



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Mgr. Petrem Sedlákem, Ph.D. ve věci žalobce: **BEST BUILDING s.r.o.**, IČ: 26976927, se sídlem Za Kapličkou 135, 664 61 Rajhradice, zast. Mgr. Václavem Voříškem, advokátem se sídlem Ledčická 649/15, 184 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 5. 6. 2017, č. j. JMK 80556/2017, sp. zn. S-JMK 60284/2017/OD/Př,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 5. 6. 2017, č. j. JMK 80556/2017, sp. zn. S-JMK 60284/2017/OD/Př **se zrušuje** a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 3.000 Kč k rukám jeho právního zástupce Mgr. Václava Voříška, advokáta se sídlem Ledčická 649/15, 184 00 Praha 8, do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podanou ke Krajskému soudu v Brně dne 7. 8. 2017 domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 5. 6. 2017, č. j. JMK 80556/2017, sp. zn. S-JMK 60284/2017/OD/Př, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Magistrátu

města Brna ze dne 16. 2. 2017, č. j. ODSČ-36454/16-39, sp. zn. ODSČ-36454/16-SOB/V, a rozhodnutí správního orgánu prvního stupně bylo potvrzeno.

2. Podle rozhodnutí správního orgánu prvního stupně se měl žalobce dopustit dvou správních deliktů dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích tím, že jako provozovatel motorového vozidla RZ 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.
3. První porušení pravidel silničního provozu výše uvedeným vozidlem spočívající v neoprávněném zastavení, tedy porušení povinnosti dle ustanovení § 53 odst. 3 zákona o silničním provozu, mající znaky přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona bylo zjištěno na pozemní komunikaci ulice (vedle přes komunikaci) v dne 7. 6. 2015 v 9:50.
4. Druhé porušení pravidel silničního provozu výše uvedeným vozidlem spočívající v neoprávněném zastavení, tedy porušení povinnosti dle ustanovení § 53 odst. 3 zákona o silničním provozu, mající znaky přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona bylo zjištěno na pozemní komunikaci ulice v dne 9. 11. 2015 v 13:37.
5. Žalobci byla uložena pokuta ve výši 2.000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1.000 Kč.
6. Proti napadeným rozhodnutím brojil následujícími námitkami. Nejprve namítal, že odůvodnění výměry uložení pokuty ve výši 2.000 Kč, tedy uprostřed sankční sazby, je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Správní orgán podle žalobce pochybil jednak v tom, že nezmiňuje ve výroku ustanovení § 125a odst. 2 zákona o silničním provozu, a dále v tom, že nezohlednil zákonná kritéria a současně ani neuvedl, proč má za to, že jediné kritérium, které hodnotil (tj. souběh), odůvodňuje uložení pokuty v polovině sankční sazby.
7. Dále namítal i porušení § 125g odst. 2 silničního zákona, neboť správní orgán nevedl společné řízení s údajným správním deliktem, v souvislosti s jehož spácháním správní orgán žalobce vyzýval, aby uhradil určenou částku.
8. V navazující části žaloby brojil proti vadám výroku. Poukázal na to, že z výroku není zřejmé, zda mělo údajné neoprávněné zastavení na chodníku za následek dopravní nehodu, či nikoliv, ačkoliv se jedná o znak skutkové podstaty dle § 125f odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu. Namítal, že ve výroku není uvedeno ustanovení, které obsahuje pravidla pro výměru uložené pokuty, tj. § 125e odst. 2 silničního zákona, ačkoliv se nepochybně jedná o ustanovení, podle kterého bylo ve smyslu § 68 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, rozhodováno a toto ustanovení správní orgán nezmiňuje ani v odůvodnění. Dále uvedl, že ve výroku je toliko odkaz na § 10 silničního zákona a není konkretizováno ustanovení, které obsahuje povinnost, jejíž porušení naplňuje danou skutkovou podstatu. Podle žalobce nebylo srozumitelným způsobem určeno místo spáchání údajného správního deliktu ze dne 7. 6. 2015, neboť formulace výroku zahrnuje mj. místa, kde je umožněno užívat chodník motorovým vozidlem. V té souvislosti namítl, že ani samotné jednání řidiče jeho vozidla není ve skutku popsáno dostatečně konkrétně a z výroku nelze dovodit, jakého konkrétního jednání se řidič žalobcova vozidla měl dopustit, a skutek je ve výroku nedostatečně popsán, neboť neobsahuje všechny skutkové

okolnosti nezbytné k závěru, že skutečně došlo ke spáchání správního deliktu, který je žalobci kladen za vinu.

9. Podle žalobce dále nebyl dodržen předepsaný postup před zahájením řízení o správním deliktu podle § 125h silničního zákona a nebylo možné zahájit řízení o správním deliktu podle § 125f téhož zákona. Obě výzvy jsou podle něj nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a stanovení částky 700 Kč je proto projevem libovůle. Rovněž namítl, že ve výzvě ohledně údajného správního deliktu ze dne 7. 6. 2015 bylo místo skutku specifikováno takovým způsobem, že žalobce dovodil, že k žádnému přestupku dojít nemohlo, neboť na této ulici je dovoleno užívání chodníku motorovými vozidly. Dodatečná specifikace při zahájení řízení nemůže napravit to, že výzva byla v rozporu s § 125h odst. 4 silničního zákona. Ohledně údajného přestupku ze dne 9. 11. 2015 namítl, že v příslušné výzvě nebylo vůbec uvedeno označení pozemní komunikace, na které mělo dojít k údajnému porušení zákona. Dále brojil proti tomu, že popis skutku ve výzvě byl nedostatečný a výzva byla v rozporu s § 125h silničního zákona, neboť z ní nebylo možné dovodit, jakého konkrétního jednání se řidič žalobcova vozidla dopustil. Z výzvy nebylo možné dovodit, že by se jednalo o neoprávněné zastavení nebo stání. Popis skutku byl zcela nedostatečný, a to i proto, že nebylo zřejmé, zda údajné jednání řidiče žalobcova vozidla mělo či nemělo za následek dopravní nehodu.
10. Následně namítl, že rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je nepřezkoumatelné a nezákonné, neboť správní orgán nijak neodůvodnil použití nové právní úpravy, a současně tvrdí, že podle nové právní úpravy nerozhodl.
11. Brojil i proti tomu, že v řízení o správním deliktu nebylo prokázáno, že by místo, kde jeho vozidlo údajně zastavilo, skutečně bylo chodníkem, neboť správní orgán neprovedl jako důkaz příslušné rozhodnutí silničního správního úřadu podle § 3 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, kterým by bylo dané místo zařazeno do IV. kategorie místních komunikací právě jako chodník.
12. Nepřezkoumatelné má být rozhodnutí správního orgánu prvního stupně i proto, že se správní orgán vůbec nezabýval zákonnou definicí pojmu „zastavit“ podle § 2 písm. o) zákona o silničním provozu a neuvedl odkaz na toto ustanovení již ve výroku, nebo případně alespoň v odůvodnění.
13. Dále namítl, že správní orgán neuvedl ve výroku, že by údajné porušení pravidel provozu nemělo za následek dopravní nehodu, ačkoliv se jedná o znak dané skutkové podstaty, správní orgán ani nijak tento závěr neprokázal a neodůvodnil.
14. Žalobce rovněž namítl, že obě napadená rozhodnutí jsou nepřezkoumatelná pro nedostatek důvodů, neboť se zjevně jedná pouze o mechanicky vyplněné šablony, a nikoliv o výsledek tvůrčí myšlenkové právní práce, neboť žalobci, resp. jeho zástupci, je známo, že veškerá rozhodnutí správního orgánu prvního a druhého stupně v obdobných věcech jsou až na detaily jako je datum a místo přestupku či iniciály obviněného naprosto totožné.
15. Závěrem 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 nepřípustné 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.

16. Žalovaný ve svém vyjádření ze dne 19. 9. 2017 navrhl zamítnutí žaloby a k jednotlivým námitkám uvedl následující. Konstatoval, že žalobce podal blanketní odvolání a s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 4. 2015, č. j. 2 As 215/2014-43, uvedl, že účastník správního řízení nemůže svou liknavost zhojit až v soudním řízení. Žalovaný přezkoumal rozhodnutí správního orgánu prvního stupně v rozsahu zákonem určeným pro blanketní odvolání a podle žalovaného nelze nyní v soudním řízení posoudit důvodnost námitek zpochybňujících zjištěný skutkový stav, které byly účelově uplatněny až v řízení před soudem.
17. Odůvodnění výše pokuty projednáním dvou přestupků ve společném řízení považoval žalovaný za dostatečné. Porušení ustanovení § 125g odst. 2 zákona o silničním provozu není ze správního spisu seznatelné a jelikož podal žalobce blanketní odvolání, nemohl na to žalovaný reagovat. K porušení ustanovení § 10 zákona o silničním provozu odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2016, č. j. 6 As 208/2016-37 s tím, že odkaz byl dostatečný, stejně jako specifikace místa spáchání deliktů. Podle žalovaného je správní delikt vymezen dostatečně tak, aby nebyl zaměnitelný s jiným jednáním (s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 6. 2016, č. j. 6 As 128/2015-35). Částky určené ve výzvách dle § 125h zákona o silničním provozu jsou stanoveny stejně jako v blokovém řízení a proti této výzvě není opravný prostředek přípustný. Podle žalovaného byl popis skutků ve výzvách dostatečný a správní orgán prvního stupně nebyl povinen uvádět, že jednání nemělo za následek dopravní nehodu. Nedošlo podle něj ani k porušení zásady retroaktivity a sankce byla uložena dle zákona účinného do 19. 2. 2016. Skutečnost, že vozidlo stalo na chodníku, vyplývá ze spisové dokumentace, když z fotografií je zřejmá odlišná dopravně-stavební úprava. Podle žalovaného není povinen správní orgán uvádět v rozhodnutí definice pojmů, tedy ani definici zastavení. Nesouhlasil ani s tím, že by údaj o tom, že jednání nemělo za následek dopravní nehodu, měl být náležitostí výroku rozhodnutí. Žalovaný dále odmítl, že by rozhodnutí byla výsledkem mechanického vyplnění vzoru, poukázal však na to, že v případě blanketních odvolání mají jeho rozhodnutí řadu společných prvků, což nemění nic na tom, že žalovaný přezkoumává napadená rozhodnutí v plném rozsahu a v případě zjištěných pochybení napadená rozhodnutí ruší. Závěrem uvedl, že povinnost stanovená v ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu není podle jeho názoru, podpořeného judikaturou Nejvyššího správního soudu, v rozporu s Ústavou ČR.
18. 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, a po nařízeném jednání rozhodl, že žaloba je důvodná. Při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správních orgánů (§ 75 odst. 1 s. ř. s.).
19. V rámci provedení dokazování byla čtena ze soudního spisu sp. zn. 31 A 30/2018 kopie žaloby podaná dne 22. 2. 2018, dále e-mail Mgr. Václava Voříška o zpětvzetí této žaloby a ze správního spisu v předmětném řízení plná moc pro společnost Odvoz vozu, s.r.o. (www.odvozvozidla.cz) Z provedení dokazování soud dospěl k závěru, že činnost společnosti Odvoz vozu, s.r.o. je spojena s činností Motoristické vzájemné pojišťovny,

družstva, což dokresluje obraz procesních taktik užitých v rámci správního řízení v nyní posuzované věci v kontextu v žalobě uvedené právní i skutkové argumentace.

20. Pro posouzení zákonnosti napadeného rozhodnutí je klíčová námitka, ve které brojil žalobce proti nedostatečnému určení místa spáchání správního deliktu ze dne 7. 6. 2015
21. Námitka týkající se *vad výroku prvostupňového rozhodnutí ve vztahu ke správnímu deliktu ze dne 7. 6. 2015* je důvodná.
22. Nejvyšší správní soud v usnesení rozšířeného senátu ze dne 15. 1. 2002, č. j. 2 As 34/2006-73 uvedl v první „právní větě“: *„Výrok rozhodnutí o jiném správním deliktu musí obsahovat popis skutku uvedením místa, času a způsobu spáchání, popřípadě i uvedením jiných skutečností, jichž je třeba k tomu, aby nemohl být zaměněn s jiným.“*
23. V nyní souzené věci již výše soud zrekapituloval obsah výrokové části rozhodnutí správního orgánu prvního stupně a uvedl, že první porušení pravidel silničního provozu výše uvedeným vozidlem spočívající v neoprávněném zastavení, tedy porušení povinnosti dle ustanovení § 53 odst. 3 zákona o silničním provozu, mající znaky přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona bylo zjištěno na pozemní komunikaci ulice Smetanova 41 (vedle přes komunikaci) v Brně dne 7. 6. 2015 v 9:50.
24. Z výrokové části rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je popis skutku dán uvedením místa formulací -, ulice (vedle přes komunikaci), dne a času (7. 6. 2015 v 9:50) a způsobu spáchání (zastavení, nezajistil dodržování povinností řidiče a pravidel provozu na pozemní komunikaci).
25. Podstatou citovaného rozhodnutí rozšířeného senátu ve věci sp. zn. 2 As 34/2006 bylo vymezení předmětu řízení ve výroku rozhodnutí o správním deliktu tak, aby sankcionované jednání nebylo zaměnitelné s jednáním jiným. Nejvyšší správní soud konstatoval, že *„V rozhodnutí trestního charakteru, kterým jsou i rozhodnutí o jiných správních deliktech, je nezbytné postavit najisto, za jaké konkrétní jednání je subjekt postižen – to lze zaručit jen konkretizací údajů obsahující popis skutku uvedením místa, času a způsobu spáchání, popřípadě i uvedením jiných skutečností, jichž je třeba k tomu, aby nemohl být zaměněn s jiným. Taková míra podrobnosti je jistě nezbytná pro celé sankční řízení, a to zejména pro vyloučení překážky litispendence, dvojího postihu pro týž skutek, pro vyloučení překážky věci rozhodnuté, pro určení rozsahu dokazování a pro zajištění řádného práva na obhajobu. V průběhu řízení lze jistě vymezení skutku provedené při zahájení řízení změnit v závislosti na dalších skutkových zjištěních či výsledku dokazování. Tak může dojít k jinému časovému ohraničení spáchaného skutku, rozsahu způsobeného následku, apod. Typicky takové situace mohou nastat zejména u tzv. trvajících či hromadných deliktů, deliktů spáchaných v pokračování (dílčí útoky vedené jednotným záměrem, spojené stejným či podobným způsobem provedení a blízkou souvislostí časovou a v předmětu útoku, které naplňují stejnou skutkovou podstatu). Je to až vydané rozhodnutí, které jednoznačně určí, čeho se pachatel dopustil a v čem jím spáchaný delikt spočívá. Jednotlivé skutkové údaje jsou rozhodné pro určení totožnosti skutku, vylučují pro další období možnost záměny skutku a možnost opakovaného postihu za týž skutek a současně umožňují posouzení, zda nedošlo k prekluzi možnosti postihu v daném konkrétním případě.“*
26. Podle názoru zdejšího soudu vykazuje popis jednání žalobce, uvedený ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, takové vady, které by v případě pochybností o zaměnitelnosti jednání bránily jeho ztotožnění a tudíž by způsobovaly jeho potenciální

zaměnitelnost s jiným jednáním, jež by případně nemuselo naplňovat znaky deliktu, případně by se mohlo týkat jiného deliktního jednání.

27. Formulace v (vedle přes komunikaci) je naprosto neurčitá a nelze tak z výroku prvostupňového rozhodnutí dovodit, kde došlo ke spáchání správního deliktu. Teprve odůvodnění prvostupňového rozhodnutí v kombinaci se skutkovými zjištěními a zákresem místa spáchání deliktu do výpisu z webové stránky www.mapy.cz lze získat povědomost o tom, kde vozidlo bylo skutečně zaparkované. To je zcela nedostačující, neboť již výrok rozhodnutí musí naplňovat náležitosti, které zabrání zaměnitelnosti deliktu.
28. Podle názoru soudu tak není popis protiprávního jednání dostatečně určitý a nezaměnitelný a žalobní námitka je proto důvodná.

O dalších námitkách soud uvážil následovně

Odůvodnění sankce

29. Co se týče odůvodnění sankce je správnímu orgánu při jejich ukládání svěřena zákonem stanovená míra volného správního uvážení a soudní přezkum je tak v této oblasti z podstaty věci zásadně omezen. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 3. 4. 2012, č. j. 1 Afs 1/2012 - 36, „[u]kládání pokut za správní delikty se děje ve sféře volného správního uvážení (diskrečního práva) správního orgánu, tedy v zákonem dovolené volnosti správního orgánu rozhodnout ve vymezených hranicích, resp. volit některé z více možných řešení, které zákon dovoluje. Na rozdíl od posuzování otázek zákonnosti, jimiž se soud musí při posuzování správní věci k žalobní námitce zabývat, je oblast správní diskrece soudní kontrole prakticky uzavřena. Podrobit volné správní uvážení soudnímu přezkoumání při hodnocení zákonnosti rozhodnutí lze jen potud, překročil-li správní orgán zákonem stanovené meze tohoto uvážení, vybočil-li z nich nebo volné uvážení zneužil. Není však v pravomoci správního soudu, aby vstoupil do role správního orgánu a položil na místo správního uvážení uvážení soudcovské a sám rozhodl, jaká pokuta by měla být uložena. [...] Z judikatury Nejvyššího správního soudu přitom vyplývá, že při posuzování zákonnosti uložené sankce správní soud k žalobní námitce přezkoumá, zda správní orgán při stanovení výše sankce zohlednil všechna zákonem stanovená kritéria, zda jeho úvahy o výši pokuty jsou racionální, ucelené, koherentní a v souladu se zásadami logiky, zda správní orgán nevybočil z mezí správního uvážení nebo jej nezneužil, ale rovněž, zda uložená pokuta není likvidační [...] Při hodnocení zákonnosti uložené sankce správními soudy není dán soudu prostor pro změnu a nahrazení správního uvážení uvážením soudním, tedy ani prostor pro hodnocení prosté přiměřenosti uložené sankce. Přiměřenost by při posuzování zákonnosti uložené sankce měla význam jediné tehdy, pokud by se správní orgán dopustil některé výše popsané nezákonnosti, v jejímž důsledku by výše uložené sankce neobstála, a byla by takříkajíc nepřiměřená okolnostem projednávaného případu.“ (pozn. potvrzení doplněno zdejší soudem). Obdobné závěry vyslovil Nejvyšší správní soud také ve svém rozsudku ze dne 15. 2. 2017, č. j. 6 As 214/2016 – 33.
30. Žalobce v podané žalobě podrobně citoval druhý odst. strany 6 prvostupňového rozhodnutí, ze kterého vyplývají obecné názory správního orgánu prvního stupně na trestání správních deliktů provozovatele vozidla a ze kterého vyplývá, že jako přitěžující okolnost hodnotil správní orgán prvního stupně souběh dvou deliktů.
31. Ustanovení § 125e odst. 2, na které žalobce odkazuje, poskytuje demonstrativní výčet kritérií, ke kterým má správní orgán při ukládání sankce přihlídnout (srov. uvození výčtu slovem „zejména“). Podle názoru zdejšího soudu lze rozhodnutí správního orgánu prvního

stupně z pohledu tohoto ustanovení akceptovat, jelikož se v něm správní orgán prvního stupně jasně zabývá podstatou správního deliktu provozovatele vozidla, tedy závažností deliktního jednání, existencí škodlivého následku [o které uvádí, že je vyloučena podmínkou nástupu odpovědnosti za správní delikt dle ustanovení § 125f odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu] a následně hodnotí jedinou zjištěnou přitěžující okolnost. V případě objektivní odpovědnosti za správní delikt provozovatele vozidla, který svou podstatou vychází z toho, že je provozovatel fakticky trestán za spáchání deliktu předmětem v jeho vlastnictví, má soud za to, že hodnocení skutečností, které vyplývají z ustanovení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu je akceptovatelné v obecnější rovině, neboť skutečnosti v něm uváděné se obecně primárně vztahují k hodnocení toho jednání, které by mělo být sankcionováno jako přímý přestupek, v jehož důsledku teprve nastupuje odpovědnost provozovatele.

32. Správní orgán by jistě mohl a měl své úvahy o sankci rozvést podrobněji, nicméně zdejší soud shledává uloženou sankci ve výši 2000 Kč úměrnou, nevymykající se okolnostem případu.
33. Správní orgán podle žalobce nepochybil ani v tom, že nezmiňuje ve výroku ustanovení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu. Soud na okraj poukazuje na to, že se jedná o tvrzenou vadu prvostupňového rozhodnutí, kterou mohl žalobce uplatnit v odvolacím řízení, což neučinil.
34. K samotnému ustanovení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu ve znění účinném v době spáchání deliktu. To ukládá správnímu orgánu povinnost při určení výměry pokuty právnické osobě přihlídnout k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán. Promítnutí těchto povinností je však otázkou odůvodnění rozhodnutí, respektive odůvodnění stanovení pokuty v konkrétní výši, neboť se týká kritérií pro úvahy správního orgánu o sankci, nikoliv výroku. Vypuštění odkazu na toto ustanovení tak nemůže zakládat nezákonnost rozhodnutí o sankci. V případě napadených rozhodnutí správní orgán prvního stupně nijak nepochybil, pokud toto ustanovení nezahrnul do výroku rozhodnutí. Z obsahu prvostupňového rozhodnutí jasně vyplývá, že správní orgán sice necituje ustanovení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu číslem, ale činí tak jeho slovním vyjádřením (viz str. 6 rozhodnutí), což považuje soud za dostačující.

Společné řízení

35. V námitce směřující proti absenci vedení společného řízení o správních deliktech žalobce brojil proti dotčení svých procesních práv. Soud ani tuto námitku neshledal jako důvodnou.
36. Absence vedení společného řízení může být procesní vadou řízení před správním orgánem. V případě procesních vad může být důvodem pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí pouze a jedině zásah do práv žalobce takové intenzity, která by způsobila nezákonnost žalobou napadených rozhodnutí. Soud má za to, že žalobce sice tvrdí dotčení některých svých procesních práv, nicméně to samo o sobě nemůže být v intencích podané žalobní námítky dostačující.
37. V posuzované věci brojil žalobce proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně blanketním odvoláním, z čehož vyplývá, že procesní vadu, proti které brojí touto námitkou, v řízení před žalovaným neuplatnil. V řízení před soudem žalobce pouze uvedl

další spis označením spisové značky a data výzvy k úhradě částky, aniž ve vztahu k tomuto řízením tvrdil a doložil, v jakém procesním stádiu se toto řízení nachází.

38. Z úřední činnosti je soudu známo, že žalobce vede u zdejšího řízení pouze toto jediné řízení, ve kterém zpochybňuje pouze zákonnost žalobou napadených rozhodnutí.
39. Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí ze dne 18. 6. 2009, č. j. 1 As 28/2009-62 uvedl, že z „*hlediska trestního práva tedy nehraje 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 dřívejším rozhodnutím) chybí dostatečný právní základ, nicméně není důvodu, proč by se uvedené principy nemohly s řádným odůvodněním všech souvislostí a sousledností aplikovat, tedy proč by správní orgán neměl při ukládání následného trestu přiblížit k trestům uloženým dříve za sbíhající se přestupky.*“
40. 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 dalším přestupku, který v podané žalobě uvádí, 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, což v kontextu uvedeného není relevantní. Zároveň zcela nedůvodný je s ohledem na výklad Nejvyššího správního soudu i jeho požadavek na vedení společného řízení a na stanovení souhrnné pokuty.
41. S ohledem na obsah této námitky, resp. žalobcem tvrzené důvody pro zrušení žalobou napadeného rozhodnutí, neshledal soud důvod vyhovět této námitce. Jak již soud výše uvedl, před zdejším soudem je projednávána toliko jediná, nyní posuzovaná žaloba, a žalobci tak vždy zůstává zachováno právo brojit proti pozdějšímu rozhodnutí s námitkou o nedodržení zásady absorpce sazeb.

Namítané vady výroku

42. V této části žaloby žalobce jako první námitku uvedl, že z výroku není zřejmé, zda mělo údajné neoprávněné zastavení na chodníku za *následek dopravní nehodu*, či nikoliv, ačkoliv se jedná o znak skutkové podstaty dle § 125f odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu. S ohledem na to, že tutéž námitku uplatnil žalobce samostatně pod bodem VIII. žaloby vč. námitek proti odůvodnění, vypořádává se s ní soud v tomto rozsudku samostatně níže.
43. Dále namítal, že ve výroku *není uvedeno ustanovení § 125e odst. 2 silničního zákona*, ačkoliv se nepochybně jedná o ustanovení, podle kterého bylo ve smyslu § 68 odst. 2 správního řádu rozhodováno a toto ustanovení správní orgán nezmiňuje ani v odůvodnění. Tuto námitku opět uplatnil žalobce duplicitně, když tytéž skutečnosti namítal podrobněji pod bodem I. žaloby, kde ji soud taktéž vypořádal (viz výše).
44. U obou shora uvedených námitek má soud za to, že není na újmu přezkoumatelnosti tohoto rozhodnutí, pokud soud vypořádá tyto námitky pouze jednou, ačkoliv je žalobce uplatnil dvakrát.

45. V další části žalobního bodu III. žalobce brojil proti nedostatečné identifikaci porušení právní povinnosti, neboť správní rozhodnutí mělo obsahovat pouze odkaz na ustanovení § 10 silničního zákona bez uvedení příslušného odstavce. Citované ustanovení je v obou výrocích rozhodnutí správního orgánu prvního stupně specifikováno takto: „[...] 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 pozemní komunikaci stanovená zákonem o silničním provozu.“
46. 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.“
47. Lze souhlasit se žalobcem potud, že v ustanovení § 10 zákona o silničním provozu je stanovena řada povinností, avšak nelze přisvědčit žalobci, že by odkaz na dotčené ustanovení v rozhodnutí správního orgánu prvního stupně měl být zhodnocen jako nedostatečný, a to proto, že citace ustanovení § 10 zákona o silničním provozu je navázána na přesné slovní vyjádření určitého odstavce (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 ve vztahu k ustanovení § 10 zákona o silničním provozu 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.
48. V rámci bodu III. žalobce namítal i nedostatečný popis místa spáchání deliktu a nedostatečný popis skutkového jednání ve vztahu k deliktnímu jednání, které správní orgán prvního stupně vymezil formulací *Smetanova 41 (vedle přes komunikaci)*. Jelikož tyto dvě části námítky představují zrušovací důvod tohoto rozhodnutí, vypořádal je soud samostatně v úvodu.

Nepřezkoumatelnost výzev

49. V další skupině námítek brojil žalobce proti tomu, nebyl dodržen předepsaný postup před zahájením řízení o správním deliktu podle § 125h silničního zákona a nebylo možné ani zahájit řízení o správním deliktu podle § 125f téhož zákona.
50. Pro posouzení výzev správního orgánu prvního stupně je klíčové ustanovení § 125h odst. 4 zákona o silničním provozu, podle kterého musí výzva adresovaná provozovateli vozidla obsahovat popis skutku, označení místa a času spáchání, označení přestupku, výši určené částky, datum její splatnosti a další údaje pro provedení platby a poučení podle odstavců 6 a 7 ustanovení
51. Ve vztahu k výzvám žalobce předně namítl, že obě výzvy jsou podle něj nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a stanovení částky 700 Kč je proto projevem libovůle.
52. Podle ustanovení § 125h odst. 2 zákona o silničním provozu ve znění účinném v době vydání výzev se určená částka stanoví ve stejné výši jako pokuta v blokovém řízení. Při stanovení určené částky obecní úřad obce s rozšířenou působností přihlédne k závažnosti porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích.

53. Podle ustanovení § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu ve stejném znění bylo možno v blokovém řízení uložit za přestupek podle ustanovení § 125c odstavce 1 písm. k) zákona o silničním provozu pokuta do 2000 Kč.
54. Zákon o silničním provozu prostřednictvím citovaných ustanovení jasně stanovuje maximální hranici, kterou lze uložit, a tato hranice nebyla překročena.
55. Jak správně poukázal ve svém vyjádření žalovaný, již Krajský soud v Ústí nad Labem ve svém rozhodnutí ze dne 29. 7. 2014, č. j. 58A 4/2014-7, jasně konstatoval, že výzva podle ustanovení § 125f zákona o silničním provozu není rozhodnutím ve smyslu s.ř.s., neboť výzva nezakládá, nemění, neruší ani neurčuje práva a povinnosti adresáta výzvy. Není proto na soudu, aby přezkoumával tuto výzvu, ani v tomto řízení, neboť se nejedná ani o rozhodnutí ve smyslu ustanovení § 75 odst. 2 s.ř.s.
56. Žalobci by bylo lze dát za pravdu, že popis skutku, obsažený ve výzvě ze dne 7. 9. 2015, byl nedostatečný, neboť skutečně z formulace pozemní komunikacevedle, není možné identifikovat přesně místo spáchání přestupku, nicméně podle názoru zdejšího soudu tím v konkrétní, nyní posuzované věci nemohlo dojít k poškození práv žalobce. Žalobce sice v podané žalobě tvrdí, že výzvě porozuměl tak, že vozidlo stálo v místě, kde je parkování na chodníku dovoleno, přesto ale namísto této procesní obrany v řízení před správním orgánem sdělil správnímu orgánu prvního stupně údajného řidiče, a to pana Za této procesní situace se jeví žalobní argumentace jako účelová a nevěrohodná, protože k ní soud nepřihlédl. Odstranění vad v zahájení řízení proti provozovateli vozidla považuje soud za v projednávané věci dostatečné, neboť žalobce od počátku řízení se správním orgánem „spolupracoval“, uváděl údaje o tvrzeném řidiči, z čehož vyplývá, že se dožadoval projednání přestupku s jiným subjektem než se sebou samým. Skutečné řízení proti žalobci bylo zahájeno až úkonem ze dne 14. 11. 2016, kde byl již delikt specifikován přesněji, byť s ohledem na výše uvedené stále nedostatečně.
57. V případě výzvy ze dne 18. 12. 2015 (přestupek ze dne 9. 11. 2015) má žalobce naprostou pravdu v tom, že výzva neobsahuje vůbec popis konkrétního místa, kde došlo ke spáchání přestupku. Taktéž má žalobce pravdu v tom, mu výzvou nebyla dána možnost prověřit, zda na konkrétním místě vůbec chodník je, příp. zda je na něm možno parkovat. Výzva žalobci zcela jistě nesplňuje jednu ze základních náležitostí, a to popis skutku. Žalobce jistě mohl být dotčen na svých procesních právech na obhajobu, resp. na volbu, zda uhradí stanovenou částku či nikoliv. Nicméně, žalobce tuto procesní situaci vyřešil úplně stejně jako u předcházejícího deliktu a bez dalšího sdělil, že vozidlo v daný čas řídil (tentokrát) pan, vč. údajů totožnosti. Opětovně tak soud dospěl k závěru, že odstranění vad v zahájení řízení proti provozovateli vozidla je v projednávané věci dostatečné, neboť žalobce od počátku řízení se správním orgánem „spolupracoval“, uváděl údaje o tvrzeném řidiči, z čehož vyplývá, že se dožadoval projednání přestupku s jiným subjektem, než se sebou samým. Skutečné řízení proti žalobci bylo zahájeno až úkonem ze dne 14. 11. 2016, kde byl již delikt specifikován přesněji.
58. Souhrnně k oběma výzvám musí soud konstatovat, že pochybení správních orgánů při obou výzvách by samostatně znemožňovala přechod na řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, nicméně žalobce označil určité osoby jako pachatele přestupků, které mu správní orgán kladl za vinu. K tomu, aby mohl žalobce určit, kdo mohl jeho vozidlem spáchat přestupek, podle názoru zdejšího soudu nemusí znát nutně přesné místo spáchání přestupku, ale zejména určení motorového vozidla, den a čas a obecně místo

spáchání přestupku. Soud považuje za velmi nepravděpodobné, aby ve shodný den a čas mohli používat jedno totožné vozidlo různí lidé na různých místech. Pokud tedy žalobce byl schopen označit určité osoby jako možné pachatele přestupků, které byly spojeny s jeho vozidlem, pouze na základě určení vozidla, dne a času, pak tyto údaje sám považoval zjevně za dostatečné. Skutečnost, že zástupce žalobce ve správním řízení uvedl osoby, které následně nebylo možno ztotožnit, resp. se prokázalo, že nemohly delikt spáchat, v této souvislosti nemůže být relevantní. Stejně tak není relevantní, že tyto osoby jsou obvykle (a bez úspěchu) uváděny obchodní korporací Odvoz vozu, s.r.o. jako zástupcem účastníků správních řízení. V nyní posuzovaném případě se tak žalobce stal „obětí“ obstrukčních procesních praktik osob, které si zvolil jako zástupce pro správní řízení.

59. Lze dát žalobci za pravdu, že výzvy dle ustanovení § 125h zákona o silničním provozu mohly obsahovat detailnější popis *způsobu* spáchání jednání majícího znaky přestupku, nicméně jestliže žalobce reagoval na tyto výzvy sdělením pachatelů jednání, které mělo mít znaky přestupku, nemohou mu dílčí nedokonalosti těchto výzev způsobit dotčení na jeho právech, neboť sám tvrdí, že on vozidlo v daný den a hodinu neužíval.
60. Ve vztahu ke konkrétní věci je nad to podle názoru soudu pro účely výzvy zcela postačující, pokud jako popis skutku je vymezeno jednání místem, datem, časem a základním popisem deliktního jednání tak, aby bylo možno provést základní subsumpci pod skutkovou podstatu. V tomto případě je zcela dostačující, pokud je ve výzvě jednání popsáno jako neoprávněné užití chodníku, neboť jednání je subsumováno pod skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, dle kterého se fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona. Není proto pro naplnění znaků skutkové podstaty relevantní, jestli řidič po chodníku jel, nebo na něm stál. Otázky zjištění skutku, tedy i zjištění prostřednictvím automatizovaného technického prostředku, jsou otázky nástupu deliktní odpovědnosti provozovatele vozidla a přechodu na řízení o správním deliktu provozovatele vozidla.
61. Podle žalobce byly doručené výzvy nezákonné i proto, že nebylo možné dovodit, že by se jednalo o neoprávněné zastavení nebo stání, a popis skutku tak byl zcela nedostatečný. Podstatou souzené věci není porušení zákazu zastavení nebo stání, ale porušení povinností vyplývajících z ustanovení § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu, dle kterého jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci **nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat**, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.
62. Obě výzvy provozovateli vozidla, jakkoliv nedokonalé, tj. jak výzva ze dne 7. 9. 2015, tak z 18. 12. 2015 vytýkané jednání popisují shodně tak, že vozidlem žalobce došlo ke spáchání jednání majícího znaky přestupku spočívajícího v porušení povinnosti stanovené v ustanovení dle § 53 odstavce 2 zákona č. 361/2000 Sb. tím, že: neoprávněně užil(a) chodníku nebo stezky pro chodce.
63. S ohledem na to, že popis výzvou vytýkaného jednání nespočíval v neoprávněném zastavení nebo stání, tak není soudu zřejmé, proč by mělo být z popisu skutku možné dovodit, že by se jednalo o neoprávněné zastavení nebo stání.
64. Zároveň není pochybením správního orgánu, pokud následně v řízení dojde k upřesňování popisu skutku, pokud nedochází ke změně právní kvalifikace jednání, neboť zůstává zachována totožnost jednání pachatele. Nejvyšší správní soud již v rozsudku ze dne 14. 3.

2011, č. j. 2 Afs 91/2009-149, uvedl, že „[m]ezi vymezením skutku, pro který je zahajováno sankční správní řízení, a popisem tohoto skutku v následném meritorním rozhodnutí nemusí existovat naprostá shoda, neboť v průběhu řízení mohou některé dílčí skutečnosti teprve vyplynout najevo či může jinak dojít ke korektuře původních skutkových předpokladů. Pokud však je v průběhu řízení zjištěn určitý aspekt jednání, který „obviněnému“ dosud nebyl vytýkán, a vede-li toto nové dílčí skutkové zjištění k rozšíření právní kvalifikace postihovaného jednání, je nutno před vydáním rozhodnutí přistoupit k „rozšíření obvinění“.“ Dle usnesení Ústavního soudu ve věci sp. zn. II. ÚS 1867/14 ze dne 30. 5. 2017 lze dosavadní judikaturu Nejvyššího správního soudu shrnout tak, že „skutek musí být v oznámení o zahájení řízení definován natolik určitě, aby bylo „obviněnému“ zřejmé, jaké jednání je mu kladeno za vinu - aby se mohl účinně hájit, současně ale mezi skutkem vymezeným v oznámení o zahájení řízení a skutkem vymezeným v rozhodnutí nemusí být naprostá shoda, neboť řízení před správním orgánem slouží právě k „ustálení“ jak skutkového vymezení, tak právní kvalifikace (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 6. 2015 č. j. 6 As 266/2014-14).“

65. V nyní posuzované věci navíc nedošlo ke korekci popisu skutku v oznámení o zahájení řízení ze dne 14. 11. 2016, kde v případě obou jednání správní orgán uvedl, že je zahajováno řízení pro porušení pravidel silničního provozu spočívající v neoprávněném užití chodníku, ale až v průběhu řízení před správním orgánem prvního stupně, a to oznámením ze dne 1. 2. 2017. Žalobci byl zároveň poskytnut prostor k vyjádření se k této změně popisu skutku na základě zajištěných podkladů pro rozhodnutí.
66. Podle názoru soudu je takový postup zcela souladný s výše uvedenými závěry soudů. Jednání žalobce bylo od počátku totožné, stejně jako jeho právní kvalifikace, ale pouze došlo k upřesnění jeho popisu, což není důvodem pro zrušení napadeného rozhodnutí.
67. V případě požadavku na výslovné uvedení, zda mělo jednání řidiče za následek dopravní nehodu, soud níže v tomto rozsudku dovozuje, proč není nutné, aby tato skutečnost byla uvedena ve výroku správního rozhodnutí. Pokud soud nepovažuje tuto skutečnost za náležitost správního rozhodnutí, tím méně ji lze považovat za náležitost výzvy dle ustanovení § 125h zákona o silničním provozu. Na tomto místě soud zdůrazňuje, že absence dopravní nehody je podmínkou nástupu odpovědnosti za správní delikt, nikoliv znakem skutkové podstaty, pročez nemá soud za to, že je nutné, aby absence dopravní nehody byla součástí popisu skutku.

Nepřezkoumatelnost – použitá právní úprava

68. V případě námitky retroaktivního rozhodování správního orgánu prvního stupně dospěl soud z obsahu prvostupňového rozhodnutí ke zjištění, že označení účinnosti použitého předpisu „ve znění účinném do 19. 2. 2016“ bylo použito ve výroku i v odůvodnění rozhodnutí ve vztahu k sankci.
69. Sankce byla žalobci ukládána podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu, který ve znění účinném do 19. 2. 2016 zněl: Za přestupek se uloží pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).
70. Ustanovení § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu bylo v tomto znění normováno i v době spáchání deliktů žalobce a zákon č. 268/2015 Sb., který nabyl účinnosti dne 31. 12. 2015, se tohoto ustanovení nedotýkal. Toto ustanovení bylo změněno až zákonem č. 48/2016 Sb. s účinností od 20. 2. 2016. Jestliže tedy správní orgán prvního stupně ve výroku uvedl, že rozhodoval o sankci ve znění zákona účinného do 19. 2. 2016,

tak rozhodoval podle znění příslušných ustanovení, které bylo účinné i v době spáchání deliktů. Za této situace nevidí soud důvod pro zrušení napadených rozhodnutí, neboť žalobci nemohlo vzniknout žádné dotčení na jeho právech.

Zjištění skutkového stavu - chodník

71. Nedůvodná je dle názoru zdejšího soudu i námitka nedostatečného prokázání, že by místo, kde jeho vozidlo údajně zastavilo, skutečně bylo chodníkem. Námitka se dle svého obsahu zjevně týkala pouze komunikace, neboť ve vztahu ke komunikaci Smetanova žalobce uvedl, že mu nebylo srozumitelně sděleno, kde mělo vozidlo stát.
72. Dle zákona o silničním provozu je stanoven obecný zákaz vjíždět na chodník, a tedy i parkovat (dle § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu nesmí jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích, než chodci, užívat chodník nebo stezku pro chodce). Výjimky z této úpravy mohou spočívat např. v místní úpravě provozu na pozemních komunikacích, jež parkování na chodníku umožní.
73. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 11. 9. 2013, č. j. 1 As 76/2013-27, konstatoval, že *„je nutné rovněž výraz chodník chápat shodně jako v běžném životě: chodníkem bude část ulice nebo silnice určená pro pěší zřetelně oddělená od ostatní komunikace (zpravidla vyvýšeným obrubníkem), která často lemuje zástavbu, resp. oplocení pozemku, na straně jedné a ostatní komunikaci na straně druhé.“* Obdobně Nejvyšší správní soud rozsudku ze dne 24. 1. 2018, č. j. 6 As 333/2017-31, uvedl, *„že pojem „chodník“ není v žádném právním předpise definován a nutno tedy vycházet z jeho významu v obecné řeči (srov. ČERNÍNOVÁ, M., ČERNÍN, K., TICHÝ, M. Zákon o pozemních komunikacích. Komentář. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2015. 528 s., str. 269). Pro určení, zda se v konkrétním případě jedná o chodník, nemůže být proto určující ani údaj o způsobu využití pozemku v katastru nemovitostí (který je nadto právně nezávazný), ani obsah pasportu místních komunikací obce, neboť v něm jsou povinně vedeny pouze jednotlivé místní komunikace, zatímco chodník může být též součástí místní či účelové komunikace nebo samostatnou účelovou komunikací. Rozhodující je tudíž pouze faktický stav na místě“.*
74. Obecně je třeba konstatovat, že od nulového nájezdu na chodník nelze obecně dovozovat oprávnění v tomto prostoru parkovat.
75. V případě deliktu ze dne 9. 11. 2015 (parkování na chodníku na) je z obsahu správního spisu zřetelné, že v místě je komunikace jasně rozdělena na dvě části, a to rozdílnými materiály, které jsou pro jednotlivé části využity. Absence zvýšení (odlišení) chodníku od silnice je dána zjevně tím, že v místě začíná pěší zóna (což vyplývá i z fotografií založených ve správním spise), tedy oblast města primárně určená pro volný pohyb chodců, kde absence odlišování komunikací pro pohyb chodců obrubníky slouží k usnadnění pohybu chodců. Zjevně tak snížená hranice komunikace neslouží k pohybu vozidel, ale k usnadnění pohybu chodců.
76. V případě deliktu ze dne 7. 6. 2015 sice ve výroku prvostupňového rozhodnutí absentuje řádný popis skutku, což brání přezkumu rozhodnutí v této části, nicméně pro případné opětovné budoucí hodnocení fotografií založených ve správním spise budou platit shodné předpoklady uvedené výše.
77. Soudu je známo i rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2008, č. j. 2 As 48/2008-58, které poukazuje na to, že *„správní úřady tak svůj závěr, že se jedná o chodník, nedoložily příslušným rozhodnutím, nýbrž toliko jeho stavebně technickým popisem, což však*

zjevně nepostačuje.“ Nicméně ve věci posuzované druhým senátem Nejvyššího správního soudu „bylo prokázáno, že předmětný pozemek je podle výpisu z katastru nemovitostí využíván jako společný dvůr, nikoliv jako komunikace.“

78. V nyní posuzované věci nic obdobného žalobce ve správním řízení ani v řízení před soudem netvrdil ani neprokazoval. Pouze trval na tom, aby bylo předloženo rozhodnutí o zařazení komunikace jako chodníku. Podle názoru zdejšího soudu však správní orgán prvního stupně shromáždil dostatek důkazů, že daná komunikace je skutečně chodníkem, neboť toto vyplývá jak z technického stavu, tak z faktických zjištění na místě. Jestliže jsou tato zjištění nadto podporována i pasportem místních komunikací lze je považovat za zjištěné s vysokou mírou jistoty, zejména pokud nebyly nijak relevantně zpochybněny. Pasport místních komunikací jako podpůrný důkazní prostředek považuje zdejší soud v této souvislosti za zcela adekvátní a použitelný důkazní prostředek.

Definice pojmu zastavit

79. Soud konečně nesdílí ani názor žalobce, že by snad měl správní orgán v předmětné věci uvádět ve výroku prvostupňového rozhodnutí odkaz na ustanovení § 2 písm. o) zákona o silničním provozu, případně se v odůvodnění rozhodnutí zabývat definicí pojmu „zastavit“. Jak již soud uvedl výše, podstatou souzené věci není porušení zákazu zastavení, kde by připadalo do úvahy řešení skutkové otázky „zastavení“, ale porušení povinností vyplývajících z ustanovení § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu, dle kterého jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci **nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat**, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak. Ustanovení § 2 písm. o) zákona o silničním provozu tak nemá na právní kvalifikaci jednání žalobce vliv.
80. Zároveň není pravdou, že by žalobci bylo kladeno za vinu právě to, že by „zastavil“ na blíže neurčeném místě, jak tvrdí žalobce. Skutková věta obou výroků rozhodnutí správního orgánu prvního stupně sice hovoří o tom, že k porušení pravidel došlo neoprávněným zastavením na té které komunikaci, nicméně takto zjištěný skutkový stav není hodnocen jako porušení zákazu zastavit, ale jako neoprávněné užití chodníku, jak uvedl soud výše.
81. Pro posouzení věci proto není podstatné, jak zákon definuje pojem „zastavit“, ani to, jak by s touto definicí a ustanovením § 2 písm. o) zákona o silničním provozu naložil správní orgán prvního stupně ve svém rozhodnutí. Podstatné je pouze to, zda správní orgán prokázal v řízení o správním deliktu dostatečně nezákonné užití chodníku žalobcem či nikoliv. Není rozhodující, zda na chodníku žalobce zastavil nebo stál, ale to, zda vůbec mohl chodník v daném místě motorovým vozidlem užívat.
82. V případě, že se nejedná o spor z porušení zákazu zastavení, považuje soud za dostačující vykládat pojem „zastavit“ v intencích jeho běžného významu, který konečně odpovídá i legální definici ustanovení § 2 písm. o) zákona o silničním provozu, aniž by bylo nutné se definicí zabývat v odůvodnění rozhodnutí.

Nehoda

83. Dále žalobce namítl, že správní orgán neuvedl ve výroku, že by údajné porušení pravidel provozu nemělo za následek dopravní nehodu, ačkoliv se jedná o znak dané skutkové podstaty, správní orgán ani nijak tento závěr neprokázal a neodůvodnil.
84. Obligatorní náležitostí výroku rozhodnutí správního orgánu, kterým je uznán vinným ze spáchání správního deliktu provozovatele vozidla, není uvedení skutečnosti, že porušení

pravidel mělo či nemělo za následek dopravní nehodu. Ustálená judikatura Nejvyššího správního soudu dovodila, že ve výroku rozhodnutí o správním deliktu vždy musí být správní delikt specifikován tak, aby sankcionované jednání nebylo zaměnitelné s jednáním jiným (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2016, č. j. 2 As 85/2016). Výrok rozhodnutí o jiném správním deliktu musí obsahovat popis skutku uvedením místa, času a způsobu jeho spáchání, popřípadě i uvedením jiných skutečností. Výrok, jak jej vymezily správní orgány prvního stupně v posuzované věci, považuje krajský soud za dostatečně určitý a nezaměnitelný. Obecně přitom platí, že není nezbytné ani možné, aby byly ve výroku uvedeny všechny zjištěné skutečnosti. Je nicméně nutno trvat na splnění požadavku nezaměnitelnosti s jiným skutkem, a to zpravidla uvedením vlastního jednání delikventa, místa, času a způsobu spáchání deliktu (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 11. 2013, č. j. 7 Afs 59/2013 – 35). Takový popis skutku ve výroku následně umožňuje subsumpci pod zvolenou skutkovou podstatu, neboť obsahuje všechny podstatné skutečnosti pro subsumpci jednání pod danou skutkovou podstatu.

85. Jestliže žalobce tvrdí, že popis skutku neumožňuje subsumpci pod zvolenou skutkovou podstatu s ohledem na neuvedení absence dopravní nehody, směřuje nevhodně podmínky odpovědnosti provozovatele vozidla za správní delikt a znaky skutkové podstaty deliktu.
86. Skutková podstata deliktu provozovatele byla v předmětném období vymezena v ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu tak, že právnická nebo fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Znakem skutkové podstaty není absence následku v podobě dopravní nehody.
87. Naopak v ustanovení § 125f odst. 2 téhož zákona byly vymezeny zákonné podmínky tak, že právnická nebo fyzická osoba za správní delikt odpovídá, pokud a) porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání, b) porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona a c) porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.
88. Shora uvedený popis skutku umožňoval subsumpci pod skutkovou podstatu ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu a bylo věcí řízení ve věci správního deliktu a následně odůvodnění správního rozhodnutí, aby bylo zjištěno a zdůvodněno, zda byly naplněny podmínky ustanovení § 125f odst. 2 zákona o silničním provozu pro nástup odpovědnosti pachatele správního deliktu.
89. Nad rámec uvedeného soud považuje za vhodné vyjádřit se obecně k požadavku na konstatování a prokazování absence dopravní nehody jako následku deliktního jednání. Soud nijak nezpochybňuje, že absence dopravní nehody je nutnou podmínkou k tomu, aby mohl být provozovatel postižen za správní delikt provozovatele vozidla (dnes přestupek provozovatele vozidla), nicméně požadavek na to, aby formálně byla tato skutečnost uvedena ve výroku, považuje soud za nadbytečný. V případě podmínky „absence následku v podobě dopravní nehody“ se jedná o prokázání negativní skutečnosti, která může být bez pochybností „prokázána pouze prokázáním“ komplementární pozitivní skutečnosti, jež existenci prokazované negativní skutečnosti vylučuje, tím, že následkem jednání byla dopravní nehoda. V souzené věci lze na negativní skutečnost (absenci dopravní nehody)

usuzovat i z „příčin a následků“. Ze zjištěného důkazního stavu nic nenasvědčuje tomu, že by při spáchání deliktního jednání (neoprávněné zastavení na chodníku) byla způsobena dopravní nehoda. Skutečnost, že deliktní jednání by mělo za následek dopravní nehodu, netvrdí ani žalobce.

90. Po žalovaném, resp. správním orgánu prvního stupně je tak požadováno, aby ve výroku byla uvedena negativní skutečnost, jejíž prokazování je v případech, kdy skutková zjištění z místa ničemu takovému nenasvědčují (např. zjištěno zaparkování zvnějšku nijak nepoškozeného vozidla), v podstatě nemožná a v rovině tzv. negativní důkazní teorie, ke které se přihlásil i Nejvyšší správní soud již např. v rozsudku ze dne 26. 7. 2006, č. j. 3 Azs 35/2006 - 104, publikovaném pod č. 951/2006 Sb. NSS, kde uvedl, že *„[p]ostup krajského soudu, jenž zamítl návrh na ustanovení zástupce (§ 35 odst. 7 s. ř. s.) s odůvodněním, že stěžovatelka neprokázala tvrzení o své majetkové situaci listinnými důkazy, přičemž tato tvrzení stěžovatelky spočívala v tom, že nemá žádný majetek ani příjmy, je vadný a je důvodem pro zrušení takového usnesení. Krajský soud svým postupem popřel tzv. negativní důkazní teorii, podle níž nelze dokazovat neexistující skutečnosti.“* Podobně Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 7. 4. 2010, sp. zn. I. ÚS 22/10, konstatoval: *„[p]lovinnost tvrzení a zejména prokazování má však své mantinely, mezi něž patří uplatnění pravidla 'neexistence se neproказuje', vycházející z tzv. negativní důkazní teorie, neboť po nikom nelze spravedlivě požadovat, aby prokázal reálnou neexistenci určité právní skutečnosti“.* Akceptace negativní důkazní teorie se objevuje i v navazující judikatuře Nejvyššího správního soudu.

91. Soud považuje i tuto námitku za nedůvodnou.

Šablonovitost

92. Soud nesdílí ani názor žalobce, že by se jednalo o nepřezkoumatelná rozhodnutí pro nedostatek důvodů proto, že by mělo jít pouze o mechanicky vyplněné šablony. Obsah rozhodnutí správních orgánů je vždy logicky spjat jak s náročností posouzení skutkového stavu, tak s náročností právního hodnocení věci. V případě správních deliktů (přestupků) provozovatelů vozidel se jedná o delikty spojené s objektivní odpovědností pachatele a v zákonem limitovaných případech, které předznamenávají typologicky méně náročné situace jak na prokázání skutkového stavu, tak i na právní hodnocení.
93. Podle názoru zdejšího soudu jak rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, tak rozhodnutí žalovaného se zabývají všemi skutečnostmi, které byly o deliktním jednání zjištěny, a zároveň se správní orgány zabývají i aplikací právních norem na zjištěný skutkový stav. Nic na tom nemůže změnit to, že s tímto hodnocením soud věcně nesouhlasí.
94. U správních rozhodnutí, kterých vydávají správní orgány desítky, stovky až tisíce, v typologicky naprosto shodných situacích jak skutkově tak právně nelze očekávat jazykovou či právní ekvilibristiku, která bude obsahově odlišovat jednoznačně jedno rozhodnutí od druhého. Naopak je zcela dostačující, pokud tato rozhodnutí naplňují požadavky zákona na přezkoumatelnost a pokud jsou vydána v zákonném procesu. To navíc v situaci, kdy se činnost účastníků řízení vyznačuje mnohdy procesní pasivitou, vč. odvolacího řízení, tedy absencí jakékoliv skutkové i právní argumentace, na kterou by měly správní orgány reagovat.
95. Z těchto důvodů považuje soud uvedenou námitku za nedůvodnou a pouze na okraj musí konstatovat, že i žaloby předkládané ať už nyní Mgr. Voříškem, nebo dříve JUDr.

Topolem se vyznačují taktéž šablonovitostí, neboť soudu jsou předkládány stále stejné sety obsahově zcela totožných námitek, což v konečném důsledku nutně vede k tomu, že zcela obecné námitky bez návaznosti na konkrétní skutkovou a právní situaci toho kterého případu jsou i soudem vypořádávány v mnoha věcech obdobně až shodně (jako třeba tato námitka). Tím se jistě vytváří nekonečný kruh „šablonovitých“ postupů všech zúčastněných, ať již správních orgánů, nebo zástupců účastníků, příp. soudu, přičemž jsou soudu k řešení předkládány námitky, které byly již nespočetněkrát vyřešeny, bez valné naděje na změnu názoru soudu.

Protiústavnost

96. Závěrečnou námitkou napadl žalobce skutkovou podstatu správního deliktu provozovatele vozidla z důvodu rozporu s ústavním pořádkem ČR. Zdejší soud se v této otázce zcela ztotožnil se stanoviskem šestého senátu Nejvyššího správního soudu.
97. 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.).*

[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 větvě 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 unitrostátní klasifikace je to nepochybně pravidlem (*nullum crimen sine culpa*; nepřímě to plyne i ze zásady *presumpce nevinny*). 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., Kosar, 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 nevinynavzdory 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).

[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 přihládneme-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 obstojí.“

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.

Stěžovatel spatřuje protiústavnost uvedeného ustanovení v tom, že zákonodárce jím fakticky činí nátlak na prolomení zásady možnosti odeprání 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.

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.

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 stížena protiústavností. Ústavní soud však výslovně uvedl, že v postupu soudů a správních orgánů nespátřuje pochybení dosahující intenzitu protiústavnosti.

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 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.

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 delikttní 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 primárně identifikovatelnou a

konkrétní osobou. Zvolený prostředek (objektivní odpovědnost provozovatele vozidla) je tedy dle Nejvyššího správního soudu zcela přiměřený k uvedenému cíli.

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 nezahájil 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 podkladu 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 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 nepřívětivou. 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).“

98. 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.
99. S ohledem na vše shora uvedené dospěl soud k závěru, že rozhodnutí žalovaného nebylo vydáno v souladu se zákonem a shora uvedené žalobní námitky uplatněné žalobcem jsou

částečně důvodné. Soudu tedy nezbylo, než zrušit žalobou napadené rozhodnutí podle ustanovení § 78 odst. 1 s.ř.s. pro nezákonnost spočívající v neurčitě formulované skutkové větě výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně. V dalším řízení je žalovaný vázán právním názorem zdejšího soudu (§ 78 odst. 5 s.ř.s.) a bude se opětovně zabývat vytýkanými vadami ve vztahu ke správnímu deliktu ze dne 7. 6. 2015.

100. Výrok o náhradě nákladů řízení vychází ze znění § 60 odst. 1 a 7 s. ř. s. Podle § 60 odst. 1 s. ř. s. 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. Podle § 60 odst. 7 s. ř. s. jsou-li pro to důvody zvláštního zřetele hodné, může soud výjimečně rozhodnout, že se náhrada nákladů účastníkům nebo státu zcela nebo zčásti nepřiznává. Žalovaný ve věci úspěšný nebyl, právo na náhradu nákladů řízení mu tak nepřísluší.
101. Ačkoliv žalobce ve věci úspěšný byl, zdejší soud v posuzované věci shledal existenci mimořádných důvodů zvláštního zřetele hodných pro aplikaci § 60 odst. 7 s. ř. s. a žalobci náhradu nákladů zčásti nepřiznal. Důvody zvláštního zřetele hodné shledává soud především v konstantním obstrukčním postupu zmocněnce, kterého si žalobce zvolil pro správní řízení (společnost ODVOZ VOZU, s. r. o.). Jak soud uvedl výše, z provedeného vyplynulo, že činnost společnosti ODVOZ VOZU, s.r.o. je spojena s činností Motoristické vzájemné pojišťovny, družstva, která je zase spojena s činností FLEET Control, s.r.o., z čehož vyplývá, že i smyslem činnosti tohoto subjektu je všemi prostředky zajistit beztržnost jeho klientů v rámci tzv. pojištění proti pokutám za dopravní přestupky či správní delikty (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 6. 2016, č. j. 6 As 73/2016-40). Tento zmocněnec, stejně jako jeho předchůdce, naplňuje smysl své činnosti konstantně obstrukčními praktikami, které činí jménem zastoupených, kteří si jej i s vědomím toho jako zmocněnce volí zcela dobrovolně (žalobce nevyjímaje). Obstrukční úkony jsou tak přičitatelné přímo účastníkům řízení, jejichž jménem jsou činěny. Soud je přesvědčen, že samotné „pojištění“ je krajně společensky nebezpečné, neboť řidiči, kteří je využívají, jsou fakticky vedeni k ignorování pravidel silničního provozu v domněnání, že jim nehrozí žádná sankce (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 12. 2017, č. j. 4 As 199/2017-30). Obecně soud nemůže přistoupit na posvěcení takovéto činnosti a mimo jiné také aprobovat její částečné financování cestou přiznávání náhrad nákladů soudních řízení, je-li úspěch žalobce před soudem právě důsledkem obstrukční činnosti a nikoliv kontinuální snahy žalobce dosáhnout nápravy protiprávního stavu.
102. Konkrétně v nyní projednávané věci zvolil žalobce dvě modelové obstrukční taktiky. První z nich spočívala v uvedení, že vozidlo řídily osoby, u kterých buď nesdělil dostatečné údaje pro doručování (.....), nebo se jedná o osobu, které se nedá doručovat (.....). Druhá pak spočívala v ponechání si veškerých námitek, vč. klíčové námitky (pro kterou bylo následně žalobě vyhověno), až pro soudní řízení. Bylo-li by cílem žalobce dosáhnout nápravy protiprávního stavu (nedostatečného vymezení skutku), zcela jistě by tuto klíčovou námitku uplatnil v rámci odvolání, aby byla tato nezákonnost ještě v rámci správního řízení napravena. Jeho cílem (o čemž je soud právě i s ohledem na volbu zmocněnce přesvědčen) naopak bylo využít tohoto nedostatku pro to, aby bylo správní řízení prodlouženo (v důsledku očekávaného zrušení rozhodnutí soudem) s cílem dosáhnout prekluze, potažmo finančně profitovat z přiznaných nákladů řízení. Ty soud i s ohledem na takřka formulářový způsob konstruování žalob v případě osob využívajících služeb ať už společnosti FLEET Control, s. r. o., nebo nově společnosti ODVOZ VOZU, s.r.o. nepovažuje za skutečné „náklady řízení“ nýbrž za reálný profit sloužící k finančnímu

zabezpečení fungování celého projektu „pojištění proti pokutám“ (součástí projektu je také zajištění právního zastoupení před soudem).

103. S ohledem na výše uvedené shledal soud, že je na místě přiznat žalobci pouze náhradu nákladů řízení ve výši 3 000 Kč, které odpovídají výši soudního poplatku, který žalobce musel uhradit. Ve zbytku soud shledal důvody zvláštního zřetele hodné pro nepřiznání náhrady nákladů řízení.

Poučení:

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

Brno 25. dubna 2018

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