



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 ve věci žalobce: **J. D.** proti žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**, se sídlem Hradec Králové, Pivovarské náměstí 1245, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 4. 2016, č.j. KUKHK-8219/DS/2016/SR, **t a k t o:**

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

O d ů v o d n ě n í :

I. **Předmět řízení**

Žalobce podal včas žalobu proti shora označenému rozhodnutí žalovaného, kterým zamítl jeho odvolání a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Nové Město nad Metují (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 26. 1. 2016, č. j. 7893/2015/ODSH/VaD. Tímto rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání správního deliktu dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“).

Tohoto správního deliktu se měl žalobce dopustit tím způsobem, že porušil ustanovení § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, když jako provozovatel osobního automobilu tovární značky Mazda 6 GY, rz. X., nezajistil, aby při užití tohoto vozidla na pozemní komunikaci byla dodržována povinnost řidiče uvedená v ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, když dne 20. 7. 2015 v 19:41 hodin v obci Vrchoviny, na silnici I/14, ve směru jízdy od Náchoda, byla jeho vozidlu prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích naměřena rychlost jízdy v obci, při zvážení možné odchylky měřícího zařízení ve výši ± 3 km/hod, 73 km/hod.

Žalobce namítal nezákonnost rozhodnutí a trval na jeho zrušení a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení, včetně povinnosti zavázat žalovaného k náhradě nákladů řízení.

II. Obsah žaloby

Žalobce nejprve namítal nesrozumitelnost výroku napadeného rozhodnutí, kdy hlavní důvod nejasnosti spatřoval v tom, že ve výroku rozhodnutí obou správních orgánů nešlo rozeznat vlastní výrok, potažmo jeho skutkovou větu. Žalobce namítal, že není jasně zřetelné, zda je mu udělována pokuta za správní delikt či přestupek. Taktéž uvedl, že napadené rozhodnutí a rozhodnutí o uložení pokuty, se kterým tvoří jeden celek, nevyhovuje požadavkům stanoveným v ustanovení § 68 odst. 2 a 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Žalobce zde dále naráží na doplnění výroku rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 4. 2016 a uvádí, že z takto formulovaného výroku nelze zřetelně rozpoznat, jaká část výroku byla změněna.

Žalobce následně namítal, že mu bylo kráceno právo vyjádřit se ke všem podkladům rozhodnutí, a tím i částečně zamezeno právo na jeho obhajobu. Žalobce zde jako příklad uvádí, že mu nebyla sdělena konkrétní stanoviska Ministerstva vnitra, Ministerstva dopravy a Policejního prezidia, na základě nichž správní orgán I. stupně projednával danou věc.

Dále se neztotožňoval se způsobem, jakým se žalovaný vypořádal s jeho námitkami a důkazním návrhem k tomu, že požadoval po správních orgánech, aby dokázaly, že motorové vozidlo, v němž byl umístěn automatizovaný technický prostředek provádějící měření, nebylo havarováno a plomba rychloměru nebyla poškozena.

Další pochybení spatřoval žalobce v tom, že řízení bylo zahájeno v rozporu s ustanovením § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu, jelikož správní orgán I. st. zahájil řízení s provozovatelem vozidla, aniž by učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Žalobce nepovažoval prostou výzvu k úhradě určené částky za dostatečnou, když se dle jeho názoru správní orgán nepokusil o další úkon (např. žádost o podání vysvětlení či zaslání výzvy provozovateli vozidla). Dle názoru žalobce tedy správní orgán nepodnikl dostatečné kroky, které by vedly ke zjištění totožnosti pachatele přestupku, a věc následně odložil.

Poslední žalobní námitka se týkala automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních

komunikacích. Žalobce namítal, že rychlost vozidla, jakou motorové vozidlo v předmětný čas a na předmětném místě jelo, zjistil policista obsluhující radarový rychloměr, který je principiálně považován za mobilní měřič rychlosti. Žalobce v žalobě rozvedl svou teorii významu sousloví „bez obsluhy“ a upozornil na názory zákonodárců, kteří se vyjadřovali ke změně zákona o silničním provozu. Svou argumentaci podpořil i odkazem na judikaturu Evropského soudu pro lidská práva, konkrétně na rozhodnutí ve věci stížnosti č. 66273/01 ze dne 19. 10. 2004, Joost Falk proti Nizozemsku.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

Žalovaný se vyjádřil k žalobě podáním ze dne 27. 6. 2016. Provedl podrobnou rekapitulaci řízení proběhnuvšího před správním orgánem prvního stupně a zotožnil se s jeho rozhodnutím. Následně plně odkázal na své rozhodnutí č.j. KUKHK-8219/DS/2016/SR, ze dne 19.4.2016, kde se věcí podrobně zabýval. K samotnému měření rychlosti vozidla uvedl, že měření bylo provedeno silničním radarovým rychloměrem RAMER 7CCD (dále jen „RAMER 7CCD“), který nastavil proškolený policista. Konstatoval, že žalobce k svému tvrzení, že postup měření rychlosti vyškoleným policistou neprobíhal v souladu s návodem k obsluze, respektive, že naměřená rychlost nebyla skutečnou rychlostí měřeného vozidla, neuvedl důkazy.

Žalovaný uvedl, že silniční rychloměr RAMER 7CCD byl po dobu měření rychlosti vozidla v automatizovaném režimu. K tomu doložil ověřovací list autorizovaného metrologického střediska K22 ze dne 3. 11. 2014, vydaný pod č. 227/14 s dobou platnosti do 2. 11. 2015 (dále jen „Ověřovací list“). Výrobní číslo použitého rychloměru se shodovalo s číslem rychloměru. Dodal, že: *„Silniční rychloměr typu RAMER 7CCD ve všech provedeních pracuje v plně automatizovaném provozu bez možnosti zásahu obsluhy do průběhu měření. Tato skutečnost se týká všech silničních rychloměrů, které odpovídají požadavkům Opatření obecné povahy Českého metrologického institutu č. 0111-OOP-C005-09 (jiné nelze na území České republiky používat). Obsluha provádí pouze nastavení požadovaných parametrů před zahájením měření a následně spustí měření. Další průběh již probíhá bez obsluhy. Týká se to všech modifikací radaru bez ohledu na způsob umístění, tj. na stativu, vozidle či pevných stanovištích. Pokud obsluha měřiče ve vozidle nebo stativu nastaví parametry a spustí měření, nemusí být na místě měření nadále přítomná, a to ani v případě měření za jízdy.“*

K osobě policisty, který nastavil měřící zařízení, žalovaný uvedl, že ten nemohl funkci zařízení nijak ovlivnit. Pokud by však nebyl dodržen návod k obsluze, rychloměr by vůbec rychlost projíždějícího vozidla neznamenal, resp. by měřené vozidlo bylo mimo vyznačený svazek, přičemž vozidlo žalobce je na snímku zachyceno ve standardní poloze. Žalovaný se ztotožnil s postupem správního orgánu I. stupně, který postupoval v souladu se stanoviskem Ministerstva dopravy č. 22/2016-160-OST/7, Ministerstva vnitra č. j. MV-2748-3/OBP-2015 a Policejního prezidia ČR č. j. PPR-22046-1/čj-2014-990440, z nichž vyplývá, že měřící technické prostředky typu Ramer, zabudované ve vozidle a nastavené v automatizovaném režimu, lze označovat a používat jako automatizované technické prostředky používané bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích tak, jak požaduje zákon o silničním provozu.

Žalovaný shrnul, že rozhodující důkaz o spáchání přestupku řidičem, jehož totožnost není správnímu orgánu známa, je snímek pořízený rychloměrem, na kterém je zcela jednoznačná fotografie motorového vozidla včetně detailu registrační značky, jakož i naměřená rychlost a další údaje. Dle jeho názoru správní orgán I. stupně učinil všechny nezbytné kroky k prokázání přestupku a následně zahájil řízení s provozovatelem vozidla.

IV. Skutková zjištění

Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů v řízení podle části třetí hlavy první a druhé dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“). Učinil tak bez nařízení jednání dle § 51 odst. 1 s. ř. s., když k takovému postupu udělili žalobce i žalovaný souhlas postupem dle § 51 odst. 1 věty druhé s. ř. s. O věci usoudil následovně.

Dne 13. 8. 2015 bylo správnímu orgánu I. stupně doručeno oznámení přestupku od Policie České republiky, Dopravního inspektorátu Náchod, č.j. KRPH-74611-1/PŘ-2015-050506, ve kterém bylo uvedeno, že dne 20. 7. 2015 v 19:41 hodin, v obci Vrchoviny u čp. 120, na silnici I/14, ve směru jízdy od Náchoda, byla vozidlu Mazda 6 GY, registrační značky ..., naměřena, prostřednictvím silničního rychloměru typu RAMER 7CCD při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, rychlost jízdy v obci 76 km/h, přestože je zde povolena rychlost maximálně 50 km/h. Správní orgán I. st. vzal v potaz možnou odchylku měřícího zařízení ve výši ± 3 km/h, vozidlu tedy byla jako nejnižší skutečná rychlost jízdy naměřena na 73 km/h. Řidič vozidla se tak dopustil přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu.

Správní orgán I. stupně zaslal dne 8. 9. 2015 žalobci výzvu dle ust. § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu (dále také jen „Výzva“), v níž žalobce vyzval k zaplacení určené částky ve výši 1500,- Kč, kterou žalobce převzal dne 10. 9. 2015. Na tuto výzvu žalobce nereagoval. Správní orgán I. stupně přestupek dne 5. 11. 2015 odložil dle ust. § 66 odst. 3 písm. g), zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“) a téhož dne vydal příkaz k úhradě pokuty ve výši 2500,- Kč a nákladů správního řízení ve výši 1000,- Kč. Tuto písemnost žalobce převzal dne 13. 11. 2015. Proti výše uvedenému příkazu podal žalobce blanketní odpor, který byl správnímu orgánu doručen dne 19. 11. 2015. Správní orgán I. stupně písemností ze dne 26. 11. 2015 oznámil žalobci pokračování v řízení o správním deliktu a předvolal jej k ústnímu jednání na den 17. 12. 2015 (doručeno dne 27. 11. 2015). Žalobce se dne 4. 12. 2015 dostavil ke správnímu orgánu I. stupně za účelem nahlédnutí do spisu a pořídil si vlastní digitální kopie požadovaných písemností. Dne 17. 12. 2015 proběhlo ústní jednání za účasti žalobce, kde bylo provedeno dokazování a žalobci bylo umožněno seznámit se s podklady před vydáním rozhodnutí dle § 36 odst. 3 správního řádu. Žalobce při ústním jednání mimo jiné požadoval, aby bylo do spisu založeno, že vozidlo, které provádělo měření (pozn. soudu: zřejmě tímto vozidlem měl žalobce na mysli vozidlo, ve kterém bylo měřící zařízení umístěno), nebylo od posledního ověření radaru havarováno a že plomba na radaru nebyla nijak poškozena. Dne 22. 12. 2015 požádal žalobce, aby byl do spisu přidán a jemu v kopii zaslán návod k rychloměru RAMER 7CCD. Této žádosti bylo vyhověno. Žalobci byl následně oznámen termín pro seznámení se s podklady pro vydání rozhodnutí a to do 28. 1. 2016. Dne 22. 1. 2016 se dostavil žalobce ke správnímu orgánu, bylo pokračováno v ústním jednání a žalobci bylo umožněno seznámit se s podklady před vydáním rozhodnutí dle § 36 odst. 3 správního řádu.

Poté správní orgán vydal rozhodnutí, které bylo žalobci doručeno dne 28. 1. 2016 a kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání správního deliktu dle ustanovení § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Dne 12. 2. 2016 se žalobce odvolal a v odvolání namítal nepoužitelnost úředního záznamu jako důkazu, nenaplnění materiálního znaku správního deliktu, neprokázání přesného místa měření, u osvědčení o způsobilosti obsluhy postrádal délku platnosti tohoto osvědčení, výhrady měl i k Ověřovacímu listu a v závěru namítal neprokázání zařazení rychloměru mezi automatizované prostředky bez obsluhy. Dne 19. 4. 2016 žalovaný částečně změnil výrok rozhodnutí orgánu I. stupně a ve zbytku je potvrdil.

V. Posouzení věci krajským soudem

Krajský soud předně připomíná, že podle § 75 odst. 2 s. ř. s. soud přezkoumává napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů. V řízení o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu tak platí dispoziční zásada. Rozsah přezkumu žalobou napadeného správního rozhodnutí je vymezen žalobními body, jimiž žalobce konkretizuje svá tvrzení ve vztahu k namítanému porušení zákona. Z tohoto důvodu obsah a kvalita žaloby předurčuje obsah a kvalitu rozhodnutí soudu, k tomu srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 6. 2005, 5 č. j. 7Afs 104/2004-54 nebo např. rozsudek téhož soudu ze dne 18. 7. 2013, č. j. 9Afs 35/2012-42 (veškerá judikatura citovaná v tomto rozhodnutí je dostupná na www.nssoud.cz).

Jako první považoval krajský soud za vhodné projednat dvě námitky, jež žalobce uplatnil již i v odvolání proti rozhodnutí orgánu prvního stupně.

První takto vznesená námitka se týkala povahy automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. V této námitce žalobce namítal, že rychlost vozidla, kterou motorové vozidlo v předmětný čas a na předmětném místě jelo, zjistil policista, který obsluhoval radarový rychloměr považovaný principiálně za měřič rychlosti mobilní. Tato dedukce pak v propojení s judikaturou, na kterou žalobce odkázal, by dle jeho názoru znamenala, že v tomto případě nebyly naplněny podmínky pro postih žalobce, jakožto provozovatele vozidla, jelikož měl správní orgán věc projednat přímo s řidičem vozidla, jakožto pachatelem přestupku.

K tomuto soud uvádí, že právní koncepce § 125f až § 125h zákona o silničním provozu má vést k posílení zásady, že za každý spáchaný a zaznamenaný přestupek má být udělena příslušná sankce. V současné době totiž velká část přestupků v oblasti silničního provozu zaznamenaných kamerami nebo jinými automatizovanými systémy zůstává právě bez uložené sankce. K eliminaci tohoto nežádoucího stavu byly zavedeny nové povinnosti provozovatele vozidla, kdy při užití vozidla je právě na něm, aby zajistil dodržení pravidel provozu stanovených zákonem o silničním provozu. Stanovená povinnost je svázána s objektivní odpovědností jejího nositele za její splnění (odpovědnost za výsledek) s možností liberace (zproštění odpovědnosti). Z hlediska uložené povinnosti jde tedy k tíži provozovatele vozidla porušení pravidel silničního provozu, i pokud sám vozidlo neřídil. Na takto konstruovanou objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, založenou v § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, je navázán jiný správní delikt provozovatele vozidla (právnícké osoby, podnikající i nepodnikající fyzické osoby), přičemž pro vyvození odpovědnosti za tento delikt a uložení sankce musí být kumulativně splněny

následující podmínky: a) porušení pravidel musí být zjištěno prostřednictvím automatizovaných technických prostředků používaných bez obsluhy (kamera, radar) nebo jde o parkovací delikt, b) porušení pravidel se nezdařilo sankcionovat jako přestupek, protože není známa konkrétní osoba, proti níž by bylo možné vést řízení o přestupku, tj. věc byla odložena, nebo je řízení zastaveno, protože spáchání přestupku nebylo obviněnému prokázáno.

Pro úplnost je nutno uvést, že správní orgán je povinen provozovateli vozidla doručit Výzvu k zaplacení určené částky podle § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu. Výzva vůči provozovateli motorového vozidla musí obsahovat podle § 125h odst. 4 zákona o silničním provozu popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje, výši určené částky, datum splatnosti určené částky a další údaje nezbytné pro provedení platby a poučení podle odstavců 6 a 7. Tuto Výzvu obdržel i žalobce, a to dne 8. 9. 2015. Zákodárce tuto Výzvu do znění zákona včlenil nepochybně proto, aby dal provozovateli vozidla, jehož zavinění za daný správní delikt je koncipováno jako zavinění objektivní, možnost zaujmout k vytýkanému správnímu deliktu odpovídající postoj. Provozovatel vozidla má možnost uvážit, jakým způsobem bude na výzvu reagovat. Může sdělit totožnost řidiče vozidla v době spáchání přestupku (§ 125h odst. 6 zákona o silničním provozu), může sporovat správnost, úplnost a obsah výzvy (§ 125h odst. 4 téhož zákona), stejně tak může namítat své vyvinění s odkazem na § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu, případně může „určenou částku“ uhradit, což má za následek odložení věci (§ 125h odst. 5 citovaného zákona). Žalobce žádné z těchto možností nevyužil.

V tomto konkrétním případě se jednalo, jak již bylo uvedeno výše, o měřicí zařízení typu RAMER 7CCD. Dle návodu k obsluze, založeného ve spisové dokumentaci, je u tohoto typu rychloměru na straně 22 uvedeno, že obsluha tohoto zařízení má možnost volby mezi ručním a automatickým režimem měření a na základě tohoto určení dále nastavit režim činnosti přístroje. Dle str. 5 návodu je vlastní okamžik sejmutí obrazu určen řídící jednotkou a snímání je řízeno počítačem. Snímek takto sejmutý kamerou je následně uložen do paměti počítače. V záznamu přestupku ze dne 2. 8. 2015 je uvedeno, že hlídka policie zvolila režim měření jako automatizovaný, z čehož vyplývá, že celá činnost měření probíhala po řádném nastavení přístroje policistou, který ale následně do samotného měření nijak nezasahoval; v tomto případě lze měřicí zařízení typu RAMER 7CCD tedy považovat za automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy. Tedy fakt, zda policejní hlídka nadále setrvala v policejním voze či nikoliv, nemá na způsob měření vliv, jelikož tento druh radaru následně funguje automaticky.

K tomu dále krajský soud uvádí, že i kdyby radar byl v manuálním režimu, další důvody by neumožňovaly policistům bezprostřední stíhání vozidla. V tomto konkrétním případě byl přestupek spáchán v části obce Vrchoviny u nemovitosti č. p. 120, na silnici I/14 ve směru do centra obce, krátce nato ve směru jízdy následuje kruhový objezd, který se větví do pěti směrů. Krajský soud se tak nemůže ztotožnit s názorem žalobce, že policisté měli ihned stíhat předmětné vozidlo, neboť zejména z důvodu bezpečnosti nepovažuje tento úsek za příhodný k tomu, aby zde policejní hlídka stíhala vozidlo, které jelo rychlostí 73 km/h.

Pokud jde o judikaturu, kterou žalobce argumentuje k této žalobní námitce (případ Joost Falk proti Nizozemsku), jedná se v něm o naprosto odlišný skutkový stav, který není na danou situaci přiléhavý, jelikož v odkazovaném případě řidič vozidla spáchal přestupek tím, že nedal přednost chodci na přechodu. Ze zmíněné judikatury vyplývá, že pokud došlo ke spáchání deliktu s registrovaným motorovým vozidlem a v daném čase nebylo možné zjistit totožnost konkrétního řidiče, uloží se pokuta registrovanému vlastníku vozidla, pokud sám vlastník vozidla neprokáže liberační důvody, které jsou zakotveny i v české právní úpravě, konkrétně v § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu. Žalobce však žádné z liberačních důvodů neuvedl a za dané situace nebylo ani možné zjistit konkrétního řidiče na místě, jak již soud vysvětlil výše.

K tomu lze ještě uvést, že asi nejčastěji zmiňovanou zahraniční úpravou objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla je úprava obsažená právě v nizozemském zákoně Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) z r. 1989, jehož soulad s evropskou Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (konkrétně v otázce presumpce neviny) potvrdila i judikatura Evropského soudu pro lidská práva (právě ve věci Joost Falk proti Nizozemsku). Tento nizozemský zákon vychází z teze, že za přestupky, jimiž nebyla způsobena újma na zdraví ani škoda na majetku, jestliže totožnost řidiče nemohla být zjištěna na místě, nese odpovědnost registrovaný majitel vozidla, ledaže prokáže, že: 1) vozidlo bylo použito proti jeho vůli jinou osobou a použití vozidla nemohl zabránit, 2) vozidlo pronajal jiné osobě nejméně na tři měsíce, nebo 3) vozidlo prodal jiné osobě, která písemně převzala odpovědnost za používání vozidla. Jestliže přestupek spáchala jiná osoba a vlastník se nemohl exkulpat na základě uvedených liberačních důvodů, má nárok na to, aby mu tato osoba zaplacenou pokutu nahradila. Tento nárok následně uplatňuje občanskoprávní cestou. Za tyto delikty lze uložit pouze finanční pokutu v přesně stanovené výši a následně se o nich, na rozdíl od deliktů, kdy je konkrétní pachatel zjištěn, nevede žádná evidence. Nelze uložit zákaz činnosti ani zaznamenat body. V případě Joost Falk proti Nizozemsku, je na základě této právní úpravy dále rozvinutý výklad dané problematiky, kdy v případě, že nelze bezprostředně zjistit, kdo je řidičem vozidla, jako jsou dopravní přestupky odhalené pomocí technických prostředků, kdy bez reálné možnosti policie – při zohlednění faktorů jako je bezpečnost silničního provozu a faktická nemožnost dosáhnout nepřetržitého dohledu – zastavit řidiče, zahájí se správní řízení s provozovatelem vozidla.

V nyní projednávaném případě se jednalo o situaci, kdy bylo reálně více než obtížné zastavit vozidlo a zjistit tak konkrétního řidiče vozidla. Krajský soud ale již výše předeslal, že žalobce měl možnost se k celé situaci vyjádřit a řidiče uvést, mohl se taktéž exkulpat na základě zmiňovaných liberačních důvodů. Žádnou z těchto možností ale žalobce nevyužil. Přitom si lze jen těžko představit, že provozovatel vozidla nemá přehled o tom, komu své vozidlo právě svěřil do užívání.

Soud za popsanych okolností proto této námitce přisvědčit nemohl.

Druhou námitkou, kterou žalobce vznesl již v průběhu správního řízení je, že řízení bylo dle jeho názoru zahájeno v rozporu s ustanovením § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu, jelikož správní orgán zahájil řízení s provozovatelem vozidla, aniž by učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Žalobce neshledal Výzvu

k úhradě určené částky za dostatečnou, kdy se dle jeho názoru měl správní orgán pokusit i o další úkony, které by vedly ke zjištění pachatele přestupku.

Podle ustanovení § 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. Toto ustanovení vyjadřuje subsidiaritu odpovědnosti za správní delikt provozovatele vozidla vůči odpovědnosti za přestupek (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. listopadu 2014, č. j. 1 As 131/2014-45).

Krajský soud nesdílí názor žalobce, podle něhož bylo povinností správního orgánu podnikat veškeré možné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Dle rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 10. 2015, č.j. 8 As 110/2015-46: „... *nelze po správních orgánech podle § 125f odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, vyžadovat činění rozsáhlých kroků ke zjištění pachatele přestupku, nemají-li pro takové zjištění potřebné indicie.*“ Ad absurdum by totiž pod takovýto požadavek bylo možno zahrnout i vyhlášení celostátního pátrání, což by byl prostředek zjevně neadekvátní, zvláště pak za situace, kdy je znám provozovatel vozidla, vlastník nástroje spáchání protiprávního skutku.

Krajský soud znovu opakuje, že žalobce měl možnost sdělit osobu řidiče vozidla v době spáchání přestupku. Nutno uvést, že na prvním místě je odpovědnost za přestupek, což vyplývá i z ustanovení § 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 právní úpravy správního deliktu provozovatele vozidla. Zcela jasným primárním úmyslem zákonodárce při stanovení právní úpravy správního deliktu dle ustanovení § 125f zákona o silničním provozu „...*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 povinnosti samotného provozovatele vozidla, jenž je jako vlastník věci – nástroje spáchání protiprávnosti – z hlediska veřejného práva primárně identifikovatelnou a konkrétní osobou*“ (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 12. 2014, č. j. 3 As 7/2014-21).

Žalobce tedy měl možnost uvážit, jakým způsobem může na Výzvu zareagovat. Mohl sdělit totožnost řidiče vozidla v době spáchání přestupku (§ 125h odst. 6 zákona o silničním provozu), stejně tak mohl namítat své vyvinění uvedením důvodu dle § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu, případně mohl „určenou částku“ uhradit, což by mělo za následek odložení věci (§ 125h odst. 5 citovaného zákona). Žalobce na Výzvu ale nijak nereagoval, neposkytl správnímu orgánu žádné informace, které by napomohly ke zjištění řidiče vozidla, když zůstal až do 18. 11. 2015, kdy podal blanketní odpor proti příkazu, zcela nečinný. Nelze tak hovořit o jakémkoliv poskytnutí součinnosti žalobce správnímu orgánu ke zjištění pachatele přestupku.

Krajský soud tak ani v této námitce nemohl žalobci dát za pravdu.

Další žalobní námitka se týkala nesrozumitelnosti výroku rozhodnutí, kdy žalobce hlavní důvod nejasnosti spatřoval v tom, že ve výroku rozhodnutí orgánu I. stupně nešlo rozeznat vlastní výrok, potažmo jeho skutkovou větu a žalobce nebyl s to rozeznat, zda je mu udělována pokuta za správní delikt či přestupek. Žalobce taktéž uvedl, že napadené rozhodnutí a rozhodnutí o uložení pokuty, se kterým tvoří jeden celek, nevyhovuje požadavkům stanoveným v ustanovení § 68 odst. 2 a 3 správního řádu. Žalobce dále namítl i nesrozumitelnost u doplnění výroku rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 4. 2016 když uvádí, že z takto formulovaného výroku nelze zřetelně rozpoznat, jaká část výroku byla změněna.

Změna rozhodnutí dle § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu může mít v zásadě tři obecné podoby. Rozhodnutí lze změnit tím způsobem, že se do něj, přesněji řečeno do jeho výrokové pasáže, část doplní s tím, že veškeré změny jsou pouze v mezích předmětu řízení a mají oporu ve spisovém materiálu a v podkladech pro rozhodnutí shromážděných v průběhu řízení u orgánu prvního stupně, resp. v průběhu řízení odvolacího. Druhou možností je část textu výrokové části rozhodnutí nahradit textem jiným. Třetí obecnou možností, je pak z rozhodnutí něco vypustit, tedy ho jinými slovy částečně zrušit. Možnosti lze v konkrétních případech kombinovat.

V projednávaném případě je zřejmé, že správní orgán zvolil pro změnu výroku rozhodnutí právě první možnost, když do výroku rozhodnutí vložil upřesňující informaci o čísle popisném nemovitosti, u které měření proběhlo. Jednalo se o čp. 120 v obci Vrchoviny. Dále zde taktéž upřesnil, že rychlost, která byla v daném úseku obce povolena, je rychlost maximálně 50 km/h. Krajský soud ověřil, že obě informace vyplývají ze správního spisu (viz např. záznam o odevzdání věci ze dne 20. 7. 2015). Touto změnou tedy nedošlo k procesní újmě žalobce, ani nedošlo k podstatnému rozšíření nebo zúžení výroku rozhodnutí. Dle krajského soudu je srozumitelné, v čem došlo ke změně výroku.

Částečně by bylo lze přisvědčit žalobci v tom, že výrok rozhodnutí orgánu prvního stupně má poněkud matoucí záhlaví, kdy by se na první pohled mohlo zdát, že se jedná o rozhodnutí o přestupku. Zásadní je však výroková část, která zřetelně vyjadřuje, že žalobce je vinen ze správního deliktu provozovatele vozidla dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, a následně rozvádí, na základě jakých podkladů takto bylo rozhodnuto. Dle krajského soudu lze tuto formulaci akceptovat, jelikož takto vyjádřeným výrokem bylo žalobci, jakožto provozovateli vozidla, dostatečně ozřejmeno, proč byl shledán vinen právě dle § 125f odst. 1 ve spojení s § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu.

Právě jeden ze zákonem vyžadovaných předpokladů, resp. přímo požadovaných podmínek, pro vznik odpovědnosti právnické nebo fyzické osoby za správní delikt podle § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu, je, že porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona. Údaje ve výroku rozhodnutí se shodují s údaji ve Výzvě ze dne 8. 9. 2015 (žalobci řádně doručené), kdy z jejího obsahu vyplývá rovněž jasné označení přestupku, jehož znaky chování řidiče vozidla naplnilo. Z uvedení popisu skutku spáchaného řidičem tak, jak učinily posléze oba správní orgány, nelze mít pochybnosti, že by bylo možné spáchaný a konkrétně vytýkaný skutek zaměnit za skutek jiný. Pro případné předcházení námitce tohoto typu, a s ohledem na požadavek maximální preciznosti výroku rozhodnutí o správním deliktu, by krajský

soud nicméně předpokládal, že správní orgány budou do budoucna své výroky formulovat precizněji.

Krajský soud tedy uzavírá, že výrok rozhodnutí správních orgánů odpovídá zákonným požadavkům a ustálené soudní judikatuře. V kontextu daného případu správní orgány, byť s učiněnou výhradou, své povinnosti na srozumitelnost, určitost a nezaměnitelnost řidičem vozidla spáchaného skutku, od něhož se následně odvíjí objektivní odpovědnost provozovatele motorového vozidla, dostály a rozhodnutí je v tomto směru přezkoumatelné.

Poslední dvě žalobní námitky byly žalobcem namítány v obecné rovině, proto i krajský soud se k těmto námitkám může vyjádřit jen v obecné rovině (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu dne 24. 8. 2010, v č. j. 4As 3/2008-78).

První z nich se týkala požadavku žalobce, aby správní orgány dokázaly, že motorové vozidlo, v němž byl umístěn automatizovaný technický prostředek provádějící měření, nebylo havarováno, a že plomba rychloměru nebyla poškozena. Tento požadavek žalobce vznesl pouze při ústním jednání před správním orgánem I. stupně dne 17. 12. 2015. Dále pak, a to ani v odvolání, již tuto skutečnost nezmínil a nerozporoval, a to ani způsob, jak se s tímto požadavkem vypořádal orgán I. stupně v odůvodnění rozhodnutí.

Je třeba konstatovat, že jestliže byly okolnosti vztahující se k měření rychlosti v zásadě dostatečně a obvyklým způsobem zdokumentovány a žalobce je chtěl zpochybnit, měl kromě pouhé hypotetické pochybnosti o neporušené plombě na měřicím zařízení a o tom, zda nebylo vozidlo, v němž bylo měřicí zařízení umístěno, od posledního ověření havarováno, nabídnout relevantní tvrzení a označit důkazy k tomu, proč má zato, že tomu tak nebylo. To však neučinil, pouze zcela obecně požadoval, aby bylo doloženo, že „vozidlo nebylo havarováno a že plomba nebyla porušena“. Správní orgán však není povinen vyvracet všechny hypotetické pochybnosti a prokazovat negativní skutečnosti, tj. že předmětné vozidlo nebylo havarováno a že plomba nebyla porušena. Primárně je sice důkazní břemeno na správním orgánu (zásada oficiality), pokud je však tvrzením obviněného z přestupku nebo správního deliktu některý z podkladů (důkazů) zpochybněn, je na něm, aby své tvrzení relevantně podložil, resp. k prokázání svého tvrzení označil důkazy (srov. § 52 správního řádu). Opačný postup by v podstatě znamenal, že jakékoliv jeho tvrzení by musel správní orgán dokazovat, což by vedlo ke zcela absurdním situacím (k tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 2. 5. 2013, čj. 3 As 9/2013-35).

Lze shrnout, že záznam pořízený silničním radarovým rychloměrem typu RAMER 7CCD, dokumentuje dobu, úsek měření, rychlostní limit překročené rychlosti a vlastní měřené vozidlo, ze kterého jsou patrný typ, tovární označení vozidla a registrační značka. Uvedené je bezesporu jedinečným, nezaměnitelným a neopakovatelným důkazem, který byl získán kalibrovaným a schváleným měřicím zařízením, s doložením ověřovacího listu k danému měřidlu. Správní orgány braly v potaz nejen úřední záznam ze dne 20. 7. 2015, ke kterému byla doložena zřetelná fotodokumentace, ale i oznámení o odevzdání věci, které vypracoval policista, který byl taktéž přítomen předmětnému měření. Všechny tyto listiny jsou ve vzájemném souladu a je možno je považovat za dostačující pro objasnění skutkového stavu věci, neboť tvoří ucelený logicky provázaný důkazní řetězec,

v němž žádný důkaz nezpochybňuje pravost, věrohodnost a přesvědčivost důkazů ostatních. Krajský soud tak přisvědčuje žalovanému v tom, že takto zjištěný skutkový stav byl dostatečný a nevzbuzoval žádné důvodné pochybnosti.

Žalobce v žalobě namítl i to, že bylo kráceno jeho právo vyjádřit se ke všem podkladům rozhodnutí ve smyslu ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu, a tím i částečně zamezeno právo na jeho obhajobu, když mu nebyla sdělena konkrétní stanoviska Ministerstva vnitra, Ministerstva dopravy a Policejního prezidia, v jejichž souladu správní orgán I. stupně danou věc posuzoval.

Ani této námitce krajský soud nepřisvědčil. Předně nelze vnitřní pokyny a stanoviska nadřízeného orgánu považovat za shromážděné podklady ve smyslu zmíněného ustanovení, se kterými musí být účastník před vydáním rozhodnutí seznámen. Nejde ani o obecně závazné právní předpisy, nýbrž vnitřní předpisy, které určují, jak mají postupovat orgány podrobené řídicí pravomoci toho kterého ministerstva. Není pochyb ani o tom, že takový vnitřní předpis ministerstva nemůže upravovat práva a povinnosti soukromých osob, nýbrž může toliko ukládat úkoly osobám podléhajícím řídicí pravomoci toho, kdo vnitřní předpis vydává. Zároveň platí, že tyto vnitřní předpisy nesmí být v rozporu s obecně závaznými právními předpisy. Lze dodat, že ani soudy nejsou při svém rozhodování takovými stanovisky a pokyny nijak vázány.

Jestliže tedy správní orgány v průběhu správního řízení postupovaly i podle stanovisek jim nadřízených orgánů konkretizujících zákonnou úpravu, která je takovým stanoviskům nadřazena, a obsahující detailnější pokyny, není účastník na svých právech nijak krácen. Pokud totiž postup správního orgánu považuje za nesprávný (tj. v rozporu se zákonnou úpravou), má možnost právě přímo proti jejich postupu vznášet konkrétní námitky.

S ohledem na shora uvedené neshledal krajský soud žádnou ze žalobních námitek důvodnou, a proto musel žalobu zamítnout ve smyslu ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s.

VI. Náklady řízení

Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovaný náhradu nákladů nenárokoval a z obsahu správního spisu nevyplývá, že by mu v průběhu řízení před krajským soudem nějaké náklady vznikly.

P o u č e n í :

Toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení účastníkům (ustanovení § 54 odst. 5 s. ř. s.)

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.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v ustanovení § 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 11. duben 2017

JUDr. Jan Rutsch v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:
Renata Vašatová