



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Milana Procházky a soudců JUDr. Petra Polácha a Mgr. Petra Sedláka, v právní věci žalobce: **Ing. M. Š.**, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor dopravy**, se sídlem Brno, Žerotínovo náměstí 3/5, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13.6.2011, č.j. JMK 57275/2010, Sp. zn. S-JMK 57275/2010/OD/Fö,

t a k t o :

I. Žaloba **s e 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. Předmět řízení

[1] Žalobou, podanou ke Krajskému soudu v Brně dne 9.8.2011, se žalobce domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 3.1.2008, č.j. JMK 147333/2007. Žalovaný svým rozhodnutím zamítl odvolání žalobce proti rozhodnutí Magistrátu města Brna ze dne 17.9.2007, č.j. ODSČ-306/07, kterým byly zamítnuty námitky žalobce proti dosažení 12 bodů v registru řidičů a kterým prvostupňový orgán potvrdil dosažení celkového počtu 12 bodů.

II. Obsah žaloby

[2] Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného z následujících důvodů. Žalobce namítl, že řízení předcházející vydání napadeného rozhodnutí je zatíženo procedurálními chybami a nedostatečnými skutkovými zjištěními. Dále žalobce namítl, že vůči němu aplikovaná ustanovení právních předpisů odporují zák. č. 1/1993 Sb., Ústavě ČR a dalším předpisům nejvyšší právní síly.

[3] K procedurálním vadám dále žalobce uvedl, že posuzovaná věc byla před správními orgány zahájena na základě jím podaných námitek a jednalo se tak o řízení o žádosti, přičemž v takovém řízení má odlišná práva oproti řízení zahájeném z úřední povinnosti. Přesto se správní orgány chovaly tak, jako by se jednalo o řízení zahájené z úřední povinnosti. Jako zásadní považoval žalobce, že správní orgány nerozhodly o přerušení řízení poté, kdy byla žalobcem podána žádost o přerušení řízení současně s jeho posledním úkonem. Dle žalobce byly správní orgány povinny přerušit řízení podle ustanovení § 64 odst. 2 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, avšak tento postup svévolně nedodržely. Odůvodnění správních orgánů, proč nedošlo k přerušení řízení, je naprosto nepřiléhavé a napadené rozhodnutí tak nepřezkoumatelné a zmatečné.

[4] K rozporu aplikovaných ustanovení právních předpisů s Ústavou ČR žalobce uvedl, že ustanovení § 123b zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, je diskriminační a zakládá nerovný přístup k občanům, neboť nikoliv všem občanům jsou započítávány body v bodovém systému za stejných podmínek. V další části námitek žalobce obsáhle odkázal na odlišnosti v započítávání bodů, resp. povinnosti odevzdat řidičský průkaz v případě držitelů řidičských průkazů vydaných v ČR a v cizině a uzavřel, že odlišným přístupem dochází k porušení principu rovnosti občanů před zákonem. Dále v ústavněprávní rovině žalobce namítl, že způsob připočítávání trestných bodů a následně ztráta práva řídit motorové vozidlo v případech, kdy jsou do tohoto hodnocení zařazeny i přestupky, za které v minulosti byl již jednou trest zákazem řízení uložen, odporuje zásadě „ne bis in idem“, neboť je řidič trestán dvakrát za stejnou věc zákazem řízení motorového vozidla. Dle žalobce není takový postup aplikován „v žádném civilizovaném státě v Evropě“.

[5] Závěrem žalobce namítl, že v posuzované věci byly dovozeny právní důsledky pozbytí řidičského oprávnění, ačkoliv v důsledku běhu času a délce doby beztrestnosti mu měly být odečteny veškeré trestné body a nemělo dojít k odnětí řidičského oprávnění. Dle žalobce nastala právní moc rozhodnutí o posledním přestupku dne 9.7.2007, přičemž v následujících čtyřikrát dvanácti po sobě jdoucích měsících nebyl uznán vinným z přestupku nebo trestného činu, ani mu nebyla uložena sankce za přestupek v blokovém řízení. Podle ustanovení § 123e odst. 1 zákona o silničním provozu měly být žalobci odečteny ke dni vydání napadeného rozhodnutí již všechny dosažené trestné body, neboť dvanáctiměsíční lhůta pro odečet 4 bodů nebyla de iure zastavena ani přerušena a povinnost správních orgánů nebyla žádným právně účinným institutem zmařena.

[6] S ohledem na shora uvedené navrhl žalobce zrušit žalobou napadené rozhodnutí, event. předložit věc Ústavnímu soudu ke zrušení ustanovení zákona o silničním provozu, která byla v případě žalobce aplikována.

III. Vyjádření žalovaného

[7] Žalovaný ve svém vyjádření, doručeném soudu dne 2.12.2011, zrekapituloval předcházející řízení a vyjádřil nesouhlas se žalobou s tím, že v řízení byla respektována všechna práva žalobce. K jednotlivým námitkám uvedl, že žalobce navrhl přerušení řízení před správním orgánem do doby, než bude rozhodnuto o žalobě na přezkum zákonnosti řízení o blokové pokutě ze dne 9.7.2007, přičemž správní orgán žalobci vyhověl, řízení přerušil a pokračoval v něm až po pravomocném ukončení soudního řízení. Následně žalobce požádal o přerušení řízení o námitkách do doby, než bude rozhodnuto Ústavním soudem ČR o zrušení příslušných ustanovení zákona o silničním provozu a dále než bude rozhodnuto o správní žalobě proti rozhodnutí, kterým mu byly započítány body. Žalovaný této žádosti nevyhověl,

neboť byla zcela nekonkrétní a neurčitá a zároveň k přerušení řízení do doby rozhodnutí o správní žalobě přistoupil již prvostupňový správní orgán.

[8] K diskriminačnímu charakteru ustanovení § 123b zákona o silničním provozu žalovaný uvedl, že je vázán platnými a účinnými zákony a ostatními předpisy a není oprávněn podat návrh na zrušení právního předpisu k Ústavnímu soudu ČR. Žalovaný se neztotožnil ani s námitkou porušení zásady *ne bis in idem*, když odkázal na opakovanou judikaturu Nejvyššího správního soudu v této otázce a konstatoval, že pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů není sankcí, nýbrž administrativním opatřením. K námitce nepřihlédnutí k odečtu bodů v důsledku běhu času odkázal žalovaný spolu s citací na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 3.5.2011, č.j. 8 As 23/2010-97.

[9] Závěrem žalovaný navrhl zamítnutí žaloby.

IV. Posouzení věci krajským soudem

[10] Krajský soud v Brně na základě včas podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2, věta první, s.ř.s.), jakož i řízení předcházející jeho vydání. Dospěl k závěru, že žaloba není důvodná, že napadené rozhodnutí žalovaného bylo vydáno v souladu se zákonem. O žalobě soud rozhodl, aniž nařizoval jednání, za podmínek vyplývajících z ustanovení § 51 odst. 1 s.ř.s. poté, kdy účastníci řízení s tímto postupem vyslovili souhlas.

IV.a Přerušení řízení

[11] Návrh na přerušení řízení podal žalobce opakovaně jednak v rámci prvostupňového řízení a jednak spolu s odvoláním. V rámci prvostupňového řízení navrhoval žalobce přerušit řízení ze dvou důvodů. Jednak proto, že podal žalobu na zrušení nezákonně uložené blokové pokuty, a jednak proto, že navrhl, aby správní orgány předložili Ústavnímu soudu návrh na zrušení některých ustanovení zákona o silničním provozu.

[12] Prvostupňový správní orgán přerušil řízení usnesením ze dne 19.5.2008, č.j. ODSČ-306/07, a to do doby nabytí právní moci rozhodnutí soudu o žalobě proti blokovému rozhodnutí, č.j.: MRBM-35392/PŘ-65-2007.

[13] Podle ustanovení § 121 o.s.ř. ve spojení s ustanovení § 64 s.ř.s. není třeba dokazovat skutečnosti obecně známé nebo známé soudu z jeho činnosti, jakož i právní předpisy uveřejněné nebo oznámené ve Sbírce zákonů České republiky.

[14] Z vlastní činnosti je soudu známa skutečnost, že 25.11.2009 rozhodl tento soud rozsudkem č.j. 57 Ca 99/2009 – 37 tak, že odmítl žalobu, kterou se žalobce Ing. M. Š., domáhal přezkoumání zákonnosti blokového řízení ze dne 9.7.2007. Žaloba ze dne 14.3.2008 byla podána k Městskému soudu v Brně dne 18.3.2008 a byla postoupena Krajskému soudu v Brně dne 22.10.2009. Jedná se tedy o žalobu, v souvislosti se kterou bylo přerušeno řízení před prvostupňovým správním orgánem. Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 1.12.2009. Žalobce nenapadl toto rozhodnutí opravným prostředkem.

[15] Z obsahu správního spisu vyplývá, že bylo zdejším soudem nabytí právní moci rozhodnutí o žalobě na přezkoumání zákonnosti blokového řízení ze dne 9.7.2007 sděleno

prvostupňovému správnímu orgánu dne 14.1.2010. Je tedy zřejmé, že prvostupňový správní orgán vycházel ze sdělení zdejšího soudu, které odpovídalo skutečnosti a na základě tohoto sdělení mohl pokračovat v řízení. Skutečnosti uváděné žalobcem v podání ze dne 10.2.2010, tedy že o žalobě nebylo doposud pravomocně rozhodnuto, žalobce nedoložil, stejně tak žalobce nedoložil své tvrzení obsažené v odvolání, že nebylo o žalobě s konečnou platností a definitivně rozhodnuto.

[16] Jak prvostupňový správní orgán, tak i žalovaný správně posoudili možnost pokračovat v řízení ve smyslu ustanovení § 65 odst. 1 věta první správního řádu (*Správní orgán pokračuje v řízení, jakmile odpadne překážka, pro niž bylo řízení přerušeno, nebo uplyne lhůta určená správním orgánem podle § 64 odst. 2 nebo 3.*) Právo žalobce na přerušení řízení není zcela absolutní. Jakkoliv ustanovení § 64 odst. 2 správního řádu předpokládá přerušení řízení o žádosti na žádost žadatele vždy, ustanovení § 64 odst. 4 správního řádu limituje možnost přerušení řízení, když stanovuje, že řízení lze přerušit na dobu nezbytně nutnou. Při postupu podle odstavců 2 a 3 správní orgán při určení doby přerušení přihlíží k návrhu účastníka. Ze systematiky ustanovení § 64 správního řádu a znění ustanovení § 64 odst. 4 správního řádu (resp. absence vyloučení aplikace odst. 4 na řízení podle odst. 2) se použije odstavec 4 na přerušení řízení dle ustanovení § 64 odst. 1 i odst. 2 správního řádu. Jak prvostupňové, tak i žalobou napadené rozhodnutí v odůvodnění, poukazuje na sdělení zdejšího soudu a skutečnost, že řízení o žalobě bylo pravomocně ukončeno. S ohledem na to, že žalobce v žádném ze svých následujících podání nedoložil, že by řízení nadále probíhalo, byly splněny podmínky pro pokračování řízení, neboť uplynula lhůta, na kterou bylo řízení přerušeno a jakékoliv další prodlužování přerušení řízení v souvislosti s již ukončeným řízením o žalobě na přezkoumání zákonnosti blokového řízení ze dne 9.7.2007 by bylo postupem v rozporu s ustanovení § 64 odst. 4 správního řádu.

[17] Zcela správně prvostupňový orgán i žalovaný reagovali i na návrh na předložení věci Ústavnímu soudu ČR ke zrušení dotčených ustanovení zákona o silničním provozu, když uvedli, že správní orgán není oprávněn takovýto návrh podat a nevyhověli tomuto návrhu žalobce. Návrh na zrušení zákona nebo jeho jednotlivých ustanovení podle čl. 87 odst. 1 písm. a) Ústavy je oprávněn podat a) prezident republiky, b) skupina nejméně 41 poslanců nebo skupina nejméně 17 senátorů, c) senát Ústavního soudu v souvislosti s rozhodováním o ústavní stížnosti, d) vláda za podmínek uvedených v § 118 zákona č. 182/1993 Sb., o Ústavním soudu, e) ten, kdo podal ústavní stížnost za podmínek uvedených v § 74 téhož zákona, nebo ten, kdo podal návrh na obnovu řízení za podmínek uvedených v § 119 odst. 4 téhož zákona. Zároveň návrh na zrušení zákona nebo jeho jednotlivých ustanovení je oprávněn podat též soud v souvislosti se svou rozhodovací činností a řízení o zrušení zákona, jiného právního předpisu nebo jejich jednotlivých ustanovení může též zahájit plénum Ústavního soudu ČR [dle ust. § 64 odst. 1, 3, 4 zákona o Ústavním soudu].

[18] Postup prvostupňového orgánu i žalovaného v souvislosti s žalobcovou žádostí o přerušení řízení nebyl svévolný, naopak měl podklad ve zjištěném skutkovém stavu – pravomocné skončení řízení o žalobě, které bylo důvodem přerušení řízení, a postup obou orgánů byl dostatečně v obou rozhodnutích odůvodněn jak ve vztahu k žalobě na přezkoumání zákonnosti blokového řízení ze dne 9.7.2007, tak i k možnosti správního orgánu přerušit řízení a navrhnout Ústavnímu soudu ČR zrušení dotčených ustanovení zákona o silničním provozu. Ve vztahu k žalovanému je třeba toliko poukázat, že je z žalobou napadeného rozhodnutí zřejmé, že zamítl odvolání žalobce jako celek, tedy vč. návrhu na přerušení řízení, což vyplývá ze skutečnosti, že důvody, proč nevyhověl návrhu na přerušení řízení, jsou obsahem odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí.

[19] Soud tedy tuto námitku neshledal jako důvodnou.

IV.b Rozpor aplikovaných ustanovení právních předpisů s Ústavou ČR

Porušení principu rovnosti občanů před zákonem.

[20] Krajský soud v Brně dospěl již v rozhodnutí ze dne 22.9.2009, č.j. 29Ca 144/2009-23 k závěru, že „Ust. § 123c odst. 3, § 123d odst. 1 a 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích upravuje postup v případě řidiče – držitele řidičského průkazu vydaného v České republice, resp. řidiče držitele mezinárodního řidičského průkazu vydaného Českou republikou (viz ust. § 104 zákona o provozu na pozemních komunikacích), zatímco ust. § 123c odst. 4 a odst. 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích upravuje postup u řidiče, který je držitelem jiného druhu řidičského průkazu než v předchozím případě. Jde tedy o úpravu postupu u dvou různých skupin fyzických osob, jedné skupiny mající oprávnění k řízení na základě řidičského průkazu České republiky a druhé skupiny osob mající oprávnění řídit motorové vozidlo na základě jiného druhu řidičského průkazu. Jelikož jde v případě druhé skupiny fyzických osob, o situaci, kdy jejich řidičský průkaz byl vydán cizím státem (členským státem Evropských společenství či jiným cizím státem), zvolil zákonodárce odlišný postup pro případ dosažení 12 bodů řidičem. Žalobcem napadená právní úprava proto neznamena porušení čl. 1 Listiny základních práv a svobod, podle něhož jsou lidé svobodní a rovni v důstojnosti i v právech; základní práva a svobody jsou nezadatelné, nezczizitelné, nepromlčitelné a nezrušitelné. **Žalobce byl držitelem jiného typu řidičského průkazu než v jím žalobě poukazované osoby**, tedy nedošlo k případu protiústavní rozdílnosti práv žalobce a držitele řidičského průkazu nevydaného Českou republikou. Soud ani nezjistil tvrzené porušení nejzákladnějších principů zaručených Ústavou, obsažených a zaručených přímo v preambuli Ústavy, podle níž přijímají Ústavu České republiky občané České republiky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, v čase obnovy samostatného Českého státu, věrni všem dobrým tradicím dávné státnosti zemí Koruny české i státnosti Československé, odhodláni budovat, chránit a rozvíjet Českou republiku v duchu nedotknutelných hodnot lidské důstojnosti a svobody, jako vlast rovnoprávných, svobodných občanů, kteří jsou si vědomi svých povinností vůči druhým a zodpovědnosti vůči celku, jako svobodný a demokratický stát, založený na úctě k lidským právům a na zásadách občanské společnosti, jako součást rodiny evropských a světových demokracií, odhodláni společně střežit a rozvíjet zděděné přírodní a kulturní, hmotné a duchovní bohatství, odhodláni řídit se všemi osvědčenými principy právního státu, prostřednictvím svých svobodně zvolených zástupců. Soud zároveň ani nezjistil, že by byl žalobce krácen na právech vyplývajících z Ženevské úmluvy o silničním provozu uzavřené na půdě Organizace spojených národů dne 19.9.1949, která vstoupila v platnost dne 26.3.1952, ani z Úmluvy o silničním provozu (Vídeň 1968), u nichž i přes absenci nutného souhlasu zákonodárského sboru lze dojít k závěru, že jsou závazné pro Českou republiku.“ Argumentace žalobce v souzené věci nepřináší žádné důvody k tomu, aby se soud od tohoto názoru odchýlil, pročez ani tuto námitku neshledal soud důvodnou.

Porušení zásady „ne bis in idem“

[21] K porušení zásady *ne bis in idem* v důsledku aplikace bodového systému se vyjádřil opakovaně Nejvyšší správní soud, přičemž žalovaný ve svém vyjádření na tuto judikaturu případně odkazuje. V rozsudku ze dne 10.12.2009, č.j. 2 As 19/2009-93, Nejvyšší správní soud uvedl, že „Pokud jde o stěžovatelkou namítaný dvojitý postih za protiprávní jednání, Nejvyšší správní soud se zcela ztotožňuje se shora uvedenými závěry městského soudu. Systém

bodového hodnocení řidičů byl do zákona o silničním provozu zaveden zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, s účinností od 1. 7. 2006. Z ustanovení § 123a, věty první zákona o silniční provozu plyne, že bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Smysl a účel zavedení tohoto institutu do českého právní řádu lze vysledovat z Důvodové zprávy k Vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, dostupné z www.psp.cz. Z ní se podává, že bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány trestné body do určité výše (). Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. () Účelem systému je zejména postihovat recidivu páčání přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. () Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit. Na druhou stranu ale dává řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, možnost změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit. S touto charakteristikou předmětného bodového systému se Nejvyšší správní soud zcela ztotožňuje. Zavedení systému bodového hodnocení vskutku nelze chápat jako nepřípustné ukládání dvojího trestu; jedná se o specifické preventivní opatření, které má přispět k pozitivní motivaci řidičů k dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a k eliminaci těch řidičů, kteří se dlouhodobě a opakovaně porušování těchto předpisů dopouští. Tento institut má přispět k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, neboť možnost pozbytí řidičského oprávnění působí na řidiče preventivně nápravně, a to zejména hrozbou dosažení dvanácti bodů. Bodovým hodnocením dochází k průběžnému sledování kázně toho kterého řidiče, přičemž důsledkem jeho opakovaného porušování předpisů o provozu na pozemních komunikacích, za které mu jsou ukládány sankce v přestupkovém řízení či trestním řízení, může být právě pozbytí řidičského oprávnění v případě dosažení dvanácti bodů.“

[22] Obdobně se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 15.7.2010, č.j. 5 As 26/2010-45, ve kterém uvedl, že „Zavedení systému bodového hodnocení tedy nelze, jak se stěžovatel domnívá, chápat jako nepřípustné ukládání dvojího trestu; jedná se o specifické preventivní opatření, které má přispět k pozitivní motivaci řidičů k dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a k eliminaci těch řidičů, kteří se dlouhodobě a opakovaně porušování těchto předpisů dopouští. Tento institut má přispět k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, neboť možnost pozbytí řidičského oprávnění působí na řidiče preventivně nápravně, a to zejména hrozbou dosažení dvanácti bodů. Bodovým hodnocením dochází k průběžnému sledování kázně toho kterého řidiče, přičemž důsledkem jeho opakovaného porušování předpisů o provozu na pozemních

komunikacích, za které mu jsou ukládány sankce v přestupkovém řízení či tresty v trestním řízení, může být právě pozbytí řidičského oprávnění v případě dosažení dvanácti bodů. Záznam bodového hodnocení řidiče nemá sankční povahu; jedná se o administrativní opatření, sledující, jak řidiči dodržují zákon o silničním provozu.“

[23] Z nazírání Nejvyššího správního soudu je zcela zřejmé, že systém bodového hodnocení Nejvyšší správní soud nechápe jako dvojí trestání ve smyslu zásady *ne bis in idem*. Zdejší soud nemá důvod se na základě argumentace žalobce, která nepřináší žádné nové argumenty, o nichž by již nebylo rozhodováno, ani v tomto případě odchýlit od již zaujatých právních názorů, protože ani tuto žalobní námitku neshledal soud důvodnou.

IV.c Odpočet dosažených bodů v důsledku běhu času

[24] Možným odpočtem dosažených bodů během času v důsledku podání námitek proti záznamu o dosažení 12 bodu se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 3. 5. 2011, č.j. 8 As 23/2010-89, ve kterém uvedl, že „[29] Nejvyšší správní soud je přesvědčen, že specifický způsob odkladu účinků záznamu o dosažení celkového počtu 12 bodů byl zvolen právě proto, že zákon s plynutím času počítá v rovině hmotného práva v podobě odečítání bodů dle § 123e zákona. Právě proto nemá podání námitek vliv na existenci odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ale pouze na pozbytí řidičského oprávnění a tím spojenou povinnost odevzdat řidičský průkaz.

[30] Podání námitek má tedy za následek situaci, kdy řidič i přes dosažení dvanácti bodů se může nadále účastnit provozu na pozemních komunikacích, neboť došlo k přerušení lhůty pro pozbytí řidičského oprávnění a povinnosti odevzdat řidičský průkaz. Tato skutečnost však nemůže zapříčinit odpočet bodů podle § 123e odst. 1 zákona, neboť podstata tohoto institutu je jiná. Dané ustanovení je možné aplikovat pouze za situace, kdy řidič ještě nedosáhl dvanácti bodů. Obecně se vztahuje k řidiči, který neztratil odbornou způsobilost, disponuje řidičským oprávněním, a proto je možné kontinuálním sledováním jeho chování v průběhu (minimálně) dvanácti až třiceti šesti měsíců osvědčit jeho polepšení. Z žádného ustanovení § 123e, které upravuje odečítání bodů, však nevyplývá, že by odečtením bodů v důsledku řádného chování po předepsanou dobu mohlo dojít k opětovnému nabytí odborné způsobilosti, kterou řidič předtím pozbyl právě dosažením dvanácti bodů. Tu lze znovu nabýt toliko postupem dle § 123d, tedy uplynutím jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění a dále prokázáním, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti. Jinými slovy řečeno, v případě, že řidič již dosáhne dvanácti bodů, a to nezávisle na přerušení běhu lhůt daných v § 123c odst. 3 zákona, nemůže se takto získaných bodů zbavit řádným chováním, s nímž počítá § 123e odst. 1, ale pouze cestou jinou, stanovenou v ustanoveních § 123d odst. 1 a 3 zákona, která upravují, jakým způsobem musí řidič postupovat při dosažení dvanácti bodů.

[31] Na shora uvedené důsledky dosažení dvanácti bodů proto nemá vliv odkladný účinek námitek stanovený v § 123f odst. 4 zákona, neboť skrze tento procesněprávní institut je možné toliko oddálit (přerušením běhu lhůt uvedených v § 123c odst. 3 zákona), nikoliv zvrátit následky dosažení dvanácti bodů, a to samozřejmě za předpokladu, že námitky jsou nedůvodné. Z právní úpravy bodového hodnocení ani z důvodové zprávy nelze dovodit, že by řidič i při dosažení dvanácti bodů mohl podáváním námitek proti provedení záznamu v registru řidičů zcela zvrátit negativní následky, které jsou s dosažením dvanácti bodů spojeny a naopak, že by těmito námitkami mohl využít institutu odečítání bodů stanoveného v § 123e odst. 1 zákona.“

[25] Nejvyšší správní soud ke shora učiněnému závěru dospěl po předcházejícím rozboru, který je obsahem citovaného rozsudku. Citovaný rozsudek je, stejně jako ostatní citované rozsudky Nejvyššího správního soudu, dostupný na www.nssoud.cz a soud pro stručnost na tento rozsudek a rozbor v něm obsažený odkazuje. S ohledem na jednotný výklad práva neshledal zdejší soud důvod odchýlit se od závěrů Nejvyššího správního soudu, zejména za situace, kdy ke shodnému závěru dospěl Nejvyšší správní soud i v rozsudku ze dne 25.5.2012, č.j. 5 As 123/2011-51 a ani tuto námitku žalobce neshledal důvodnou.

IV.d Návrh na přerušení řízení a předložení věci Ústavnímu soudu ČR

[26] Jelikož soud neshledal žalobní námitky žalobce důvodnými v rovině porušení ústavních zásad, neshledal soud ani důvod vyhovět návrhu žalobce na přerušení řízení a předložení věci Ústavnímu soudu ČR.

V. Shrnutí a náklady řízení

[27] S ohledem na vše shora uvedené dospěl soud k závěru, že rozhodnutí žalovaného, kterým bylo odvolání žalobce zamítnuto, bylo vydáno v souladu se zákonem a shora uvedené žalobní námitky uplatněné žalobcem nejsou důvodné. Soudu tedy nezbylo, než žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítnout.

[28] Výrok o nákladech řízení má oporu v ustanovení § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce v řízení úspěšný nebyl, proto mu právo na náhradu nákladů řízení nepřísluší. Žalovanému, který měl v řízení plný úspěch, však žádné náklady spojené s tímto řízením nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly, proto soud rozhodl, že žádný z účastníků právo na náhradu nákladů řízení nemá.

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

V Brně dne 31.10.2012

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu