



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl soudcem Mgr. Kamilem Tojnerem v právní věci

žalobce: **Synergia management czech s.r.o.**,
sídlem Drtinova 557/10, Praha 5,
zastoupen: Mgr. Václavem Voříškem, advokátem,
sídlem Černého 517/13, Praha 8,

proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy**,
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1,

o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu ze dne 11. 8. 2017, č. j. 488/2017-160-SPR/3,

takto :

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

Odůvodnění :

1. Žalobce se domáhá přezkoumání v záhlaví uvedeného rozhodnutí žalovaného o zamítnutí jeho odvolání proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen “*správní orgán I. stupně*”) ze dne 25. 11. 2016, č. j. MHMP 2120387/2016/Dol, jímž byl

žalobce uznán vinným z přestupku podle § 125f odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterého se měl dopustit tím, že jako provozovatel motorového vozidla v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu nezajistil, aby dne 6. 3. 2016 kolem 12:27 hodin v Praze 4, na Jižní spojce (směr od Barrandovského mostu do Krče k ul. Sulické) při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem - jízda vozidla rychlostí 119 km/h v úseku obce s povolenou rychlostí 80 km/h.

2. Žalobce namítl nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro vady výroku, absenci úvah o zavinění a zákonného ustanovení, absence definice automatizovaného technického prostředku bez obsluhy, nedostatečné identifikace místa spáchání deliktu, neexistence správního deliktu.
3. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby s odkazem na obsah odůvodnění a relevantní právní úpravu.
4. Soud ve věci rozhodl v nepřítomnosti žalobce při nařízeném jednání dne 17. 2. 2021 bez ohledu na žádost právního zástupce žalobce o odročení jednání pro jeho zdravotní stav, neboť omluvu soud nepovažoval za včasnou. Jednání bylo nařízeno na 17. 2. v 9:40 hod., žalobce podal žádost o odročení dne 16. 2. v 17:08 hod., přestože o svém onemocnění dle svého tvrzení věděl již v sobotu. Právní zástupce uvedl, že žádost podal v úterý, neboť potvrzení o pracovní neschopnosti mu bylo vydáno v pondělí a dosud nebyl ve stavu napsat podání k soudu, jelikož měl horečku a bolest svalů. Přičemž žalobce trval na osobní účasti advokáta na jednání a jen v něj má důvěru. Zároveň však uvedl, že se snažil telefonicky sehnat substituci, ale marně. Soud má za to, že zdravotní stav právní zástupce nebyl nejpozději v pondělí natolik závažný, aby mu zabránil požádat o odročení jednání již v pondělí a nikoli v úterý po pracovní době. Pokud byl právní zástupce v pondělí způsobilý komunikovat s lékařkou, byl obdobně způsobilý zaslat soudu prosté podání – žádost o odročení. Přičemž jeho žádost o odročení ze dne 16. 2. obsahuje dalších 10 stránek úvah o ochraně jeho osobních údajů při rozhodování soudu. Lze tak dále uvést, že pokud byl právní zástupce v úterý schopen mnohačetného podání, zjevně byl schopen minimalistického podání již v pondělí, jestliže z popisu zdravotního stavu nevyplývá náhlý kolaps organismu advokáta. Zároveň soud shledá vnitřní rozpor mezi požadavkem žalobce na osobní účast jeho právního zástupce na jednání a snahou téhož právního zástupce na zajištění substituce. Jde totiž o tvrzení se vzájemně vylučující a tím i nevěrohodné. Nelze také odhlédnout o koncentrační zásady řízení dle s. ř. s. a obecně povahy soudního přezkumu správních rozhodnutí, jež vede k minimalizaci provádění dokazování nad rámec správního spisu.
5. Podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 30. 6. 2017 *právnícká nebo fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.*
6. Podle § 125f odst. 2 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 30. 6. 2017 *právnícká nebo fyzická osoba za správní delikt odpovídá, pokud a) porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez*

obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání, b) porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona a c) porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.

7. Podle § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 30. 6. 2017 *za správní delikt podle odstavce 1 se uloží pokuta. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10 000 Kč.*
8. Podle § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 30. 6. 2017 *provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.*
9. Městský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů a vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu podle ustanovení § 75 odst. 1 a 2 s. ř. s. A posoudil předmětnou věc následovně.
10. Žalobce namítal, že se správní orgány ve svých rozhodnutích neuvedly, z čeho dovodily, že porušení pravidel bylo zjištěno automatizovaným technickým prostředkem, ani o jaký typ přístroje se jednalo. K tomu Městský soud v Praze odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 27. 2. 2019 č. j. 73 A 1/2018-32, ve kterém se uvádí: „...k specifikaci takového prostředku není třeba legální definice, jedná se především o technické prostředky trvale nainstalované a zpravidla pevně zabudované na určitém místě, které nevyžadují přítomnost obsluhujícího personálu. Takové měřidlo je obsluhou toliko umístěno, nainstalováno, případně spuštěno, avšak samotné měření již probíhá automaticky bez toho, aby obsluha takové zařízení ovládala. Charakter automatizovaného technického prostředku je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy. Při rozlišování mezi automatizovanými a manuálně obsluhovanými technickými prostředky je pak podstatné pouze to, zda je rychloměr schopen fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016-38, dle kterého „[z]cela správně přitom [krajský soud – pozn. soudu] poukázal na skutečnost, že jediným dělícím kritériem je režim měření, kdy v případě automatického jsou snímána veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost. Naopak v případě manuálního výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí obsluha rychloměru. O tom, že předmětný rychloměr byl skutečně stacionární, svědčí záznam o přestupku, v němž je uvedeno, že měření proběhlo v automatizovaném režimu měření.“ Na skutečnost, že k zaznamenání rychlosti vozidla došlo automatizovaným technickým prostředkem, je poukazováno mimo jiné v rozhodnutí správního orgánu I. stupně, vyplývá i z **fotodokumentace kamerového systému s popisem přestupku a okamžiku jeho spáchání.** Žádný právní předpis nedefinuje, co se rozumí automatem ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu. Jedná se především o technické prostředky trvale nainstalované a zpravidla pevně zabudované na určitém místě, které nevyžadují přítomnost obsluhujícího personálu. Takové měřidlo je obsluhou toliko umístěno, nainstalováno, případně spuštěno, avšak samotné měření již probíhá automaticky bez toho, aby obsluha takové zařízení ovládala. Charakter

automatu je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2018, č. j. 9 As 220/2018 – 70).

11. Není důvodná námitka žalobce, že nemohl být potrestán, neboť skutková podstata správního deliktu provozovatele vozidla ke dni právní moci rozhodnutí žalovaného neexistovala. Jednání žalobce jako provozovatele vozidla představovalo podle zákona o silničním provozu, účinného do 30. 6. 2017, správní delikt definovaný v § 125f odst. 1 tohoto zákona tak, že *právnícká nebo fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem*. Od 1. 1. 2017 představuje jednání žalobce přestupek provozovatele vozidla, definovaný v tomtéž ustanovení zákona o silničním provozu tak, že *provozovatel vozidla se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem* (pozn.: zvýraznění podtržením doplněno soudem). Ke změně právní úpravy správního trestání v průběhu řízení Nejvyšší správní soud již v rozsudku ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 126/2002 - 27, vyslovil, že „(...) nelze trestat podle starého práva v době účinnosti práva nového, jestliže nová právní úprava konkrétní skutkovou podstatu nepřevzala; analogicky to platí i tehdy, jestliže nová právní úprava stanoví mírnější sankce za stejné jednání (například nižší výměru pokuty“. Porovnáním znění skutkových podstat obsažených v zákoně o silničním provozu, ve znění účinném do 30. 6. 2017, a v pozdějším znění je tedy zřejmé, že jednání žalobce zůstalo z pohledu správního práva jednáním trestným, pouze došlo ke zjednodušení právní úpravy správního trestání a k úpravě pojmosloví a terminologickému Rovněž druh a výměra správního trestu obsažené v současném znění § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu zůstaly zachovány ve stejném druhu a výměře jako sankce podle § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu, ve znění účinném do 30. 6. 2017, a proto se v projednávané věci použije dosavadní právní úprava (použití pozdější právní úpravy, která v souzené věci není pro stěžovatele příznivější, by vedlo ke zcela shodnému výsledku jako použití právní úpravy účinné ke dni spáchání správního deliktu).
12. Žalobce byl shledán vinným ze spáchání správního deliktu provozovatele vozidla, nikoli přestupku. V takovém případě probíhalo správní řízení podle správního řádu, nikoli dle zákona o přestupcích. Změnu procesního předpisu pro vedení řízení nepřineslo k 1. 7. 2017 ani nabytí účinnosti zákona o odpovědnosti za přestupky, který v § 112 odst. 4 výslovně stanoví, že *zahájená řízení o přestupku a dosavadním jiném správním deliktu, s výjimkou řízení o disciplinárním deliktu, která nebyla skončena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se dokončí podle dosavadních zákonů*. Možnost mimořádného snížení sankce podle § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky tak byla vyloučena.
13. Žalobce se tak za dané procesní situace nemůže úspěšně dovolávat aplikace ustanovení § 77 zákona o přestupcích, resp. § 93 odst. 1 písm. d) zákona o odpovědnosti za přestupky, ale pouze procesních ustanovení, která obsahoval správní řád. Vyloučení přímé či analogické aplikace § 77 zákona o přestupcích na výrokovou část rozhodnutí o správním deliktu potvrdil v usnesení ze dne 31. 10. 2017, č. j. 4 As 165/2016 - 46, rozšířený senát Nejvyššího správního soudu. V případě správních deliktů rozhodovaných správními orgány v řízeních zahájených do 30. 6. 2017 tak na

náležitosti výroku dopadalo ustanovení § 68 odst. 2 správního řádu, jehož první věta upravuje, že *ve výrokové části se uvede řešení otázky, která je předmětem řízení, právní ustanovení, dle nichž bylo rozhodováno, a označení účastníků podle § 27 odst. 1 zákona*. Citované ustanovení tak nezakládalo povinnost, aby správní orgány ve výroku rozhodnutí o správním deliktu výslovně uváděly i formu zavinění. Jak původní právní úprava obsažená v zákoně o silničním provozu, tak právní úprava novelizovaná (zákonem č. 183/2017 Sb., jenž s účinností od 1. 7. 2017 doplnil do § 125f zákona o silničním provozu odstavec 3, dle kterého se k odpovědnosti fyzických osob za přestupek podle odstavce 1 nevyžaduje zavinění) obsahují ustanovení o objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla a nic nenasvědčuje tomu, že záměrem zákonodárce bylo toto pravidlo změnit a zavinění prokazovat. Daný správní delikt (nyní přestupek) má v zákoně své místo pro případ, kdy není možno seznat řidiče vozidla, který konkrétní skutek spáchal, a současně existuje společenský zájem na dodržování zákona a jeho cíleném vymáhání, což Ústavní soud aproboval jako přístup ústavně konformní (srovnej nálezy Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018 ve věci sp. zn. Pl. ÚS 15/16).

14. K námitce účinnosti zákona č. 183/2017 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákona o některých přestupcích, až 13. 7. 2017, tedy 13 dní po nabytí účinnosti zákona o odpovědnosti za přestupky se vyjádřil Nejvyšší správní soud, který v rozsudku ze dne 25. 4. 2018, č. j. 8 As 201/2017-39, konstatoval, že „[z]ákon č. 183/2017 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákona o některých přestupcích stanoví v Čl. CCLVII, že tento předpis nabývá účinnosti dnem 1. 7. 2017. Stěžovatel tuto eficienci rozporoval, neboť dle něj ustanovení o jejím datu odporuje § 3 odst. 3 zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv (dále jen „zákon o sbírce zákonů“); zákon tak podle něj nabyl účinnosti až dne 13. 7. 2017. S názorem stěžovatele, podle něhož citovaný zákon dne 1. 7. 2017 účinnosti nenabyl, souhlasit nelze, přičemž i kdyby jej Nejvyšší správní soud sdílel, nemohl by jen z toho vyvodit, že může Čl. CCLVII zákona č. 183/2017 Sb. nerespektovat a v rozporu s ním sám považovat tento zákon za účinný až dnem 13. 7. 2017. Také temporální ustanovení jsou součástí zákona a i jimi je soud dle Čl. 95 odst. 1 Ústavy vázán; teprve měl-li by je za rozporná s ústavním pořádkem (což není tento případ) mohl by (a musel) věc předložit dle Čl. 95 odst. 2 Ústavy Ústavnímu soudu, neboť jen ten by stěžovatelem sporované zákonné ustanovení mohl zrušit. Stěžovateli argumentaci, podle níž nebylo zákonodárcem tvrzeno ani prokázáno, že nastaly výjimečné předpoklady pro stanovení účinnosti právní úpravy nevyžadující u přestupku (dříve správního deliktu) provozovatele vozidla dle § 125f zákona o silničním provozu u fyzické osoby zavinění již dnem 1. 7. 2017 a že tudíž bylo takového zavinění přechodně třeba, nelze proto v nynějším řízení podrobit jakémukoliv přezkumu, neboť k němu nemá Nejvyšší správní soud žádnou pravomoc. K doplnění možno připomenout, že právní úvahy dovolávající se toho, že zákonodárce (snad s ohledem na stěžovatelův názor) byl povinen něco „tvrdit“ či „prokazovat“, jsou úvahami z hlediska ústavněprávního podivuhodně novátorskými. Nově přijatá právní úprava kontinuálně navázala na předcházející právní úpravu a žádný prostor pro příznivější právní úpravu, kterou by mohl soud ve prospěch stěžovatele uplatnit, tudíž nevznikl.“
15. Místo spáchání deliktního jednání správní orgán I. st. vymezil : v Praze 4, na Jižní spojnici (směr od Barrandovského mostu do Krče k ul. Sulické), jakkoli se jedná o relativně dlouhý

úsek komunikace, takové vymezení nijak nebránilo žalobci namítat, zda byla rychlost vozidla změřeno stacionárním automatizovaným technickým prostředkem v obci či nikoli. Uvedením času měření a směru jízdy je zaručeno, že nedojde k záměně vytykaného protiprávního jednání s jiným v souladu se zásadou *ne bis in idem*. Proto soud považuje specifikace místa deliktu za dostatečně určitou.

16. Z rozhodnutí správního orgánu I. stupně je patrné, jakou konkrétní zákonem stanovenou povinnost porušil řidič vozidla provozovaného žalobcem a jakého jednání se řidič dopustil - *překročení nevyšší dovolené rychlosti v úseku obce, který byl označen svislou dopravní značkou „Silnice pro motorová vozidla“ (č. IP 15a), v němž smí jet řidič nejvýše 80 km/h, kdy jel rychlostí 119 km/h.* Ve výroku rozhodnutí správního orgánu I. stupně je podrobně popsáno protiprávní jednání spočívající v nerespektování zákazu překročení nejvýše povolené rychlosti v daném úseku.
17. K okruhu námitek ohledně vad výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně Městský soud v Praze uvádí, že správní orgán prvního stupně řádně vymezil skutek, v němž je spatřováno porušení právní povinnosti, tak, aby nemohl být zaměněn se skutkem jiným (není pochyb o tom, kdy k porušení mělo dojít, kde a jakým způsobem), specifikoval povinnost, kterou žalobce porušil, a správní delikt, kterého se dopustil, rovněž obecně uvedl, podle jakých ustanovení uložil sankci (§ 125c odst. 5 zákona o silničním provozu). Výrok rozhodnutí splňuje požadavky kladené na něj v § 68 odst. 2 s. ř.. Pokud jde o neuvedení § 125e odst. 2 zákona o silničním provozu ve výroku rozhodnutí, soud má za to, že toto nelze považovat za vadu, neboť vypořádání se s daným ustanovením, které zakotvuje kritéria pro určení výměry pokuty, může být provedeno v odůvodnění rozhodnutí, jak vyplývá též z rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 4. 7. 2019 č. j. 32 A 38/2017-59: *„Ustanovení § 125e odst. 2 silničního zákona ukládá správnímu orgánu povinnost při určení výměry pokuty právnické osobě přihlídnout k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán. Promítnutí této povinnosti je však otázkou odůvodnění rozhodnutí, respektive odůvodnění stanovení pokuty v konkrétní výši.“* K námitce neuvedení přesného odkazu na konkrétní písmeno § 125c odst. 5 zákona o silničním provozu Městský soud v Praze uvádí, že tato skutečnost nezpůsobuje takovou vadu rozhodnutí, pro kterou by bylo nutné ho zrušit, nedostatek lze odstranit interpretací ve smyslu usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2017 č. j. 4 As 165/2016-46, podle kterého: *Správní orgán rozhodující o správním deliktu musí ve výrokové části rozhodnutí (§ 68 odst. 2 správního řádu) uvést všechna ustanovení, byť obsažená v různých právních předpisech, která tvoří v souhrnu právní normu odpovídající skutkové podstatě správního deliktu. II. Pokud správní orgán ve výrokové části rozhodnutí (§ 68 odst. 2 správního řádu) neuvede všechna ustanovení, která zakládají porušenou právní normu, bude třeba v každém jednotlivém případě posoudit závažnost takového pochybení. Při úvahách, zda je neuvedení určitého ustanovení ve výrokové části odstranitelné interpretací rozhodnutí, bude významné zejména to, zda jasné vymezení skutku ve výroku rozhodnutí dovoluje učinit jednoznačný závěr, jakou normu pachatel vlastně porušil. Důležité bude též to, jaká ustanovení ve výrokové části správní orgán uvedl, a jaká neuvedl. Ke zrušení rozhodnutí bude třeba přistoupit i tehdy, nebude-li chybějící ustanovení zmíněno ani v odůvodnění rozhodnutí.*
18. Žalobci byla uložena pokuta ve výši 2 500 Kč. Správní orgán I. stupně pouze uvedl, že takto učinil podle § 125c odst. 5 zákona o silničním provozu v rozmezí pokuty pro

přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje, aniž by převýšila 10 000,- Kč. Lze žalobci přisvědčit, že § 125c odst. 5 zákona o silničním provozu zahrnuje širokou paletu výměry sankcí s odkazy na jednotlivé skutkové podstaty přestupků. Pouhý odkaz na obecné ustanovení § 125c odst. 5 zákona o silničním provozu neumožní bez dalšího účastníkovi orientaci o zákonném rozmezí sazby trestu, zde výše pokuty. Nelze však pominout, že žalobce byl ve správním řízení zastoupen společností ODVOZ VOZU s. r. o., tedy subjektem, který se specializuje na zastupování v řízení o dopravních přestupcích (viz. www.nssoud.cz). Na zastupování tohoto subjektu ve správním řízení systémově navazuje zastupování současným právním zástupcem žalobce, kdy jsou podávány v zásadě identické žaloby s různou variací žalobních bodů. Za jednotící znak žalob lze považovat, že obvykle necílí na podstatu věci, tedy zda žalobce spáchal přestupek či správní delikt, res. zda aktivní obhajoba žalobce ve správním řízení vedla k neprokázání protiprávního jednání správním orgánem, nýbrž jsou vedeny požadavkem na pedantskou obsažnost správních rozhodnutí ve smyslu jejich namítané nepřezkoumatelnosti. Žalobce byl ve správním řízení zastoupen subjektem se zkušeností se správním řízením v oblasti deliktů podle zákona o silničním provozu a v soudním řízení je zastoupen advokátem. Lze tak po účastníkovi požadovat širší znalost zákona o silničním provozu. Takové povědomí sice nemá nahrazovat absenci odůvodnění správního rozhodnutí, účastník není *amicus ministerium*. Pokud však z povahy věci je subsumpce právní úpravy zjevná (zde z popisu protiprávního jednání v rozhodnutí) a je dán předpoklad určité aktivní znalosti příslušného zákona účastníkem, nelze takovou ve svém důsledku již účastníkem odstranitelnou vadu považovat za natolik intenzivní zásah do práva žalobce na spravedlivý proces, aby vedla ke zrušení rozhodnutí soudem.

19. Jelikož řidič vozidla žalobce překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 39 km/h, tedy více než 20 km/h, dopustil se přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu, a na základě toho se žalobce dopustil správního delikt podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu. Žalobci tak bylo možné uložit pokutu podle § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu ve výši od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Žalobci tak byla uložena minimální výše pokuty, přestože rychlost řidiče se blížila překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 40 km/h. Žalobci tak byla udělena pokuta v minimální možné zákonné výši, což má podle soudu vliv na nutnost odůvodnění výše sankce.
20. Žalobce je oprávněn se domáhat ochrany výlučně svých práv (§ 65 odst. 1 s. ř. s.), soudní přezkum správních rozhodnutí podle § 65 a násl. s. ř. s. nelze vykládat jako jejich přezkum obecné zákonitosti ve veřejném zájmu. Soud přezkoumá správní rozhodnutí v rozsahu žalobních bodů, ale případná nezákonnost nebo jiná vada vede ke zrušení rozhodnutí pouze tehdy, jedná-li se o významný zásah do práv žalobce. Např. procesní vada v řízení nevede vždy k nezákonnosti rozhodnutí, jestliže takovou vadou se nijak nezměnilo právní postavení účastníka. Pokud byla žalobci uložena minimální zákonná sankce, jakákoliv změna výše uložené sankce, ve smyslu nižší sankce vyloučena. Přitom možnost zastavení řízení není otázkou výše trestu, nýbrž viny, resp. deliktů odpovědnosti. Vada rozhodnutí spočívající v absenci úvah o výši trestu ve svém důsledku nevedla k nepřezkoumatelnosti rozhodnutí, neboť jediná možná námitka u minimální výše trestu je, zda byl trest uložen v rámci zákonné sazby. Jakákoliv jiná námitka proti výši minimálního trestu by byla námitkou brojící proti vině a nikoli trestu. V této souvislosti je nutné uvést, že žalobce nenamítal

nepřiměřenost nebo nezákonnost výše pokuty jako takové. Ostatně takto kromě nepříhodné námitky mimořádného snížení podle § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky ani namítat nemohl, jestliže mu byla uložena pokuta v minimální zákonné výši.

21. Míra nepřezkoumatelnosti daná neuvedením příslušných ustanovení zákona o silničním provozu nepřekročila hranici, která by žalobci zabránila účinně uplatnit své námitky ve správním i soudním řízení, proto nevedla ke zrušení rozhodnutí soudem. Dané neznamená, že správní orgány budou rezignovat na povinnost odůvodnit rozhodnutí. Zejména pokud jde o požadavek na pouhé doplnění příslušného písmena jinak v rozhodnutí obecně uvedeného zákonného ustanovení a sdělení automatizované věty o tom, že neshledal žádné přitěžující okolnosti, aby pachatel uložil vyšší než minimální pokutu. Potencionální existence polehčujících okolností v případě minimální výše trestu je irelevantní, neboť nejsou způsobilé zapříčinit nižší trest.
22. Ze shora uvedených důvodů soud neshledal žalobní námitky důvodnými, proto žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
23. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce neměl úspěch, proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží, žalovanému náklady řízení nevznikly.

Poučení:

Proti rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu.

V Praze dne 17. 2. 2021

Mgr. Kamil Tojner v. r.
soudce