



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy JUDr. Filipa Dienstbiera, soudce JUDr. Tomáše Langáška a soudkyně Mgr. Veroniky Baroňové v právní věci žalobce: **M. K.**, zastoupeného Mgr. Jaroslavem Topolem, advokátem se sídlem Na Zlatnici 301/2, Praha 4, proti žalovanému: **Krajský úřad kraje Vysočina**, se sídlem Žižkova 57, Jihlava, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 7. 10. 2016, č. j. KUJI 75515/2016, sp. zn. ODSH 1338/2016 Ves, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 2. 4. 2019, č. j. 29 A 248/2016 - 36,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žalobce **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III. Žalovanému se náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **n e p ř i z n á v á .**

Odůvodnění:

I. Vymezení věci a řízení před krajským soudem

[1] Dne 10. 8. 2016 shledal Městský úřad Žďár nad Sázavou žalobce odpovědným za spáchání správního deliktu provozovatele vozidla ve smyslu § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterého se dopustil tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemních komunikacích byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích, za což mu uložil pokutu ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení.

[2] Porušení pravidel provozu spočívalo v tom, že nezjištěný řidič dne 19. 5. 2016 v 8:54 hod. na komunikaci I/37 v obci Stržanov u vyústění vjezdu z polní cesty, ve směru jízdy od křižovatky s komunikací II/350, v rozporu s § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu řídil vozidlo, jehož provozovatelem byl žalobce, rychlostí 90 km/h (po odečtu tolerance 3 km/h) v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 70 km/h. Porušení povinnosti bylo zdokumentováno automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy.

[3] Rozhodnutí napadl žalobce odvoláním, které žalovaný zamítl.

[4] Proti rozhodnutí žalovaného brojil žalobce žalobou u Krajského soudu v Brně. Krajský soud žalobu neshledal důvodnou a zamítl ji.

[5] K námitce, že rychlost vozidla nebyla zjištěna automatizovaným technickým prostředkem bez obsluhy, krajský soud uvedl, že charakter automatizovaného technického prostředku je dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy, k čemuž odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016 - 38. Z tohoto rozsudku vycházel soud i ve věci č. j. 9 As 213/2017-37, na kterou odkazoval žalobce a krajský soud mu tak nepřisvědčil, že z něj vyplývají odlišné závěry, které potvrzují správnost jeho tvrzení.

[6] Dle krajského soudu nelze rozlišovat mezi automatizovanými technickými prostředky na základě toho, zda jsou nastaveny jen jednou a následně se stále nachází na jediném místě, nebo jsou opakovaně nastavovány a umísťovány na rozličných stanovištích, rozhodující není ani podoba přístroje. Jediným dělicím kritériem je režim měření, tj. automatický režim, kdy dochází ke snímání veškerých projíždějících vozidel a zaznamenávání jejich rychlosti, a manuální režim, kdy výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí sama obsluha rychloměru.

[7] Krajský soud uvedl, že z odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je zřejmé, že se povahou použitého rychloměru zabýval na str. 5 rozhodnutí v rámci hodnocení důkazů, kdy konstatoval, že radarový rychloměr Ramer 10C, nastavený v automatickém režimu, naměřil u vozidla žalobce překročení povolené rychlosti. Žalobce sice v odvolání zpochybnil skutečnost, že použitý rychloměr splňoval požadavky vyplývající z § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, své závěry však nijak blíže neodůvodnil ani v odvolání, ani v dalším průběhu řízení. Krajský soud odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 5. 2018, č. j. 5 As 177/2017 - 49, z něhož vyplývá, že: „Byl-li právní pojem užitý v zákoně o silničním provozu stěžovateli (ale i obecně) znám, judikaturou již vícekrát vyložen (viz níže), a především je dostatečně srozumitelný již z jeho jazykového vyjádření, nebylo třeba, aby správní orgány takový pojem v rozhodnutí bez dalšího podrobně interpretovaly (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2009, č. j. 7 As 43/2008 - 97).“ Žalovaný se odvolací námitkou žalobce přesto pečlivě zabýval a potvrdil správnost rozhodnutí správního orgánu prvního stupně s odkazem na stanovisko Policie České republiky, č. j. PPR-756-2/ČJ-2013-990440, doplněné o stanovisko Ministerstva dopravy č. j. 51/2014/160-OST/1, věnující se aplikaci ustanovení § 125f zákona o silničním provozu, z něhož mimo jiné vyplývá, že mobilní měřicí technické

pokračování

prostředky nastavené v automatickém režimu (např. měřiče typu Ramer) se považují za automatizované technické prostředky používané bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

[8] Ani další žalobní námitky krajský soud neshledal důvodnými.

II. Kasační stížnost a vyjádření žalovaného

[9] Proti rozsudku krajského soudu podal žalobce (stěžovatel) kasační stížnost z důvodů, které podřadil pod § 103 odst. 1 písm. a) a d) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“).

[10] Stěžovatel namítá, že krajský soud se nevypořádal s jeho žalobní námitkou, která spočívala v porušení jeho práva seznámit se a vyjádřit se ke všem podkladům rozhodnutí. Žalovaný totiž jeho stěžejní námitku, že použitý rychloměr není automatem, vypořádával na základě stanovisek PČR a Ministerstva dopravy. Tyto podklady však nebyly obsahem spisu, resp. žalobce nebyl žalovaným vyrozuměn o prováděném dokazování, ani tom, že by spis byl o tyto podklady doplněn. K tomu stěžovatel odkazuje na rozsudek ze dne 15. 10. 2013, č. j. 1 As 70/2013 – 58. Rozsudek krajského soudu je tak dle stěžovatele nepřezkoumatelný.

[11] Stěžovatel dále rozporuje závěry krajského soudu týkající se posouzení rychloměru, kterým došlo ke změření jeho vozidla, jako automatizovaného technického prostředku bez obsluhy ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu a namítá nesprávné právní posouzení této otázky.

[12] Mobilní rychloměr Ramer 10C dle názoru žalobce nemůže být považován za automat, neboť takový rychloměr (resp. měřící vozidlo) musí být předtím, než je s ním započato měření, řádně ustaven, a to rovnoběžně s vozovkou, což provádí obsluha rychloměru za pomoci výtyčky a korigováním pozice měřícího vozidla. Obsluha rychloměru rovněž musí dle návodu k obsluze vybrat vhodné měřící stanoviště, tj. zkontrolovat, zda se jedná o přímý úsek, a dále, zda se v oblasti nevyskytují předměty, kvůli kterým by mohlo dojít k nežádoucí reflexi. Tyto úkony nepochybně lze označit za obsluhu rychloměru, nejedná se proto o automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy.

[13] Krajský soud pojem „automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy“ dle stěžovatele vyložil v rozporu se smyslem a účelem § 125f zákona o silničním provozu. Účelem zavedení skutkové podstaty přestupku podle tohoto ustanovení totiž bylo umožnit potrestat přestupky, které jsou zjištěny automatizovanými rychloměry, kdy není objektivně možné zjistit řidiče, a je proto možné trestat provozovatele. Pokud však bylo jako zde měření rychlosti provedeno ze služebního vozidla Policie ČR, tedy nepochybně za přítomnosti policistů, nic policistům nebránilo v tom, aby zjistili totožnost řidiče.

[14] Na podporu své argumentace odkazuje stěžovatel na rozsudek ze dne 31. 5. 2018, sp. zn. 9 As 213/2017.

[15] Žalovaný se ve vyjádření ke kasační stížnosti ztotožnil se závěry krajského soudu a odkázal na odůvodnění svého rozhodnutí a vyjádření k žalobě.

III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

[16] Nejvyšší správní soud při posuzování kasační stížnosti hodnotil, zda jsou splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že má požadované náležitosti, byla podána včas a osobou oprávněnou, a je tedy projednatelná.

[17] Poté přezkoumal napadený rozsudek krajského soudu v rozsahu kasační stížnosti a v rámci uplatněných důvodů, ověřil při tom, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná.

[18] Stěžovatel v první řadě namítá, že krajský soud nereagoval na jeho námitku, že mu nebylo umožněno seznámit se s podklady pro vydání rozhodnutí žalovaného, resp. že správní spis neobsahuje stanoviska Policie ČR a Ministerstva dopravy, na které žalovaný odkázal v souvislosti s námitkou týkající se automatického rychloměru.

[19] Této výtce musí Nejvyšší správní soud přisvědčit. Ač stěžovatel v žalobě mimo jiné uvedl tuto námitku, krajský soud se soustředil na vypořádání věcné správnosti závěrů žalovaného a nevyjádřil se k procesnímu aspektu věci.

[20] Stěžovatel v odvolání proti prvostupňovému správnímu rozhodnutí obecně namítá, že rychloměr Ramer 10C není automatizovaný prostředek používaný bez obsluhy. Žádnou další konkrétní argumentaci k této otázce nesnesl. Žalovaný se k této námitce vyjádřil jednak s odkazem na stanoviska Policie ČR a Ministerstva dopravy a dále s odkazem na záznam o přestupku, který je součástí spisu, a z něž plyne, že měření bylo provedeno v automatizovaném režimu. Žalovaný pochybil, opřel-li svoje rozhodnutí o stanoviska, která však neučinil součástí správního spisu, neboť jeho závěr tak v této části nemá oporu ve spisovém materiálu. Odkaz na tato stanoviska však nebyl jediným důvodem, proč neshledal stěžovatelovu odvolací námitku důvodnou. Vycházel též z oznámení Policie ČR o odevzdání správního deliktu a záznamu o přestupku, ze kterého plyne, že rychlost byla změřena měřicím zařízením nastaveným v automatickém režimu. Z judikatury Nejvyššího správního soudu přitom plyne, že záznam, dle něhož bylo měřeno v automatickém režimu, dostatečně prokazuje povahu technického prostředku (viz rozsudek odkazovaný krajským soudem ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016 - 38, či ze dne 28. 2. 2020, č. j. 2 As 97/2019 - 37). Odůvodnění žalovaného a vypořádání odvolací námitky tedy ob stojí i bez části opírající se o stanoviska, jež nebyla součástí spisu, a skutečnost, že žalovaný neučinil tato stanoviska součástí spisového materiálu tak nemohla mít za následek nezákonnost jeho rozhodnutí.

[21] S ohledem na výše uvedené se Nejvyšší správní soud domnívá, že zrušení rozsudku krajského soudu pro opomenutí uvedené námitky by bylo v rozporu se zásadou procesní ekonomie a hospodárnosti řízení. A to tím spíše, že důvodnou neshledal Nejvyšší správní

pokračování

soud ani námitku brojící proti věcnému posouzení otázky automatizovaného rychloměru (viz níže).

[22] Dle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu: „*Právnícká nebo fyzická osoba za správní delikt odpovídá, pokud 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*“.

[23] Nejvyšší správní soud odkazuje na rozsudek ze dne 27. 9. 2018, č. j. 9 As 220/2018 – 70, v němž konstatoval, že „*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. (...) V případě jakéhokoli stacionárního rychloměru je nezbytné přístroj před uvedením do provozu správně nastavit a umístit v souladu s pokyny výrobce tak, aby byla zajištěna jeho správná funkčnost. To, že obsluha rychloměr nastaví, ustaví do správné polohy, vybírá měřicí stanoviště apod. je pro způsob měření (automaticky nebo manuální režim) zcela irrelevantní. Takovou argumentaci by bylo možné následně vztáhnout k jakémukoliv rychloměru, protože každý (i stacionární) rychloměr musí někdo nastavit, upravit do správné polohy a dokonce i vybrat měřicí stanoviště. Jinak by za automat bylo možno ad absurdum považovat pouze takový rychloměr, který se sám nastaví, ustaví do správné polohy a dokonce si vybere samostatně měřicí stanoviště, což ani při současném technologickém pokroku není reálně představitelné. Podstatné je 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 konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy. Rychloměry nelze rozlišovat na základě toho, zda jsou nastaveny jen jednou a následně se stále nachází na jediném místě nebo jsou opakovaně nastavovány a umísťovány na rozličných stanovištích. Jediným dělícím kritériem je režim měření, tedy automatický, kdy jsou snímána veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost, a manuální, kdy výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí sama obsluha rychloměru (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016 - 38, ze dne 31. 5. 2018, č. j. 9 As 213/2017 - 37). “*

[24] V rozsudku ze dne 28. 2. 2020, č. j. 2 As 97/2019 - 37, k tomu Nejvyšší správní soud dodal: „*Jestliže tedy stěžovatel tvrdí, že skutečnost, že bylo měřeno „v automatizovaném režimu“ (což je uvedeno na výstupu z rychloměru) nikterak nesouvisí s tím, zda se jedná o automatický technický prostředek, nelze mu (s ohledem na výše citované závěry) v žádném případě přisvědčit.*“

[25] Rozsudek ze dne 31. 5. 2018, č. j. 9 As 213/2017 - 37, na který stěžovatel odkazuje v kasační stížnosti i žalobě, je založen na stejných, v odst. [23] shrnutých závěrech, které aplikuje, Nejvyššímu správnímu soudu tedy není zřejmé, jak by měly jeho závěry potvrzovat stěžovatelovu opačnou argumentaci.

[26] Z výše uvedeného plyne, že není rozhodné, že přístroj někdo v souladu s pokyny nastaví, umístí na vhodné místo atd. Ani skutečnost, že rychloměr Ramer 10C může být

(jako v nynějším případě) umístěn v policejním autě, z něj nečiní manuální rychloměr, pokud je nastaven v automatickém režimu, což v nyní projednávané věci dle obsahu správního spisu byl.

[27] Namítá-li nyní stěžovatel, že policistům nic nebránilo ve zjištění řidiče a že účelem § 125f zákona o silničním provozu není „vše řešit s provozovatelem“, jedná se o námitku, kterou neuplatnil v žalobě, ač tak mohl učinit, a v kasační stížnosti je tak ve smyslu § 104 odst. 4 s. ř. s. nepřijatelná. Nadto dle výše uvedených kritérií není tato skutečnost pro určení, zda se jedná o zjištění porušení pravidel silničního provozu *prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích*, rozhodná. Provozovatel vozidla má navíc vždy možnost řidiče vozidla v průběhu správního řízení označit (§ 125h odst. 6 zákona o silničním provozu). Je odpovědností provozovatele, komu své vozidlo svěří. Zároveň platí, že o takové osobě je provozovatel povinen znát údaje potřebné pro určení její totožnosti (§ 10 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu].

IV. Závěr a náklady řízení

[28] Stěžovatel se svými námitkami neuspěl. Jelikož Nejvyšší správní soud neshledal důvod pro zrušení napadeného rozhodnutí ani z úřední povinnosti (§ 109 odst. 4 s. ř. s.), zamítl kasační stížnost jako nedůvodnou (§ 110 odst. 1 s. ř. s.).

[29] O náhradě nákladů řízení Nejvyšší správní soud rozhodl v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s. za použití § 120 s. ř. s. Stěžovatel ve věci neměl úspěch, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti. Žalovanému, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníkovi právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, pak v řízení o kasační stížnosti žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 30. července 2020

JUDr. Filip Dienstbier
předseda senátu