



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Lukášem Hlouchem, Ph.D., ve věci

žalobkyně: A., , IČ: X
sídlem X

proti
žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje
sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 4. 2019, č. j. JMK 57606/2019,
sp. zn. S-JMK 45320/2019/OD/VW,

takto:

- I. Žaloba **s e z a m í t á**.
- II. Žalobkyně **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobkyně napadla u Krajského soudu v Brně (dále též „krajský soud“) svou žalobou rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 4. 2019, č. j. JMK 57606/2019, sp. zn. S-JMK

45320/2019/OD/VW, vypravené téhož dne (dále též „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto její odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Židlochovice, odboru dopravy, oddělení správních činností (dále též „prvostupňový orgán“ nebo „správní orgán I. stupně“), ze dne 28. 2. 2019, č. j. 214718/2018-6 (dále též „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupcích“). Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupků podle ust. § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí (dále též „zákon o silničním provozu“), kterých se měla dopustit tím, že jako provozovatel vozidla RZ: X a vozidla RZ: X v rozporu s ust. § 10 zákona o silničním provozu nezajistila, aby byly při užití vozidla dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem, neboť automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bez obsluhy bylo zjištěno, že:

- dne 20. 6. 2018 v 12:12 hod. v obci Holasice, ul. Brněnská č. p. 88, neustanovený řidič vozidla RZ: X překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost stanovena na 50 km/h, jel rychlostí 67 km/h, resp. 64 km/h po zohlednění odchylky měření ± 3 km/h (dále též „první přestupek“).
 - dne 28. 6. 2018 v 9:37 hod. v obci Židlochovice, ul. Žerotínovo nábřeží, sil. II/425 v km 7,6, neustanovený řidič vozidla RZ: X, překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km/h, kdy v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost stanovena na 50 km/h, jel rychlostí 61 km/h, resp. 58 km/h po zohlednění odchylky měření ± 3 km/h (dále též „druhý přestupek“).
2. Tímto jednáním neustanoveného řidiče došlo v obou případech k porušení ust. § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, což vykazuje znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 téhož zákona. Za spáchání přestupků provozovatele vozidla byla žalobkyni ve společném řízení uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

3. V rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný nejprve zrekapituloval dosavadní průběh řízení a následně se již vyjadřoval k odvolacím námitkám. Konkrétně uvedl, že výrok prvostupňového rozhodnutí je určitý, přičemž argumentace žalobkyně ve vztahu k nesplnitelnosti podmínky provozovatele vozidla podle ust. § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu byla vyvrácena rovněž nálezem Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16.
4. Podle názoru žalovaného pak prvostupňový orgán nedisponoval žádnými indiciemi vedoucími ke zjištění totožnosti řidiče vozidel, neboť žalobkyně ho na výzvu neidentifikovala. Její pasivitu nelze klást k tíži správního orgánu. Co se týče kompetencí obecní policie, ta je ze zákona povinna oznámit podezření na spáchání přestupku příslušnému správnímu orgánu. V nyní projednávané věci byly splněny rovněž všechny podmínky pro měření rychlosti obecní policií. V tomto směru žalovaný doplnil, že faktické neprojednání přestupků neznámého řidiče vozidla příkazem na místě není důvodem pro zpochybnění zákonné konstrukce uplatnění sekundární odpovědnosti provozovatele vozidla.

5. V souvislosti s provedeným měřením rychlosti pak žalovaný odkázal na obsah správního spisu, ve kterém se nachází nejen stanovisko PČR ohledně schválení úseků měření rychlosti, ale také ověřovací listy rychloměrů. Výstupní fotodokumentace z rychloměrů zachycuje vozidla žalobkyně v radarovém svazku, což potvrzuje také kontrolní šablona, která byla za účelem ověření kvality měření rychlosti použita. O skutkovém stavu věci a správnosti měření rychlosti tak nevystaly ve správním řízení důvodné pochybnosti.
6. Kromě toho žalovaný odkázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle které lze naplnění materiální stránky přestupku provozovatele vozidla dovozovat z naplnění jeho formálních znaků. Jedná se totiž svou povahou o ohrožovací druh přestupku, jehož společenská škodlivost je dána již vytvořením potenciálně nebezpečné situace. Podle žalovaného nelze současně přisvědčit argumentaci žalobkyně, která je založena na zpochybnění zákonné povinnosti řídit se pravidly silničního provozu, a to včetně dodržování nejvyšší dovolené rychlosti.
7. Stejně tak žalovaný nepovažoval za důvodnou odvolací námitku porušení principu předvídatelnosti práva, neboť prvostupňový orgán postupoval ve správním řízení v souladu s právními předpisy. Jiná správní řízení nejsou ve vztahu k nyní projednávané věci relevantní. Pokuta byla poté žalobkyni uložena podle dotčených ustanovení zákona o silničním provozu, a to na samotné spodní hranici stanovené zákonem, což žalovaný považoval za přiměřené.

III. Žaloba

8. Krajský soud předně uvádí, že argumentace žalobkyně je založena mimo jiné na kritice právní úpravy sekundární odpovědnosti provozovatele vozidla podle ust. § 125f odst. 1 ve spojení s ust. § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu. V této souvislosti žalobkyně na více místech žaloby zpochybňuje závěry Nejvyššího správního soudu ohledně podmínek, za kterých může být odpovědnost provozovatele vozidla za jednání neznámého řidiče uplatněna. Současně žalobkyně považuje za protiústavní institut výzvy k uhrazení určené částky ve smyslu ust. § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu, protože krajskému soudu navrhla, aby podal návrh na zrušení dotčeného ustanovení podle čl. 95 odst. 2 Ústavy ČR.
9. Ve vztahu nyní projednávané věci žalobkyně namítala, že prvostupňový orgán ve výroku a odůvodnění rozhodnutí o přestupcích používá formulace nasvědčující tomu, že žalobkyně měla svým jednáním něco zanedbat. Z nálezu Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16, podle žalobkyně ovšem vyplývá, že provozovatel vozidla není objektivně schopen zajistit, aby řidič vozidla pravidla silničního provozu neporušil. Jeho odpovědnost je proto založena pouze na principu sekundární odpovědnosti. Jednání žalobkyně navíc není jako přestupek v zákoně výslovně označeno.
10. Podle žalobkyně dále nebyly splněny podmínky pro zahájení řízení o přestupcích provozovatele vozidla. Příslušný správní orgán totiž neučinil nezbytné kroky za účelem zjištění totožnosti řidiče vozidel, a to například učiněním výzvy k podání vysvětlení. Samotné zaslání výzvy provozovateli vozidel k úhradě určené částky navíc nebylo v souladu se zákonem, protože přestupky řidiče nebylo možné projednat příkazem na místě. Žalovaný se k této skutečnosti přezkoumatelně nevyjádřil.

11. Kromě toho žalobkyně namítala, že obecní policie je ze zákona oprávněna pouze k řešení vybraných přestupků příkazem na místě. Naopak nemá obecní policie povinnost ani oprávnění oznamovat podezření na spáchání přestupků. Z toho důvodu bylo přestupkové řízení vůči žalobkyni vedeno v rozporu se zákonem. K tomu žalobkyně doplnila, že samotné používání automatizovaných technických prostředků za účelem měření rychlosti slouží především k represí a získávání finančních prostředků do obecních rozpočtů.
12. Další sérií námitek žalobkyně brojila proti provedenému měření rychlosti. Konkrétně namítala, že nebyly splněny podmínky podle ust. § 79a zákona o silničním provozu, neboť nebylo prokázáno, že účelem měření rychlosti bylo zvyšování bezpečnosti silničního provozu, a to za součinnosti s PČR. V této souvislosti žalobkyně poukázala na skutečnost, že se neměla možnost seznámit s originálem listiny ve smyslu stanoviska PČR, které vymezuje místa schválená pro účely měření rychlosti vozidel obecní policií.
13. Stejně tak žalobkyně zpochybnila překročení nejvyšší dovolené rychlosti řidičem vozidel, což je nezbytný předpoklad pro naplnění skutkové podstaty přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. Konkrétně žalobkyně namítala nepřesnost provedených měření, a to proto, že citlivost použitého rychloměru byla nastavena v obou případech na 60 metrů, což výrobce doporučuje pouze při mimořádně nepříznivých meteorologických podmínkách. Nelze navíc vyloučit, že se v okamžiku měření vyskytoval v daném místě autobus, a to z důvodu blízké zastávky, což mohlo způsobit tzv. dvojitou reflexi. Kromě toho žalobkyně poukázala na skutečnost, že vozidla jsou na výstupní fotodokumentaci zachycena mimo radarový svazek. Záznam přestupku proto není v tomto směru dostatečným důkazem.
14. Současně žalobkyně argumentovala tím, že měřicí zařízení mohou být přesouvána mezi několika stanovišti, jak vyplývá z ověřovacích listů, které jsou ve správním spisu založeny. Za účelem zachování kalibrace rychloměrů je proto nutné zajistit jejich pravidelnou údržbu, což nebylo ve správním řízení prokázáno. Naopak byla do správního spisu založena pouze kopie ověřovacích listů rychloměrů. Správními orgány použitá kontrolní šablona navíc neodpovídá grafickému provedení šablony, která je používána ze strany PČR, protože nespíše vychází z jiné (žalobkyni neznámé) metodiky. Žalovaný závěry prvostupňového orgánu potvrdil, aniž by se jimi přezkoumatelně zabýval.
15. Ve vztahu k posouzení přestupkové odpovědnosti žalobkyně namítala také neexistenci materiálního znaku přestupku provozovatele vozidla. Podle jejího názoru nelze akceptovat závěr správních orgánů, že společenskou škodlivost lze dovozovat ze samotného naplnění formálních znaků přestupku. Kromě toho žalobkyně argumentovala tím, že správní orgány v tomto ohledu dostatečně nezohlednily nejen povahu odpovědnosti provozovatele vozidla, ale také okolnosti, za kterých byla nejvyšší dovolená rychlost překročena (místo spáchání přestupku, rozhledové poměry, stanovení nejvyšší povolené rychlosti atd. Podle názoru žalobkyně nebyl uvedeným jednáním právem chráněný zájem porušen či ohrožen.
16. Žalobkyně rovněž namítala porušení principu předvídatelnosti práva, a to s odkazem na skutečnost, že dochází k měření rychlosti pouze za předpokladu, že je vozidlu

naměřena vyšší rychlost než 59 km/h, aniž by byla tato hranice zdůvodněna. Je tedy porušen princip rovnosti (stejného zacházení s přestupkovým jednáním). Žalovaný se pak touto odvolací námitkou přezkoumatelně nezabýval.

17. Závěrem žalobkyně poukázala na chybné stanovení a odůvodnění správního trestu, který byl prvostupňovým orgánem uložen. Podle názoru žalobkyně prvostupňový orgán použil nesprávnou právní úpravu, když odkázal na ust. § 125c odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu, které určuje pouze možný rozsah uložené pokuty. V úvahách prvostupňového orgánu navíc absentuje zohlednění následků údajných přestupků, míry odpovědnosti žalobkyně, způsobu nastavení rychloměrů či možnosti uložení správního trestu napomenutí.
18. Z výše uvedených důvodů žalobkyně navrhla, aby krajský soud napadené rozhodnutí zrušil, uložil žalovanému povinnost nahradit náklady soudního řízení a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

IV. Vyjádření žalovaného a replika žalobkyně

19. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že s podanou žalobou nesouhlasí. Ve vztahu k jednotlivým námitkám pak doplnil, že byly v obdobné podobě vymezeny již v rámci odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí. Podle názoru žalovaného bylo prvostupňové a napadené rozhodnutí řádně odůvodněno a vydáno v souladu se zákonem. Proto krajskému soudu navrhl, aby žalobu jako nedůvodnou zamítl.
20. K vyjádření žalovaného podala žalobkyně repliku, ve které však pouze odkázala na argumentaci obsaženou v žalobě.

V. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

21. Ve **správním spisu** nachází oznámení přestupku ze dne 20. 6. 2018, záznam přestupku pořízený téhož dne, výpis z karty vozidla RZ: X a kopie v rozhodné době platného ověřovacího listu rychloměru č. 15/0185. Stejně tak je součástí spisové dokumentace oznámení druhého přestupku ze dne 28. 6. 2016, včetně souvisejícího záznamu přestupku z téhož dne, výpisu z karty vozidla RZ: X a kopie v rozhodné době platného ověřovacího listu rychloměru č. 15/0500. Ve vztahu k oběma přestupkům se pak ve správním spisu nachází kopie stanoviska PČR ohledně schválení míst měření MP Židlochovice stacionárními radary mimo jiné v obci Židlochovice na ulici Žerotínovo nábřeží a v obci Holasice na ulici Brněnská ze dne 4. 4. 2018 (dále jen „stanovisko PČR“).
22. Na základě těchto podkladů byla žalobkyně jako provozovatel uvedených vozidel vyzvána podle ust. § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu k tomu, aby uhradila určenou částku nebo sdělila údaje umožňující identifikaci řidiče vozidel. Na dané výzvy žalobkyně zareagovala sděleními ze dne 21. 6. 2018 a ze dne 29. 6. 2018, ve kterých zejména zpochybnila měření rychlosti v dotčených místech za účelem zvyšování bezpečnosti silničního provozu a spáchání údajných přestupků, včetně absence společenské škodlivosti. Řidiče uvedených vozidel však neoznačila.
23. Následně byla vydána usnesení o odložení věci, neboť se prvostupňovému orgánu do 60 dnů ode dne oznámení přestupků nepodařilo zjistit skutečnosti odůvodňující zahájení řízení vůči určité osobě (řidiči vozidel). Z toho důvodu byl vůči žalobkyni jako provozovateli vozidla vydán příkaz ze dne 25. 9. 2018, proti kterému podala

v zákonné lhůtě odpor. Prvostupňový orgán proto pokračoval v přestupkovém řízení a žalobkyni oznámením ze dne 16. 1. 2019 vyrozuměl o provádění důkazů mimo ústní jednání dne 5. 2. 2019.

24. Ze záznamu o provedení důkazů listinou ze dne 5. 2. 2019 vyplývá, že prvostupňový orgán provedl dokazování obsahem správního spisu, a to za přítomnosti zástupce žalobkyně (jednatel společnosti), kterému byla na žádost stanovena lhůta 15 dnů pro vyjádření se k podkladům pro rozhodnutí. Písemné vyjádření žalobkyně bylo prvostupňovému orgánu doručeno dne 18. 2. 2019.
25. Následně byly do správního spisu dodatečně založeny záznamy přestupků, včetně výstupní fotodokumentace z rychloměru opatřené kontrolní šablonou. V této souvislosti byla žalobkyně vyzvána, aby se k daným podkladům ve lhůtě 5 dnů vyjádřila, což učinila dne 25. 2. 2019.
26. Prvostupňový orgán poté přistoupil k vydání rozhodnutí o přestupku, proti kterému žalobkyně podala odvolání. Jelikož prvostupňový orgán nepovažoval odvolání za důvodné, postoupil ho spolu se správním spisem žalovanému, který vydal napadené rozhodnutí.

VII. Posouzení věci krajským soudem

27. Krajský soud předně posuzoval, zda byly splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 s. ř. s.), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (§ 65, § 68, § 70 s. ř. s.).
28. V souladu s ust. § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. přezkoumal krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.
29. Soud ve věci rozhodl v souladu s ust. § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení ústního jednání, neboť účastníci řízení s tímto postupem souhlasili a krajský soud nepovažoval ústní projednání věci za nezbytné.
30. Žaloba **není důvodná**.
31. Krajský soud předně uvádí, že žalobkyně v žalobě sdružila větší množství námitek, kterými z různých důvodů brojila proti nezákonnosti prvostupňového a napadeného rozhodnutí. V rámci odůvodnění rozhodnutí se zdejší soud zaměřil nejprve na tu část argumentace, ve které byla zpochybněna ústavní konformita samotné právní konstrukce odpovědnosti provozovatele vozidla za přestupek, včetně institutu výzvy k úhradě určené částky podle ust. § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu.
32. Pokud se jedná o posouzení ústavnosti výše uvedené právní konstrukce odpovědnosti provozovatele vozidla za jednání řidiče, jehož totožnost nebyla správními orgány zjištěna, zdejší soud se k argumentaci žalobkyně již v minulosti vyjadřoval (srov. rozsudky Krajského soudu v Brně ze dne 31. 10. 2019, č. j. 33 A 19/2018-62, a ze dne 16. 6. 2020, č. j. 33 A 60/2018; všechna odkazovaná rozhodnutí krajských soudů a Nejvyššího správního soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz).
33. V tomto ohledu zdejší soud připomíná, že právní názor Ústavního soudu, který vyslovil ve svém nálezu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16 (rozhodnutí Ústavního soudu jsou dostupná na <http://nalus.usoud.cz>), je pro něj závazný. Dotčená právní

úprava byla Ústavním soudem posouzena jako ústavně konformní, neboť ve své podstatě nepředstavuje porušení zásady presumpce neviny ani nevytváří faktickou překážku uplatnění práva na odepření výpovědi.

34. Přestože se právní závěry Ústavního soudu vztahují primárně k ust. § 125f odst. 1 a ust. § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu, bylo při jejich formulaci nepochybně přihlédnuto také k souvisejícím ustanovením a přípustnosti zákonného postupu učinění výzvy k úhradě určené částky nebo sdělení totožnosti řidiče podle ust. § 125h téhož zákona. V samotném textu odůvodnění daného nálezu (bod 47) je ostatně v tomto ohledu uvedeno, že: „*při výkladu napadených ustanovení nelze pominout ani navazující ustanovení zákona o silničním provozu, konkrétně jeho § 125g a 125h.*“
35. S ohledem na tuto skutečnost krajský soud uvádí, že právní úprava odpovědnosti provozovatele vozidla nebyla ve svém celku či podstatě posouzena jako protiústavní, pročez není důvod k tomu, aby byla tato otázka Ústavnímu soudu opětovně předkládána, jak bylo v žalobě s odkazem na ust. § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu navrhováno (čl. 95 odst. 2 Ústavy ČR). To samozřejmě nijak nevylučuje možné pochybení správního orgánu v konkrétní věci, pakliže při projednání přestupku provozovatele vozidla postupuje v rozporu se zákonem (např. porušení požadavku subsidiarity), což bude dále krajským soudem v mezích žalobních bodů řádně posouzeno.
36. V této souvislosti krajský soud dodává, že není podobně jako správní orgány v zásadě oprávněn rozporovat či dokonce překonávat právní názory Nejvyššího správního soudu, který se k výkladu dotčených ustanovení v rámci své rozhodovací činnosti opakovaně vyjádřil. Tento závěr lze dovodit rovněž z ust. § 12 odst. 1 a 2 s. ř. s., podle kterého platí, že: „*Nejvyšší správní soud jako vrcholný soudní orgán ve věcech patřících do pravomoci soudů ve správním soudnictví zajišťuje jednotu a zákonnost rozhodování tím, že rozhoduje o kasačních stížnostech v případech stanovených tímto zákonem, a dále rozhoduje v dalších případech stanovených tímto nebo zvláštním zákonem. Nejvyšší správní soud sleduje a vyhodnocuje pravomocná rozhodnutí soudů ve správním soudnictví a na jejich základě v zájmu jednotného rozhodování soudů přijímá stanoviska k rozhodovací činnosti soudů ve věcech určitého druhu.*“
37. Z výše citovaného ustanovení zákona a samotného účelu Nejvyššího správního soudu, které je vrcholným orgánem soustavy soudů rozhodujících ve správním soudnictví, tedy vyplývá, že jeho judikatura a v ní vyslovené právní názory mají ve vztahu k rozhodovací činnosti krajských soudů sjednocující a svou povahou závazný charakter. Přestože se tato forma závaznosti na správní orgány bezprostředně nevztahuje, je znalost a reflexe ustálené judikatury při rozhodování ve správním řízení žádoucí, neboť přispívá mimo jiné k posílení jednoty rozhodování a v důsledku také zásady legitimního očekávání (srov. např. rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 29. 5. 2013, č. j. 17 A 8/2012 - 63).
38. Následně se již krajský soud zaměřil na vypořádání jednotlivých námitek, které pro přehlednost rozdělil do následujících celků.

A) Chybný výrok správního orgánu I. stupně

39. Podle názoru žalobkyně vzbuzuje formulace výroku prvostupňového rozhodnutí nesprávný dojem, že byla uznána vinnou z přestupku provozovatele vozidla proto, že

zanedbala nějakou zákonem stanovenou povinnost. V této souvislosti žalobkyně poukázala na náleznost Ústavního soudu pod sp. zn. Pl. ÚS 15/16, ve kterém bylo naopak uvedeno, že provozovatel vozidla je pouze sekundárně odpovědný, aniž by měl povinnost spočívající v přijetí konkrétních opatření.

40. Předně krajský soud připomíná, že prvostupňový orgán ve výroku rozhodnutí o přestupku pouze odcitoval dotčená ustanovení zákona o silničním provozu, což nelze považovat za chybné. Krajský soud dává žalobkyni za pravdu v tom, že podle výše odkazovaného nálezu Ústavního soudu je právní konstrukce přestupku provozovatele vozidla podle ust. § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu založena výlučně na sekundární a svou povahou objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Ten je zprostředkovatelsky odpovědný za jednání jiné osoby (řidiče vozidla), které v zásadě nemůže aktivně ovlivnit. Správní orgány však povahu odpovědnosti provozovatele vozidla ve svých rozhodnutích nijak nezpochybňovaly, resp. neargumentovaly tím, že žalobkyně měla za účelem zabránění jednání řidiče dotčených vozidel přijmout konkrétní opatření.
41. K tomu krajský soud dodává, že žalobkyní namítaná neexistence přestupku provozovatele vozidla podle ust. § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu nekoresponduje s platnou a účinnou právní úpravou. Ústavní soud ve výše uvedeném nálezu nijak nezpochybnil, že provozovatel vozidla může být za protiprávní jednání řidiče sekundárně postižen, a to rovněž za předpokladu, že jazykové vyjádření ust. § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu není na první pohled jednoznačné.

B) Nezákonné zaslání výzvy a zahájení řízení o přestupcích provozovatele vozidla

42. Krajský soud předně nepovažoval za důvodnou námitku, že nebyly splněny zákonné podmínky pro učinění výzvy vůči provozovateli vozidla podle ust. § 125h odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu, a to z toho důvodu, že přestupek řidiče vozidla nebylo možné projednat příkazem na místě.
43. Krajský soud se ztotožňuje s názorem žalovaného, že výše uvedená podmínka byla splněna, neboť se v posuzované věci neznámý řidič dopustil jednání majících znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu, za který bylo v rozhodné době možné uložit podle odstavce 7 písm. b) téhož ustanovení zákona pokutu příkazem na místě až do výše 1 000 Kč. Úmyslem zákonodárce naopak nemohlo být považovat tuto podmínku za splněnou jen tehdy, pokud je (neznámý) řidič vozidla schopen a ochoten pokutu na místě zaplatit, neboť se jedná o ze své podstaty nelogickou situaci, která navíc zcela vylučuje možnost uplatnění sekundární odpovědnosti provozovatele vozidla.
44. V této souvislosti byla ze strany žalobkyně namítána rovněž nezákonnost postupu prvostupňového orgánu, protože neučinil dostatečné kroky za účelem zjištění totožnosti řidiče vozidel. Co se týče samotného institutu učinění výzvy podle ust. § 125h zákona o silničním provozu, krajský soud připomíná, že jeho aplikace je zákonem výslovně předvídána. Musí být samozřejmě taxativně splněny jednotlivé podmínky, mezi které patří mimo jiné skutečnost, že totožnost řidiče vozidla není známa nebo není zřejmá z podkladů pro zahájení řízení o přestupku. V nyní posuzované věci byl policejní spis v tomto ohledu tvořen pouze oznámeními obou přestupků a záznamy přestupků, ze kterých vyplývá, že se jejich pachatele (řidiče

vozidel) nepodařilo odhalit, neboť byla obě měření rychlosti provedena automatizovaným technickým prostředkem (bez obsluhy).

45. Žalobkyně dále argumentovala tím, že prvostupňový orgán mohl využít také jiné prostředky ke zjištění totožnosti řidiče, a to prostřednictvím výzvy k podání vysvětlení ve smyslu ust. § 137 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). K tomu krajský soud uvádí, že za účelem zjištění totožnosti neznámého řidiče se správní orgán nejprve přirozeně obrací na provozovatele vozidla, který by měl mít přehled o tom, kdo jeho vozidlem v rozhodné době disponoval.
46. Z toho důvodu byl ostatně do zákona o silničním provozu zakotven institut výzvy podle ust. § 125h zákona o silničním provozu. Pokud ovšem provozovatel určenou částku neuhradí a ani nesdělí údaje nezbytné k určení totožnosti řidiče vozidla, nelze jeho pasivitu či neochotu klást k tíži správnímu orgánu, popř. po něj striktně požadovat opakování „neúspěšného pokusu“ cestou podání vysvětlení (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 6. 2019, č. j. 2 As 33/2016 – 53, a ze dne 24. 5. 2017, č. j. 3 As 114/2016 – 46).
47. Ze samotné policejní dokumentace podle názoru zdejšího soudu nevyplývá žádná indicie, která by odhalení totožnosti řidiče vozidel bez součinnosti jejich provozovatele reálně umožňovala. Krajský soud je tedy toho názoru, že prvostupňový orgán učinil za účelem zjištění totožnosti řidiče vozidla dostatečné kroky, které jsou od něj příslušnou právní úpravou a judikaturou vyžadovány.

C) Porušení enumerativnosti veřejnoprávních pretenzí

48. Krajský soud se nemůže ztotožnit s argumentací žalobkyně, podle které nemá obecní policie povinnost a oprávnění oznamovat podezření na spáchání přestupku příslušnému správnímu orgánu. Daná námitka je ve své podstatě založena pouze na odkazu na ust. § 73 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nový přestupkový zákon“), ve kterém obecní policie skutečně není jako povinný subjekt vymezena.
49. Nelze ovšem opomenout, že činnost obecní policie je rovněž v tomto ohledu regulována zákonem č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o obecní policii“), který ve svém ust. § 10 odst. 2 a 3 stanovuje, že: *„Strážník je povinen bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 60 dnů, oznámit příslušnému orgánu podezření, že byl spáchán přestupek, jehož projednání patří do působnosti tohoto orgánu. Oznámení podle odstavců 1 a 2 musí být doloženo důvody nebo důkazy, o něž se podezření opírá.“* Toto pravidlo představuje lex specialis ve vztahu k citovanému ustanovení § 73 nového přestupkového zákona. Je třeba dovodit, že je jednoznačnou povinností obecní policie oznamovat podezření ze spáchání přestupku.
50. Žalobkyně nezpochybnila, že obecní policie není ze zákona sama oprávněna k vedení řízení a rozhodování ve věci dotčených přestupků provozovatele vozidla. Stejně tak nijak nerozpороvala, že tímto orgánem je Městský úřad Židlochovice, který vydal rozhodnutí o přestupcích. Její argumentace je proto záměrně či nedopatřením založena na opomenutí systematické povahy právního řádu a dotčené právní regulace.

D) Nezákonnost provedených měření rychlosti

51. V tomto ohledu žalobkyně namítala zejména nedodržení podmínek pro měření rychlosti ve smyslu ust. § 79a zákona o silničním provozu. Konkrétně argumentovala tím, že nebyl dostatečně prokázán vliv měření rychlosti na zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Podle žalobkyně je měření rychlosti v daných místech způsobem, jak získávat neoprávněný finanční příjem do obecního rozpočtu.
52. Krajský soud předně uvádí, že zákon o silničním provozu nestanovuje povinnost správních orgánů zadávat nebo disponovat statistikami, analýzami či jinými podklady, které budou posuzovat vliv stacionárních rychloměrů na zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Naplnění obecně formulovaného požadavku na zvyšování bezpečnosti silničního provozu podle ust. § 79a zákona o silničním provozu lze pak dovozovat rovněž z obecně známé skutečnosti, že kontrola dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v zastavěné části obce má pozitivní vliv na předcházení vzniku dopravních nehod, a to s ohledem na specifika silničního provozu či zvýšený výskyt chodců (místních obyvatel) apod.
53. Nelze navíc opomenout, že samotné stanovisko PČR ke schválení míst měření rychlosti obecní policií, ve kterém je otázka bezpečnosti silničního provozu rovněž posuzována, představuje aprobaci záměru provádět měření rychlosti v určitém místě, aniž by bylo v tomto směru možné hovořit o zájmu PČR zajistit pravidelný příjem obecního rozpočtu.
54. Pokud se pak jedná o namítané nepředložení originálu stanoviska PČR, krajský soud nepovažuje žalobkyní předestřené důvody za relevantní. Předně je třeba vycházet z toho, že provádění důkazů kopiemi listin je zcela standardní postup, a to zejména za předpokladu, kdy je originál dané listiny uložen u jiného orgánu veřejné moci. Nelze navíc opomenout, že příslušné stanovisko PČR není vydáváno pro účely konkrétního řízení o přestupku, ale je naopak přikládáno jako součást policejní dokumentace ve všech přestupkových věcech, které se týkají zjištění překročení nejvyšší dovolené rychlosti obecní policií v daném místě. Z podstaty věci proto nelze zajistit, aby byl originál stanoviska PČR běžnou součástí spisového materiálu, popř. byl účastníku řízení na požádání kdykoliv předložen.
55. Žalobkyně neuvedla žádné konkrétní důvody, na základě kterých by bylo možné důvodně pochybovat o autentičnosti obsahu dané listiny ve vztahu k jejímu originálu, který byl vydán orgánem veřejné moci v mezích jeho pravomoci, pročez se jedná o veřejnou listinu, jejíž pravost je podle ust. § 53 odst. 3 správního řádu presumována. Krajský soud proto považuje postup správních orgánů za správný a plně ztotožňuje s tím, že založení pouhé kopie listiny do správního spisu lze v tomto případě považovat za dostatečné.
56. Lze tedy shrnout, že obecní policie prováděla v daných případech měření rychlosti za účelem zvyšování bezpečnosti silničního provozu, a to za součinnosti PČR, která v tomto směru prokazatelně vydala souhlasné stanovisko, čímž byly podmínky stanovené v ust. § 79a zákona o silničním provozu dodrženy. Pakliže správní orgány z těchto skutečností při odůvodnění svých rozhodnutí vycházely, nelze takový postup považovat za nesprávný či nepřezkoumatelný.

E) Neprokázání jednání majících znaky přestupku

57. Žalobkyně z více důvodů zpochybnila naplnění formálních znaků přestupků řidiče vozidel podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. Předně uvedla, že pravidelně kontroluje svá vozidla a provádí školení jejich řidičů. K tomu krajský soud uvádí, že tato okolnost nevylučuje individuální selhání jednotlivce a porušení pravidel silničního provozu. Nelze navíc ověřit, kdo byl ve skutečnosti řidičem vozidla a zda se žalobkyní tvrzeného školení zúčastnil.
58. Kromě toho nemůže mít případné proškolení řidiče vliv ani na posouzení odpovědnosti žalobkyně jako provozovatele vozidla, neboť ta je odvozována od protiprávního jednání řidiče (viz výše). Současně nelze uvažovat ani o možnosti uplatnění některého z liberačních důvodů, které jsou ve vztahu k danému druhu přestupku taxativně stanoveny v ust. § 125f odst. 6 zákona o silničním provozu.
59. Stejně tak krajský soud nepřisvědčil námitce žalobkyně, že nebylo v jednotlivých případech prokázáno překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Ve správním spisu se nachází záznamy přestupku, jejichž součástí je výstupní fotodokumentace z použitých rychloměrů. Na daných snímcích jsou vozidla žalobkyně kvalitně zachycena, a to ve chvíli, kdy se ve směru měření nenachází žádná vozidla či jiná překážka, která by mohla přesnost naměřených hodnot ovlivnit. Na tom nemůže nic změnit ani zachycení přední části jiného vozidla na samotném okraji výstupní fotodokumentace, tedy mimo záběr měřeného vozidla.
60. Stejně tak se nelze ztotožnit s tvrzením žalobkyně o možném vzniku dvojité reflexe, neboť je založeno na ničím podložených spekulacích. Ze samotné existence autobusové zastávky v blízkosti místa měření rychlosti totiž nelze ve vztahu ke zjišťování skutkového stavu a hodnocení provedených důkazů vycházet z toho, že se zde v rozhodnou dobu nacházel konkrétní autobus, který současně způsobil již uvedený efekt dvojité reflexe, což z výstupní fotodokumentace nijak nevyplyvá.
61. Žalobkyni poté nelze přisvědčit ani v tom, že vozidla se na pořízených snímcích nachází mimo radarový svazek, což by bylo možné dovozovat například za situace, kdyby jejich přední nebo zadní část (podle směru měření) nebyla na snímku zachycena. Správnost provedeného měření rychlosti potvrzuje rovněž provedený důkaz záznamy přestupků opatřenými tzv. kontrolní šablonou, která je při přezkumu záznamu z měřicího zařízení standardně používána, jak je zdejšímu soudu dobře známo z jeho vlastní rozhodovací činnosti.
62. Jak poté prvostupňový orgán upřesnil v odůvodnění rozhodnutí o přestupcích, kontrolní šablona je používána v rámci softwarového programu sloužícího k vyhodnocování záznamů přestupku, které jsou generovány automatickým měřicím zařízením, aniž by bylo možné její nastavení cíleně modifikovat. Jedná se tak o podpůrný nástroj pro ověřování správnosti provedeného měření rychlosti, který bude ve vazbě na odpovídající typ rychloměru zpravidla poskytován ze strany výrobce dotčeného zařízení (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2017, č. j. 3 As 93/2015 – 41).
63. Z toho důvodu se krajský soud ztotožňuje se závěrem správních orgánů, že o měření rychlosti v souladu se zákonem a návodem k obsluze nejsou důvodné pochybnosti. Pokud žalobkyně v této souvislosti dále poukázala na nesprávné nastavení citlivosti měřicího zařízení, je třeba připomenout, že se jedná o automatizované technické

zařízení, které je přednastaveno za účelem průběžného měření rychlosti, tedy v různých meteorologických podmínkách.

64. Bez ohledu na tuto skutečnost je nutné doplnit, že ani z návodu k obsluze citovaného žalobkyní nevyplyvá, že by odchýlné nastavení citlivosti mělo automaticky za následek zneplatnění provedeného měření rychlosti. Krajskému soudu je navíc známo, že rychloměry jsou běžně vybaveny systémem chybových hlášení, který v zásadě znemožňuje vygenerování výstupní fotodokumentace za předpokladu, že nebyly splněny výrobcem stanovené parametry nebo minimální podmínky pro měření rychlosti (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 6. 2018, č. j. 4 As 96/2018 – 45).
65. Krajský soud dále nepřisvědčil ani námitce žalobkyně, že mělo docházet k přemísťování rychloměru mezi několika stanovišti. Takový závěr totiž nelze učinit pouze na základě toho, že jsou v ověřovacím listu rychloměru uvedena výrobní čísla schválených skříní na více odlišných místech. Žalobkyní dovozené rozkalibrování daného přístroje je tak pouze spekulativní.
66. Co se týče namítaného neprokázání údržby měřících zařízení, je třeba doplnit, že sama žalobkyně neuvádí žádný právní předpis či pasáž návodu k obsluze, podle kterého by byla obecní policie či správní orgány povinny vést o těchto činnostech záznamy či jinou formu evidence (srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 29. 11. 2019, č. j. 29 A 116/2017 – 83). Pokud navíc byla měření provedena řádně ověřenými rychloměry, přičemž výstupní fotodokumentace nevzbuzují ohledně jejich správnosti důvodné pochybnosti, bylo by další dokazování týkající se prováděné údržby měřících zařízení nadbytečné.
67. Ve vztahu k namítané absenci originálu ověřovacích listů rychloměrů krajský soud stejně jako v případě stanoviska PČR dodává, že použití jejich kopie ve správním řízení je zcela běžné a dostačující. Žalobkyně neuvedla žádné skutečnosti, na základě kterých by bylo možné dovozovat rozpor mezi předloženými kopiemi a originály, které jsou veřejnými listinami a jejichž pravost je tak ze zákona presumována.
68. Z hlediska přezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí je pak zásadní, že žalovaný se vyjádřil k podstatným bodům odvolací argumentace, mezi které patří rovněž námitky směřující proti správnosti provedeného měření rychlosti. Ačkoliv krajský soud souhlasí s tím, že vypořádání jednotlivých námitek mohlo být preciznější, neznamená to, že příslušný správní orgán musí přímo reagovat na nepodložené a svou povahou pouze dílčí poznámky či připomínky, které byly v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí ve velkém množství uplatněny.

F) Neexistence materiálního znaku přestupků provozovatele vozidla

69. Co se pak týče materiální stránky přestupků provozovatele vozidla, krajský soud předně připomíná, že nelze považovat za nesprávný postup, když správní orgány při svém rozhodování vycházejí z judikatury Ústavního soudu a Nejvyššího správního soudu. V tomto směru se zdejší soud odkazuje na výše uvedené závěry ohledně ústavní konformity podmínek nastoupení sekundární odpovědnosti provozovatele vozidla, přičemž se bude nadále zabývat pouze tím, zda byla společenská škodlivost přestupků správními orgány dostatečně posouzena.

70. Předně krajský soud uvádí, že žalobkyně závěry žalovaného dezinterpretuje. Žalovaný v rámci vypořádání odvolacích námitek sice argumentoval tím, že v řízení ve věci přestupku podle ust. § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu nemusí být posuzována otázka společenské škodlivosti, ale pouze ve vztahu k jednání neznámého řidiče, nikoliv provozovatele vozidla.
71. Tento závěr koresponduje s judikaturou Nejvyššího správního soudu, který například ve svém rozsudku ze dne 24. 5. 2017, č. j. 3 As 114/2016 – 46, konstatoval, že: „*„Ustanovení § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu však cíleně odkazuje jen na „znaky přestupku podle tohoto zákona“, tj. součástí skutkové podstaty správního deliktu provozovatele vozidla nečiní ty znaky přestupku, které vyplývají až z obecné právní úpravy přestupkové odpovědnosti či analogicky aplikovaných zásad trestního práva, jako je tomu (vedle již zmíněných) například u materiální stránky přestupku, věku a přičetnosti pachatele, neexistence přestupkové imunity, právního omylu aj. Ke zkoumání těchto znaků byl dán prostor v řízení o přestupku řidiče vozidla, nikoliv však v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla (viz obdobný závěr Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 28. 11. 2016, č. j. 8 As 156/2016-35).“*
72. Co se poté týče materiální stránky přestupku provozovatele vozidla, žalovaný podpořil závěry prvostupňového orgánu odkazem na přílehlavé rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, ve kterém judikoval, že naplněním formálních znaků přestupku dochází v běžně se vyskytujících případech k současnemu naplnění jeho materiálního znaku. Zákonodárce totiž z podstaty věci považuje za přestupek pouze takové jednání, které vykazuje určitou míru společenské škodlivosti, a to ve vztahu k ohrožení či porušení právem chráněného zájmu (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2006, č. j. 1 As 237/2015-31).
73. O nenaplnění materiální stránky přestupku lze ovšem uvažovat za předpokladu, že by existovaly zvláštní okolnosti případu, které by znamenaly, že k ohrožení nebo porušení právem chráněného zájmu nedošlo ani v nepatrné míře, což je nutnou podmínkou pro uplatnění přestupkové odpovědnosti (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 1. 2008, č. j. 2 As 34/2006-73).
74. V nyní projednávané věci se ovšem jedná o přestupky provozovatele vozidla, který je sekundárně (objektivně) odpovědný za protiprávní jednání neznámého řidiče, čímž je prostor správních orgánů pro rozlišení jednotlivých případů z hlediska míry společenské škodlivosti značně omezen. Pokud by krajský soud přisvědčil argumentaci žalobkyně, v podstatě by tím zpochybnil samotnou podstatu a právní základ pro uplatnění přestupkové odpovědnosti provozovatele vozidla, což by bylo v rozporu s již uvedenými závěry Ústavního soudu, který danou právní úpravu nepovažoval za protiústavní.
75. Pouze nad rámec uvedeného krajský soud v souladu s argumentací žalovaného dodává, že nelze aprobovat přístup žalobkyně, který je v podstatě založen na zpochybnění významu dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v obci na 50 km/h. Ačkoliv je v nyní posuzované věci podstatné naplnění formálních znaků přestupku ze strany neznámého řidiče vozidel, nelze podle zdejšího soudu zpochybnit skutečnost, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti v zastavěné části obce a v denní dobu až o 14 km/h (po zohlednění odchylky měření) má za následek vytvoření potenciálně nebezpečné situace a vykazuje minimálně nepatrnou míru společenské škodlivosti.

G) Porušení principu předvídatelnosti práva

76. Předně krajský soud nemůže přisvědčit žalobkyni v tom, že správní orgány jsou povinny provozovatele vozidla po marném uplynutí stanovené lhůty k úhradě určené částky nebo sdělení totožnosti řidiče vozidla vyzývat k podání vysvětlení. Kromě již uvedených závěrů vycházejících rovněž z ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu je vhodné doplnit, že učinění výzvy k podání vysvětlení vůči nečinnému provozovateli vozidla není zákonem stanoveno a je tedy na uvážení správního orgánu, zda bude marný pokus o zjištění rozhodnutých skutečností touto formou opakovat či nikoliv.
77. Správní orgány jsou povinny rozhodovat v souladu se zásadou legitimního očekávání tak, aby ve skutkově shodných nebo podobných případech nevznikaly nedůvodné rozdíly, což však nelze bez dalšího vztahovat na samotné vedení řízení či použití jednotlivých procesních institutů ve vazbě na individuální okolnosti případu.
78. Žalobkyně rovněž namítala, že prvostupňový orgán postupoval v rozporu s ust. § 2 odst. 4 správního řádu, když mělo docházet pouze k měření rychlosti vozidel pochybujících se rychlostí vyšší než 59 km/h. K tomu krajský soud předně uvádí, že měření rychlosti nebylo prováděno úředními osobami prvostupňového orgánu, ale příslušníky obecní policie. Z povahy věci tak nelze stanovení rychlostního limitu pro účely měření rychlosti klást k tíži příslušnému správnímu orgánu, protože nerozhoduje o tom, jaké přestupky mu budou oznámeny.
79. Nad rámec uvedeného krajský soud dodává, že nastavení měřicího limitu nad hranicí nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem či dopravním značením nepochybně zohledňuje nejen následné odečtení možné odchylky měření, ale také skutečnost, že u daného druhu přestupku je nutné důsledně zohledňovat míru překročení nejvyšší dovolené rychlosti v kontextu individuálních okolností případu, a to za účelem posouzení společenské škodlivosti (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-45).

H) Chybné stanovení a odůvodnění správního trestu

80. Závěrem žaloby bylo namítáno, že prvostupňový správní orgán použil pro uložení pokuty nesprávné ustanovení zákona o silničním provozu, přičemž při stanovení její výměry dostatečně nezohlednil všechny okolnosti případu. Současně se prvostupňový orgán nezabýval tím, zda mohlo být za přestupky provozovatele vozidla uloženo napomenutí.
81. Příslušný správní orgán vycházel při uložení pokuty za přestupky provozovatele vozidla z ust. § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu, který rovněž v rozhodné době stanovil, že při ukládání pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje. Z toho důvodu prvostupňový orgán správně odkázal na ust. § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu, který stanovoval rozmezí pro uložení pokuty 1 500 až 2 500 Kč.
82. Ve vztahu k namítanému nezohlednění všech rozhodných okolností případu při stanovení výše pokuty krajský soud připomíná, že žalobkyně byla uznána vinnou ze spáchání přestupků provozovatele vozidla, které jsou založeny na principu objektivní

odpovědnosti. Jedná se tak o druh přestupkového jednání, které vykazuje typové znaky společenské škodlivosti a okolnosti spáchání, což rozsah správního uvážení výrazně omezuje. Nelze navíc opomenout, že žalobkyni byla uložena pokuta ve výši 1 500 Kč, tedy na samotné spodní hranici stanovené zákonem, přestože se dopustila dvou přestupků provozovatele vozidla. Za této situace nemá tato argumentace žalobce racionální základ.

83. Krajský soud se dále neztotožnil ani s argumentací žalobkyně, že měla být správními orgány zohledněna možnost uložení správního trestu napomenutí, a to s odkazem na ust. § 35 nového přestupkového zákona. Dané ustanovení zákona totiž stavuje pouze taxativní výčet druhů správních trestů, které mohou být za přestupek uloženy. Jedná se ovšem obecnou právní úpravu, která se ve vztahu k zákonu o silničním provozu použije subsidiárně.
84. V této souvislosti je v ust. § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu stanoveno, že: „*Za přestupek se uloží pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).*“ Z dikce citovaného ustanovení je tedy zřejmé, že správní orgány nedisponují uvážením ohledně toho, jaký druh správního trestu bude za dané přestupky uložen (srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 31. 10. 2019, č. j. 33 A 19/2018-62). Souběžné uložení napomenutí vedle pokuty je poté v ust. § 36 nového přestupkového zákona výslovně vyloučeno.

VIII. Závěr a náklady řízení

85. Ze všech shora uvedených důvodů bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
86. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu ust. § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšná žalobkyně nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, respektive ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, protože se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok III.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení 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 24. května 2021

JUDr. Lukáš Hlouch, Ph.D., v.r.

samosoudce

Za správnost vyhotovení:
K. M.