



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Mgr. Filipem Skřivanem ve věci

žalobce: **Synergent s.r.o.**
sídlem Nerudova 209/10, Praha 1
zastoupen Mgr. Václavem Voříškem, advokátem
sídlem Pod Kaštany 245/10, Praha 6

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 23. 1. 2020, č. j. X, sp. zn. X,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se nepřiznává náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Magistrát města Brna (dále jen „magistrát“) rozhodnutím ze dne 6. 11. 2019, č. j. X, uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku provozovatele vozidla dle § 125f odst. 1 zákona č.

361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Přestupku se žalobce dopustil tím, že nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla silničního provozu, neboť nezjištěný řidič jím provozovaného vozidla Hyundai reg. zn. dne 1. 3. 2019 ve 11:01 hod. na Štefánikově 40 v Brně neoprávněně stál v místě platnosti zákazové značky „Zákaz stání“ (B 29). Za uvedený přestupek uložil magistrát žalobci pokutu ve výši 2 000 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč. Odvolání žalobce žalovaný napadeným rozhodnutím zamítl a rozhodnutí magistrátu potvrdil.

II. Obsah žaloby

2. Proti napadenému rozhodnutí podal žalobce včasnou žalobu. Namítá, že správní orgán nezjistil dostatečně skutkový stav stran toho, zda jednání žalobce bylo stáním nebo zastavením. Ve správním řízení argumentoval tím, že dle výroku rozhodnutí jednání trvalo jednu minutu (v 11:01 hodin) a řidič vozidla v místě pouze vykládal televizor. Své tvrzení navrhl prokázat svědeckou výpovědí řidiče vozidla. Žalovaný vyhodnotil výslech jako nadbytečný, neboť vozidlo bylo uzavřené, v jeho okolí se nikdo nenacházel a dle fotodokumentace jednání trvalo v rozmezí 10:47 až 11:01 hodin.
3. K tomu žalobce nyní namítá, že je logické, že se u vozidla nikdo nenacházel, neboť řidič vynášel televizi do domu. Jednání v rozmezí 10:47 až 11:00 hodin nebylo žalobci vůbec kladeno za vinu, neboť tato doba nebyla vymezena ve sdělení obvinění ani ve výroku prvostupňového rozhodnutí. Žalovaný pak výrok rozhodnutí vysvětluje tím, že *„čas uvedený ve výroku označuje chvíli, kdy bylo jednání vyhodnoceno jako nedovolené stání (a nejen zastavení), nikoliv, že jednání trvalo méně než minutu“*. Tvrdí tím snad žalovaný, že žalobce se zdržel na místě o jednu minutu déle, než byl čas potřebný k vyložení televizoru? Pak by ovšem takový závěr bylo nutné prokázat, což se nestalo. Podle žalobce se nadto ani doba 14 minut pro vyložení televize a její vynesení do patra nevymyká době pro zastavení. K otázce, zda se jednalo o stání či zastavení, měl žalovaný provést žalobcem navrhovaný důkaz svědeckou výpovědí. Ve věci mělo být konáno ústní jednání, a to i k objasnění účelu zanechání vozidla na ulici. Správní orgán vycházel z presumpce viny – neměl žádný důkaz, že se jednalo o stání a žalobcem navržené důkazy odmítl provést.
4. Žalobce dále namítl, že k předmětné dopravní značce, kterou měl žalobce porušit, nebylo vydáno příslušné opatření obecné povahy. Dopravní značka je proto umístěna nezákonně a za její porušení nelze žalobce trestat. Žalovaný konstatoval, že dopravní značka je sama o sobě opatřením obecné povahy, jejíž správnost se presumuje do doby, než bude vyslovena její nezákonnost, správní orgán proto nemá povinnost dokazovat její platnost.
5. Žalovaným odkazovaná judikatura se ovšem vztahuje k dřívější právní úpravě, dle které skutečně byla opatřením obecné povahy sama dopravní značka. Na základě novely provedené zákonem č. 268/2015 Sb., je však s účinností od 31. 12. 2015 nejprve třeba vydat opatření obecné povahy a teprve na jeho základě lze umístit dopravní značku. Zákonodárce dospěl k závěru, že dosavadní úprava nerespektuje práva jedince, neboť umožňuje příslušným úřadům umísťovat jakékoli dopravní značky kdekoli, a to i bez přiměřených důvodů. Pokud nebylo opatření obecné povahy vydáno, jedná se o nezákonně umístěnou značku, jejíž respektování nelze vynucovat. Řidiči mají povinnost respektovat i takové dopravní značky, které hodnotí jako nezákonné. Nicméně, není

možné trestat za jejich porušení. Jak opakovaně konstatoval Ústavní soud, právo z bezpráví nevzniká.

6. Není pravdou, jak tvrdí žalovaný, že by správní orgán neměl povinnost prokazovat platnost dopravní značky. V nynější věci žalobce namítal, že dané opatření obecné povahy nebylo vydáno. Jde o negativní skutečnost, kterou žalobce nemůže dokazovat. Bylo na správním orgánu, aby případně prokázal opak. Pokud by opatření obecné povahy bylo k dané dopravní značce vydáno, pak správnímu orgánu nic nebránilo v tom, aby je do spisu založil.
7. Dále žalobce namítá, že byl zkrácen na svém právu vznést námitku podjatosti oprávněné úřední osoby dle § 15 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „správní řád“), neboť nebyl vyrozuměn o tom, kdo bude v odvolacím řízení rozhodovat, třebaže na to má dle zákona nárok. Na žádost zástupce žalobce o sdělení jména oprávněných úředních osob žalovaný vůbec nereagoval. Žalobce proto namítá, že oprávněná úřední osoba Mgr. Š. je vůči němu podjatá, neboť jeho postup v řízení nasvědčuje tomu, že se snažil žalobce zbavit možnosti námitku podjatosti podat, zřejmě v důsledku negativního citového vztahu k jeho zmocněnci ve správním řízení, neboť tento vystupuje ve větším počtu správních řízení jako zmocněnec, a to se značnou úspěšností, což zavrhuje nutnost vyššího pracovního výkonu jmenovaného. Oprávněná úřední osoba se často ke zmocněnci vyjadřuje negativně a obviňuje jej z procesních obstrukcí. Totéž platí i o Mgr. F., který je pod rozhodnutím také podepsán. Paušální negativní přístup ke všem věcem určitého zástupce může dle žalobcem citované judikatury vést až k pochybnostem o nestrannosti soudce. Obsahově identickou námitku řešil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 30. 11. 2017, č. j. 4 As 205/2017 – 21, kde vyjádřil jednoznačný názor, že není-li účastník řízení ke své žádosti poučen o oprávněných úředních osobách, a tvrdí-li jejich podjatost, jde o vadu řízení, pro kterou soud rozhodnutí zruší.
8. Dle žalobce je nezákonná i uložená sankce. Správní orgán totiž zhodnotil jediné kritérium – skutečnost, že se žalobce dopustil přestupku opakovaně. Zcela rezignoval na hodnocení zbylých zákonných kritérií pro ukládání sankce. Správní orgán přitom má povinnost zabývat se všemi kritérii dle § 37 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o přestupcích“). Magistrát se přitom vůbec nezabýval zejména povahou a závažností přestupku (zda byla ulice neprůjezdná a tvořily se kolony, jak byl přestupek závažný z hlediska délky trvání, zásahu do zákonem chráněného zájmu a následku).
9. Závěrem se žalobce obsáhle vyjadřuje ke způsobu zveřejňování soudních rozhodnutí na webu Nejvyššího správního soudu a navrhuje napadené a jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí zrušit a věc vrátit žalovanému k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného

10. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě uvedl, že zákon o silničním provozu nestanoví časový interval pro zastavení, ale zastavení váže na nezbytnou dobu k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení či neprodlenému naložení nebo složení nákladu. Je běžnou praxí, že výrok rozhodnutí obsahuje konkrétní čas, a časový interval je upřesněn v odůvodnění rozhodnutí. Jedná se o moment, kdy strážníci přestali dokumentovat místo spáchání přestupku. Po celou dobu se u vozidla nenacházely žádné osoby, nebyl zde složen

žádný náklad, řidič neučinil sebemenší pokus o doložení časově omezeného zastavení, ať již použitím výstražných světel nebo zanecháním lístku s telefonem. Je tedy zřejmé, že se o zastavení nejednalo (shodně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 12. 2018, č. j. 6 As 134/2018 – 29). Skutkovou verzi s vyložením televizoru začal žalobce tvrdit až v doplnění odvolání, což již samo o sobě vyvolává pochybnosti o věrohodnosti tohoto tvrzení. Žádná z blízkých budov navíc nemá více než dvě patra, doba 14 minut se i proto jeví přemrštěná. O skutkovém stavu proto žalovaný pochybnosti neměl. Pokud měl žalobce pochybnosti o platnosti dané dopravní značky, mohl se obrátit na příslušné orgány s návrhem na přezkum nebo zrušení, nicméně stále byl povinen ji respektovat. Daná značka je na místě nejméně od roku 2009, tedy dávno před platností žalobcem zmiňované novely, která nadto dle důvodové zprávy toliko zapracovala dosavadní ustálenou judikaturu. Žalovaný odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2010, č. j. 8 As 68/2009 – 83, podle něhož otázka existence rozhodnutí o umístění dopravní značky není pro posouzení viny a trestu za dopravní přestupek podstatná. V řízení o přestupku správní orgán dle žalovaného nemá povinnost prokazovat platnost dopravní značky. Informace o oprávněné úřední osobě se žalobci dostalo v napadeném rozhodnutí. Ničím nepodložené spekulace žalobce nelze považovat za relevantní důvod podjatosti oprávněné úřední osoby. Výši uložené pokuty magistrát řádně odůvodnil na str. 5 – 6 svého rozhodnutí. Žalovaný proto navrhuje, aby soud žalobu zamítl.

IV. Posouzení věci krajským soudem

11. Žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 s. ř. s.), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.). Žaloba je přípustná (zejména § 65, § 68 a § 70 s. ř. s.).
12. Žaloba **není** důvodná.
13. Žalobce nejprve namítá nedostatečné zjištění skutkového stavu stav stran toho, zda se v daném případě jednalo o stání nebo zastavení vozidla. Podle § 2 písm. o) zákona o silničním provozu, *pro účely tohoto zákona zastavit znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu*, stáním pak zákon rozumí uvedení vozidla do klidu nad dobu nezbytnou pro zastavení.
14. Uvedená ustanovení vyložil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 10. 12. 2018, č. j. 6 As 134/2018 - 29. Konstatoval, že *„pokud není zjevné, že se jedná o uvedení vozidla do klidu za účelem neprodleného nastoupení, vystoupení osob nebo neprodleného naložení či složení nákladu, nemůže se jednat o zastavení. Podle Nejvyššího správního soudu přitom připadají v úvahu dvě možné situace, kdy se bude jednat o zastavení dle zákona o silničním provozu. První je případ, kdy řidič vozidlo uvede do klidu, přičemž zůstává nadále ve vozidle či v jeho bezprostředním okolí, kdy může v případě nutnosti jednat a vozidlo, které fakticky tvoří překážku provozu, odvést; v takovém případě je zjevně splněno to, že takto zastavené vozidlo netvoří zásadní překážku plynulosti provozu, neboť řidič takového vozidla je může ihned odvést. Ve druhém případě řidič vozidlo rovněž uvede do klidu, avšak opustí je na větší vzdálenost, takže je ztratí ze svého dohledu; v takovém případě však musí být z dalších okolností případu zjevné, že se jedná o nezbytné uvedení do klidu pro neprodlené naložení či složení nákladu, nebo o neprodlené nastoupení, a to např. tím, že u takového vozidla je umístěn náklad a je z okolností zjevné, že probíhá jeho naložení či složení, popř. že u vozidla stojí osoby, které*

mají nastoupit či vystoupit do takového vozidla, nebo vozidlo je jinak označeno tak, že je zřejmé, že došlo ke krátkodobému uvedení do klidu (využitím výstražných světel nebo zanecháním lístku s kontaktními údaji na řidiče).“

15. Z uvedeného vyplývá, že pojem zastavení dle zákona o silničním provozu je třeba vykládat restriktivně. Stání nelze definovat jako uplynutí určité minimální doby, kterou by správní orgány měly zkoumat. Pokud je na fotografiích ve správním spise zachyceno vozidlo stojící osamoceně bez přítomnosti osob či nákladu, aktivovaných výstražných světel nebo poznámky na palubní desce, je stání zpravidla dostatečně prokázáno. Postačující je v tomto směru i časové určení konkrétním časovým okamžikem (k restriktivnímu výkladu pojmu zastavení se Nejvyšší správní soud přihlásil i v rozsudku ze dne 27. 10. 2020, č. j. 8 As 82/2020 – 54).
16. Časový údaj (dne 1. 3. 2019 v 11:01 hod.) tedy sám o sobě neimplikuje, že se jedná o zastavení, jak naznačuje žalobce v žalobě. Dle výroku rozhodnutí byl přestupek spáchán právě v čase 11:01 hod., není pravdou, že by žalobce byl trestán také za stání vozidlem v jiném časovém úseku. V prvostupňovém rozhodnutí jiný časový úsek vůbec není uveden; v napadeném rozhodnutí teprve až v reakci na odvolací námitky žalovaný uvedl, že fotodokumentace z místa spáchání přestupku zachycuje vozidlo žalobce v čase 10:47 – 11:01 hod., vozidlo po celou dobu bylo zavřeno a v jeho okolí se nikdo nenacházel. Toto je skutečnost, která taktéž oporu ve správním spisu má. Čas uvedený ve výroku rozhodnutí dle žalovaného neznamena, že by jednání řidiče trvalo pouze jednu minutu. I s tímto tvrzením se lze ztotožnit, přímo z něj však nevyplývá, že by byl žalobce za toto delší období také trestán. Paralely, které žalobce rozvíjí ve svých žalobních námitkách, proto nemají opodstatnění.
17. V době spáchání přestupku v 11:01 hod. bylo vozidlo prokazatelně uvedeno do klidu, přičemž řidič se v jeho okolí nenacházel. Nenastaly ani žádné jiné okolnosti, které by ve smyslu závěrů Nejvyššího správního soudu nasvědčovaly tomu, že se jedná o časově omezené zastavení a v okolí dochází k neprodlenému naložení nebo složení nákladu. Ve správním spise je zároveň založena fotografie prokazující, že vozidlo se na místě nacházelo již v 10:47 hodin. Závěr správních orgánů o neoprávněném stání vozidla je proto dostatečně podložen.
18. Tvrzení žalobce, že řidič vozidla v místě pouze vykládal televizor, nemá pro posouzení věci žádnou relevanci. I kdyby se řidič vozidla v době spáchání přestupku skutečně nacházel ve vedlejší budově (nesa u toho televizi), pro hodnocení jednání jako zastavení ve smyslu zákona o silničním provozu by bylo dle citované judikatury zároveň třeba, aby tomu objektivně nasvědčovaly skutečnosti zjiitelné v místě odstavení vozidla. Jinými slovy, samotný účel odstavení vozidla není rozhodující, pokud není v místě odstavení vozidla nijak dán najevo. To ovšem v nynějším případě nebyl, jak je zřejmé z fotografií vozidla.
19. Správní orgány proto nepochybily tím, že důkaz výsledkem řidiče vozidla (který měl dle žalobce potvrdit účel odstavení vozidla) odmítly provést pro nadbytečnost. Zjištění účelu odstavení vozidla proto zároveň nebylo potřebné ani ke zjištění skutkového stavu věci z hlediska podmínek pro obligatorní nařízení ústního jednání dle § 80 odst. 2 zákona o přestupcích.

20. K námitce absence opatření obecné povahy je možné předeslat, že místní úprava (odchylka od obecné úpravy) provozu na pozemních komunikacích zákazovými značkami se stanoví opatřením obecné povahy.
21. Obecně platí, že účastníci silničního provozu jsou od okamžiku umístění dopravní značky povinni se touto značkou řídit bez ohledu na přesvědčení o její protiprávnosti. Východiskem je již § 4 písm. c) zákona silničním provozu, podle něhož je každý při účasti na provozu na pozemních komunikacích povinen mimo jiné řídit se dopravními značkami. Jak uvedl také Nejvyšší správní soud „*povaha silničního provozu zpravidla jeho účastníkům neumožňuje vést dispute ohledně významu, platnosti či opodstatněnosti té které dopravní značky; zákon naopak v citovaném § 4 písm. c) stanovuje bezpodmínečnou povinnost všech účastníků silničního provozu řídit se těmito značkami. Tato povinnost nepochybně vzniká právě okamžikem, kdy je taková dopravní značka umístěna v terénu: od této chvíle je zřejmý její význam a platnost a především se stává součástí onoho systému pravidel silničního provozu. Pokud by se jí účastník silničního provozu neřídil, brozilo by reálné nebezpečí, že by se tento systém stal v daném úseku nefunkčním. Odtud je již jen krůček k závažným poruchám v plynulosti a bezpečnosti silničního provozu či k dopravním nehodám.*“ (srov. rozsudek ze dne 18. 7. 2021, č. j. 1 AOs 1/2012 – 30, obdobně žalovaným odkazovaný rozsudek ze dne 31. 3. 2010, č. j. 8 As 68/2009 – 83). Pokud by soud připustil, že pro účinnost opatření obecné povahy – dopravní značky je rozhodný formální aspekt stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, vedlo by to k absurdním a neřešitelným důsledkům. Mohlo by docházet k situacím, kdy by se účastníci silničního provozu měli řídit dopravní značkou, o jejímž umístění bylo formálně rozhodnuto, ale která dosud umístěna nebyla. Nebo naopak, již umístěná značka v terénu by nevyvolávala žádné právní účinky a účastníci silničního provozu by se jí řídit nemuseli, jelikož o jejím umístění dosud formálně rozhodnuto nebylo, což by již z povahy věci vedlo k chaosu a k závažným poruchám v silničním provozu.
22. Krajský soud si je vědom, že uvedená východiska vyslovil Nejvyšší správní soud ve vztahu k dopravním značkám, které byly umístěny před 1. 4. 2008, kdy se na rozhodování dle zákona o silničním provozu nevztahoval správní řád. Jedná se ovšem o úvahy, od nichž při zohlednění požadavku na rozumné uspořádání společenských vztahů a účel zákonné úpravy nelze odhlédnout ani nyní. Ostatně k materiálnímu pojetí účinnosti dopravní značky (tj. dopravní značka je účinná okamžikem jejího umístění v terénu) se přihlásil Ústavní soud i v době, kdy se již ve věci správní řád aplikoval, a to i část šestá včetně ustanovení upravujících obecně účinnost opatření obecné povahy (srov. usnesení ze dne 11. 9. 2018, sp. zn. III. ÚS 1728/18).
23. Žalobce v žalobě sám argumentuje tím, že dopravní značka je sama o sobě opatřením obecné povahy, a teprve novela provedená zákonem č. 268/2015 Sb. měla v tomto ohledu přinést zásadní změnu dosavadní úpravy, která dle zákonodárce nerespektovala práva jedince. Bez ohledu na skutečnost, že z důvodové zprávy žádný úmysl zákonodárce zásadně revidovat dosavadní stav nevyplývá, polemiku o tom, do jaké míry ke změně úpravy fakticky došlo, v nynější věci není třeba vést.
24. Uvedená dopravní značka byla totiž v daném místě umístěna dlouhodobě (dle Google Maps minimálně od července 2009), pro proces jejího umístění jsou proto ustanovení

zákonu o silničním provozu ve znění novely provedené zákonem č. 268/2015 Sb. nepoužitelná.

25. V řízení o žalobě proti rozhodnutí ve věci dopravního přestupku mohl žalobce zákonnost umístění dopravní značky zpochybnit tak, že by společně s žalobou proti rozhodnutí žalovaného podal návrh na zrušení opatření obecné povahy podle § 101a s. ř. s., což ovšem nyní neučinil.
26. Zbývá dodat, že smysl umístění dopravní značky formou odůvodněného opatření obecné povahy spočívá zejména v tom, aby účastníci silničního provozu mohli seznat důvod změny místní úpravy a případně důvody úpravy, která se jich umístěním dopravní značky dotýká, podrobit přezkumu. Naopak poukazem na nezákonnost třeba i desítky let umístěné dopravní značky zpravidla až na zcela výjimečné situace nebude možné zbavit se odpovědnosti za přestupek spáchaný jejím porušením.
27. Ostatně skutečnost, že ke zpochybnění legality dopravní značky slouží návrh na zrušení opatření obecné povahy a zákon nestanoví správním orgánům povinnost mít ve spise dokumentaci vztahující se k vydání opatření obecné povahy, ve skutkově obdobné situaci potvrdil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 4. 6. 2020, č. j. 1 As 508/2019 – 28. Ani tuto námitku proto krajský soud neshledal důvodnou.
28. Podle § 15 odst. 4 věty první správního řádu se o tom, kdo je v dané věci oprávněnou úřední osobou, provede záznam do spisu a správní orgán o tom účastníka řízení na požádání informuje.
29. Krajský soud ověřil ze správního spisu, že žalobce v odvolání požádal úřad, který bude o odvolání rozhodovat, aby jej před vydáním rozhodnutí poučil o tom, kdo bude o odvolání rozhodovat. Jakkoliv se nejedná o formulaci zcela odpovídající znění § 15 odst. 4 správního řádu, je zřejmé, že žalobce nežádal o sdělení informace o tom, kdo je odvolacím orgánem, ale o informaci o konkrétních osobách, které budou v odvolacím řízení rozhodovat.
30. Na žádost žalobce správní orgány již nijak nereagovaly. Takový postup, kdy je účastník řízení o tom, kdo ve věci rozhodoval, prakticky vyrozuměn až v napadeném rozhodnutí, kdy již nelze vznést námitku podjatosti, představuje vadu řízení, která však nemusí mít vždy vliv na zákonnost správního rozhodnutí (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 5. 2018 č. j. 3 As 11/2017 - 42). Důvody, pro které účastník řízení považuje úřední osobu za podjatou, lze totiž následně uplatnit v žalobě. Zrušení rozhodnutí žalovaného by bylo na místě pouze tehdy, pokud by tato námitka podjatosti oprávněné úřední osoby byla důvodná (rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 3. 2017 č. j. 2 As 322/2016 – 39, ze dne 20. 11. 2014 č. j. 9 As 121/2014 – 33, ze dne 27. 4. 2020, č. j. 1 As 473/2019 – 39, nebo ze dne 20. 10. 2020, č. j. 6 As 169/2020 - 57).
31. Z uvedené judikatury dále vyplývá, že námitka podjatosti není důvodná, spočívá-li v obecných tvrzeních, že úřední osoba žalobci úmyslně nezaslala informaci o oprávněné úřední osobě s cílem jej poškodit; nebo spočívá-li v tvrzení předpojatosti či negativních emocí osoby vůči všem účastníkům řízení, které zmocněnec obviněného zastupuje. Také pokud uplatní účastník řízení v žalobě zcela obecnou, nijak nekonkretizovanou námitku podjatosti, nelze dovodit, že uvedená vada řízení měla za následek nezákonné rozhodnutí o věci samé (srov. též rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 3. 2020, č. j. 1 As 412/2019 – 32).

32. Také v nynější věci žalobce podjatost úředních osob spatřuje zejména v jejich postupu v nynějším řízení, hodnocení procesních úkonů zástupce žalobce jako obstrukcí a obecně negativní „náladě“ vůči zmocněnci žalobce ve správním řízení (který dle vlastních slov ve vztahu k oprávněným úředním osobám „*zavdává nutno vyššího pracovního výkonu*“), což ovšem již *a priori* pochybnosti o podjatosti těchto osob založit nemůže. Tím se nynější případ liší od věci projednávané Nejvyšším správním soudem v žalobcem odkazovaném rozsudku ze dne 30. 11. 2017, č. j. 4 As 205/2017 – 21, v níž naopak žalobce konkrétně tvrdil, že se osobně občansky angažoval ve věci prověřování spolupráce oprávněné úřední osoby s bývalou StB. Je proto třeba uzavřít, že postup žalovaného představuje vadu řízení, která ovšem v nynějším případě vliv na zákonnost rozhodnutí neměla.
33. Co se týče námitek k odůvodnění výše sankce, magistrát ve svých úvahách o výši sankce uvedl, že nezjistil žádné polehčující okolnosti ve smyslu § 39 zákona o přestupcích, naopak jako přitěžující okolnost bylo hodnoceno, že se žalobce v posledních 12 měsících dopustil přestupku opakovaně. Věnoval se taktéž osobním a majetkovým poměrům žalobce (které nebyly zjištěny), dospěl k závěru, že ostatní kritéria uvedená v § 37 zákona o přestupcích nemají v tomto konkrétním případě na určení druhu a výměry sankce vliv.
34. Takové odůvodnění odpovídá zákonným požadavkům. Nejedná se o pouhý přepis zákonného ustanovení (což kritizoval Nejvyšší správní soud v žalobcem odkazovaném rozsudku ze dne 16. 5. 2019, č. j. 9 As 56/2019 – 28). Pokud v řízení nevyjdou najevo žádné zvláštní skutečnosti k některým ze zákonných kritérií (ani z tvrzení přestupce, ani z zjištění správních orgánů), nemělo by žádný smysl, aby správní orgán tuto skutečnost vždy u každého takového kritéria zvlášť výslovně uváděl. Uvedené tím spíše platí pro jednoduché přestupkové jednání v dopravě, u něhož zákonem stanovené rozmezí sankce za daný přestupek odpovídá běžným podmínkám provozu na pozemních komunikacích (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 12. 2019, č. j. 1 As 365/2019 – 51, nebo ze dne 17. 6. 2020, č. j. 1 As 80/2020 – 36). Ve vztahu k závažnosti přestupku pak ještě tím spíše, pokud se jedná o objektivní odpovědnost provozovatele vozidla (která se z povahy věci vztahuje na méně závažné přestupky), tedy přestupky nezaviněné. Žalobce v odvolání proti uložené pokutě ani nebrojil, resp. nepoukazoval na žádnou skutečnost, pro kterou by měla být pokuta uložena v jiné výši (rozsudek ze dne 8. 11. 2018, č. j. 7 As 311/2018 – 35). Skutečnost, že řidič např. nezaparkoval vozidlo natolik nevhodně, že by blokovalo provoz a případně muselo být odtaženo (což by nepochybně zvyšovalo závažnost přestupku), nemají správní orgány povinnost výslovně zdůrazňovat. Ani námitku nedostatečně odůvodněné výše pokuty proto krajský soud neshledal důvodnou.
35. Otázka zveřejňování soudních rozhodnutí na internetu nemá žádnou souvislost s předmětem tohoto řízení.

V. Závěr a náklady řízení

36. Krajský soud z výše uvedených důvodů žalobu jako nedůvodnou zamítl dle § 78 odst. 7 s. ř. s.
37. Výrok o náhradě nákladů řízení vychází z § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nebyl úspěšný, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení, procesně úspěšnému žalovanému žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

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 ní musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno 6. října 2021

Mgr. Filip Skřivan, v. r.
samosoudce