



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Jana Rutsche a soudců Mgr. Heleny Konečné a JUDr. Pavla Kumprechta, v právní věci

žalobkyně: **KŠD LEGAL advokátní kancelář s.r.o.**
se sídlem Praha 4, Hvězdova 1716/2b, PSČ 140 00
zastoupena JUDr. Martinou Cachovou, advokátkou
se sídlem advokátní kanceláře Praha 4, Hvězdova 1716/2b, PSČ 140 00

proti
žalovanému: **Krajský úřad Libereckého kraje**
se sídlem U Jezu 642/2a, Liberec 2

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 10. 2016, č. j. OD 980/16-2/67.1/16285/St

takto:

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

Odůvodnění:

I. Předmět žaloby

1. Žalovaným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání žalobkyně proti rozhodnutí Městského úřadu Turnov (dále jen „správní orgán“) ze dne 5. 9. 2016, č. j.: OD/16/27888/AZD, a potvrdil je. Tímto prvoinstančním správním rozhodnutím byla žalobkyně shledána vinnou ze spáchání správního deliktu podle ustanovení § 125f odst. 1

zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*silniční zákon*“). Měla se ho dopustit tím, že porušila ustanovení § 10 odst. 3 silničního zákona, neboť jako provozovatel motorového vozidla registrační značky X, v rozporu s ním nezajistila, aby při jeho užití na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovené tímto zákonem. Konkrétně dne 29. 12. 2015, v 07:07 hodin, při užití jí provozovaného vozidla registrační značky X, na pozemní komunikaci I/10 v obci Malá Skála, v úseku 50°38'33,4272"N, 15°11'36,3420"E - 50°38'14,7752"N, 15°11'21,1007"E GPS, směr Turnov, kdy byla tímto vozidlem překročena nejvyšší dovolená rychlost jízdy v obci stanovená na 50 km/h, což bylo zjištěno na podkladě záznamu z automatizovaného silničního rychloměru používaného bez obsluhy. Podle něho jel řidič vpředu uvedeného motorového vozidla ve výše popsané době a místě rychlostí 61 km/h po odečtení tolerance měřicího zařízení ± 3 km/h. Svým jednáním tak porušil ust. § 18 odst. 4 silničního zákona a naplnil skutkovou podstatu přestupku podle jeho § 125c odst. 1 písm. f) bodu 4.

2. Za tato protiprávní jednání - přestupek, přetransformovaný do správního deliktu (o tom ještě dále), byla žalobkyni uložena pokuta ve výši 1.500,-Kč a povinnost uhradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1.000,-Kč. Proti tomuto prvoinstančnímu správnímu rozhodnutí podala žalobkyně odvolání, o němž žalovaný rozhodl shora uvedeným rozhodnutím ze dne 3. 10. 2016, č. j. OD 980/16-2/67.1/16285/St, které žalobkyně napadla správní žalobou. Odůvodnila ji následujícím způsobem.

II. Obsah žaloby

3. Žalobkyně nejprve shrnula dosavadní průběh řízení o správním deliktu spočívajícího v tom, že dne 29. 12. 2015 v 07:07 hodin nezajistila, aby při užití jí provozovaného vozidla registrační značky X, na pozemní komunikaci I/10 v obci Malá Skála, v úseku 50°38'33,4272"N, 15°11'36,3420"E - 50°38'14,7752"N, 15°11'21,1007"E GPS, směr Turnov, byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovené silničním zákonem. Poté označila a rozvedla jednotlivé žalobní body následujícím způsobem, přičemž body označené písm. a) až d) směřují proti prvoinstančnímu správnímu rozhodnutí a body pod označením písmeny e) až g) proti žalovanému rozhodnutí:

a) Nenaplnění podmínek objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla

4. Žalobkyně je přesvědčena o tom, že k naplnění skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla ve smyslu ust. § 125f odst. 1 silničního zákona nedošlo, neboť nejednala v rozporu s ust. § 10 odst. 3 uvedeného zákona. Podle svého tvrzení totiž zajistila, aby při užití předmětného vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Především však vycházela z předpokladu, že *„pokud se původního přestupkového jednání z důvodu zde chybějící společenské nebezpečnosti nezjistí, řidič nedopustí, nemohla se logicky v návaznosti na tuto skutečnost dopustit správního deliktu ani právnická osoba - provozovatel vozidla. Tuto ve věci zcela zásadní hypotézu následně potvrdil v napadeném rozhodnutí i žalovaný (viz strana 4, druhý odstavec, druhá věta od konce stránky napadeného rozhodnutí).“* Vycházela přitom z odůvodnění rozhodnutí správního

orgánu, v něm je uvedeno, že „v dané věci správní orgán shledal splnění podmínek – stanovených v § 125f odst. 2 písm. a), b), c) a odst. 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. – pro uplatnění objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. V tomto konkrétním případě nebylo možné zjistit, bylo-li zjevně protiprávní jednání v silničním provozu způsobeno zaviněním určité osoby řidiče. Pro tyto případy právní předpis stanoví objektivní odpovědnost osoby provozovatele vozidla za následky jednání a chování řidiče bez ohledu na její zavinění. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla byla vyvozena přesně tak, jak to stanoví zákon č. 361/2000 Sb. Objektivní odpovědnost provozovatele není absolutní, připouští se možnost liberace. Provozovatel neodpovídá za pochybení řidiče, prokáže-li, že byl naplněn některý ze zákonem stanovených liberačních důvodů. Liberační důvody taxativně stanoví § 125f odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. Pouze za prokázání některého z těchto důvodů je možno zprostit se objektivní odpovědnosti. Správní orgán cituje relevantní části ust. § 125f (Správní delikt provozovatele vozidla) zákona č. 361/2000 Sb....“

5. Žalobkyně k tomu dodala, že je sice pravdou, že jako provozovatel vozidla neposkytl správnímu orgánu informace reálně vedoucí ke zjištění řidiče vozidla, to ale správní orgán nijak nezbavovalo povinnosti šetřit další okolnosti spáchání původního dopravního přestupku, tedy i naplnění jeho materiální stránky, a to i bez reálně zjištěného řidiče vozidla. V tomto směru odkazovala na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 11. 2014, č. j. 1 As 131/2014 – 45, podle něhož primárně odpovídá za spáchaný delikt řidič vozidla a teprve tehdy, nelze-li skutečného řidiče na základě žádných důkazů či indicií zjistit a vést proti němu přestupkové řízení, nese odpovědnost za delikt provozovatel vozidla. Správní orgán ovšem na zjišťování stran ztotožnění řidiče zcela rezignoval, sám v této souvislosti nezajišťoval žádné důkazy a indicie, kdy za tímto účelem pouze vyzval provozovatele vozidla (žalobkyni) ke sdělení údajů o totožnosti řidiče vozidla. V návaznosti na to odkázala i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 12. 2014, č. j. 3 As 7/2014 – 21 ze dne 11. 12. 2014, podle něhož: „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.“
6. Výše uvedenou žalobní námitku uzavřela žalobkyně s tím, že v tomto konkrétním případě nebyl jednoznačně zjištěn protiprávní stav, když správní orgán ve svém postupu zcela rezignoval na jakékoliv šetření týkající se materiální stránky původního přestupku, neprováděl žádné dokazování ke skutečnosti, zda-li nezjištěný řidič vozidla svým jednáním zájem společnosti ohrozil či nikoliv a řízení bez dalšího pouze „překlopil“ na objektivní odpovědnost provozovatele vozidla.

b) Nenaplnění materiálního znaku přestupkového jednání ze strany řidiče vozidla

7. Žalobkyně dále namítala, že správní orgán v odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedl, že „formální znak přestupku řidiče byl naplněn překročením nejvyšší dovolené rychlosti v obci, materiální znak potom ohrožením bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci rychlou jízdou“. Vycházel tak podle ní z mylného předpokladu, že „když vozidlo jede rychleji, tak se to automaticky rovná faktu, že byla ohrožena bezpečnost provozu a tím byl spáchán přestupek“.
8. Podle žalobkyně ale nedošlo v daném případě k naplnění materiálního znaku přestupku, neboť jednáním nezjištěného řidiče nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemní

komunikaci. Rychlejší jízda vozidla totiž nemusí vést vždy k jednoznačnému závěru, že tímto jednáním byla ohrožena bezpečnost na pozemní komunikaci. Žalobkyně proto trvá na tom, že jednáním nezjištěného řidiče nedošlo k ohrožení zájmu společnosti a že toto jednání nebylo ani objektivně způsobitelné takovýto zájem poškodit (tuto otázku rozvádí žalobkyně ještě v dalším žalobním bodu). Je přitom zcela zřejmé, že pokud nezjištěný řidič vozidla přešupek nespáchal, nemůže správní orgán následně vést ani řízení o správním deliktu s provozovatelem tohoto vozidla a k přešupku jakkoliv přihlížet. Žádný právní předpis přitom nestanoví přesnou hranici rychlosti jízdy motorovým vozidlem, jejíž překročení způsobí naplnění materiálního znaku přešupku. Správní orgány jsou tak povinny vždy zkoumat, když rozhodují, zda určité jednání je přešupkem či nikoliv, také otázku, jestli došlo k naplnění obou znaků přešupku, tj. znaku formálního i znaku materiálního (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2005, č. j. 7 As 18/2004-48). Z judikatury Nejvyššího správního soudu je přitom zřejmé, že nelze dovodit, že by k naplnění materiálního znaku skutkové podstaty přešupku došlo vždy, když je naplněn formální znak přešupku zaviněným jednáním fyzické osoby. Pokud se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přešupku, přidruží takové další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přešupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přešupek. V této souvislosti žalobkyně odkazovala na judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle níž „nelze vyslovovat žádné paušální závěry o tom, že např. míra společenské nebezpečnosti překročení nejvyšší povolené rychlosti o 2 km/h je natolik mizivá, že nedosahuje intenzity přešupku, zatímco u překročení nejvyšší povolené rychlosti o 10 km/h již tomu tak je“ a dále konstatovala, že materiální aspekt přešupku je jedním ze základních atributů definice přešupku a musí se vždy prokazovat a nikdy presumovat, což se v tomto případě ze strany správních orgánů stalo. Správní orgán je povinen si v přešupkovém řízení opatřit takové důkazy, které mu umožní rozhodnout o tom, zda byl přešupek spáchan či nikoliv, tedy i o tom, zda byl posuzovaným jednáním porušen nebo alespoň ohrožen zájem společnosti ve smyslu ustanovení § 2 odst. 1 zákona o přešupcích. V přezkoumávané věci správní orgán na zkoumání materiální stránky přešupku zcela rezignoval, neboť žádným způsobem neposuzoval a důkazně ani nepodložil naplnění či nenaplnění materiální stránky předmětného přešupku spáchaného překročením dovolené rychlosti v obci, ačkoliv byl povinen tak učinit. Je však možné, že za konkrétních okolností a v určitém konkrétním případě, nemusí překročení rychlosti vždy znamenat, že byla naplněna i materiální stránka přešupku proti bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích. O bezpečnosti jízdy rozhoduje celá řada faktorů jako např. stav vozovky, stav a technické parametry vozidla (ne všechna vozidla mají např. stejnou brzdnu dráhu), zatížení vozidla, okamžitý stav řidiče, jeho zkušenosti, rychlost, hustota provozu, počasí atd.. Vzhledem k tomu se žalobkyně domnívá, že nelze o bezpečnosti či nebezpečnosti jízdy, tedy ve svém důsledku o ohrožení zájmů společnosti, usuzovat pouze na základě změřené průměrné rychlosti vozidla, ale musí se brát v potaz i ostatní okolnosti.

9. V přezkoumávané věci probíhalo úsekové měření rychlosti v obci Malá Skála (v délce cca 658 metrů, doba průjezdu 36,7 vteřin) dne 29. 12. 2016, na prakticky rovném, přehledném a širokém úseku komunikace, bez dalších účastníků silničního provozu, kdy po jedné straně komunikace není zástavba žádná (proudí zde řeka Jizera) a po druhé straně komunikace je zástavba málo hustá (není zde umístěna školka, škola, nemocnice, pošta, státní instituce apod.). Navíc se jednalo o den „vánočních prázdnin“, kdy v době měření rychlosti v 07:07 hod. byl provoz na předmětné komunikaci a kolem ní zcela

minimální, bylo sucho, teplota vzduchu v rozmezí doby 07.00 hod. – 07.59 hod. byla cca -0.5 C, povětrností podmínky, včetně viditelnosti byly naprosto ideální. Vzhledem k prázdninám a brzké ranní hodině se v místě měření nepohybovaly žádné děti ani více osob.

10. Řidič kvalitního a bezpečného vozidla zn. Mercedes (např. s ohledem na jeho brzdnou dráhu) a na kvalitní silnici, tedy v daném čase a za daných podmínek, nemohl nikoho ohrozit či omezit a společenská nebezpečnost citovaného přestupku tak nedosahuje požadované výše. Pouhé překročení povolené rychlosti ke spáchání přestupku nestačí, neboť řidič musí svojí jízdou současně ohrozit bezpečnost na silnici, včetně ostatních účastníků silničního provozu, a tuto skutečnost musí v řízení správní orgán také prokázat a podložit důkazy.

c) Porušení zásady právní jistoty

11. Dále žalobkyně uvedla, že na různých místech v České republice je ze strany státních orgánů „tíse“ tolerována různá výše „přípustné“ rychlosti vozidel. Je tak podle ní obecně a veřejně známo, že v některých městech a obcích se toleruje rychlost 60 km/hod., někde i 65 km/hod., přičemž během noci tolerance rychlosti u nastavení radarů ještě vrůstá. Z praxe je prý také zřejmé, že to, co toleruje městská a státní policie v Praze a větších městech, nemusí zdaleka platit v malé obci, kde často pokutují projíždějící řidiče již za sebemenší překročení rychlosti a bez dalšího tak jednoduše získávají peníze do svého rozpočtu. A žalobkyně pokračovala s tím, že:
12. *„Žalobci je z veřejně dostupných zdrojů známo, že na tolerování desetikilometrového překročení dovolené rychlosti se v minulosti shodla i státní a městská policie v Praze, kdy důvodem byla snaha sladit toleranci všech policejních měřičů v hlavním městě.“*
13. *Obecně je také známo, že některé radary jsou v Praze i mimo Prahu nastaveny dokonce až na hranici 65 km/hod. (tedy po odečtu 62 km/hod). Účastník řízení se tak oprávněně domnívá, že pokud by řidič předmětného vozidla jel naměřenou rychlostí z Malé Skály např. v Praze (tedy rychlostí 61 km/hod.), je velmi pravděpodobné, že by se v hlavním městě nedopustil žádného protizákonného jednání.“*
14. *Otázkou tedy v této souvislosti zůstává, kde je právní jistota, která je jedním ze znaků existence právního státu? Účastník řízení se domnívá, že v případě různého a svévolného výkladu předpisů orgány veřejné moci nejsou v tomto ohledu vytvořeny podmínky pro to, aby bylo objektivní právo v tomto směru dlouhodobě stabilní, jednotné, relativně jednoduché a předvídatelné a aby byla dodržována subjektivní práva všech. Nikdo nesmí být bez zákonného důvodu na svých právech zkrácen a každý, kdo porušuje právní povinnosti, musí být zákonným způsobem postižen, když tím je naplňováno legitimní očekávání fyzických i právnických osob.“*
15. *Jak již Ústavní soud ve své ustálené judikatuře mnohokrát konstatoval, ke znakům právního státu a mezi jeho základní principy neoddělitelně patří také zásada právní jistoty, přičemž její nezbytnou součástí je jak předvídatelnost práva, tak i legitimní předvídatelnost postupu orgánů veřejné moci v souladu s právem a zákonem stanovenými požadavky. Ten, kdo se spolehne na platné právo, nemůže být ve svém očekávání zklamán. Jedině takto předvídatelné chování vylučuje prostor pro případnou svévoli, pro niž v demokratickém právním státě není místa. Předvídatelnost práv je jedním ze základních prvků principu právní jistoty, bez jehož*

respektování si nelze demokratický právní stát představit (viz Nález Ústavního soudu č. 16/2004 Sb.).

16. *Princip právní jistoty de facto znamená, že právo tihne ke stálosti a ten, jenž se na něj spolehne, nemá být zaskočen nějakým překvapivým a neočekávaným zvratem. Pokud je tedy fyzická či potažmo právnická osoba stíhána za přestupkové jednání, které je ovšem dle „vlivu místních poměrů“ nepředvídatelné, kdy v jednom místě se shodným překročením nejvyšší dovolené rychlosti v obci se přestupkového jednání dopouštíte a ve druhém místě nikoli, se žalobci jeví tento postup orgánů veřejné moci jako nezákonný a protiústavní.“*

d) Nezákonné ukládání sankce

17. V tomto žalobním bodu žalobkyně namítala, že ji správní orgán výzvou ze dne 11. 1. 2016 vyzval k zaplacení částky 1.000,--Kč, která byla nejvyšší možnou, kterou bylo možno za předmětný přestupek blokově uložit, a to i přesto, že řidič vozidla překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci pouze o 11 km/hod. a nebyl zde dán žádný objektivní důvod ukládat sankci nejvyšší. Navíc v Praze jsou i za vyšší překročení dovolené rychlosti v obci např. za 68 km/hod. (po odečtu) ukládány standardně sankce ve výši 600,- Kč. Tedy původně uložená sankce ve výši 1.000,--Kč byla nepřiměřená vzhledem k okolnostem a sankcím ukládaným jinými správními orgány za spáchání obdobných přestupků. Výše ukládané sankce by měla dle silničního zákona odpovídat závažnosti porušení povinnosti řidiče, měla by být předvídatelná a města by si tímto způsobem neměla „zlepšovat“ svůj finanční příjem.
18. Naopak v odůvodnění příkazu ze dne 19. 5. 2016 již správní orgán v souvislosti s určením výše ukládané pokuty uvádí, že „pro určení její výše správní orgán použil rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje. Za přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu lze uložit podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu pokutu od 1.500 Kč do 2.500 Kč. Správní orgán také přihlédl k závažnosti porušení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích. Uložená pokuta je tedy přiměřená a je zcela v souladu se stupněm společenské nebezpečnosti popsaného jednání.“
19. V odůvodnění následného prvoinstančního správního rozhodnutí správní orgán uvedl, že „pro určení výše pokuty bylo použito rozmezí dané v ust. § 125c odst. 4 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění platném v době spáchání protiprávního jednání, pro přestupek podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb. Při rozhodování o výši uložené sankce pokuty správní orgán vycházel ze skutečnosti, že se jmenovaná společnost dopustila správního deliktu provozovatele vozidla v souvislosti s méně závažným porušením pravidel silničního provozu. Při řízení vozidla byla překročena nejvyšší dovolená rychlost v obci o méně než 20 km/h, přičemž míra překročení se pohybuje cirká uprostřed tohoto rozpětí. Ve prospěch jmenované společnosti byla také zhodnocena skutečnost, že nebylo zjištěno, že by byla při popsaném protiprávním jednání vyvolána kolizní situace či nevratné následky. S ohledem na uvedené, správní orgán uložil sankci pokuty na spodní hranici zákonem stanoveného rozmezí. Takto uloženou sankci považuje za odůvodněnou, přiměřenou a plně reflektující stupeň společenské nebezpečnosti popsaného jednání“.
20. Z výše uvedeného je podle žalobkyně seznatelné, že správní orgán v příkazu a v rozhodnutí již ukládá sankci na samé dolní hranici sazby, a to s přihlédnutím k závažnosti porušení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích,

kdy tedy evidentně správní orgán již předmětné jednání řidiče nepovažuje za tak závažné, jako v případě uložené sankce v původním blokovém řízení, kdy byla uložena pokuta na samé horní hranici s tím, že změnu své právní úvahy v tomto směru nijak správní orgán I. stupně neodůvodňuje. Žalobce navíc nesouhlasí s žádnou výší uložené sankce, neboť se uvedeného správního deliktu nedopustil.

e) Nenaplnění podmínek objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla a nenaplnění materiální znaku přestupkového jednání ze strany řidiče vozidla

21. V této námitce žalobkyně brojila proti závěrům žalovaného, že správní orgán postupoval zcela v souladu se silničním zákonem a že materiální znak přestupku byl naplněn ohrožením bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci rychlou jízdou. Konstatovala vědomost toho, že předmětem daného řízení je řízení o správním deliktu, nikoliv o přestupku, nicméně zdůraznila nutnost splnění podmínek odpovědnosti za projednávaný správní delikt podle ustanovení § 125f odst. 2 silničního zákona, k čemuž podle ní v tomto případě nedošlo. Nebyla splněna druhá podmínka ustanovení 125f odst. 2 písm. b) silničního zákona, když nebyl naplněn materiální znak přestupku, neboť nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích rychlou jízdou vozidla. Podle žalobkyně vychází žalovaný z předpokladu, že „pokud je jakkoliv překročena nejvyšší dovolená rychlost, tak se již automaticky naplňuje skutková podstata přestupkového jednání, neboť zájmem společnosti je zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Žalovaný tak řádně nezodůvodnil a především nepodložil žádnými důkazy, jakým konkrétním způsobem měl řidič vozidla bezpečnost provozu v daném místě a v dané době ohrozit.“ A žalobkyně pokračovala následovně:
22. „Žalovaný v napadeném rozhodnutí dále zřejmě k materiální stránce původního přestupku obecně shledává, že „výstup z metrologicky ověřeného měřiče úsekové rychlosti, zpracovaný strážníkem Městské policie Turnov, je tak dle názoru správního orgánu II. stupně dostatečným podkladem pro dané řízení. Stacionární měřiče rychlosti jsou umísťovány právě do míst, kde je třeba zajistit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ve zvýšené míře. Ze zajištěné fotodokumentace jednoznačně vyplývá závěr, že viditelnost v danou dobu nebyla ideální, jak uvádí odvolatel, ale je zřejmé, že dne 29. 12. 2015, v 7:07 hodin, byla snížena, kdy ještě svítalo, také odvolatelem uváděná teplota kolem -0,5°C na vozovce kolem řeky výrazně zvyšuje riziko vzniku námrazy na vozovce. Správnímu orgánu II. stupně je z úřední činnosti známo, že v daném úseku se nachází přechody pro chodce i autobusová zastávka. Existují tedy reálné možnosti výskytu chodců na vozovce....., tak ani v projednávaném případě dle názoru správního orgánu II. stupně nenastaly žádné významné okolnosti, pro které by nedošlo k naplnění materiálního znaku přestupku“.
23. Žalobce trvá na tom, že velmi důležitým aspektem v této souvislosti je konkrétní místo překročení nejvyšší dovolené rychlosti a další okolnosti, které v daném případě existují. K tomuto žalobce uvádí, že není pravdou, jak uvádí žalovaný, že viditelnost v danou dobu nebyla ideální, neboť vozidlo se při průjezdu měřeného úseku nacházelo v tzv. nautickém ranním soumraku, který započal v 06.39 hod a Slunce bylo v tuto dobu 6°-12° pod obzorem, tento soumrak trval 42 minut (tj. až do 07:21 hod.), tedy ještě 13 minut po odjezdu vozidla z měřeného úseku. Teprve poté nastal tzv. občanský ranní soumrak, který trval dalších 39 minut, než vyšlo v 08.00 hod. Slunce. Je tak evidentní, že vozidlo projíždělo daným úsekem 52 minut před východem Slunce, což jistě nelze označit za svítání tak, jak ho má na mysli správní orgán, tedy jako dobu krátce před východem Slunce. Je tedy nanejvýš prokázáno, že

v době průjezdu vozidla ještě nesvítalo tak, aby mohla být nějakým způsobem negativně ovlivněna viditelnost na vozovce a navíc v této době svítilo na vozovku pouliční veřejné osvětlení (dle vyhlášky č. 104/1997 Sb. se silnice vždy osvětlují v zastavěném území obcí), ve kterém je zabudovaný soumrakový spínač, který osvětlení automaticky vypne až na základě úrovně intenzity okolního světla, tedy až po rozednění. V tomto konkrétním případě je tak zřejmé, že veřejné osvětlení bylo v době průjezdu stále zapnuto, neboť byla prakticky ještě tma. Žalobce se tak domnívá, že viditelnost v době průjezdu měřeným úsekem byla ideální a žalovaný nemůže při svém tvrzení ani vycházet z fotodokumentace, která obsahuje prakticky pouze tmavé fotky vozidla a okolí, kdy blesk radaru je zaměřen pouze na spz.

24. Co se týká žalovaným uváděné skutečnosti, že „teplota kolem $-0,5^{\circ}\text{C}$ na vozovce kolem řeky výrazně zvyšuje riziko vzniku námrazy na vozovce“, tak obecně s tímto tvrzením žalobce samozřejmě souhlasí, ale v tomto konkrétním případě tomu tak nebylo, neboť jak vyplývá ze záznamu v deníku zimní údržby vedeném pro příslušnou silnici I. třídy ze strany společnosti SILNICE LK, byla dne 29.12.2015 v čase 01:15 hod. provedena údržba na silnici I/10 v obci Malá Skála, kdy byl použit chemický posyp se zkrápněním. V deníku je dále zaznamenáno, že bylo polojasno, teplota od -1°C do $+1^{\circ}\text{C}$, bez srážek, slabí proměnlivý vítr, viditelnost byla v danou dobu bez omezení, (což jen potvrzuje výše uvedenou argumentaci žalobce) a chemický posyp byl účinný i v čase 07:07 hod., tedy v době průjezdu vozidla. Z výše uvedeného je tak jednoznačně prokázáno, že viditelnost na vozovce byla dobrá a silnice byla bez námrazy dobře sjízdná.
25. Pokud žalovaný v napadeném rozhodnutí pouze konstatuje, že mu je z jeho úřední činnosti známo, že v daném úseku se nachází přechody pro chodce i autobusová zastávka, tak toto tvrzení samo o sobě nemůže vést k závěru, že jednáním byla ohrožena bezpečnost provozu v daném úseku. Musí zde dojít ke konkrétnímu ohrožení chodců, kteří se v danou chvíli pohybují v okolí vozovky, neboť jinak jsou tito neexistující chodci ohroženi pouze virtuálně. Nelze tedy připustit obecnou argumentaci žalovaného, že pokud se v daném místě nachází přechody pro chodce a autobusová zastávka, tak tyto sami o sobě evokují zvýšený pohyb chodců. Je třeba, aby správní orgán prokázal, že v dané době a na daném místě k pohybu chodců docházelo a že předmětným jednáním byly porušeny nebo ohroženy jejich zákonné zájmy, potažmo zájmy společnosti.
26. Pokud se žalovaný domnívá, že toto ohrožení má automaticky spočívat pouze ve faktu, že byla překročena rychlost, tak jeho názor je nesprávný.
27. Žalobce opětovně poukazuje na to, že žalovaný je jako správní orgán (i bez návrhu) povinen si v přestupkovém řízení opatřit takové důkazy, které mu umožňují rozhodnout o tom, zda byl přestupek spáchán či nikoliv tedy o tom, zda byl posuzovaným jednáním porušen nebo alespoň ohrožen zájem společnosti ve smyslu § 2 odst. 1 zákona o přestupcích. Této povinnosti ovšem ani jeden ze správních orgánů nedostal, neboť žádný konkrétní důkaz směřující k materiální stránce přestupku v řízení neopatřil, když pouze konstatoval své zkušenosti a znalost místních poměrů.
28. Žalobce dále v této souvislosti uvádí, že obec Malá Skála je sice rekreační oblastí s možností výskytu většího množství lidí v dané lokaci, ale to pouze v letním období, neboť je zde nachází vodácký kemp. V zimním období se v této obci vodáci a ani turisté nepohybují.
29. Žalobce také upozorňuje na skutečnost, že z veřejných zdrojů je známo, že původně sám Krajský úřad Libereckého kraje požadoval jako podmínku pro zprovoznění daného úsekového radaru v obci Malá Skála zvýšení rychlosti v obci z padesáti na šedesát kilometrů za hodinu, a

to s argumentací, že „zvýšení rychlosti nepředstavuje žádné riziko“ a s tvrzením, „že radary umístěné u parkoviště ve směru od Železného Brodu a u autobusové zastávky ve směru od Turnova jsou podle krajského úřadu příliš brzy za značkou začátku obce“. Po jednáních s obcí nakonec kraj ustoupil a povolená rychlost se v obci na tuto hodnotu nezvýšila. Je tedy zcela evidentní, že i představitelé veřejného zájmu měli za to, že zvýšením rychlosti v daném úseku až na 60 km za hodinu by nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na předmětné komunikaci, a to i přesto, že se v daném úseku nachází přechody a autobusová zastávka.

30. *Právě všechny výše uvedené okolnosti, jež z pohledu žalobce vylučují porušení nebo ohrožení zájmu společnosti, musí být posuzovány v každém konkrétním případě a žalobce je považuje za tak mimořádné, že ve svém souhrnu jsou způsobily snížit stupeň společenské nebezpečnosti činu pod míru naplnění materiálního znaku přestupku.*
31. *Dále dle tvrzení žalovaného „k naplnění materiální stránky přestupku postačuje ohrožení určitého zájmu společnosti, není třeba, aby došlo k jeho porušení, nemusí tedy dojít k žádné škodě....žalovaný tak dospěl k jednoznačnému závěru, že porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích nezjištěným řidičem vykazovalo znaky přestupku dle zákona o silničním provozu, a proto mohl být odvolatel uznán vinným ze spáchání správního deliktu.“ S tímto závěrem žalobce zásadně nesouhlasí, neboť jednáním nezjištěného řidiče nedošlo z výše uvedených důvodů k naplnění materiálního znaku přestupku podle § 2 odst. 1 zákona o přestupcích, kdy jeho jednání nemohlo porušit či ohrozit zájem společnosti na bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a závěr učiněný žalovaným tak odporuje zákonné úpravě.*
32. *Žalobce tak trvá na tom, že zajistil, aby při užití jí provozovaného vozidla registrační značky X na pozemní komunikaci I/10 v obci Malá Skála v úseku 50°38'33,4272"N, 15°11'36,3420"E - 50°38'14,7752"N, 15°11'21,1007"E GPS směr Turnov byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích, stanovená zákonem č. 361/2000 Sb.*

f) Porušení zásady právní jistoty

33. V tomto žalobním bodu žalobkyně brojila proti odůvodnění žalovaného, podle něhož mu není známo, na jaké hranice rychlosti jsou jednotlivé radary v rámci České republiky nastavovány, že je ale jednoznačné, jaké nejvyšší dovolené rychlosti jsou v jednotlivých místech stanoveny silničním zákonem, přičemž v projednávaném případě byla nejvyšší dovolená rychlost v místě měření překročena. Právě proto byla žalobkyně (tehdy odvolatelka) uznána vinnou ze spáchání správního deliktu. Podle žalobkyně je z uvedeného zřejmé, že dojde-li podle žalovaného k překročení nejvyšší povolené rychlosti, tak je automaticky spáchán přestupek. Takový závěr je ale pro žalobkyně nepřijatelný, viz výše.

g) Nezákonné ukládání sankce

34. V poslední žalobní námitce žalobkyně uvedla, že byt žalovaný neshledal v souvislosti s uloženou sankcí v napadeném rozhodnutí žádnou nesprávnost ani nezákonnost, přesto uznal, že určená částka, k jejímuž zaplacení byl žalobce vyzván, byla stanovena na horní hranice s tím, že do tohoto řízení žádným způsobem nezasahuje. S tím žalobkyně nesouhlasí, přičemž v podrobnostech odkázala na svoji předchozí argumentaci k této otázce (viz výše). Dodala, že není od věci připomenout, že pokuty vybírá správní orgán, který je uložil a příjem z pokut je příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost

tohoto orgánu. Je tedy evidentní, že uložená pokuta je zdrojem příjmu správního orgánu, což znamená, že správní orgán je svým důsledku na výběru sankcí zainteresován a může tak v řízení vystupovat neobjektivně.

35. Vzhledem k výše uvedenému žalobkyně navrhovala zrušit jak žalované rozhodnutí, tak i rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu, jež mu předcházelo, a věc žalovaném vrátit k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

36. Žalovaný se vyjádřil k obsahu žaloby podáním ze dne 19. 12. 2016. Odvolal se v něm plně na obsah žalovaného rozhodnutí. Zdůraznil, že jak správní orgán, tak žalovaný, dospěli k závěru, že se žalobkyně správního deliktu dopustila a že překročení rychlosti nezjištěným řidičem v daném případě vykazuje znaky přestupku podle silničního zákona. Navrhoval žalobu zamítnout.

IV. Skutková zjištění a právní posouzení jednotlivých žalobních námitek krajským soudem

37. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů podle části třetí, hlavy první a druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, v platném znění (dále jen „s.ř.s.“), a to bez nařízení jednání dle ustanovení § 51 odst. 1 s.ř.s., když s tímto postupem souhlasila jak žalobkyně, tak žalovaný. Dospěl přitom k následujícím zjištěním a právním závěrům.
38. Žalobkyně předně namítala, že v přezkoumávané věci nemohlo dojít ke spáchání daného správního deliktu, neboť nejednala v rozporu s ust. § 10 odst. 3 silničního zákona, neboť zajistila, aby při užití předmětného vozidla byla dodržována pravidla provozu na pozemních komunikacích. A dále proto, že předmětné přestupkové jednání nebylo natolik společensky nebezpečné, aby vůbec naplňovalo skutkovou podstatu přestupku. Tento předpoklad podle ní potvrdil i žalovaný v napadeném rozhodnutí, a to na jeho straně „4, *druhý odstavec, druhá věta od konce stránky napadeného rozhodnutí*“. Krajský soud při ověřování tohoto tvrzení však nezjistil, že by žalovaný v označeném místě žalovaného rozhodnutí cokoliv o chybějící společenské nebezpečnosti tvrdil. V závěru uvedené stránky je totiž uvedeno následující, přičemž zmiňovaná druhá věta je vyznačena tučně:
39. „*V daném případě byla nejvyšší dovolená rychlost i po odečtení možné tolerance měřicího zařízení překročena o 11 km/h, z čehož je zřejmé, že výše překročení rychlosti se nachází ve druhé polovině rozmezí stanoveného pro naplnění skutkové podstaty přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4. zákona o silničním provozu. K naplnění materiální stránky přestupku postačuje obrožení určitého zájmu společnosti, není třeba, by došlo k jeho porušení, nemusí tedy dojít k žádné škodě. Správní orgán II. stupně tak dospěl k jednoznačnému závěru, že porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích nezjištěným řidičem vykazovalo znaky přestupku dle zákona o silničním provozu, a proto mohl být odvolatel uznán vinným ze spáchání správního deliktu. Opětovně je třeba uvést, že v daném řízení nebylo vedeno řízení o přestupku ani nebylo prováděno dokazování ve věci spáchání přestupku. Odvolatel dále*“ (konec stránky).
40. Co tedy uvedenou argumentaci žalobkyně sledovala, o tom lze jen spekulovat, stejně jako s dalším jejím tvrzením na straně 5. žaloby, kde cituje z odůvodnění rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu následující:

41. „...v dané věci správní orgán shledal splnění podmínek – stanovených v § 125f odst. 2 písm. a), b), c) a odst. 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. – pro uplatnění objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. V tomto konkrétním případě nebylo možné zjistit, bylo-li zjevně protiprávní jednání v silničním provozu způsobeno zaviněním určité osoby řidiče. Pro tyto případy právní předpis stanoví objektivní odpovědnost osoby provozovatele vozidla za následky jednání a chování řidiče bez ohledu na její zavinění. Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla byla vyvozena přesně tak, jak to stanoví zákon č. 361/2000 Sb. Objektivní odpovědnost provozovatele není absolutní, připouští se možnost liberace. Provozovatel neodpovídá za pochybení řidiče, prokáže-li, že byl naplněn některý ze zákonem stanovených liberačních důvodů. Liberační důvody taxativně stanoví § 125f odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. Pouze za prokázání některého z těchto důvodů je možno zprostit se objektivní odpovědnosti. Správní orgán cituje relevantní části ust. § 125f (Správní delikt provozovatele vozidla) zákona č. 361/2000 Sb....“
42. Zřejmě má za stěžejní větu „V tomto konkrétním případě nebylo možné zjistit, bylo-li zjevně protiprávní jednání v silničním provozu způsobeno zaviněním určité osoby řidiče“, s níž spojuje s ohledem na další žalobní tvrzení nenaplnění skutkové podstaty přestupku. V tu chvíli ale vůbec nešlo o zavinění určité osoby, nýbrž o konstatování faktu, který odůvodňoval vedení řízení o správním deliktu. V něm se již žalobkyně mohla vyvinut z odpovědnosti za správní delikt toliko v případech vymezených v § 125f odst. 5 silničního zákona, nikoliv již zpochybňováním míry zavinění řidiče vozidla při spáchání přestupku. Tedy pokud by prokázala, že v době před porušením povinnosti řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích
- a) bylo vozidlo, jehož je provozovatelem, odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s přidělenou státní poznávací značkou, nebo
 - b) podala žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru vozidel.
43. Ani jeden z uvedených liberačních důvodů ovšem žalobkyní tvrzen nebyl. Je rovněž plně souladné se zákonem, že se žalobkyní, jako provozovatelem předmětného vozidla, bylo vedeno řízení o správním deliktu, když se přestupce, řidiče tohoto vozidla, nepodařilo správnímu orgánu kontaktovat. Žalobkyně přitom měla na této skutečnosti zásadní podíl, který ostatně nijak nezpochybnila. Dokonce sama v žalobě uvedla, že je „pravdou, že jako provozovatel vozidla neposkytla správnímu orgánu informace reálné vedoucí ke zjištění řidiče vozidla“. V tom případě si ale musela být vědoma toho, že bez její relevantní informace v tomto směru nebylo v silách správního orgánu řidiče vozidla zjistit. Pokud tedy žalobkyně pokračovala s tím, že tato skutečnost správní orgán nijak nezbavovala povinnosti šetřit další okolnosti spáchání dopravního přestupku, včetně naplnění jeho materiální stránky, a to i bez reálně zjištěného řidiče vozidla, tak v tom se hluboce mylí. Do jaké míry totiž mohou či musí správní orgány přezkoumávat původní přestupky přetransformované následně do správních deliktů, je zřejmé z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 11. 2016, č. j. 8 As 156/2016-35. V něm je k těmto otázkám uvedeno v bodech 34 až 39 následující:
44. „Podle § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu správní orgán projedná správní delikt provozovatele vozidla teprve tehdy, učinil-li nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, ale nezahájil řízení o přestupku a věc odložil, protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě [§ 125f odst. 4 písm. a)], nebo řízení o přestupku zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno [§ 125f odst. 4 písm. b)].

Toto ustanovení vyjadřuje subsidiaritu odpovědnosti za správní delikt provozovatele vozidla vůči odpovědnosti za přestupek (srov. rozsudek NSS ze dne 26. 11. 2014, čj. 1 As 131/2014-45, v němž Nejvyšší správní soud uvedl, že „[a]ž v případě, že není možné s určitostí zjistit řidiče vozidla, který spáchal předmětný přestupek, činí zákon odpovědným provozovatele vozidla za to, že svěřil řízení vozidla jinému a nezajistil, aby byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích“). „Přednost“ odpovědnosti za přestupek je patrná i z § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu, podle kterého správní orgán poučí provozovatele, jehož vozidlem nezjištěný řidič spáchal přestupek, o možnosti sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku.

45. *Stěžovatelem sdělené okolnosti, za nichž řidič vozidlo zaparkoval v rozporu se zákonem, spolu s označením řidiče vozidla by mohly vést k zproštění odpovědnosti řidiče za spáchaný přestupek. K uplatnění těchto tvrzení byl však dán prostor v řízení o přestupku řidiče vozidla a nikoliv v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla. Stěžovatel byl ve výzvě podle § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu poučen o možnosti sdělit správnímu orgánu údaje o řidiči vozidla, následně byl předvolán k podání vysvětlení. Do odložení věci (19. 1. 2015) však stěžovatel žádné okolnosti, za nichž k předmětnému jednání došlo a ani osobu řidiče správnímu orgánu nesdělil; pouze odepřel podání výpovědi z důvodu vystavení sebe nebo osoby mu blízké riziku stíhání pro spáchání přestupku. Stěžovatel tak nejprve odpíral součinnost při zjišťování pachatele přestupku a až následně (16. 2. 2015), poté, co byla věc odložena, poskytl správnímu orgánu svá (nová) tvrzení o řidiči vozidla a o okolnostech provádějících řidičovo jednání. V tu dobu však již bylo řízení o spáchání přestupku řidičem vozidla, v němž by mohly mít stěžovatelovy údaje význam, odloženo. Znovu zahájit řízení o přestupku řidiče vozidla poté, co bylo zahájeno řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, není podle § 125g odst. 1 zákona o silničním provozu možné; toto pravidlo lze prolomit, pouze pokud se provozovatel vozidla zproští odpovědnosti za správní delikt podle § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu. V souzené věci bylo řízení o správním deliktu provozovatele vozidla zahájeno doručením příkazu ze dne 20. 1. 2015 stěžovateli.*
46. *Stěžovateli lze přisvědčit, argumentuje-li, že znakem skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla je jednání řidiče vykazující znaky přestupku. Není však správný jeho názor, že „[j]ednání řidiče v krajní nouzi (...) nevykazuje znaky přestupku“. Stěžovatel totiž zjevně zaměňuje okolnosti vylučující protiprávnost (zde krajní nouzi) s naplněním skutkové podstaty (znaků) přestupkového jednání. Kromě toho stěžovatel sám, svým odmítavým postupem v řízení o přestupku, způsobil, že se správní orgán nemohl okolnostmi, které řidiče vozidla mohly z odpovědnosti za přestupek vyvázat, zabývat. Sdělil-li by stěžovatel informace, které uvedl v podání ze dne 16. 2. 2015, již během přestupkového řízení, nemuselo by vůbec k zahájení řízení o správním deliktu stěžovatele dojít.*
47. *Stěžovatel se (zjevně účelově) snaží prosadit posouzení, zda bylo jednání řidiče vozidla přestupkem či nikoliv až v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla. Jistě si je však nejméně jeho zástupce vědom, že v tomto řízení již není možno značeného řidiče vozidla za přestupek postihnout, neboť již nelze zahájit řízení o jeho přestupku (§ 125g odst. 1 zákona o silničním provozu). Takto připravené situace se následně stěžovatel snaží využít ve svůj prospěch coby provozovatele vozidla.*
48. *Stěžovatelovu procesní konstrukci zamezující rozhodnout jak o přestupkové odpovědnosti řidiče, tak o odpovědnosti provozovatele vozidla za správní delikt, správně odmítl krajský soud aprobovat. Ani Nejvyšší správní soud nemíní na tuto brhu přistoupit a její pravidla akceptovat. Ke kasační argumentaci proto odkazuje na přílehlavé odůvodnění rozsudku*

krajského soudu a dodává: smyslem těchto triků není zajistit stěžovateli spravedlivý proces se zákonným výsledkem, ale za pomoci procesních úskoků zbavit stěžovatele následků odpovědnosti, které na něho právě v důsledku zákonné úpravy dopadly. Nejvyšší správní soud nezpochybňuje právo stěžovatele hájit se ve správním i navazujícím soudním řízení jakkoliv; uvedené však neznamená, že by správní orgány či soudy byly povinny praktiky jeho obhajoby akceptovat. Pro založení odpovědnosti provozovatele vozidla za správní delikt je sice podle § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu nutné, aby porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazovalo znaky přestupku podle zákona o silničním provozu, toto ustanovení však nelze vykládat tak, že jsou správní orgány v řízení o správním deliktu povinny zjišťovat, zda byly naplněny všechny předpoklady přestupkové odpovědnosti řidiče vozidla. Pro splnění podmínky podle § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu proto postačí, že jednání řidiče vykazuje znaky přestupku.

49. *Prokazování, zda jednání řidiče bylo rozporné se zákonem v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, by bylo v rozporu s výše popsanou subsidiaritou odpovědnosti za správní delikt provozovatele vozidla vůči odpovědnosti za přestupek. Cílem zavedení úpravy správního deliktu provozovatele vozidla přitom bylo, aby deliktní jednání nezůstala nepotrestána a aby za ně v případě nezjištění totožnosti pachatele odpovídal provozovatel vozidla.“*
50. Z uvedeného je zřejmé, že projednání správního deliktu přichází v úvahu až poté, co selžou postupy vedoucí k tomu, aby byl přestupek projednán přímo s přestupcem, tedy osobou, která jej spáchala. Tu však žalobkyně správnímu orgánu neoznačila a sama tak způsobila, jak uvádí, „překlopení“ věci do objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, tedy sama sebe. Třeba přitom poznamenat, že ne každý přestupek je možné v případě nezjištění jeho pachatele projednat jako správní delikt. Jde jen o taková porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, která jsou, navíc při splnění dalších předpokladů, stanovena v § 125f odst. 2 silničního zákona, respektive, jak byla stanovena ve zmíněném ustanovení v době spáchání daného přestupku. Podle této úpravy právnická nebo fyzická osoba odpovídala za správní delikt, 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.
51. V posuzované věci jde o případ stanovený pod písm. a) citovaného ustanovení, když překročení rychlosti bylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem.
52. Žalobkyně přistoupila k celé záležitosti nedbale. Poté, co Městská policie Turnov dopisem ze dne 5. 1. 2016 oznámila správnímu orgánu podezření ze spáchání daného přestupku, vyzval správní orgán dne 19. 2. 2016 žalobkyni k podání vysvětlení. Téhož dne jí byla tato výzva doručena. Žalobkyně na ni však nijak nereagovala, a proto správní orgán Záznamem ze dne 19. 5. 2016 přestupek ze dne 29. 12. 2015 podle § 66 odst. 3 písm. g), tehdy platného přestupkového zákona, odložil. Podle tohoto zákonného ustanovení správní orgán věc odloží, jestliže nezjistí do šedesáti dnů ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě.

Vzhledem k tomu, že správní orgán nezjistil v přezkoumávané věci do šedesáti dnů ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl (dne 5. 1. 2016), skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě (žalobkyně žádnou neoznačila), nezbylo, než věc ve smyslu citovaného ustanovení odložit. Poté již jiný postup, než zahájení řízení o správním deliktu, nebyl vzhledem k uvedenému možný.

53. Je tak možno zkonstatovat, že správní orgán (Městský úřad Turnov) byl postupem žalobkyně fakticky zbaven možnosti dopátrat osobu, která se daného přestupku dopustila, když jeho snaha o její zjištění vyzněla s ohledem na přístup žalobkyně k věci naprázdno. Byla to totiž ona sama, kdo rezignoval na zjištění osoby řidiče vozidla. Podle krajského soudu proto správní orgán učinil potřebné kroky ke zjištění pachatele přestupku podle § 125f odst. 4 silničního zákona, ve znění platném k okamžiku spáchání přestupku a rozhodování o něm. Více učinit nemohl, když jeho snahu zablokovala nevěle žalobkyně identifikovat řidiče vozidla. Krajský soud se jinak samozřejmě plně ztotožňuje se žalobkyní v tom, že primárně odpovídá za spáchaný delikt řidič vozidla a teprve tehdy, nelze-li skutečného řidiče na základě žádných důkazů či indicí zjistit a vést proti němu přestupkové řízení, nese odpovědnost za delikt provozovatel vozidla (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 11. 2014, č. j. 1 As 131/2014 – 45). Nicméně bylo „zásluhou“ samotné žalobkyně, že takovýto postup nebylo možno použít. Dovolávala-li se pak rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 12. 2014, č. j. 3 As 7/2014-21, podle něhož *„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,“* nelze z tohoto odkazu dovodit nic jiného, než že správní orgány postupovaly v souladu se zákonem, když spáchaný přestupek nenechaly bez povšimnutí a postihly jej jako správní delikt.
54. Výše uvedenou část z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 11. 2016, č. j. 8 As 156/2016-35, pak citoval krajský soud zcela záměrně, neboť se v něm nabízejí odpovědi na námitky žalobkyně ohledně nenaplnění materiálního znaku daného přestupkového jednání. Na šíři přezkumu skutkové podstaty spáchaného přestupku v době, kdy již je vedeno řízení o správním deliktu. Ta je totiž zcela jiná, než žalobkyně v žalobě prezentuje a krajský soud se k této otázce vrátí ještě dále. Vzdor tomu se totiž nelze nevyjádřit k žalobním tvrzením žalobkyně vycházejícím z předpokladu, že samotné překročení nejvyšší povolené rychlosti ještě k naplnění materiální stránky přestupku nepostačuje (viz 2. žalobní bod).
55. Žalobkyně namítala neprokázání materiální stránky přestupku, resp. její nedostatečné zjištění, přičemž odkazovala i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-45. Z něho pak citovala, že *„nelze vyslovovat žádné paušální závěry o tom, že např. míra společenské nebezpečnosti překročení nejvyšší povolené rychlosti o 2 km/h je natolik mizivá, že nedosahuje intenzity přestupku, zatímco u překročení nejvyšší povolené rychlosti o 10 km/h již tomu tak je“* a pokračovala, že v něm Nejvyšší správní soud *„dále konstatuje, že materiální aspekt přestupku je jedním ze základních atributů definice přestupku a musí se vždy prokazovat a nikdy presumovat“*. Nejvyšší správní soud se v tomto rozsudku věnuje materiální stránce přestupku s tím, že *„trestnost správních deliktů se řídí obdobnými principy a pravidly, jakými se dosud řídila i trestnost trestných činů, a pro trestnost jednání, které naplňuje formální znaky přestupku, musí být tedy*

naplněna i materiální stránka deliktu“, přičemž odkazuje na svou dosavadní judikaturu i rozhodnutí Nejvyššího soudu vztahující se k trestným činům (viz usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1529/2008 a sp. zn. 7 Tdo 1012/2008). Dále pak rozvíjí, že *„jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti. Z tohoto závěru však nelze dovodit, že by k naplnění materiálního znaku skutkové podstaty přestupku došlo vždy, když je naplněn formální znak přestupku zaviněným jednáním fyzické osoby. Pokud se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, přidruží takové další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku“*. Nejvyšší správní soud uzavírá, že *„správní orgány jsou povinny zkoumat vždy, když rozhodují, zda určité jednání je přestupkem či nikoliv, také otázku, jestli došlo k naplnění obou znaků přestupku, tj. znaku formálního i znaku materiálního“*. Je třeba přitom zdůraznit, že věc řešená citovaným rozsudkem Nejvyššího správního soudu se týkala překročení rychlosti o pouhé 2 km/hod, což zcela vysvětluje snahu o co nejdůkladnější rozbor materiální stránky přestupku. Případ žalobce je však odlišný.

56. Silniční zákon stanoví pravidla provozu na pozemních komunikacích, včetně práv a povinností účastníků tohoto provozu. Mimo jiné v § 4 písm. b) ukládá každému účastníkovi provozu řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, tedy i jeho § 18 odst. 4, podle něhož *„V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km/h“*. Silniční zákon tedy jednoznačně ukládal neznámému řidiči jet v obci v obci Malá Skála, kterou neprochází dálnice ani silnice pro motorová vozidla, maximálně rychlostí 50 km/hod. Povinnosti stanovené tímto zákonem jednotlivým účastníkům provozu na pozemních komunikacích nelze v žádném případě zlehčovat či zkreslovat, neboť silniční zákon má zásadní význam v zajištění bezpečnosti provozu, zdraví, života a majetku všech účastníků tohoto provozu, tedy v tom, aby komunikace nebyly „džunglí“. Nelze odhlédnout od toho, že charakter silničního zákona je výrazně preventivní. Žalobce stanovenou maximální povolenou rychlost v obci překročil minimálně o 11 km/h (po odečtení možné chyby v měření), tedy o více než 20%, což nepochybně mělo za následek velice reálné nebezpečí pro zdraví, život a majetek řidiče samého i ostatních účastníků silničního provozu, zvláště pak s ohledem na světelné poměry v době spáchání tohoto přestupku. O nich žalobkyně se žalovaným sice nesouhlasně polemizuje (viz 13. stránka žaloby uprostřed), nicméně zároveň uvádí, že *„Je tedy nanejvýš prokázáno, že v době průjezdu vozidla ještě nesvítilo tak, aby mohla být nějakým způsobem negativně ovlivněna viditelnost na vozovce a navíc v této době svítilo na vozovku pouliční veřejné osvětlení ... ve kterém je zabudovaný soumrakový spínač, který osvětlení automaticky vypne až na základě úrovně intenzity okolního světla, tedy až po rozednění.“* Krajský soud má tak za prokázané, že řidič projížděl obcí za ztížených podmínek, za snížené viditelnosti oproti dennímu světlu, což si o to více vyžadovalo dodržování předepsané rychlosti. Na této skutečnosti nemohlo nic změnit ani rozsvícené pouliční osvětlení, které nikdy nevytvoří srovnatelné podmínky vnímání situace na vozovce a vedle ní pro řidiče, jako za denního světla.
57. Žalobce se velice mýlí, pokud dovozuje, že jen ohrožení zájmu chráněného zákonem nestačí. Naopak podle § 2 odst. 1 tehdy platného přestupkového zákona bylo přestupkem *„zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za*

přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně“. K naplnění materiální stránky přestupku tedy postačovalo i jen ohrožení chráněného zájmu. Ostatně nelze znovu nezmínit citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-45, z něhož jednoznačně vyplývá, že naplnění formálních znaků skutkové podstaty přestupku bude běžně znamenat i naplnění znaku materiálního, tedy porušení nebo ohrožení určitého zájmu společnosti, resp. jen v případě přistoupení dalších významných okolností bude moci být uzavřeno, že k naplnění materiální stránky nedošlo. V daném případě však podle krajského soudu není žádný prostor pro zpochybňování materiální stránky daného přestupku, a to vzhledem k míře překročení nejvyšší povolené rychlosti a tedy současně zásadnímu porušení zákonné povinnosti. Krajský soud nesdílí námitky žalobkyně, že by se prvoinstanční správní orgán zabýval materiálním znakem přestupku nepřipadným způsobem, o čemž svědčí i jeho odůvodnění na straně 10. prvoinstančního rozhodnutí. Rozboru materiální stránky přestupku se věnoval rovněž žalovaný (viz str. 4 i 5 žalovaného rozhodnutí) a ani k jeho úvahám a závěrům nemá krajský soud coby vytknul, neboť je považuje za zcela správné. Proto na ně v dalším odkazuje a dodává, že pokud snad někdo skutečně nechápe, že v přezkoumávané věci neznámý řidič ohrožoval sebe i své okolí, tedy zájem společnosti na bezpečném provozu vůbec, tak že je otázkou, zda by taková osoba vůbec měla disponovat řidičským oprávněním.

58. Jak již ale bylo uvedeno výše, podle ustanovení § 66 odst. 3 písm. g) dřívějšího přestupkového zákona správní orgán věc odloží, jestliže nezjistí do šedesáti dnů ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě. Dozvěděl-li se proto správní orgán o spáchání daného přestupku dne 5. 1. 2016, musel zjistit skutečnosti odůvodňující zahájení přestupkového řízení proti určité osobě nejpozději do 60 dnů od tohoto data. K tomu však nedošlo z výše uvedených důvodů, a proto správnímu orgánu nezbylo, než oznámený přestupek odložit, když žalobkyně nevyvinula potřebnou aktivitu ke zjištění pachatele přestupku. Zcela zákonitě proto následovalo zahájení řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, v němž se žalobkyně snažila prosadit posouzení toho, zda vůbec bylo jednání řidiče vozidla přestupkem či nikoliv, a protože se podle jejího mínění o přestupek z důvodu nenaplnění jeho materiálního znaku nejednalo, nemohla být tudíž ani uznána vinnou předmětným správním deliktem. Jde o tvrzení sice napohled logické, ale v řízení o správním deliktu již neakceptovatelné, neboť podle § 125g odst. 1 silničního zákona *„Je-li zahájeno řízení o uložení pokuty za správní delikt podle § 125f, nelze již zahájit řízení o přestupku pro stejné porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích. Řízení o přestupku lze zahájit, pokud se provozovatel vozidla zproští odpovědnosti za správní delikt podle § 125f odst. 5.“* Žalobkyně se však odpovědnosti za správní delikt podle citovaného ustanovení nezprostila, a tak jediné, co musel správní orgán dotáhnout souladně se zákonem v souvislosti se zjištěným protiprávním jednáním, bylo právě žalobkyní rozporované řízení o jejím správním deliktu. A jak Nejvyšší správní soud judikoval ve výše zmíněném rozsudku ze dne 28. 11. 2016, č. j. 8 As 156/2016-35, pod bodem č. 38, **pro založení odpovědnosti provozovatele vozidla za správní delikt je sice podle § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu nutné, aby porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazovalo znaky přestupku podle zákona o silničním provozu, toto ustanovení však nelze vykládat tak, že jsou správní orgány v řízení o správním deliktu povinny zjišťovat, zda byly naplněny všechny předpoklady přestupkové odpovědnosti řidiče vozidla. Pro**

splnění podmínky podle § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu proto postačí, že jednání řidiče vykazuje znaky přestupku. V konkrétním případě pak to, že porušení povolené rychlosti motorového vozidla řízeného nezjištěným řidičem bylo změřeno automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy a že vykazuje znaky porušení § 18 odst. 4 silničního zákona, jak je zřejmé ze Záznamu o měření (viz č. 1. 2 správního spisu). Jinými slovy, v řízení o správním deliktu již nelze zkoumat a jeho výsledek odvozovat od posouzení otázek, které jsou předmětem přezkoumávání v přestupkovém řízení. I materiální stránka daného přestupku by ovšem byla splněna, jen nebylo komu ji přičíst k tíži. Námitky, že jízda neznámého řidiče nebyla i přes vyšší rychlost nebezpečná, jelikož jde o kvalitní a bezpečné vozidlo, že nemohl nikoho ohrozit, protože byly prázdniny, komunikace byla bez dalších účastníků nebo že jde o přehledný úsek komunikace atd. (viz str. 9 žaloby), nepovažuje krajský soud za případné proto, že nemají na výsledek řízení o správním deliktu ve světle vpředu uvedeného žádný vliv. Krom toho jde v zásadě o pouhé tvrzení žalobkyně, když např. i automobil renomované značky může být postižen momentální technickou závadou, jež ho činí nezpůsobilým k jízdě na pozemních komunikacích (např. závada na osvětlení vozidla). Ostatně zákonodárci při stanovení nejvyšší povolené rychlosti v obci jistě neměli na mysli, že „dobré“ vozy ji nemusí dodržovat, respektive, že fakticky bude zákonnou jiná rychlost pro vozidla zn. Mercedes, jiná pro vozidla zn. Škoda či zn. Dacia atd.

59. Za zcela nepřijatelnou obranu považuje krajský soud rovněž námitky (nebo snad stesky?), podle nichž se v některých městech a obcích toleruje motorovým vozidlům rychlost 60 km/h, či dokonce 65 km/h, tak jako v Praze. K tomu lze říci pouze jediné, a to, že působnost silničního zákona dopadá na pozemní komunikace ve všech městech a obcích celé České republiky. Proto pokud nebyla v obci Malá Skála stanovena místní úpravou jiná nejvyšší možná dovolená rychlost, musí řidiči dodržovat zákonem stanovenou rychlost. Bez ohledu na to, co si o tom kdo myslí, jestli je léto s obsazeným vodáckým kempem, nebo zima, kdy se v obci Malá Skála vodáci ani turisté nepohybují atd. Samozřejmě nelze formalisticky lpět na rychlosti 50 km/h, jak již rozvedeno výše v rozsudku Nejvyššího správního soudu. V přezkoumávané věci ale neznámý řidič nejel rychlostí 52 km/h, ani 55 km/h, nýbrž minimálně rychlostí 61 km/h, přičemž třeba mít na paměti, že šlo o jeho průměrnou rychlost v měřeném úseku, takže mohl jet místy i rychleji.
60. Žalobkyně rovněž namítala nepřiměřenost uložené pokuty, a to i s odkazem na to, že v Praze jsou i za vyšší překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci, např. za 68 km/hod. (po odečtu), ukládány standardně sankce ve výši 600,- Kč. Vzhledem k tomu považovala původně požadovanou sankci ve výši 1.000,-Kč za nepřiměřenou nejen vzhledem k okolnostem daného případu, ale právě i k sankcím ukládaným jinými správními orgány za spáchání obdobných přestupků. Žalobkyně se pozastavovala rovněž nad tím, že v odůvodnění Příkazu ze dne 19. 5. 2016 správní orgán v souvislosti s určením výše ukládané pokuty uvedl, že *„pro určení její výše správní orgán použil rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje. Za přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu lze uložit podle ustanovení § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu pokutu od 1.500 Kč do 2.500 Kč. Správní orgán také přihlédl k závažnosti porušení povinností řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích. Uložená pokuta je tedy přiměřená a je zcela v souladu se stupněm společenské nebezpečnosti popsaného jednání.“* Stejnou výši pokuty pak správní

orgán odůvodnil i v prvoinstančním správním rozhodnutí. Z uvedeného žalobkyně dovozovala, že pokud měla mít pokuta v blokovém řízení výši 1.000,--Kč, tedy nejvyšší možnou, přičemž ve správním řízení byla uložena ve výši 1.500,--Kč, tedy na samé dolní hranici možné sazby, tak že došlo ke změně právních úvah ohledně závažnosti porušení povinností řidiče. Žalobkyně však nesouhlasila se žádnou sankcí, když vychází z přesvědčení, že se správního deliktu nedopustila.

61. Krajský soud neshledává v namítaném nic zvláštního, nýbrž naopak soulad s příslušnou právní úpravou. Podle § 125f odst. 3 silničního zákona (v tehdy platném znění) se totiž za správní delikt uvedený v odstavci 1, tedy i za delikt spáchaný žalobkyní, uloží pokuta, přičemž pro její výši se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje. V přezkoumávané věci šlo o přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 4. silničního zákona (překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h), za který bylo možno uložit rovněž podle jeho § 125c odst. 5 písm. g) pokutu od 1.500,--Kč do 2.500,--Kč. Správní orgán tedy neměl jinou možnost, než uložit žalobkyni pokutu právě podle tohoto ustanovení, když již vedl správní řízení o správním deliktu. Uložil jí přitom pokutu nejnižší možnou, přičemž jakékoliv srovnávání její výše s pokutou ukládanou v blokovém řízení není na místě. Tato skutečnost totiž plyne přímo z uvedené zákonné úpravy, když je v ní stanovena rozdílná výše pokut pro stejná deliktární jednání právě v závislosti na tom, zda mají být postiženy v blokovém nebo klasickém správním řízení. Jinými slovy, žalobkyně srovnávala nesrovnatelné. K úvahám žalobkyně ohledně toho, že pokuty uložené orgánem obce jsou jejím příjmem a že jsou tak i zdrojem pro financování správního orgánu, který ve věci rozhoduje, nezbyvá, než poznamenat, že jde o zákonnou úpravu.
62. Na základě výše uvedeného krajskému soudu nezbylo, než konstatovat, že neshledal námitky žalobkyně odůvodněnými, a proto žalobu ve výroku I. podle § 78 odst. 7 s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl.

VI. Výrok o nákladech řízení

63. Ve věci byl úspěšný žalovaný, a proto by měl nárok na náhradu nákladů řízení podle § 60 odst. 1 s. ř. s. proti žalobkyni, která úspěch ve věci neměla. Krajský soud však nezjistil, že by žalovanému nějaké náklady řízení před krajským soudem vznikly. Proto bylo rozhodnuto o nákladech řízení, jak uvedeno ve výroku II. tohoto rozsudku.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Hradec Králové dne 27. února 2018

JUDr. Jan Rutsch v. r.
předseda senátu