti práva nového, jestliže nová právní úprava konkrétní skutkovou podstatu nepřevzala; analogicky to platí i tehdy, jestliže nová úprava stanoví mírnější sankce za stejné jednání (například nižší výměru pokuty).“
47. Porovnáním znění skutkových podstat před a po účinnosti zákona o odpovědnosti za přestupky dospěl soud k závěru, že skutkovou podstatu porušení povinnosti provozovatele vozidla nová právní úprava převzala, pouze terminologicky upravila pojmosloví, což je pouze výrazem trestní politiky státu, neboť i „Rozhraničení mezi trestnými (a tedy soudem postižitelnými) delikty a delikty, které stíhají a trestají orgány exekutivy, je výrazem vůle suverénního zákonodárce“ (k tomu blíže viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002-27).
48. Naplnění skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla zůstalo z pohledu správního práva trestným. Pouze z důvodu terminologického sjednocení a zjednodušení právní úpravy správního trestání jsou nadále správní delikty považovány za přestupky bez toho, aby předmětné chování provozovatele vozidla přestalo být sankcionováno a považováno za protizákonné.
49. Analogicky lze v této souvislosti odkázat i na novelu trestního zákona č. 40/2009 Sb., která založila kategorizaci soudně trestných jednání na bipartici - zločin a přečin a již bylo opuštěno od do té doby používaného pojetí jednotného deliktu. Pojem trestného činu byl zachován jako nadřazený termín, ovšem nadále se používají pouze termíny zločin a přečin (případně zvláště závažný zločin). Tato skutečnost však neměla za následek, že by jednání naplňující znaky skutkové podstaty trestného činu, který je nově nazýván přečinem či zločinem, nebylo považováno za trestné. Ke shodnému postupu přistoupil zákonodárně i v rámci novely správního trestání, kdy naopak přešel k pojetí jednotného deliktu, a to přestupku. Soud samozřejmě souhlasí s tím, že je i v rámci správního trestání nutno aplikovat úpravu pro pachatele příznivější, nicméně tento závěr nemá za automatický důsledek zánik odpovědnosti za deliktní jednání spáchaná za účinnosti dřívějších předpisů trestního práva (správního). Dle přechodných ustanovení, konkrétně ustanovení § 112 odst. 1, věty druhé, zákona o odpovědnosti za přestupky, se *odpovědnost za přestupky a dosavadní jiné správní delikty, s výjimkou disciplinárních deliktů, posoudí podle dosavadních zákonů, pokud k jednání zakládajícímu odpovědnost došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona; podle tohoto zákona se posoudí jen tehdy, jestliže to je pro pachatele příznivější*. Stejně jako přechodná ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky je koncipována i časová působnost trestního zákona v § 2 odst. 1, neboť trestnost činu se posuzuje podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchan; *podle pozdějšího zákona se posuzuje jen tehdy, jestliže to je pro pachatele příznivější*.
50. K dané problematice se vyjádřil i rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46. „Je-li soud nadán úplnou kasační pravomocí nejen z hlediska nezákonnosti správního rozhodnutí, vadného řízení, ale i nedostatečnosti skutkových

zjištění, je zřejmé, že i hmotněprávní posouzení věci musí odpovídat aktuálnímu právnímu stavu v době jeho rozhodování. Plná jurisdikce se tedy uplatní jak co do jejího obsahu, tak co do času. Na tom nic nemění fakt, že by soud nenabízel svým výrokem správní rozhodnutí (s výjimkou modorce), ale na příznivější změnu zákona by reagoval prostým kasačním výrokem bez stopy výtky vůči správnímu orgánu I. a II. stupně, ovšem se závazným právním názorem k aplikaci a interpretaci hmotného práva na správním orgánem správně zjištěný (či soudem doplněný) skutkový stav. Důležité ovšem je, aby soud měl povinnost zkoumat, zda nedošlo ke změně zákona, bez ohledu, jestli to žalobce učiní předmětem svých žalobních námitek.“ Podobně se vyjádřil Nejvyšší správní soud i v rozsudku ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002 – 27. Nejvyšší správní soud dovodil, že povinnost použít pozdější, pro pachatele příznivější právní úpravu, mají v souladu s čl. 40 odst. 6 Listiny jak správní orgány, tak soudy: „Také trestání za správní delikty musí podléhat stejnému režimu jako trestání za trestné činy a v tomto smyslu je třeba vykládat všechny záruky, které se podle vnitrostátního práva poskytují obviněnému z trestného činu. Je totiž zřejmé, že rozhraničení mezi trestnými (a tedy soudně postižitelnými) delikty, a delikty, které stíhají orgány exekutivy, je výrazem vůle suverénního zákonodárce; není odůvodněno přirozenoprávními principy, ale daleko spíše je výrazem trestní politiky státu [...] Pro české právo to pak znamená, že i ústavní záruka článku 40 odst. 6 Listiny o tom, že je nutno použít pozdějšího práva, je-li to pro pachatele výhodnější, platí jak v řízení soudním, tak v řízení správním.“

51. Ze shora citovaného srovnání skutkových podstat správního deliktu a přestupku provozovatele motorového vozidla a výše stanovené sankce jasně vyplývá, že právní úprava je v obou případech shodná. Nová právní úprava proto není pro žalobce příznivější a není důvod neaplikovat přechodná ustanovení, která jsou standardní v případě nové trestní úpravy.
52. Námitka žalobce, že skutková podstata správního deliktu provozovatele vozidla v době rozhodování žalovaného neexistovala, není důvodná.

Zavinění

53. Žalobce v další části žaloby zpochybňoval otázku objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, tedy to, zda s ohledem na přijetí novely zákona o silničním provozu č. 183/2017 Sb. bylo znakem skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla i zavinění, neboť dle jeho názoru tato novela, která ukotvila objektivní odpovědnost provozovatele vozidla při spáchání přestupku, nabyla účinnosti až dne 13. 7. 2017.
54. Pokud by v mezidobí od 1. 7. 2017 do 13. 7. 2017 mělo být, jak tvrdí žalobce, znakem skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla dle ustanovení § 125f zákona o silničním provozu i zavinění, jednalo by se o úpravu pro žalobce příznivější, neboť jeho zavinění nebylo ze strany správních orgánů zkoumáno. Krajský soud shledal tuto námitku nedůvodnou, a to z následujících důvodů.
55. Zákon o odpovědnosti za přestupky, stejně jako zákon č. 183/2017 Sb. nabyl účinnosti dnem 1. 7. 2017. Počátek účinnosti byl na toto datum stanoven zákonodárcem, jak je

patrně z příslušných ustanovení těchto zákonů. Zákon č. 183/2017 Sb. byl vyhlášen ve Sbírce zákonů dne 28. 6. 2017, legisvakční lhůta byla zákonodárcem stanovena kratší, než obvyklých 15 dnů. Dle znění důvodové zprávy byla účinnost stanovena shodně jako účinnost zákona o odpovědnosti za přestupky a zákona č. 251/2016, o některých přestupcích (dále jen „zákon o některých přestupcích“). Právě v souvislosti s přijetím těchto dvou zákonů byl předložen návrh doprovodného zákona – č. 183/2017 Sb. Ustanovení § 3 odst. 3 zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, ve znění pozdějších předpisů sice větou první stanoví, že pokud není stanovena účinnost pozdější, nabývají právní předpisy účinnosti patnáctým dnem po vyhlášení, druhá věta téhož odstavce však umožňuje stanovit lhůtu kratší, vyžaduje-li to naléhavý obecný zájem, nejdříve však dnem vyhlášení zákona. Podmínka vyhlášení zákona před nabytím účinnosti byla v případě zákona č. 183/2017 Sb. splněna. Krajský soud dospěl k závěru, že se jedná o platné a zákonné ustanovení a nic nebrání jeho aplikaci na daný případ.

56. Krajský soud v posuzované věci neshledal důvod pro postoupení věci Ústavnímu soudu dle ustanovení čl. 95 odst. 2 Ústavy, neboť nedošel k závěru, že zákon č. 183/2017 Sb. by byl z důvodu protiústavně stanoveného data nabytí účinnosti v rozporu s ústavním pořádkem. Zákon č. 183/2017 Sb., jak již krajský soud shora uvedl, je nutno považovat za tzv. doprovodný zákon, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a zákona o některých přestupcích, který nabyl účinnosti taktéž dne 1. 7. 2017. Úmyslem zákonodávce bylo změnit úpravu správního trestání, a to z důvodu nutné systematizace a úplné kodifikace obecné části přestupkového práva. Zákon o odpovědnosti za přestupky a zákona o některých přestupcích vešly v platnost v dostatečném předstihu, již 3. 8. 2016, téměř rok před nabytím účinnosti. Není výjimkou, že tzv. doprovodné normy nabývají účinnosti krátce po, či v den jejich vyhlášení. Tak tomu bylo například i v případě zákona č. 460/2016 Sb., jež představoval, mimo jiné, první novelu zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, který byl ve sbírce zákonů vyhlášen dne 30. 12. 2016. Část této novely týkající se rozhodování o přezkumu osob zbavených či omezených ve způsobilosti k právním úkonům před 1. 1. 2014 nabyla účinnosti téhož dne, kdy byl zákon vyhlášen.
57. Stejně tak zákon č. 183/2017 Sb. změnil zákony, kterých se dotýká nová úprava správního trestání. Zákonodávce v rámci změn úpravy správního trestání tímto zákonem vložil do ustanovení § 125f zákona o silničním provozu odst. 3, kterým explicitně vymezil, že k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek provozovatele vozidla se nevyžaduje zavinění. Z legislativního procesu není absolutně patrné, že by se v průběhu přípravy změn správního trestání uvažovalo o přechodu od objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla na subjektivní. Záměr změnit znaky skutkové podstaty odpovědnosti provozovatele vozidla není patrný ani z důvodových zpráv. Nic proto nebránilo tomu, aby legisvakční lhůta doprovodné normy byla kratší, než obecných 15 dní, neboť pro provozovatele vozidla nedošlo k žádné faktické změně právní úpravy.
58. K této námitce krajský soud uzavírá, že zákon o odpovědnosti za přestupky, zákon o některých přestupcích i doprovodná norma č. 183/2017 Sb. nabyly účinnosti 1. 7. 2017.

Není důvod pro aplikaci pro žalobce příznivější úpravy, podle které mělo být zkoumáno zavinění provozovatele vozidla, neboť taková úprava nikdy účinná nebyla.

59. V této souvislosti je s ohledem na trvající objektivní odpovědnost žalobce zcela bezvýznamné tvrzení žalobce, že odmítá, „že by údajný správní delikt zavinil, neboť učinil vše fakticky možné k tomu, aby porušení silničního zákona jeho vozidlem předešel (osobu, které vozidlo přenechával, poučil o nutnosti dodržovat pravidla provozu a vyžádal si od ní slib, že tyto bude respektovat), nicméně bezvýjimečné plnění povinnosti dle § 10 odst. 3 silničního zákona je fakticky nemožné, a žalobce údajnému porušení zákona nijak zabránit nemohl, a nejednal tedy ani v nedbalosti nevědomé, neboť porušení pravidel provozu nemohl nijak rozumně zabránit, a přitom mohl legitimně očekávat, že osoba, které vozidlo přenechal, svůj slib dodrží.“

Sankce – neuvedení ustanovení, dle kterého bylo rozhodováno

60. Krajský soud nesdílí názor žalobce, že z rozhodnutí nelze seznat, zda je výše uložené sankce zákonná a zda bylo tento druh trestu v předmětné výši možno uložit. Správní orgán prvního stupně ve výroku odkázal na § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu (účinného v době spáchání správního deliktu a vydání rozhodnutí správního orgánu prvního stupně). Tento stanovoval, že „Za správní delikt podle odstavce 1 se uloží pokuta. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10 000 Kč“. Zákon č. 183/2017 Sb., který novelizoval předešlé znění, v bodě 40 stanovil, že „V § 125f se za odstavec 2 vkládá nový odstavec 3, který zní: „(3) K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek podle odstavce 1 se nevyžaduje zavinění.“. Dosavadní odstavce 3 až 5 se označují jako odstavce 4 až 6.“. Tuto změnu žalovaný reflektoval závěrem svého rozhodnutí na str. 9, když rozebíral otázku aplikovatelnosti znění zákona na daný případ.
61. Ustanovení § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu, ve znění účinném v době spáchání správního deliktu, na které taktéž správní orgán prvního stupně ve výroku svého rozhodnutí odkázal, stanovovalo, že za přestupek se uloží pokuta od 2.500 do 5.000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i) a podle odstavce 4. Nežjištěný řidič se měl dopustit porušení povinnosti mající znaky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3. zákona o silničním provozu. Z výroku je jasně seznatelné, podle kterých ustanovení správní orgán výši pokuty stanovoval.
62. Ustanovení § 2 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky stanovuje, že odpovědnost za přestupek se posuzuje podle zákona účinného v době spáchání přestupku; podle pozdějšího zákona se posuzuje jen tehdy, je-li to pro pachatele přestupku příznivější. Odstavec 6 téhož zákona určuje, že pachateli lze uložit vždy jen takový druh správního trestu, který dovoluje uložit zákon účinný v době, kdy se o přestupku rozhoduje.
63. K § 2 odst. 6 zákona o odpovědnosti za přestupky zákonodárce v důvodové zprávě uvedl: „Pachateli lze uložit pouze takový druh správního trestu, který dovoluje uložit zákon účinný v době, kdy se o přestupku rozhoduje. Správní trest se ukládá podle zákona účinného v době

spáchání přestupku, ale uložit lze pouze takový druh správního trestu, jehož uložení dovoluje zákon účinný v době rozhodování o tomto přestupku. Toto ustanovení je výjimkou ze zásady vyjádřené v předchozím ustanovení, podle kterého se zásadně posuzuje trestnost činu podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán, i ze zásady, že dřívějšího nebo nového zákona má být užito jako celku. Důvodem takovéto právní úpravy je to, aby nevznikaly problémy s výkonem správního trestu, který by již účinný zákon neobsahoval.“

64. Žalovaný v napadeném rozhodnutí dospěl k závěru, že v souladu s ustanovení § 112 odst. 3 zákona o odpovědnosti za přestupky je druh a výměra správního trestu v obou předmětných zněních stejná, a proto se použije dosavadní úprava. Žalovaný správně zhodnotil obě dvě úpravy, a jelikož jsou v otázce druhu a výměry sankce totožné, použije se úprava účinná v době spáchání správního deliktu. Žalobce nemůže mít žádných pochyb o stanovené sankci, když se její úprava nijak nezměnila a zůstala stále stejná. Účelu zákona bylo postupem žalovaného naprosto vyhověno, neboť posouzením úprav dospěl správně k závěru, že daný trest lze uložit a vykonat i za nové úpravy. Žádná z úprav není pro pachatele příznivější, a proto musí být užita úprava ve znění účinném v době spáchání správního deliktu.

Sankce – nepřehlédnutí k možnosti mimořádného snížení

65. Dále žalobce namítal, že žalovaný se nezabýval tím, zda jsou splněny podmínky pro mimořádné snížení výměry pokuty dle ustanovení § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky. Ani tuto námitku neshledal krajský soud důvodnou.
66. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný dospěl k závěru, že v rámci trestání přestupku (dříve správního deliktu) provozovatele vozidla zůstal druh i výměra sankce stejná. Novou právní úpravu proto neshledal pro pachatele příznivější a na daný případ aplikoval právní úpravu účinnou v době rozhodování správního orgánu prvního stupně.
67. Krajský soud posoudil institut mimořádného snížení výměry pokuty a dospěl k závěru, že se jedná toliko o procesní ustanovení. Zásadní otázkou, na kterou soud musel odpovědět, bylo, zda a jakým způsobem se žalovaný musel vypořádat s tím, zda přistoupí, či nepřistoupí k mimořádnému snížení výše sankce.
68. S ohledem ke skutečnosti, že zákon o odpovědnosti za přestupky blíže aplikaci ustanovení § 44 nevymezuje, vycházel krajský soud analogicky z úpravy trestního práva, neboť mimořádné snížení výměry pokuty je určitou obdobu mimořádného snížení trestu odnětí svobody podle § 58 zákona č. 40/2009, trestního zákoníku, ve znění pozdějších předpisů.
69. Samotné ustanovení § 58 trestního zákoníku o mimořádném snížení trestu odnětí svobody stanoví, že k němu soud přistoupí za splnění několika podmínek, 1) má-li soud vzhledem k okolnostem případu nebo vzhledem k poměrům pachatele za to, že by použití trestní sazby odnětí svobody trestním zákonem stanovené bylo pro pachatele nepřiměřeně přísné 2) a že lze dosáhnout nápravy pachatele i trestem kratšího trvání.

70. Oproti tomu dle ustanovení § 44 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky lze pokutu uložit v částce nižší, než je zákonem stanovená dolní hranice sazby pokuty, jestliže a) vzhledem k okolnostem případu a osobě pachatele lze důvodně očekávat, že i tak lze jeho nápravy dosáhnout, b) je pokuta ukládána za pokus přestupku, c) pokuta uložená v rámci zákonem stanovené dolní hranice sazby by byla vzhledem k poměrům pachatele nepřiměřeně přísná, nebo d) pachatel spáchal přestupek, aby odvrátil útok nebo jiné nebezpečí, aniž byly zcela naplněny podmínky nutné obrany nebo krajní nouze, nebo překročil meze jiné okolnosti vylučující protiprávnost.
71. Důvodová zpráva k zákonu o odpovědnosti za přestupky odůvodňuje zavedení možnosti mimořádně snížit výši pokuty tím, že dolní hranice sazby pokuty (na rozdíl od horní hranice sazby pokuty) není v zákonech upravujících skutkové podstaty správních deliktů pokaždé stanovena. Tímto institutem je správnímu orgánu umožněno reagovat na okolnosti konkrétního případu.
72. Z předpisů trestního práva jednoznačně vyplývá, že soud musí při stanovení trestu uvést, jak posoudil polehčující a přitěžující okolnosti, nicméně dle ustanovení § 39 odst. 4 trestního zákoníku k okolnosti odůvodňující mimořádné snížení trestu odnětí svobody nelze přihlídnout jako k okolnosti polehčující.
73. Obdobná právní úprava v případě přestupků sice absentuje, nicméně je z citovaného ustanovení § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky zcela zřejmé, že se jedná o skutečnosti odlišné od polehčujících okolností, které správní orgán při stanovení výměry sankce je povinen zvážit. Tedy obdobně jako v případě trestního zákona, ani správní orgán k možnosti mimořádného snížení nemá přistupovat jako k okolnosti polehčující. Nejedná se novou skutečnost, která by měla vliv na samotnou sankci. Podle názoru zdejšího soudu nemá tudíž správní orgán ani povinnost v rámci odůvodnění sdělovat, že důvody pro mimořádné snížení výše sankce neshledal. Konečně ani sám žalobce žádné konkrétní důvody v odvolání pro mimořádné snížení sankce nepodal, čili ze strany žalovaného nevznikly důvody výslovně se s návrhem odvolatele vypořádat.
74. V žalobě uváděné skutečnosti (nezjištění přitěžujících okolností, preventivní charakter sankce) samy o sobě podle názoru soudu nenaplnují důvody pro *mimořádné* snížení pokuty pod spodní hranici. Bylo by možné uvažovat toliko o aplikaci § 44 odst. 1 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky, nicméně samotná zvolená procesní obrana podle názoru soudu jasně diskvalifikuje žalobce z toho benefícia zákona, neboť z obsahu správního a soudního spisu je jasně patrná procesní strategie založená na obstrukcích a vyhýbání se odpovědnosti za přestupek, resp. správní delikt.
75. Krajský soud má proto za to, že žalovaný nepochybil, když k mimořádnému snížení výše sankce nepřistoupil a toto své rozhodnutí více nerozváděl.

Neoznámení úseku měření rychlosti motorových vozidel dopravní značkou

76. Žalobce namítl, že on, resp. řidič vozidla, vůbec nebyl upozorněn, že v předmětném úseku komunikace, ve kterém mělo dojít k údajnému protiprávnímu jednání, dochází k úsekovému měření vozidel. 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.
77. 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.
78. 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“.
79. 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 nevyplývá zákonná povinnost k označení úseků, kde probíhá měření rychlosti obecní policií.
80. Ve správním spise je založeno jako listinný důkaz stanovisko Policie ČR „*Schválení úseků pro stacionární měření rychlosti MP Židlochovice*“, ze kterého vyplývá, že ul. v obci byla určena jako místo pro měření rychlosti Městskou policií Židlochovice. Z obsahu správního spisu zároveň vyplývá, že k deliktnímu jednání došlo na této ulici a jednání bylo zachyceno silničním radarovým rychloměrem RAMER 10T, který odpovídá schválení policií ke stacionárnímu měření rychlosti.
81. Z uvedeného je zřejmé, že jednání neustanoveného řidiče bylo zjištěno pomocí *stacionárního* radaru, který měřil rychlost v konkrétním bodě, a to na ulici v obci u č. p.
82. Ze správního spisu absolutně nevyplývá, že by se v souzené věci jednalo o úsekové měření rychlosti, jehož podstatou je měření průměrné rychlosti vozidel, která projedou určitým, předem definovaným měřicím úsekem v určitém časovém intervalu. Je proto zcela bezvýznamná argumentace žalobce vztahující se k úsekovému měření, zejména pak to, že žalobce nebyl upozorněn na to, že v předmětném úseku komunikace dochází k úsekovému měření rychlosti vozidel, jelikož k úsekovému měření v daném místě nedocházelo. Soud sice obecně souhlasí s tím, že existence neoznačených a neoznačených kamer pro účely úsekového měření může být problematická z hlediska ochrany osobních údajů, nicméně jelikož v tomto případě byla rychlost vozidla změřena stacionárním radarem, nikoliv úsekovými kamerami, je argumentace žalobce nepřijatelná.

83. Ze shora uvedených důvodů považuje soud i tuto námitku za nedůvodnou.

Protiústavnost

84. Dále žalobce namítl, 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. Uplatněnou žalobní námitkou fakticky žalobce napadá podstatu samotného deliktu provozovatele vozidla z důvodu rozporu s ústavním pořádkem ČR. Zdejší soud se v této otázce zcela ztotožnil se stanovisky šestého senátu Nejvyššího správního soudu.
85. Ten uvedl v rozsudku ze dne 16. 6. 2016, č. j. 6 As 73/2016-40: „Na okraj Nejvyšší správní soud podotýká, že nepřehlédl, že Krajský soud v Ostravě navrhl Ústavnímu soudu podle čl. 95 odst. 2 Ústavy České republiky zrušení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu (Provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.) pro domnělý rozpor citovaného ustanovení s ústavním pořádkem. Nejvyšší správní soud není návrhem Krajského soudu v Ostravě nijak vázán, krom toho jeho přesvědčení o protiústavnosti citovaného ustanovení vůbec nesdílí, protože se na Ústavní soud sám neobrací a nevidí ani důvod přerušovat řízení [§ 48 odst. 3 písm. d) s. ř. s.] a vyčkávat na výsledek řízení před Ústavním soudem sp. zn. Pl. ÚS 15/16. Nutno předeslat, že Krajský soud v Ostravě navrhl zrušit toliko § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu. Stranou jeho pozornosti zůstala ustanovení § 125f zákona o silničním provozu, jež na § 10 odst. 3 navazují a ačkoli odkazují na § 10 odst. 3-mohou být uplatněna nezávisle i v případě, že by snad byl § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu odklizen (ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu totiž doslovně opakuje skutkovou podstatu § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu-srov. ... nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.). “
86. [23] Obsahově-ve stručnosti-nic nebrání zákonodárci, aby určitá spolehlivě zjištěná a bagatelní, avšak společensky škodlivá a začasť frekventovaná jednání (nota bene pokud jde o delikty potenciálně ohrožující či o delikty, jimiž nebyl způsoben žádný, anebo jen nepatrný škodlivý následek v podobě škody na majetku účastníků silničního provozu) dále dekriminalizoval a postihoval je formou správních deliktů přičitatelných (resp. vytýkatelných) provozovatelům vozidel na základě objektivní odpovědnosti. Ta se v nejobecnější rovině opírá o ústavní princip vyjádřený v čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod (vlastnictví zavazuje) a mimo jiné se promítá i do občanskoprávní koncepce objektivní odpovědnosti provozovatele za škodu z provozu dopravních prostředků (srov. § 2927 a násl. občanského zákoníku), resp.-přeneseně řečeno-může být připodobněna odpovědnosti za volbu osoby, již provozovatel své vozidlo svěří (culpa in eligendo). Jakkoli by řízení o odpovědnosti provozovatele vozidla za jeho špatné parkování [neoprávněné stání vozidla-§ 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu] mohlo na podkladě již zmíněných Engelových kritérií spadat do tzv. trestní větve čl. 6 Úmluvy (přitom Komise pro lidská práva v rozhodnutí Duhs proti Švédsku ze dne 7. prosince 1990, stížnost č. 12995/87, vyjádřila pochybnosti, zda rozhodnutí o pokutě udělené na základě objektivní odpovědnosti dosavadnímu vlastníku vozidla za parkovací přestupek spáchaný

nabyvatelem v době, kdy na něj vozidlo ještě nebylo přepsáno, vůbec spadá pod trestní obvinění ve smyslu čl. 6 Úmluvy), z Úmluvy a ostatně ani z Listiny základních práv a svobod (srov. čl. 40) výslovně neplyne, že by trestání, zejména pak to správní, muselo být bezvýjimečně postaveno jen na odpovědnosti subjektivní, tj. za zavinění. V klasickém trestním právu ve smyslu vnitrostátní klasifikace je to nepochybně pravidlem (*nullum crimen sine culpa*; nepřímě to plyne i ze zásady *presumpce nevin*). Avšak v oboru správního trestání se z řady legitimních důvodů výjimečně uplatňuje i odpovědnost za protiprávní výsledek bez ohledu na zavinění, tj. odpovědnost objektivní, případně modifikovaná možností liberace. Takto postavené konstrukce správního trestání připouští i judikatura Evropského soudu pro lidská práva (nepřímě v podobě rozložení důkazního břemene a zakotvení skutkových či právních domněnek odpovědnosti za protiprávní jednání či stav, srov. rozsudek *Salabiaku* proti Francii ze dne 7. října 1988, stížnost č. 10519/83, pro další příklady viz Kmec, J., Kosař, D., Kratochvíl, J., Bobek, M. *Evropská úmluva o lidských právech. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, 1687 s., str. 794-795, viz též citované rozhodnutí *Duhs* proti Švédsku, jímž byla stížnost registrovaného vlastníka vozidla nakonec odmítnuta pro zjevnou neopodstatněnost s tím, že *presumpce jeho nevin* navzdory absenci individualizovaného rozhodnutí o vině skutečného pachatele za parkovací delikt-dotčena nijak nebyla). V našem právním prostředí se uplatňuje tradičně již od dob c. a k. monarchie a první Československé republiky [viz Prášková, H. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, 446 s., str. 297-304, citující dílo J. Pošváře. *Nástin správního práva trestního* (studie o některých pojmech, zejména o vině). Praha-Brno: Orbis, 1936.]. V širším kontextu, Evropský soud pro lidská práva neshledal porušení čl. 6 Úmluvy, konkrétně práva nevypovídat a nebýt nucen k sebeobviňování, ani v případě rakouské právní úpravy, založené na obdobných principech, která při automatickém zaznamenání překročení povolené rychlosti ukládá provozovatelům vozidel povinnost sdělit osobu řidiče, jejíž nesplnění je samo o sobě stíháno jako samostatný správní delikt (srov. rozsudek *Lückhof a Spanner* proti Rakousku ze dne 10. ledna 2008, stížnosti č. 5845/00 a 61920/00; viz též rozsudek velkého senátu ve věci obdobné britské právní úpravy *O'Halloran a Francis* proti Spojenému Království ze dne 29. června 2007, stížnosti č. 15809/02 a 25624/02).

87. [24] Shrnutí a podtrženo, vezmeme-li v úvahu, že

- právní úprava odpovědnosti provozovatele vozidla podle § 10 odst. 3 a § 125f zákona o silničním provozu je omezena na úzkou skupinu deliktů objektivně a spolehlivě zjištěných prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo spočívajících v neoprávněném zastavení nebo stání [§ 125f odst. 1 písm. a)],
- za podmínky, že takové porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu [pak by se plně uplatnila individuální odpovědnost pachatele na principu zavinění; § 125f odst. 1 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 přiblídneme-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 ob stojí.“

88. Krom uvedeného se zabýval ústavností předmětného ustanovení i v rozsudku ze dne 23. 6. 2016, č. j. 6 As 128/2015-32, kde uvedl v bodu „III.B Namítaná protiústavnost ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu“ následující: „Podle čl. 95 odst. 1 Ústavy platí, že [s]oudce 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. Podle druhého odstavce téhož článku platí, že [d]ojde-li soud k závěru, že zákon, jehož má být při řešení věci použito, je v rozporu s ústavním pořádkem, předloží věc Ústavnímu soudu. Předkládat věc Ústavnímu soudu je možné jen v případě, že předmětné ustanovení nelze vykládat ústavně konformním způsobem.“
89. Stěžovatel spatřuje protiústavnost uvedeného ustanovení v tom, že zákonodárce jím fakticky činí nátlak na prolomení zásady možnosti odepření výpovědi (sebeobviňování či obviňování osob blízkých) a přenáší důkazní břemeno na provozovatele vozidla. Podle stěžovatele je totiž provozovatel vozidla na základě ustanovení § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu (Neuhradí-li provozovatel vozidla určenou částku, může obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který jej vyzval k uhrazení určené částky, písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku ve lhůtě podle odstavce 3. Toto sdělení se považuje za podání vysvětlení. O tomto postupu poučí obecní úřad obce s rozšířenou působností provozovatele vozidla ve výzvě podle odstavce 1.) nucen pod hrozbou sankce označit jako pachatele přestupku sebe sama nebo osobu blízkou.
90. K tomu Nejvyšší správní soud uvádí, že na základě podobných argumentů již byla obdobná věc posuzována Ústavním soudem. Usnesením ze dne 22. 12. 2015, sp. zn. I. ÚS 508/15 (veškerá zde uváděná judikatura Ústavního soudu je dostupná na <http://nalus.usoud.cz>), 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.
91. V odůvodnění zmíněného usnesení Ústavní soud totiž uvedl: Pochybení obecných soudů a správních orgánů s ústavní intenzitou není Ústavním 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.

92. *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.*
93. *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 neviny 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.*
94. *Podobným prismaem 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*

deliktů jednání nezůstala pokračování 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.

95. K tvrzení stěžovatele, že zákonodárce ustanovením § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu činí nátlak na prolomení zásady možnosti odepření výpovědi, uvádí Nejvyšší správní soud následující. Provozovatel vozidla může stále využít svého práva na odepření výpovědi (podání vysvětlení). To, že odepře podat informace o tom, kdo vozidlo řídil, ještě automaticky neznamená, že bude rozhodnuto o jeho vině za spáchání správního deliktu. Správní orgán může totiž tento správní delikt projednat pouze v případě, že učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku a ne zahájil řízení o přestupku a věc odložil, protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě, nebo řízení o přestupku zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno (srov. § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu). Podle § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu [o]becní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně po zjištění nebo oznámení přestupku vyzve provozovatele vozidla, s nímž došlo ke spáchání přestupku, k uhrazení určené částky, pokud a) jsou splněny podmínky podle § 125f odst. 2, b) totožnost řidiče vozidla není známa nebo není zřejmá z podkladů pro zahájení řízení o přestupku a c) porušení je možné projednat uložením pokuty v blokovém řízení. Pokud provozovatel vozidla odmítne na výzvu správního orgánu tuto částku uhradit, přičemž nemusí sdělovat údaje o totožnosti řidiče, pokračuje správní orgán v šetření přestupku (srov. § 125h odst. 5 silničního zákona). Až pokud učiní nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku a tohoto pachatele nezjistí, nastupuje možnost projednání objektivního správního deliktu. Neexistuje tak přímá a bezprostřední spojitost mezi nepodáním vysvětlení a nastoupením odpovědnosti za spáchání správního deliktu. Je sice pravdou, že pojem nezbytné kroky je judikaturou Nejvyššího správního soudu posuzován pro správní orgány poměrně benevolentním způsobem (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2016, č. j. 1 As 237/2015-31), to však nic nemění na tom, že provozovateli vozidla je právo odepřít výpověď zachováno. Pokud provozovatel nesdělí údaje o totožnosti řidiče a vyvstanou zde jiné indicie o totožnosti řidiče (jež tu logicky v době učinění výzvy nebyly-pokud by tu byly, správní orgán by výzvu nemohl učinit), na základě kterých ho bude lze usvědčit ze spáchání přestupku, nebude možné bez dalšího projednat správní delikt provozovatele vozidla. Nejvyšší správní soud také 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 deliktní 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).“

96. K uvedenému nepovažuje zdejší soud za nutné nic dodávat a plně na tyto názory, se kterými se zcela ztotožňuje, odkazuje, přičemž s ohledem na hospodárnost a přesnost zvolil zdejší soud formu obsáhlejší citace namísto parafrázování uvedených rozsudků.

Absence vedení společného řízení

97. Žalobce dále zastával názor, že byl krácen na svých právech, když o dvou skutcích, které mu byly přiřitatelné a byly subsumovatelné pod identickou skutkovou podstatu, nebylo vedeno společné řízení.
98. Námitka směřující proti absenci vedení společného řízení o správních deliktech žalobce se skládá ze dvou částí. Předně žalobce namítal nepřezkoumatelnost rozhodnutí žalovaného a dále brojil proti dotčení svých procesních práv. Ani jednu z částí této námítky neshledal soud důvodnou.
99. V případě namítané nepřezkoumatelnosti vycházel soud z obsahu správního spisu. Žalobce přiložil k žalobě kopii napadeného rozhodnutí, ze které soud shledal, že na ní není jednak vyznačeno číslo jednací a jednak v ní není vypořádána námitka společného řízení. Potud soud dává za pravdu žalobci. Porovnáním s obsahem správního spisu soud nicméně zjistil, že originál rozhodnutí založený ve správním spise těmito deficity netrpí. Zároveň z obsahu správního spisu soud zjistil, že k originálu rozhodnutí je přiložena i doručenka prokazující doručení rozhodnutí žalobci, a zjistil, že rozhodnutí stejného znění jako originál je i součástí spisu správního orgánu prvního stupně.
100. Soud z žalobcem předložených listin není schopen posoudit, zda rozhodnutí, které soudu bylo předloženo, je skutečně to, které mu bylo doručeno do datové schránky, a ani žalobce v tomto smyslu nepředložil žádné důkazy. Nejvyšší správní soud v rozhodnutí ze dne 18. 9. 2014, č. j. 9 As 34/2014 - 76, uvedl, že „[z]ásadní vada stejnopisu rozhodnutí by mohla mít vliv i na zákonnost rozhodnutí, muselo by se však jednat o velmi závažnou vadu, jako například o obsahový nesoulad stejnopisu s originálem rozhodnutí. Potom by totiž adresát stejnopisu rozhodnutí neobdržel stejné rozhodnutí, jaké je založeno ve spisu, což by mohlo způsobit pochybnosti o zákonnosti řízení a tím pádem i rozhodnutí ve věci.“, a s ohledem na to, že se jedná o procesní vadu řízení před žalovaným, je na žalobci, aby prokazoval, jaká

listina mu byla doručena a jaký byl obsah listiny, zejména v situaci, kdy obsah správního spisu jasně vypovídá o odlišné skutkové verzi.

101. Při absenci jakýchkoliv důkazních návrhů ze strany žalobce nemá soud pochybnosti o správnosti správního spisu (s jehož obsahem se mohl žalobce seznámit), protože při hodnocení žalobní námitky v části nepřezkoumatelnosti vycházel z originálu, který je součástí správního spisu žalovaného, ve kterém je předmětná námitka vypořádána.
102. Zároveň přes tvrzenou nepřezkoumatelnost brojil žalobce proti vadám procesního postupu správních orgánů. Po posouzení obsahu správního spisu není zřejmé, jak a na základě čeho dospěl žalovaný ke zjištění ve vztahu k přestupku (správnímu deliktu) ze dne 15. 4. 2016, o kterém bylo správním orgánem prvního stupně vedeno řízení pod sp. zn. 2016/513448. V tomto smyslu nemá žalobou napadené rozhodnutí oporu ve správním spise a soud nemůže správnost závěrů žalovaného přezkoumat.
103. Nicméně podle názoru zdejšího soudu nedosahuje tato vada takové intenzity, aby pro ni došlo ke zrušení žalobou napadeného rozhodnutí, a to s ohledem na formulaci žalobní námitky. Důvodem pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí může být pouze a jediné zásah do práv žalobce, přičemž soud má za to, že žalobce sice tvrdí dotčení některých svých procesních práv, nicméně to samo o sobě nemůže být v intencích podané žalobní námitky dostačující.
104. Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí ze dne 18. 6. 2009, č. j. 1 As 28/2009-62 uvedl, že z „*blediska 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 přihlížet k trestům uloženým dříve za sbíhající se přestupky.*“
105. Podle Nejvyššího správního soudu je proto podstatné, aby při souběhu deliktů docházelo k uplatnění absorpce sazeb. V případě podané žalobní námitky ale žalobce vůbec netvrdí, že by o druhém z deliktů - přestupku (správnímu deliktu) ze dne 15. 4. 2016, o kterém bylo správním orgánem prvního stupně vedeno řízení pod sp. zn. 2016/513448, bylo již rozhodnuto, natož jakým rozhodnutím, jak a jakým způsobem toto rozhodnutí zasáhlo do jeho práv s ohledem na aplikaci výše uvedené zásady. Žalobce namítal především dotčení svých procesních práv (právo na společné projednání přestupků), což v kontextu uvedeného není relevantní. Zároveň zcela nedůvodný je s ohledem na výklad Nejvyššího správního soudu i jeho požadavek na projednání v jediném řízení a na stanovení úhrnného

trestu. Právě a jedině z tohoto důvodu je uplatněná žalobní námitka nedůvodná a s ohledem na její obsah, resp. žalobcem tvrzené důvody pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí neshledal soud důvod pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí. Soudu je z jeho úřední činnosti známo, že je před zdejším soudem projednávána toliko jediná, nyní posuzovaná žaloba a žalobci tak vždy zůstává zachováno právo brojit proti pozdějšímu rozhodnutí s námitkou o nedodržení zásady absorpce sazeb.

106. 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.

107. 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 rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních 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 dne 27. dubna 2018

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

Za správnost vyhotovení:
B. K.