



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Alexandra Krysla a soudkyň Mgr. Miroslavy Kašpírkové a JUDr. Aleny Hocké v právní věci **žalobce J.G.**, nar. ..., bytem ..., *zastoupeného Mgr. Jaroslavem Topolem, advokátem, se sídlem Praha 4, Na Zlatnici 301/2*, proti **žalovanému Krajskému úřadu Plzeňského kraje**, se sídlem v Plzni, Škroupova 18, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 18. 11. 2016, č. j. DSH/14330/16,

t a k t o :

- I. Žaloba se **z a m í t á.**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

Žalobce se žalobou domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 18. 11. 2016, č. j. DSH/14330/16 (*dále jen „napadené rozhodnutí“*), kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Plzně, odboru správních činností, oddělení dopravních přestupků (*dále jen „prvostupňový správní orgán či prvoinstanční orgán“*) ze dne 13. 9. 2016, čj. MMP/218808/16 (*dále jen „prvostupňové rozhodnutí“*), podle kterého se žalobce dopustil správního deliktu podle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (*dále jen „zákon o silničním provozu“*) a byla mu uložena podle § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu pokuta ve výši

4.000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1.000 Kč. Žalobce požadoval, aby mu bylo přiznáno právo na náhradu nákladů řízení.

II. Důvody žaloby

Žalobce nejprve namítá, že správní orgán závažně porušil § 125g odst. 2 silničního zákona, podle kterého platí: *„Dopustil-li se provozovatel vozidla více správních deliktů podle § 125f, o kterých je příslušný vést řízení též obecní úřad obce s rozšířenou působností, vede se o těchto deliktech společné řízení.“* Správní orgán totiž ve společném řízení, ve kterém bylo vydáno rozhodnutí prvního stupně, projednával toliko údajné správní delikty ze dne 19. 9. 2015 a ze dne 25. 10. 2015. Správní orgán však v době, kdy proti žalobci vedl řízení o těchto správních deliktech v prvním stupni, vedl proti žalobci též řízení sp. zn. SZ MMP/225245/16, ve kterém dne 22. 11. 2016 vydal rozhodnutí č. j. MMP/280070/16, kterým žalobce uznal vinným ze spáchání správního deliktu dle § 125f silničního zákona dne 1. 11. 2015, 8. 11. 2015 a 27. 12. 2015. Správní orgán však v předmětné době žalobce považoval za podezřelého, nebo proti němu vedl řízení, i v dalších případech správního deliktu dle § 125f silničního zákona, a to ohledně údajných správních deliktů spáchaných dne 14. 2. 2016 (sp. zn. SZ MMP/289946/16), dne 4. 2. 2016 (sp. zn. SZ MMP/028124/16), dne 21. 2. 2016 (sp. zn. SZ MMP/044424/16), dne 7. 3. 2016 (sp. zn. SZ MMP/060775/16) a dne 17. 1. 2016 (sp. zn. SZ MMP/075190/16). Ve všech těchto věcech mělo být dle § 125g odst. 2 silničního zákona vedeno společné řízení. Správní orgán však v souladu s tímto ustanovením zjevně nepostupoval. Tento nezákonný postup nadto žalobce krátí na jeho právech, neboť dle § 125g odst. 3 téhož zákona platí, že *„Za více správních deliktů provozovatele vozidla podle § 125f, projednaných ve společném řízení, se uloží pouze jedna pokuta podle § 125f odst. 3. Pro určení výše pokuty se použije sazba pokuty za přestupek nejprísněji postižitelný.“* Žalobci by tedy byla v případě správného postupu správního orgánu uložena pouze jedna pokuta a jedny náklady řízení. Z důvodu nezákonného postupu správního orgánu dochází k násobení nákladů řízení, ale nepochybně též k uložení vyšší pokuty. Takový postup správního orgánu nelze aprobovat. Žalobce proto navrhuje, aby bylo rozhodnutí prvního stupně zrušeno, aby správní orgán mohl všechny údajné správní delikty žalobce dle § 125f silničního zákona projednat ve společném řízení a případně uložit souhrnnou pokutu.

Žalobce dále namítá, že vyměřená pokuta je nezákonná, neboť správní orgán se při její výměře dopustil porušení zásady zákazu dvojího přičítání. Jako přitěžující okolnost totiž hodnotil to, že *„oba výše uvedené skutky, spočívající v překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci, hodnotí správní orgán jako závažnější, neboť při uvedeném překročení nejvyšší dovolené rychlosti se již výrazně prodlužuje dráha potřebná pro zastavení vozidla.“* K tomu žalobce namítá, že tuto skutečnost, a totiž, že při překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci dochází k prodloužení dráhy potřebné pro zastavení vozidla, nepochybně zhodnotil již zákonodárce jakožto tzv. typovou závažnost přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 silničního zákona, kterou zákonodárce zohlednil při stanovení mezí skutkových podstat a sankčních sazeb. Již z tohoto důvodu je vyměřená pokuta nezákonná, neboť stojí na úvaze, která je v rozporu se zásadou výměry sankcí. Dále správní orgán uvedl, že *„hodnotil rovněž předmětnou míru překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci vzhledem k hranici, která je určující pro naplnění skutkové podstaty předmětného přestupku, a považuje ji u obou shora popsanych skutků za vyšší, což bylo hodnoceno v neprospěch provozovatele vozidla.“* K tomu

žalobce namítá, že v případě prvního údajného správního deliktu měla být rychlost překročena o 31 km/h, tato rychlost se přitom pohybuje o 1 km/h nad polovinou dané skutkové podstaty. Takové naplnění skutkové podstaty nelze dle názoru žalobce považovat za přitěžující, ale ani za polehčující okolnost, toliko za okolnost neutrální, neboť překročení rychlosti o 31 km/h v obci je v podstatě naprosto typické spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 silničního zákona, resp. takové naplnění dané skutkové podstaty nelze považovat za přitěžující okolnost.

Lze rovněž namítnout, že z rozhodnutí prvního stupně není zřejmé, jak správní orgán dospěl k závěru, že použitý rychloměr je automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) silničního zákona (dále jen „automat“). Správní orgán neuvedl, co tímto pojmem rozumí, neuvedl, jakými vlastnostmi se vyznačuje použitý rychloměr - a neprovedl srovnání, zda vlastnosti použitého rychloměru odpovídají vlastnostem automatu. Otázka, zda použitý rychloměr, je přitom zásadní, neboť dle citovaného ustanovení se jedná o jednu z podmínek odpovědnosti provozovatele za předmětný správní delikt. Z tohoto důvodu je rozhodnutí prvního stupně nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. K takovému závěru lze dojít např. na základě právní věty Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) obsažené v rozsudku ze dne 18. 6. 2015, č. j. 9 As 12/2014 – 86: *„Užil-li správní orgán ve svém rozhodnutí neurčité právní pojmy „vynálezecká činnost“ a „odborník“ (§ 6 zákona č. 527/1990 Sb., o vynálezech a zlepšovacích návrzích), aniž náležitě objasnil obsah a význam těchto pojmů v rozsahu potřebném pro posouzení dané věci, je jeho rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů rozhodnutí [§ 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.]“*. Žalobce též namítá, že nebylo prokázáno, a správní orgány se nijak nezabývaly tím, zda bylo měření rychlosti provedeno v souladu s § 79a silničního zákona, tj. zejm., zda bylo provedeno v součinnosti s PČR a na PČR určeném úseku. Pro absenci dokazování je nutné postupovat v souladu se zásadou in dubio pro reo, a tedy předpokládat, že měření rychlosti bylo provedeno v rozporu s cit. ust., protože je výstup z měření procesně nepoužitelným důkazem dle § 51 odst. 1 správního řádu. Žalobce též namítá, že napadená rozhodnutí jsou nezákonná i z toho důvodu, že zůstala důvodná pochybnost o tom, zda měření rychlosti bylo dne 19. 9. 2015 provedeno řádně. S ohledem na princip fungování použitého rychloměru (úsekový rychloměr) je totiž nutné trvat na tom, aby jako důkaz v řízení o přestupku nebo správním deliktu sloužily dva snímky, jeden z počátku měření a druhý z jeho konce, přičemž na obou snímcích musí být patrné, že měřené vozidlo je právě na počátku/konci měřeného úseku (který je vyznačen vodorovnou dopravní značkou). Z obsahu spisu však vyplývá, že na snímku „vjezd“ z měření ze dne 19. 9. 2015 není předmětná vodorovná dopravní značka zřejmá, zůstává proto pochybnost o tom, zda bylo měření zahájeno právě v okamžiku, kdy vozidlo žalobce do měřeného úseku vjelo. Je proto otázkou, jak dlouhým úsekem vozidlo žalobce projelo, resp. zda vůbec bylo měřeno vozidlo žalobce.

Žalobce dále namítá, že správní orgán upřesnil předmět řízení, když místo spáchání údajných správních deliktů specifikoval ve výroku rozhodnutí prvního stupně nikoli jako úsek mezi křižovatkami ulic Studentská a Okounová, jak tomu činil do vydání rozhodnutí, ale jako úsek mezi křižovatkami ulic Studentská a Pode Dvory, aniž žalobce o upřesnění předmětu řízení vyrozuměl a umožnil se mu k němu vyjádřit. Tím došlo k porušení práv žalobce, neboť jako účastník řízení má právo vědět, co přesně je předmětem řízení. K takovému závěru ostatně dospěl též Nejvyšší správní soud, a to v rozsudku ze dne 31. 3. 2010, č. j. 1 Afs

58/2009 – 541: „Správní orgán může v průběhu řízení zahájeného z moci úřední upřesnit jeho předmět, nedojde-li tímto úkonem k žádné procesní újmě na straně účastníků řízení. Upřesněním předmětu řízení nesmí dojít k jeho zásadnímu rozšíření nebo změně oproti jeho vymezení v oznámení o zahájení správního řízení. Správní orgán musí s upřesněním předmětu řízení řádně seznámit účastníky řízení a musí jim dát možnost se k němu vyjádřit. Jinak řečeno ve věcech správního trestání musí být takovýmto úkonem zachována totožnost skutku.“ Tato vada přitom není pouze formální. Žalobce totiž na základě dalšího údaje, a to údaje o délce měřeného úseku (530,2 m) měl za to, že správní orgán vydá rozhodnutí, kterým řízení o správních deliktech zastaví, neboť po ohledání původního úseku, ve kterém mělo dojít ke správním deliktům (tj. mezi křižovatkami Studentská a Okounová) pomocí aplikace dostupné na www.maps.google.com zjistil, že tento úsek měří pouze 510 metrů. Bylo tedy zřejmé, že buď se správní delikty nestaly v místě, které byly jako místo spáchání označeny v řízení, nebo je měřený úsek kratší, než jak se podává z ověřovacího listu. Byl zde tedy zřejmý rozpor mezi délkou úseku, kde mělo ke správním deliktům dojít, a délkou měřeného úseku. Tento rozpor přitom byl zásadní, a to s ohledem na to, že použitý rychloměr funguje na principu úsekového rychloměru. Na základě těchto údajů tedy mohl žalobce legitimně nabýt dojmu, že „něco není v pořádku“, a že správní orgán nepřikročí bez dalšího k vydání rozhodnutí, případně, že žalobce bude v odvolacím řízení úspěšný, neboť tohoto rozporu si nepochybně povšimne odvolací správní orgán. Nastala však třetí situace, pro žalobce nepředpokladatelná, kdy správní orgán sice rozpor vyjasnil, avšak až v rozhodnutí prvního stupně, protože žalobce nemohl toto upřesnění předmětu řízení reflektovat ve svých námitkách v prvním stupni.

Žalobce dále namítá, že správní orgán neučinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, neboť předně ani v jednom případě nelze z obsahu spisu zjistit, že by se správní orgán alespoň pokusil zjistit pachatele přestupku pomocí městského kamerového systému obce Plzeň, který zahrnuje již 95 kamer, z toho 5 jich je na ulici Plská, kde mělo dojít ke správnímu deliktu. Dle názoru žalobce by bylo na místě, aby v případě, že obec disponuje takto hustou sítí kamer, byly v rámci činění nezbytných kroků ke zjištění pachatele přestupku ve smyslu § 125f odst. 4 silničního zákona přezkoumány též kamerové záznamy a byl učiněn pokus o to zrekonstruovat cestu pachatele přestupku a zjistit, zda jej některá kamera nezachytila takovým způsobem, že jej lze ztotožnit, ať už ve vozidle, nebo po zastavení vozidla a vystoupení z něj. Ostatně právě zjištění totožnosti pachatelů různých protiprávních činů v případě, že chybí očití svědci, je údajným účelem, za jakým jsou městské kamerové systémy v poslední době hromadně instalovány. Tuto skutečnost však správní orgány, dle názoru žalobce zcela účelově, v případě zjišťování pachatele skutku projednatelného též jako správní delikt provozovatele vozidla, rovněž hromadně ignorují. Žalobce dále namítá, že pokud správní orgán zjistil, že ani panu L., ani panu P. nelze na žalobcem uvedené adresy doručovat, měl o tom žalobce informovat, a umožnit mu sdělit správnímu orgánu alternativní kontakt na tyto osoby. Nejen že by se jednalo o postup souladný se základními zásadami činnosti správních orgánů, rovněž pouze takový postup by byl v souladu s § 37 odst. 3 správního řádu. Pokud totiž žalobce označil tyto osoby za řidiče jeho vozidla, avšak neuvedl „funkční“ kontakt na ně, bylo jeho podání vadné, neboť zcela zásadní náležitostí sdělení osoby řidiče provozovatelem vozidla je právě adresa pro doručování – neboť jinak může správní orgán jen stěží prověřit, zda označená osoba skutečně přestupek spáchala (zvláště pokud označený řidič, jako např. pan L., neprochází evidencemi dostupnými správnímu orgánu). Lze též namítnout, že pokud bylo správnímu orgánu z úřední činnosti známo, že

označeným osobám nejde na žalobcem uvedených adresách dlouhodobě doručovat, je téměř švejkováním, pokud se správní orgán o doručování na tyto adresy pokusil, aniž žalobce o velmi pravděpodobném neúspěchu neinformoval. Rovněž lze uvést, že správní orgán měl oběma pánům ustanovit opatrovníka pro doručování, případně jim doručovat veřejnou vyhláškou, což jsou dvě alternativy, které správní řád stanoví v případě, že určité osobě nelze doručovat.

Žalobce závěrem namítá, že samotná skutková podstata správního deliktu provozovatele vozidla a především pak povinnost stanovená v § 10 odst. 3 silničního zákona je v rozporu s Ústavou, ústavními principy a základními právy. Ustanovení § 10 odst. 3 silničního zákona zakotvuje presumpci odpovědnosti provozovatele vozidla za jednání řidiče při užití vozidla, jehož je provozovatelem. Toto ustanovení obsahuje pravidlo vyžadující nesplnitelné chování, neboť provozovatel vozidla zpravidla není schopen ovlivnit chování řidiče, tedy zajistit, aby při užití vozidla na pozemních komunikacích byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovena zákonem o silničním provozu. Provozovatel vozidla totiž nemůže učinit více, než poučit řidiče vozidla o tom, že má dodržovat dopravní předpisy, přinejmenším pokud řídí jeho vozidlo. Nicméně, osoba držící řidičské oprávnění musela absolvovat autoškolu a povinné závěrečné zkoušky, a tedy provozovatel vozidla je oprávněn se legitimně domnívat, že taková osoba zná své povinnosti (mj. povinnost dodržovat nejvyšší povolenou rychlost či neodstavovat vozidlo tam, kde to není povoleno). Fakticky absolutní odpovědností provozovatele vozidla za dodržení povinnosti řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích při užití jeho vozidla v silničním provozu dochází k porušení několika základních práv provozovatele vozidla. Jako vhodné se jeví uvést podobnost odpovědnosti držitele zbraně, kdy tento je oprávněn ji svěřit jenom osobě, která má příslušné oprávnění, stejně tak jako je provozovatel vozidla oprávněn vozidlo svěřit jenom tomu, kdo má řidičský průkaz. Analogicky se současnou dikcí zákona o silničním provozu by tak osoba, která je držitelem zbraně, odpovídala za trestný čin proti životu a zdraví, který spáchal ten, jemuž byla zbraň po právu svěřena, a skutečný střelec by vyvázl bez trestu, což je samozřejmě situace absurdní a zcela ústavně nekonformní. Ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu presumuje odpovědnost provozovatele vozidla za jednání řidiče. Tato premisa je zcela v rozporu s jednou se základních zásad soudního trestání a per analogiam i trestání správního, presumcí neviny, neboť provozovatel vozidla je automaticky shledáván vinným. Žalobce má za to, že omezení základního práva provozovatele vozidla svými negativními důsledky přesahuje klady, které představuje veřejný zájem na ustanovení § 10 odst. 3 silničního zákona. Žalobce má proto za to, že aplikací ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu bylo zasaženo do jeho práv garantovaných Listinou základních práv a svobod. Žalobce proto dává soudu ke zvážení, zda by nebylo vhodné podat návrh na zrušení patřičných ustanovení silničního zákona k Ústavnímu soudu České republiky.

III. Vyjádření žalovaného

Žalovaný konstatuje, že žalobce namítá, že ve věci mělo být vedeno společné řízení, neboť správní orgán I. stupně v době, kdy rozhodoval o správních deliktech, které jsou předmětem tohoto řízení, vedl řízení o dalších jeho správních deliktech. K tomu žalovaný uvádí, že dle sdělení správního orgánu I. stupně ze dne 27. 2. 2017 č. j. MMP/051673/17,

které je k žalobě přiloženo, nebylo v době rozhodování o správních deliktech žalobce, které jsou předmětem tohoto řízení, vedeno správním orgánem I. stupně žádné další řízení o správním deliktu žalobce.

K námitce, že nebylo zjišťováno, zda k měření byl použit automatizovaný technický prostředek, žalovaný uvádí, že vdaném případě bylo měřeno úsekovým měřičem, což je zřejmé mj. z ověřovacího listu, z něhož je patrné, že ověření je vázáno na jedno konkrétní místo, a to na ul. Plaskou v Plzni, dále je stanoven minimální úsek měření a je zde uvedeno, že rychloměr byl zkoušen podle metrologického předpisu „Metodický postup při ověřování úsekových rychloměrů“. Skutečnost, že se jedná o automatizovaný technický prostředek užívaný bez obsluhy, vyplývá i z protokolu o měření rychlostí, kde je uvedeno, že se jedná o průměrnou rychlost a výslovně pak i z oznámení Městské policie Plzeň. Je přitom skutečností obecně známou, že úsekové měřiče z povahy věci pracují bezobslužně a automaticky, neboť neumožňují obsluhu na místě ani zastavování vozidel. V tomto směru žalovaný odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Brně č. j. 62A 7/2015-36 v němž je mj. uvedeno: *„Z fotografie předmětného měřidla, která je rovněž obsažena ve správním spisu, je zřejmé, že bylo měřeno stacionárním pevně nainstalovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy (tedy nikoli měřidlem umístěným „na troj nožce“, které by muselo být při samotném měření obsluhováno přítomnými policisty či strážníky). Za této situace nebylo třeba provádět důkaz žalobcem předloženým návodem k předmětnému měřidlu ani stanoviskem Ministerstva dopravy, na něž odkazoval žalovaný.“* Žalovaný rovněž dodává, že v tomto směru žalobce v průběhu řízení nic nerozporoval, a proto neměl správní orgán I. stupně ani žalovaný důvod se touto otázkou podrobněji zabývat.

Žalobce dále namítá, že správní orgán změnil předmět řízení, aniž by jej o upřesnění předmětu řízení vyrozuměl a umožnil mu, se k němu vyjádřit. Žalovaný k tomu uvádí, že na základě provedeného dokazování - konkrétně listinného důkazu *„Sdělení k úsekovému měření“* založenému ve spise na listu č. 87 došlo toliko k dílčímu upřesnění skutku, nikoliv ke změně předmětu řízení. Žalovaný dále konstatuje, že pokud by se žalobce nebo jeho zmocněnec dne 31. 8. 2016 zúčastnili provádění dokazování ve věci nebo se na výzvu správního orgánu z téhož dne s podklady pro vydání rozhodnutí seznámili, mohl se žalobce se všemi podklady rozhodnutí seznámit a vyjádřit se k nim.

Žalobce dále brojí proti výši uložené sankce. Žalovaný shledal uloženou sankci za přiměřenou projednávané věci, přičemž s odůvodněním správního orgánu I. stupně její výše se plně ztotožňuje.

K námitce, že správní orgán I. stupně neučinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupků, žalovaný konstatuje následující. Zákon o silničním provozu obsahuje dva základní instituty, které jsou relativně samostatné. Jde jednak o správní delikt (sankci) provozovatele vozidla, u kterého se nezkoumá zavinění (objektivní odpovědnost), jednak o správní postup mimo sankční řízení. Sankční postup proti provozovateli vozidla (správní delikt) je navázán na široce vymezenou povinnost provozovatele vozidla zajistit, aby řidič vozidla při jeho řízení dodržoval ustanovení zákona o silničním provozu, resp. na široce pojatou odpovědnost za provoz vozidla v souladu s pravidly silničního provozu – možnost sankčního postupu proti provozovateli vozidla (tj. řízení o správním deliktu a uložení pokuty) při porušení obecné

povinnosti je ovšem omezena přísnými podmínkami, zejména: 1. postih provozovatele vozidla je sekundární ve vztahu k postihu řidiče vozidla za přestupek (nastupuje až v případě, kdy se nepodaří zjistit totožnost pachatel přestupku a věc je z tohoto důvodu odložena nebo je-li řízení zahájeno, ale zastaveno z důvodu, že obviněný skutek nespáchal, popř. mu nebyl prokázán), tj. příslušný orgán musí učinit kroky ke zjištění totožnosti pachatele přestupku a jeho sankcionování, 2. porušení pravidel bylo zjištěno způsobem, který neumožňuje okamžité ověření totožnosti řidiče vozidla (tj. prostřednictvím automatizovaných elektronických systémů nebo při porušení pravidel pro parkování vozidel) a zjištění pachatele je tedy do značné míry závislé na provozovateli vozidla a 3. porušení pravidel nemělo závažné následky (materiální škoda, újma na zdraví, usmrcení osoby) - pokuta provozovateli se ukládá v zásadě ve stejných rozmezích, jako by byla uložena pachateli přestupku, ale je omezena určitou maximální hranicí a provozovateli vozidla se nezaznamenávají body, - obecné podmínky pro zproštění se odpovědnosti provozovatele vozidla (liberace) jsou konkretizovány, zejm. pro případ odcizení vozidla a pro případ, kdy došlo ke změně osoby provozovatele vozidla, která ještě nebyla zapsána v registru, ale řízení o zápisu již probíhá. V projednávané věci bylo opakovaně automatizovaným technickým prostředkem zjištěno překročení nejvyšší dovolené rychlosti a v jednáních řidiče vozidla bylo spatřováno nesporné porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích a skutek nepochybně vykazoval znaky přestupku podle zákona o silničním provozu. Dle ust. § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu *„Obecní 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“*. Vzhledem k tomu, vdaném případě byly splněny podmínky § 125f odst. 2, z oznámení o podezření z přestupků nebyla zřejmá totožnost řidiče, který se daných protiprávních jednání dopustil, a dané porušení bylo možné projednat v blokovém řízení, tedy byly splněny podmínky ust. § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu byl žalobce coby provozovatel předmětného vozidla vyzván k uhrazení určené částky a zároveň byl poučen, že ve lhůtě 15 dnů může správnímu orgánu I. stupně písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku. Dle § 125h odst. 6: *„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“*. Žalobce na výzvy správního orgánu I. stupně reagoval, přičemž správnímu orgánu I. stupně sdělil, že předmětné vozidlo v době projednávaného přestupku ze dne 19. 9. 2015 užíval pan M.L. Správní orgán I. stupně předvolal oznámeného řidiče k podání vysvětlení. Zásilka se však správnímu orgánu I. stupně vrátila zpět s tím, že adresát je na uvedené adrese, kterou žalobce správnímu orgánu sdělil, neznámý. Šetřením bylo zjištěno, že pan M.L. nemá povolený žádný pobyt na území ČR. Žalobce dále správnímu orgánu I. stupně sdělil, že předmětné vozidlo v době projednávaného přestupku ze dne 25. 10. 2015 užíval pan D.P. I v tomto případě se zásilka obsahující předvolání k podání vysvětlení pana P. vrátila správnímu orgánu I. stupně zpět s tím, že je na adrese uvedené žalobce neznámý. Ze strany správního orgánu I. stupně ve věci pak nebyli zjištěni žádní svědci, kteří by mohli správnímu orgánu sdělit totožnost osob, které se výše popsaných protiprávních jednání dopustili. Z tohoto důvodu tak bylo na místě podezření z

přestupků odložit, neboť nelze spolehlivě určit řidiče vozidel v době spáchání protiprávních jednání. Vzhledem k tomuto, tak bylo zcela v souladu se zákonem zahájeno řízení o správních deliktech žalobce, coby provozovatele vozidla. Žalovaný podotýká, že novela zákona o silničním provozu vnesla do zákona o silničním provozu novou skutkovou podstatu správního deliktu, ze kterého lze při splnění zákonem předpokládaných podmínek shledat odpovědným provozovatele vozidla bez ohledu na to, že vozidlo v inkriminovanou dobu řídila zřejmě jiná osoba. Skutková podstata správního deliktu tkví v tom, že právnická nebo fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 odst. 3 téhož zákona nezajistí, aby při užití jím provozovaného vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Provozovatel vozidla je předmětnou změnou zákona postaven do role spoluodpovědného za ukázněné chování řidiče, kterému svěřil řízení jím provozovaného vozidla. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 11. prosince 2014 č. j. 3 As 7/2014 - 21 uvedl, že *„Evidentním primárním úmyslem zákonodárce v právní úpravě správního deliktu dle ustanovení § 125f zákona o provozu na pozemních komunikacích je postihnout existující a jednoznačně zjištěný protiprávní stav, který byl způsoben provozem resp. užíváním vozidla při provozu na pozemních komunikacích. Podle názoru Nejvyššího správního soudu je zcela přiléhavé, pokud zákonodárce zvolil objektivní formu odpovědnosti samotného provozovatele vozidla, jenž je jako vlastník věci - nástroje spáchání protiprávnosti – z hlediska veřejného práva primární identifikovatelnou a konkrétní osobou.“* Žalovaný konstatuje, že žalobce, coby provozovatel vozidla tím, že nedostal této povinnosti, aniž by zákon vyžadoval jakoukoli formu jeho zavinění, naplnil v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla znaky skutkové podstaty správních deliktů podle § 125f odst. 1 téhož zákona. Žalovaný dále poznamenává, že v průběhu přestupkového řízení nebylo prokázáno, kdo se protiprávního jednání dopustil. Nebyl tedy zjištěn skutečný pachatel daného přestupku, a právě proto se odpovědnost za něj přenesla zprostředkovaně na žalobce samotného.

K námitce neústavnosti právní úpravy institutu správního deliktu provozovatele vozidla dle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů žalovaný uvádí, že neshledal nic, co by je mohlo vést k závěru, že správní orgán I. stupně ve věci postupoval v rozporu s právními předpisy. Žalovaný dále konstatuje, že správní orgán I. stupně je povinen se řídit zákony, tedy nikterak nepochybil, když postupoval dle platné a účinné právní úpravy. Dále též konstatuje, že k posouzení ústavnosti právní úpravy je příslušný výlučně Ústavní soud, tedy správní orgán I. stupně a v návaznosti na něj ani žalovaný neměl s ohledem na platnost a účinnost právní úpravy žádný důvod pochybovat o její ústavnosti. Žalovaný dále uvádí, že z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 1 As 237/2015 je vedle podrobné argumentace týkající se projednávaného správního deliktu v návaznosti na kasační námitky uveden odkaz na rozsudek téhož soudu č. j. 3 As 7/2014-21, který byl vydán Nejvyšším správním soudem ve věci správního deliktu provozovatele vozidla a který byl následně napaden ústavní stížností, která však byla usnesením sp. zn. I. ÚS 508/15 ze dne 22. 12. 2015 odmítnuta jako zjevně neopodstatněná. Z předmětného usnesení Ústavního soudu pak nevyplývá, že by předmětná právní úprava měla být protiústavní. Z tohoto je tak zřejmé, že není důvodu jakkoli pochybovat o ústavnosti předmětné právní úpravy. Vzhledem k výše uvedenému jsou tak námitky žalobce ve vztahu k neústavnosti právní úpravy nedůvodné a taktéž nemohlo dojít postupem správního orgánu I. stupně ani žalovaného k porušení žalobcových práv. Závěrečné námitky žalobce pak byly již

posouzeny v rámci výše uvedené argumentace a nebyly shledány žalovaným důvodnými.

IV. Posouzení věci krajským soudem

Z čeho soud vycházel

Při přezkoumání napadeného rozhodnutí soud vycházel podle § 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (*dále jen „s. ř. s.“*) ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, podle § 75 odst. 2 s. ř. s. přezkoumal napadený výrok rozhodnutí v mezích žalobou včas uplatněných žalobních bodů, neshledal při tom vady podle § 76 odst. 2 s. ř. s., k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti. O věci samé rozhodl soud podle § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení jednání, neboť žalobce i žalovaný s tím vyslovili souhlas.

Žaloba není důvodná.

A.

Nevedení společného řízení.

Soud nepřisvědčil námitce žalobce spočívající na argumentaci, že žalovaný postupoval chybně, když nevedl společné řízení o více skutcích spáchaných žalobcem.

Podmínky pro vedení společného řízení upravuje ustanovení § 125g tak, že dopustil-li se provozovatel vozidla více správních deliktů podle § 125f, o kterých je příslušný vést řízení týž obecní úřad obce s rozšířenou působností, vede se o těchto deliktech společné řízení. Za více správních deliktů provozovatele vozidla podle § 125f, projednaných ve společném řízení, se uloží pouze jedna pokuta podle § 125f odst. 3. Pro určení výše pokuty se použije sazba pokuty za přestupek nejpřísněji postižitelný (odstavec 2 a 3 shora zmíněného ustanovení).

Z obsahu správního spisu (konkrétně ze sdělení prvoinstančního orgánu ze dne 27. 2. 2017, č. j. MMP/051673/17) je zřejmé, že v době, kdy bylo zahájeno řízení o správním deliktu pro jednání ze dne 19. 9. 2015 a 25. 10. 2015, byly v případě později spáchaných skutků teprve prověřovány informace týkající se totožnosti řidiče vozidla z důvodu případného zahájení přestupkového řízení s oznámeným řidičem.

Soud je toho názoru, že prvoinstanční orgán nepochybil, když zahájil řízení o správním deliktu pouze ohledně skutků ze dne 19. 9. 2015 a 25. 10. 2015, neboť k okamžiku zahájení řízení zde nebylo žádné další jednání žalobce, které by mohlo být posouzeno jako správní delikt. Vzniká však otázka, zda prvoinstanční orgán neměl v průběhu řízení postupně spojovat k projednávání věci pod sp. zn. MMP/105090/16 i později spáchané skutky za situace, v níž by se u jednotlivých později spáchaných skutků nepodařilo zjistit osobu řidiče a bylo by zahájeno řízení o správním deliktu proti žalobci jakožto provozovateli vozidla. Dané správní delikty by totiž byly ve vícečinném souběhu, neboť žalobce se jich dopustil v období před oznámením rozhodnutí, jímž byl za některý z nich potrestán. Shora citovaná právní úprava obsažená v zákoně o silničním provozu odpověď na otázku nutnosti vedení společného řízení neposkytuje. Ani obsahově nejbližší právní úprava, tj. úprava společného

řízení v zákoně o přestupcích není dostačující pro posouzení věci, neboť obsahuje jednak v § 57 odst. 1 obecné pravidlo, že „*jestliže pachatel se dopustil více přestupků, které je příslušný projednávat též orgán, projednávají se tyto přestupky ve společném řízení.*“ (které však není podle názoru soudu na projednávanou věc aplikovatelné, neboť nezohledňuje specifické okolnosti daného případu – k „automatickému“ spojení věcí bez nutnosti vydat usnesení mohlo dojít pouze ve vztahu ke skutkům ze dne 19. 9. 2015 a 25. 10. 2015), jednak v § 57 odst. 3 toliko omezení správního orgánu v tom směru, že „*ve společném řízení se neprojedná přestupek, který byl spáchán po zahájení řízení o jiném přestupku*“ (v daném případě bylo naopak řízení o správním deliktu zahájeno až po spáchání pozdějších skutků). Klíčovým je tak § 140 odst. 1 správního řádu, který stanoví, že „*správní orgán může (...) z moci úřední usnesením spojit různá řízení, k nimž je příslušný, pokud se týkají téhož předmětu řízení nebo spolu jinak věcně souvisejí anebo se týkají týchž účastníků, nebrání-li tomu povaha věci, účel řízení anebo ochrana práv nebo oprávněných zájmů účastníků.*“ Je tedy zřejmé, že rozhodnutí o případném spojení různých řízení do řízení společného je plně v diskreci správního orgánu, který je oprávněn si sám posoudit, jakým způsobem bude postupovat. Zároveň je však třeba mít na paměti, že v projednávané věci je vedeno řízení o správním deliktu. Trestnost správních deliktů se řídí obdobnými principy jako trestnost trestných činů, což ostatně vyplývá z konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu (srov. rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2007, č. j. 8 As 17/2007). Při trestání souběhu v trestním řízení platí, že se ukládá úhrnný nebo souhrnný trest. Tyto tresty „*představují pro pachatele výhodnější postup, neboť je v nich zohledněna skutečnost, že pachatel se dopustil dalšího trestného činu, aniž byl varován odsuzujícím rozsudkem týkajícím se dřívějšího trestného činu.*“ (viz Šámal, P., Púry, F., Rizman, S.: Trestní zákon. Komentář. I. díl. 6., doplněné a přepracované vydání. C. H. Beck, Praha, 2004, str. 26). Z výše uvedeného tak jednoznačně vyplývá, že volnost správního orgánu při volbě procesní strategie v konkrétním případě nemůže být na újmu postavení obviněného v tom směru, že by snad správní orgán mohl za sbíhající skutky kumulovat tresty, naopak správní orgán bude povinen v souladu se zásadou absorpční (viz shora) zohlednit v projednávané věci uložený trest v následujících řízeních o sbíhajících správních deliktech (a to například upuštěním od potrestání či uložením nižší sankce tak, aby nedošlo v souhrnu k překročení zákonné horní sazby), když s ohledem určitou jednoduchost právní úpravy správního trestání nepřipadá v úvahu aplikace institutu souhrnného trestu, upraveného výlučně normami práva trestního. Jinak řečeno, tímto postupem bude správní orgán chybějící právní úpravu trestání souběhu nahrazovat, tak aby nedošlo k nepřípustnému znevýhodnění pachatele správního deliktu oproti pachateli trestného činu (jakožto jednání typově závažnějšího). Zdejší soud na závěr dodává, že ke stejným závěrům dospěl v podobné věci Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 As 28/2009 - 62 ze dne 18. června 2009.

B.

Nezákonnost sankce

Soud se rovněž neztotožnil s námitkou žalobce, že vyměřená sankce je nezákonná. Oba argumenty prvoinstančního orgánu, které žalobce zpochybňuje, totiž že „*oba výše uvedené skutky, spočívající v překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci, hodnotí správní orgán jako závažnější, neboť při uvedeném překročení nejvyšší dovolené rychlosti se již výrazně prodlužuje dráha potřebná pro zastavení vozidla*“ a „*správní orgán hodnotil rovněž*

míru překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci vzhledem k hranici, která je určující pro naplnění skutkové podstaty předmětného přestupku, a považuje ji u obou shora popsaných skutků za vyšší, což bylo hodnoceno v neprospěch provozovatele vozidla“, shledal soud jako příléhavě dopadající na projednávanou věc. Jestliže žalobce namítá, že prvoinstanční orgán svojí prvně shora uvedenou úvahou porušil zákaz dvojího přičítání, když jako přitěžující okolnost zhodnotil potenciálně delší brzdnou dráhu vozidla, soud k tomu uvádí, že v projednávané věci k dvojímu přičítání téže okolnosti v žádném případě nedošlo. Soud se žalobcem souhlasí v tom směru, že zákonodárce jistě zohlednil typovou závažnost přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 3 zákona o silničním provozu, jejichž skutkovou podstatu naplní překročení maximální povolené rychlosti v obci o 20 km/h a více, a zároveň méně než o 40 km/h, do výše sankce, kterou je za dané jednání možno uložit, zároveň však ponechal správním orgánům poměrně značný prostor pro individualizaci sankce s ohledem na okolnosti projednávaného případu (zákonné rozpětí sankce činí 2.500 Kč až 5.000 Kč). V konkrétním případě rychlost vozidla žalobce činila 81 km/h a 85 km/h, čili maximální povolená rychlost byla překročena o 31 km/h, resp. o 35 km/h. Podle názoru soudu není sporu o tom, že brzdná dráha vozidla při uvedené rychlosti je delší než například při rychlosti 70 km/h, která postačuje pro naplnění skutkové podstaty vymezené v § 125c odst. 1 písm. f) bodu 3 zákona o silničním provozu, tedy je zcela zřejmé, že i typově obdobná jednání mohou mít různou míru nebezpečnosti, přičemž právě na tuto skutečnost reagoval zákonodárce stanovením prostoru pro správní uvážení ohledně výše uložené sankce v rámci zákonného rozmezí, čímž je dána možnost individualizace sankce s ohledem na konkrétní okolnosti případu, k čemuž v projednávané věci došlo, když prvoinstanční orgán dospěl k závěru o prodloužení brzdné dráhy při takto výrazném překročení rychlosti a přičetl danou okolnost k tíži žalobce, v žádném případě se tak nedopustil porušení zákazu dvojího přičítání. Ani úvaha prvoinstančního orgánu, který vyhodnotil shora uvedená porušení rychlostního limitu jako přitěžující okolnost, není úvahou vadnou. Prvoinstanční orgán jasně uvedl, že nebezpečnost deliktu hodnotil ve vztahu k oběma stíhaným jednáním, přičemž v obou případech došlo k výraznému překročení maximální povolené rychlosti, v případě jednání ze dne 25. 10. 2015 se rychlost vozidla žalobce pohybovala dokonce v horní čtvrtině skutkové podstaty uvedené v § 125c odst. 1 písm. f) bodu 3 zákona o silničním provozu, prvoinstanční orgán tedy dospěl k logickému závěru, když tyto okolnosti přičetl k tíži žalobce.

C.

Jako nedůvodnou též soud odmítl námitku žalobce, že „z napadeného rozhodnutí není zřejmé, jak správní orgán dospěl k závěru, že použitý rychloměr je automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) silničního zákona, správní orgán neuvedl, co tímto pojmem rozumí, neuvedl, jakými vlastnostmi se vyznačuje použitý rychloměr“. Povaha použitého rychloměru je v odůvodnění prvoinstančního rozhodnutí jednoznačně vymezena, když správní orgán předně uvádí, že k naměření rychlosti došlo za použití rychloměru SYDO Traffic Velocity, výrobní číslo GEMVEL0015, přičemž odkazuje na Ověřovací list č. 8012-OL-70372-14 k danému rychloměru (který podrobně specifikuje vlastnosti daného měřidla) a na fotodokumentaci deliktu, listiny, které jsou součástí správního spisu. Z ověřovacího listu je patrné, že rychloměr SYDO Traffic Velocity je rychloměrem úsekovým a zároveň z pořízené fotodokumentace vyplývá, že měřidlo je umístěno ve výšce stacionárním pevně nainstalovaným technickým prostředkem, přičemž

podle názoru soudu je z těchto skutkových zjištění zcela jednoznačně zjevné, že se jedná o "automatizované" měřidlo, tj. měřidlo které není při měření rychlosti obsluhováno policisty - tento závěr ostatně vyplývá i z oznámení Městské policie o spáchání přestupku.

Závěr žalobce o tom, že „*nebylo prokázáno, zda bylo měření rychlosti provedeno v souladu s § 79a silničního zákona*“ rovněž neodpovídá zjištěnému skutkovému stavu, neboť z listiny označené jako sdělení k úsekovému měření rychlosti, která je součástí správního spisu na č. 1. 87 vyplývá, že měření rychlosti bylo provedeno v souladu s požadavky žalobcem zmiňovaného ustanovení zákona o silničním provozu.

Soud rovněž konstatuje, že oba skutky byly řádné zdokumentovány, když z přiložené fotodokumentace jednoznačně vyplývají všechny okolnosti nutné pro učinění závěru o tom, že řidič vozidla žalobce jednal protiprávně - místo spáchání, délka měřeného úseku, čas průjezdu, průměrná rychlost vozidla a maximální povolená rychlost. Všechny žalobcem vznesené pochybnosti jsou zcela hypotetického charakteru, žalobce nebyl s to soudu předestřít takovou skutkovou verzi reality, která by jakkoliv relevantně zpochybňovala výše uvedené podklady pro rozhodnutí.

D.

Skutečnost, že v příkazu, jímž bylo zahájeno řízení o správním deliktu žalobce, bylo místo spáchání skutků vymezeno tak, že k nim došlo „*na vozovce pozemní komunikace Plaské ulice, v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Studentská a Okounová*“ zatímco v prvoinstančním rozhodnutí „*na vozovce pozemní komunikace Plaské ulice, v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Studentská a Poda Dvory*“, nebyla v žádném případě způsobilá zkrátit žalobce na jeho právech, když tímto upřesněním místa spáchání skutků nedošlo ke změně předmětu řízení (oba skutky spočívaly v porušení maximální povolené rychlosti na ulici Plaská v Plzni, přičemž okolnost mezi jakými konkrétními křižovatkami k jednání došlo, není z hlediska totožnosti skutků, pro které bylo zahájeno řízení, rozhodná, když jednání i následek zůstaly beze změny - z daného hlediska je rozhodné, že se skutky staly na 530,2 m dlouhém úseku ulice Plaská, na němž je maximální povolená rychlost 50 km/h, jak jasně vyplývá z podkladů pro rozhodnutí). Zároveň platí, že k upřesnění konkrétního úseku výše uvedené ulice došlo listiny označené jako sdělení k úsekovému měření rychlosti, která je součástí správního spisu na č. 1. 87, přičemž žalobce se k této listině mohl vyjádřit v rámci provedení důkazů mimo ústní jednání, o němž byl řádně vyrozuměn dne 12. 8. 2016 (vyrozumění obsahovalo i konkrétní seznam listin, které budou provedeny k důkazu) a následně mu tato příležitost byla poskytnuta opětovně, když ho prvoinstanční orgán poučil dne 31. 8. 2016 v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu o možnost vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí. Žalobce však ničeho k věci neuvedl.

Soud nad rámec shora uvedeného dodává, že ani sám žalobce ve svých tvrzeních nijak neuvádí, v čemž konkrétně se ho mělo upřesnění místa spáchání skutků v průběhu řízení dotknout, vyjma argumentu, že „*nastala však třetí situace, pro žalobce nepředpokladatelná, kdy správní orgán sice rozpor vyjasnil, avšak až v rozhodnutí prvního stupně, proč žalobce nemohl toto upřesnění předmětu řízení reflektovat ve svých námitkách v prvním stupni.*“ Jestliže žalobce spatřuje dotčení pouze v tom, že „*nemohl toto upřesnění předmětu řízení*

reflektovat ve svých námitkách v prvním stupni." pak k tomu soud znovu opakuje, že žalobce měl před vydáním prvoinstančního rozhodnutí možnost se seznámit s poklady pro rozhodnutí a vyjádřit se k nim, zejména však své námitky vůči upřesnění neuvedl ani v odvolacím řízení, ani v řízení před soudem (zde se omezil toliko na zcela obecnou proklamaci), což svědčí o zjevné účelovosti jeho postupu.

E.

Námitky týkající se nesplnění podmínek pro zahájení řízení o správním deliktu.

Podle § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu *obecní úřad obce s rozšířenou působností správní delikt podle odstavce 1 projedná, pouze pokud učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku a a) nezahájil řízení o přestupku a věc odložil, protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě, nebo b) řízení o přestupku zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno.*

Výkladem tohoto ustanovení se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 22.10.2015, č.j. 8 As 110/2015-46 (rozsudky Nejvyššího správního soudu jsou dostupné na www.nssoud.cz) v bodech 16 až 18 uvedl, že „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 Nejvyššího správního soudu ze dne 26.11.2014, č.j. 1 As 131/2014-45). „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. Při posuzování, zda správní orgán učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, ale nelze ztrácet ze zřetele smysl a účel úpravy správního deliktu provozovatele vozidla, kterým bylo postihnout tzv. problematiku osoby blízké. V případech překročení maximální povolené rychlosti naměřeného pomocí automatických radarů a v případech nesprávného parkování, správní orgány často jednoznačně zjistily spáchání přestupku, ale při zjišťování totožnosti pachatele byly odkázány na vysvětlení podané registrovaným provozovatelem vozidla. Pokud provozovatel odepřel podání vysvětlení s tím, že by jím vystavil postihu osobu blízkou (§ 60 odst. 1 věta za středníkem zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů), správní orgány se ocitly ve stavu důkazní nouze a věc odložily, protože při množství podobných dopravních přestupků bylo vyloučeno zjišťovat totožnost přestupců jinými způsoby. Cílem zavedení úpravy správního deliktu provozovatele vozidla bylo, aby zmíněná delikttní jednání nezůstala nepotrestána a aby za ně v případě nezjištění totožnosti pachatele odpovídal provozovatel vozidla, kterému byla § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu stanovena povinnost zajistit, aby při užití vozidla byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích (viz zápis z hlasování v Poslanecké sněmovně o návrhu novely zákona o silničním provozu vráceném Senátem ze dne 6.9.2011, dostupný na www.psp.cz). Kasační soud se vyjádřil k účelu úpravy, jež byla do zákona o silničním provozu vložena novelou provedenou zákonem č. 297/2011 Sb., v rozsudku ze dne 11.12.2014, č.j. 3 As

7/2014-21: „Evidentním primárním úmyslem zákonodárce v právní úpravě správního deliktu dle ustanovení § 125f zákona o provozu na pozemních komunikacích je postihnout existující a jednoznačně zjištěný protiprávní stav, který byl způsoben provozem resp. užíváním vozidla při provozu na pozemních komunikacích. Podle názoru Nejvyššího správního soudu je zcela přiléhavé, pokud zákonodárce zvolil objektivní formu odpovědnosti samotného provozovatele vozidla, jenž je jako vlastník věci - nástroje spáchání protiprávnosti - z hlediska veřejného práva primární identifikovatelnou a konkrétní osobou.“ Šlo by proti smyslu úpravy správního deliktu provozovatele vozidla vyžadovat po správních orgánech rozsáhlé kroky směřující k určení totožnosti přestupce, nemají-li pro takové zjištění potřebné indicie a případné označení řidiče provozovatelem vozidla k výzvě podle § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu zjevně nevede, resp. nemůže vést k nalezení a usvědčení pachatele přestupku. Budou-li mít správní orgány (ať již na základě označení řidiče provozovatelem vozidla nebo na základě jiných skutkových okolností) reálnou příležitost zjistit přestupce, musí se o to pokusit. Dobrý příklad poskytuje věc řešená Krajským soudem v Hradci Králové v rozsudku ze dne 28.8.2014, č.j. 30 A 92/2013-27, kde provozovatelem vozidla byla autopůjčovna, která na základě výzvy poskytla správnímu orgánu údaje o subjektu, jenž měl v době spáchání přestupku vozidlo pronajaté, a přiložila příslušnou nájemní smlouvu; krajský soud uzavřel, že správní orgány měly vyvinout větší úsilí ke kontaktování označené obchodní společnosti a jejího jednatele, který dle sdělení provozovatele vozidlo osobně přebíral. Naopak pokud provozovatel vozidla k výzvě správního orgánu **označí za řidiče osobu, kterou nelze dohledat nebo se jí nedaří doručovat**, případně označí osobu, která odepře podání vysvětlení z důvodu podle § 60 odst. 1 věty za středníkem zákona o přestupcích (srov. citovaný rozsudek 3 As 7/2014-21), nebo dochází-li k řetězení označených osob (označený řidič označí dalšího řidiče atd.), je podmínka učinění nezbytných kroků ve smyslu § 125f odst. 4 zákona o přestupcích naplněna a správní orgán po odložení či zastavení řízení o přestupku projedná správní delikt.“ (pozn. zvýrazněno zdejším soudem).

Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 10.11.2005, č.j. 1 Afs 107/2004-48, publikovaném pod č. 869/2006 Sb. NSS, uvedl: „Zneužitím práva je situace, kdy někdo vykoná své subjektivní právo k neodůvodněné újmě někoho jiného nebo společnosti; takovéto chování, jímž se dosahuje výsledku nedovoleného, je jenom zdánlivě dovolené. O chování toliko zdánlivě dovolené jde z toho důvodu, že objektivní právo nezná chování zároveň dovolené a zároveň nedovolené; vzhledem k tomu, že ze zásady *lex specialis derogat legi generali* vyplývá, že zákaz zneužití práva je silnější, než dovolení dané právem, není takové chování výkonem práva, ale protiprávním jednáním (viz. Knapp, V.: *Teorie práva*. C. H. Beck, Praha, 1995, s. 184 - 185). Výkonu práva, který je vlastně jeho zneužitím, proto soud neposkytne ochranu. Právo je jedním ze společenských normativních systémů; je tedy nerozlučně spjato s existencí společnosti, kterou svým regulativním působením významně ovlivňuje. Úkolem práva jako společenského normativního systému je zabezpečit reprodukci společnosti a tedy i vůbec její řádné fungování. Aby společnost nebyla pouhým souhrnem autonomních individuí, sledujících výlučně své vlastní zájmy, potřeby a toliko svůj prospěch, a nerespektujících zájmy, potřeby a prospěch ostatních, resp. celku, musí ve společnosti existovat i určitá shoda ohledně základních hodnot a pravidel vzájemného soužití. Z tohoto pohledu je evidentní, že právní řád nemůže být hodnotově neutrální, ale musí obsahovat, chránit a prosazovat alespoň hodnoty, které umožňují bezporuchové soužití jednoho člověka s lidmi dalšími, tedy život člověka jako člena společnosti. V tomto svém regulativním působení

musí právo předkládat svým adresátům racionální vzorce chování, tedy takové vzorce, které slouží k rozumnému uspořádání společenských vztahů. To je příkaz nejen pro zákonodárce, ale i pro adresáty právních norem a orgány, které tyto právní normy autoritativně interpretují a aplikují; smyslu práva jako takového odpovídá pouze takový výklad textu právního předpisu, který takové uspořádání vztahů ve společnosti respektuje. Výklad, který by – při existenci několika různých interpretačních alternativ – racionalitu uspořádání společnosti pomíjel, nelze považovat za správný a závěr, k němuž dospívá, potom důsledně vzato nelze považovat ani za existující právo, a to z toho důvodu, že se přiči základnímu smyslu práva. Ostatně odedávna platí, že znát zákony neznamena znát jenom jejich text, ale především pochopit jejich smysl a působení; obdobné platí o právu samém. Při existenci několika interpretačních alternativ tedy takové chování, které není v souladu s požadavkem rozumného uspořádání společenských vztahů, je chováním protiprávním; takové chování může mít zároveň povahu zneužití subjektivního práva.“

Oprávnění „sdělil údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku“ nelze vykládat v tom smyslu, že by provozovatel mohl za řidiče označit kohokoliv. Smyslem tohoto oprávnění je umožnit provozovateli sdělit správním orgánům údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku, neboť je to právě provozovatel vozidla, kdo na základě své předchozí úvahy umožnil jiné osobě užívat jím provozované vozidlo. Není obvyklé, aby vozidla byla půjčována osobám, o nichž provozovatel neví nic bližšího, které nezná nebo u nichž si pečlivě neověří jejich identitu a způsobilost vozidlo užívat. Z tohoto důvodu musí být provozovatel vozidla správním orgánům zásadně vždy schopen předestřít takovou skutkovou verzi reality, která se bude jevit jako věrohodná a která se bude moci stát předmětem dokazování, resp. učinění nezbytných kroků ke zjištění pachatele přestupku. V případě souzeném Nejvyšším správním soudem například shora zmíněná autopůjčovna, která na základě výzvy poskytla správnímu orgánu údaje o subjektu, jenž měl v době spáchání přestupku vozidlo pronajaté, přiložila příslušnou nájemní smlouvu.

Žádnou takovou věrohodnou skutkovou verzi reality žalobce správním orgánům nepředestřel.

V dané věci Městská policie Plzeň dne 21. 9. 2015 a 30. 10. 2015 oznámila prvoinstančnímu orgánu podezření z přestupků dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu pro porušení § 18 odst. 4 téhož zákona; přestupky spočívaly v tom, že dne 19. 9. 2015 v 23:09:00 hod. na pozemní komunikaci v obci Plzeň, ulice Plaská směr z centra, byla automatizovaným technickým prostředkem SYDO Traffic Velocity, výrobní číslo GEMVEL0015 řidiči vozidla RZ: ... v úseku s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h naměřena rychlost jízdy 84 km/h, po odečtení 3 km/h tolerance měřícího zařízení rychlost 81 km/h a dne 25. 10. 2015 v 12:30:52 hod. na pozemní komunikaci v obci Plzeň, ulice Plaská směr z centra, byla automatizovaným technickým prostředkem SYDO Traffic Velocity, výrobní číslo GEMVEL0015 řidiči vozidla RZ: ... v úseku s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h naměřena rychlost jízdy 88 km/h, po odečtení 3 km/h tolerance měřícího zařízení rychlost 85 km/h; k oznámením byla připojena fotodokumentace z místa přestupků zachycující shora uvedená vozidla a záznam o měření.

Prvoinstanční orgán výzvou ze dne 22. 9. 2015, resp. 30. 10. 2015 k uhrazení určené částky, doručenou žalobci dne 29. 9. 2015, resp. 16. 11. 2015 v souladu s § 125h zákona o silničním provozu vyzval žalobce jakožto provozovatele předmětného vozidla k zaplacení stanovené peněžitě částky, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení uvedené výzvy. Předmětnou písemností byl žalobce rovněž poučen ve smyslu § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu, tedy o možnosti sdělit ve výše uvedené lhůtě údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku a že sdělení údajů o totožnosti řidiče vozidla se považuje za podání vysvětlení. Žalobce v podání ze dne 23. 12. 2015 ohledně skutku ze dne 25. 10. 2015 pouze uvedl, že řidičem vozidla je D.P., nar. ..., trvale bytem ... Ve vztahu ke skutku ze dne 19. 9. 2015 správnímu orgánu žalobce dne 12. 2. 2016 sdělil, že „v době uvedené ve výzvě měl vozidlo k užívání a řídil jej pan M.L., nar. ..., bytem ...“ Z obsahu správního spisu je zřejmé, že prvoinstanční orgán se oběma výše uvedeným osobám bezúspěšně pokusil doručit předvolání k podání vysvětlení, přičemž mu bylo provozovatelem poštovních služeb sděleno, že adresát je na uvedené adrese neznámý. Součástí správního spisu jsou i kopie nedoručených zásilek těmto osobám v jiných věcech projednávaných správním orgánem, v případě M.L. též listiny dokládající, že jmenovaný není občanem ČR, ani není veden v evidenci cizinců s povoleným pobytem. Následně prvoinstanční orgán záznamem o odložení věci, věc podezření z přestupku odložil podle 66 odst. 3 písm. g) zákona o přestupcích, neboť nezjistil do šedesáti dnů ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě.

Postupu prvoinstančního orgánu není co vytknout.

Disponoval-li prvoinstanční orgán k žalobcovu sdělení o údajném řidiči vozidla výše uvedenými skutkovými zjištěními (nekontaktnost označeného řidiče), nebylo jeho povinností činit žádné další kroky směřující k určení totožnosti přestupce. Žalobce správním orgánům nepředestřel skutkovou verzi reality, která by se jevila jako věrohodná a která by se mohla stát předmětem dokazování, resp. učinění nezbytných kroků ke zjištění pachatele přestupku. Prvoinstanční orgán navíc nedisponoval žádnými jinými indiciemi o pachateli přestupku (přestupek byl zjištěn prostřednictvím automatizovaného technického prostředku, žádný svědek přestupkového jednání zde nebyl). Za takové situace nebylo povinností prvoinstančního orgánu činit žádné další kroky směřující ke zjištění pachatele přestupku. Prvoinstančním orgánem učiněné úkony zcela naplňují zákonný požadavek nezbytných kroků ve smyslu § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu.

F. Námitka protiústavnosti § 125f odst. 1 a § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu

Podle čl. 95 Ústavy České republiky *soudce je při rozhodování vázán zákonem a mezinárodní smlouvou, která je součástí právního řádu; je oprávněn posoudit soulad jiného právního předpisu se zákonem nebo s takovou mezinárodní smlouvou (odstavec 1). Dojde-li soud k závěru, že zákon, jehož má být při řešení věci použito, je v rozporu s ústavním pořádkem, předloží věc Ústavnímu soudu (odstavec 2).*

Otázkou ústavnosti předmětné právní úpravy se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 23.3.2016, č.j. 6 As 128/2015-32. Zmínil přitom usnesení Ústavního soudu ze dne 22.12.2015, sp.zn. I. ÚS 508/15 (dostupné na <http://nalus.usoud.cz>) s tím, že „Ústavní

soud odmítl návrh na zrušení ustanovení § 125f zákona o silničním provozu, neboť ten měl akcesorickou povahu k ústavní stížnosti, přičemž ta byla odmítnuta pro její zjevnou neopodstatněnost. I přesto, že meritem návrhu na zrušení předpisu se tedy Ústavní soud nezabýval a že (nepublikovaná) usnesení Ústavního soudu nejsou precedenčně závazná, domnívá se Nejvyšší správní soud, že uvedené usnesení nelze opomíjet. V odůvodnění zmíněného usnesení Ústavní soud totiž uvedl: „Pochybení obecných soudů a správních orgánů s ústavní intenzitou není Ústavní soudem ve věci spatřováno. Právní závěr o spáchání správního deliktu provozovatelem vozidla (stěžovatelem) a o uložení pokuty podle zákona o silničním provozu nevybočuje z ústavních kautel. Obecné soudy řádně, logicky a na podkladě dostatečného důkazního stavu vyložily, proč neposoudily námitky stěžovatele proti správnímu rozhodnutí o vyslovení viny a sankce za spáchaný správní delikt jako důvodné.“ Z tohoto lze podle Nejvyššího správního soudu dovozovat obecný závěr o ústavní konformnosti předmětné právní úpravy. Pokud by totiž Ústavní soud považoval předmětné ustanovení za protiústavní, byla by pak jeho aplikace provedená správními orgány a soudy logicky stížena protiústavností. Ústavní soud však výslovně uvedl, že v postupu soudů a správních orgánů nespátřuje pochybení dosahující intenzity protiústavnosti.“. Dále Nejvyšší správní soud konstatoval: „Dále lze připomenout, že na poli uvedené úpravy již několikrát rozhodoval i Nejvyšší správní soud (viz např. rozsudky ze dne 22.10.2015, č.j. 8 As 110/2015-46; ze dne 26.11.2014, č.j. 1 As 131/2014-45; ze dne 17.2.2016, č.j. 1 As 237/2015-31) a ani v těchto případech nepředkládal věc Ústavnímu soudu (nutno však podotknout, že v uvedených případech nebyla protiústavnost účastníky namítána). Z toho lze usuzovat o konstantním názoru Nejvyššího správního soudu o souladu předmětné úpravy s ústavním pořádkem. Podobnou úpravou se zabýval i Evropský soud pro lidská práva (dále „ESLP“), a to v rozhodnutí o přijatelnosti ze dne 19.10.2004, Falk proti Nizozemí, stížnost č. 66273/01 (dostupné na <http://hudoc.echr.coe.int/>). ESLP se musel vypořádat s tím, zdali nizozemské orgány při aplikaci právní úpravy zakotvující objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za drobné dopravní přestupky neporušily čl. 6 odst. 2 Úmluvy, jenž zní: „Každý, kdo je obviněn z trestného činu, se považuje za nevinného, dokud jeho vina nebyla prokázána zákonem 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 prismatem lze posuzovat i českou právní úpravu. Legitimním cílem zde je ochrana bezpečnosti silničního provozu. Konkrétněji se k tomu vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 22.10.2015, č.j. 8 As 110/2015-46,

následovně: „V případech překročení maximální povolené rychlosti naměřeného pomocí automatických radarů a v případech nesprávného parkování, správní orgány často jednoznačně zjistily spáchání přestupku, ale při zjišťování totožnosti pachatele byly odkázány na vysvětlení podané registrovaným provozovatelem vozidla. Pokud provozovatel odepřel podání vysvětlení s tím, že by jím vystavil postihu osobu blízkou (§ 60 odst. 1 věta za středníkem zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů), správní orgány se ocitly ve stavu důkazní nouze a věc odložily, protože při množství podobných dopravních přestupků bylo vyloučeno zjišťovat totožnost přestupců jinými způsoby. Cílem zavedení úpravy správního deliktu provozovatele vozidla bylo, aby zmíněná delikttní jednání nezůstala nepotrestána a aby za ně v případě nezjištění totožnosti pachatele odpovídal provozovatel vozidla, kterému byla § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu stanovena povinnost zajistit, aby při užití vozidla byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích (viz zápis z hlasování v Poslanecké sněmovně o návrhu novely zákona o silničním provozu vráceném Senátem ze dne 6.9.2011, dostupný na <http://www.psp.cz/eknih/2010ps/stenprot/021schuz/s021045.htm>). Kasační soud se vyjádřil k účelu úpravy, jež byla do zákona o silničním provozu vložena novelou provedenou zákonem č. 297/2011 Sb., v rozsudku ze dne 11.12.2014, č.j. 3 As 7/2014-21: „Evidentním primárním úmyslem zákonodárce v právní úpravě správního deliktu dle ustanovení § 125f zákona o provozu na pozemních komunikacích je postihnout existující a jednoznačně zjištěný protiprávní stav, který byl způsoben provozem resp. užíváním vozidla při provozu na pozemních komunikacích. Podle názoru Nejvyššího správního soudu je zcela přiléhavé, pokud zákonodárce zvolil **objektivní formu odpovědnosti samotného provozovatele vozidla**, jenž je jako vlastník věci - nástroje spáchání protiprávnosti - z hlediska veřejného práva primární identifikovatelnou a konkrétní osobou.“ Zvolený prostředek (objektivní odpovědnost provozovatele vozidla) je tedy dle Nejvyššího správního soudu zcela přiměřený k uvedenému cíli. (...) **Nejvyšší správní soud taktéž zdůrazňuje, že provozovatel vozidla je trestán za to, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Nejvyšší správní soud si je vědom, že se jedná o konstrukci poměrně striktní a pro provozovatele vozidla nepříznivou. Touto konstrukcí je usnadněna důkazní pozice správního orgánu a do jisté míry se jí relativizuje povinnost správního orgánu nést důkazní břemeno. Jak však již bylo shora osvětleno, nejedná se o právní úpravu protiústavní, neboť tato úprava představuje přiměřený prostředek k dosažení legitimního cíle. Zákonodárce jejím zavedením reagoval na shora popsanou, neudržitelnou situaci, kdy nebylo možné uvedená delikttní jednání potrestat. Podle Nejvyššího správního soudu zákonodárce zvolil způsob, jenž se stále nachází v mezích ústavní konformity (k tomu viz shora a především podobnost s případem Falk proti Nizozemí). Nad rámec potřebného odůvodnění Nejvyšší správní soud taktéž uvádí, že striktní dopad předmětné právní úpravy (v podobě povinnosti platit pokutu) do právní sféry provozovatele vozidla, může tento provozovatel do jisté míry „tlumit“ prostředky soukromého práva (např. smluvní ujednání o povinnosti řidiče platit provozovateli náhradu zaplacené pokuty).** „Nejvyšší správní soud podotýká, že stejně tak jako provozovatel vozidla obvykle dbá na ochranu své majetkové hodnoty, bude též v jeho zájmu, aby při vědomí o povinnostech, které pro něj vyplývají ze zákonné úpravy, působil i na jiné osoby (tzn. zajistil dodržování povinností řidiče a pravidel provozu srov. § 125f odst. 1 zákona) ve snaze co nejvíce eliminovat negativní účinky, které mu jako provozovateli mohou vzniknout přímo při užívání

jeho vozidla, byť způsobené třetími osobami, v rozporu s veřejnoprávními normami.“ (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11.12.2014, č.j. 3 As 7/2014-21).“ (zvýraznění doplněno zdejším soudem, pozn.)

V rozsudku ze dne 16.6.2016, č.j. 6 As 73/2016-40, pak Nejvyšší správní soud otázku ústavnosti právní úpravy správního deliktu provozovatele vozidla shrnul následovně: „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 přihlédneme-li k povaze a intenzitě této formy nepřímého nátlaku na provozovatele vozidla (limitovaná výše pokuty, absence ukládání bodů do registru řidičů),*

nemá Nejvyšší správní soud ve světle výše zmíněné judikatury Evropského soudu pro lidská práva (a zatím sporé judikatury Ústavního soudu – usnesení sp. zn. I. ÚS 508/15 ze dne 22. prosince 2015) vážný důvod pochybovat o tom, že předmětná právní úprava v testu ústavnosti ob stojí.“

Zdejší soud se s výše citovanými závěry Nejvyššího správního soudu zcela ztotožňuje a žalobcovy námitky stran protiústavnosti dotčené právní úpravy shledává nedůvodnými. Je pouze a jen na rozhodnutí provozovatele vozidla, komu své vozidlo svěří, a musí být rovněž – zcela v souladu s ústavním pořádkem – připraven nést případnou objektivní odpovědnost za jednání takové osoby, pokud s tou projednání přestupku nebude možné.

Závěr

Žalobu soud shledal nedůvodnou, proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

V. Náklady řízení

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

P o u č e n í : **Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.**

V Plzni dne 27. června 2017

Mgr. Alexandr Krysl, v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení: Martina Kerberová