



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: **ALMA property s. r. o.**,
sídlem Jedovnická 2347/6, Brno,
zastoupena Mgr. Václavem Voříškem, advokátem,
sídlem Pod Kaštany 245/10, Praha 6,

proti

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 12. 2017, č. j. 796/2017-160-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 5. 1. 2017, č. j. MHMP 26237/2017/Bac, jímž byl žalobce uznán vinným z přestupku podle § 125f odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu

Shodu s prvopisem potvrzuje H. P.

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 15. 5. 2016 v Praze 9, na křižovatce ulic Kbelská a Kolbenova při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Protiprávní jednání však mělo spočívat v průjezdu křižovatkou v momentě, kdy na tříbarevné světelné soustavě svítilo červené světlo.

2. Žalobce namítl nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro vady výroku, absenci úvah o zavinění a zákonného ustanovení, absence definice automatizovaného technického prostředku bez obsluhy, protiústavnost zákonné úpravy odpovědnosti provozovatele vozidla.
3. Podáním k soudu dne 14. 9. 2018 (označené datem 2. 10. 2018) žalobce s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 10 As 15/2018 – 36 namítl, že důkaz o přestupku žalobce byl získán nezákonně, neboť kamerový systém byl provozován v rozporu s § 24b odst. 1 zákona o obecní polici.
4. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby s odkazem na obsah odůvodnění a relevantní právní úpravu.
5. 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.
6. 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.*
7. 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.*
8. 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.*
9. 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.*
10. Soud posoudil předmětnou věc následovně.
11. Žalobce namítá, že se žalovaný nevypořádal odvolacími námitkami a důkazními návrhy, aniž by je jakkoli specifikoval. Žalobce sice podal proti rozhodnutí správního

orgánu I. st. odvolání, ale jeho obsah omezil pouze na konstatování, že podává odvolání. Pasivita žalobce, zastoupeného společností ODVOZ VOZIDLA se táhne jako červená nit nejen v žalobou napadeném řízení, ale i v jiných případech posuzovaných soudy (viz. www.nssoud.cz). Ze soudu známé úřední činnosti lze mít za to, že zastupování účastníků společností ODVOZ VOZIDLA s. r. o. ve správních řízeních je charakteristické obstrukční strategií, jež zahrnuje různé formy, mimo jiné i pasivitu ve správním řízení transformovanou v pedantskou aktivitu v řízení soudním. Podání datované různými daty, avšak téhož obsahu, označené jako doplnění odvolání soud nepovažuje za řádné doplnění odvolání pro absenci identifikace věci, ve které mělo být podáno i absence individualizace námitek, tedy opět bez vztahu ke konkrétnímu předmětu řízení. Shodně není důvodná námitka podjatosti úřední osoby, která ve věci rozhodovala. Ze správního spisu soud zjistil, že žádnou námitku podjatosti žalobkyně v rámci správního řízení neuplatnil. Proto nelze žalovanému vytýkat, že se podjatostí úředních osob nezabýval. Ostatně ani v podané žalobě žalobkyně neuváděla žádné konkrétní skutečnosti, na jejichž základě se domnívá, že byla konkrétní úřední osoba podjatá. Jde pouze o pokus zneužití práva, jemuž nebude nejen ve správním, ale i v jakémkoliv soudním řízení poskytnutá ochrana.

12. Městský soud v Praze považuje mechanismus cílené pasivity s protikladnou širokou paletou žalobních námitek pedantského charakteru za systémovou obstrukci nejen správního řízení, ale i soudního. Uplatnění nezákonnosti správního rozhodnutí nebo vady správního řízení teprve v soudním řízení není samo o sobě překážkou soudního přezkumu, pokud se však jedná o systémovou obstrukci, jde o účelové oddálení věcného přezkumu, zde protiprávního jednání provozovatele motorového vozidla, tedy o „vymlčení a přeskočení“ správního řízení, přestože účelem soudního přezkumu dle s. ř. s. je přezkoumat zákonnost předchozího správního řízení nebo rozhodnutí v něm vydaných, nikoli faktické nahrazení posouzení rozhodných skutkových nebo právních otázek věci posuzované ve správním řízení. Definice hranice mezi přípustností a nepřípustností námitek uplatněné poprvé v soudním řízení je obtížná, její nalezení v konkrétní oblasti je však nutné v případech, kdy účelem žaloby není ochrana práv žalobce cestou práva (věcných námitek nezákonnosti), ale zahlcení systému za účelem jeho deaktivace konečné (prekluze) nebo průtahů za účelem uplatnění nároku na zadostiučinění za průtahy řízení. Propojení advokáta Mgr. Václava Voříška s projektem Pojištění na pokuty (www.pojisteninapokuty.cz) je nesporné. Není předmětem toho řízení prokazovat, zda žalobce je účasten „pojištění proti pokutám“, ale předmětná věc vykazuje veškeré znaky tomu nasvědčující (zastupování účastníka ve správním řízení společností ODVOZ VOZU nebo FLEET Control či přímo P. K., následné podání správní žaloby advokáty Mgr. Václavem Voříškem nebo Mgr. Jaroslavem Topolem). Účastenství v tzv. pojištění však nespočívá v poskytování právního zastupování spočívající v odstraňování případných nezákonností ve správním řízení, ale ve vytváření různých obstrukčních strategií, jež popírají předpokládaný automatizovaný zjednodušený proces posuzování deliktů v dopravě, jemuž odpovídá obvykle nízká sankce. Takový postup nelze označit za uplatňování práva na spravedlivý proces, ale za jeho zneužití.
13. 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. Na skutečnost, že k zaznamenání nezastavení vozidla na signál červeného světla „Stůj!“ 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). Žalobce ve správním řízení nic nenamítl a z obsahu správního spisu neplyne jakákoliv pochybnost o automatickém zjištění protiprávního jednání řidiče vozidla žalobce, správní orgány proto nebyly povinny definovat pojem automat a do takové definice podřadit technické zařízení UnicamREDLIGHT, které zaznamenalo předmětné delikt ní jednání.

14. UnicamREDLIGHT je zařízením, které zaznamenává porušení povinnosti respektovat signalizační světla a není tudíž technickým prostředkem, který měří fyzikální veličinu, proto se na něj nevztahuje zákon č. 505/1990Sb. o metrologii (srovnej § 2 zákona a zde uvedené měřené veličiny). Požadavek žaloby na ověření (certifikaci) zařízení proto nemá oporu v zákoně o metrologii. Správní orgány se skutečně nezabývaly tím, že by předmětný záznam byl výstupem z přístroje způsobilého přesně měřit čas průjezdu vozidla křižovatkou v případech, kdy to není ze zákona dovoleno, zda byl údajně porušený světelný signál stanoven na dané místo opatřením obecné povahy a zda řidič mohl bezpečně zastavit, neboť byl žalobce ve správním řízení zcela pasivní a nevznikla důvodná pochybnost o zjištěném skutkovém stavu. Z téhož důvodu pasivity žalobce ve správním řízení nebyly správní orgány povinny se zabývat tím, zda byl porušený světelný signál umístěn na dané místo opatřením obecné povahy. Pokud nyní žalobce tvrdí, že po dobu jízdy jeho vozidla křižovatkou svítila „zelená“, soud jeho tvrzení považuje za nevěrohodné, neboť ve správním řízení nic takového netvrdil. Shodně se správními orgány má soud za prokázané, že delikt ní jednání bylo prokázáno fotodokumentací zařízení UnicamREDLIGHT.
15. Při jednání soud provedl důkazy předložené žalovaným, které prokázaly, že v souladu s § 24b odst. 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, byla vhodným způsobem uveřejněna informace o zřízení stálého automatizovaného technického systému v místě spáchání předmětného přestupku a před spácháním přestupku (www.dopravniinfo.cz, se zobrazením daného zařízení i s datem zveřejnění). Vlastníkem zařízení je hl. m. Prahy, participace soukromoprávního subjektu na zjišťování přestupků ve smyslu příjmů dle množství zjištěných přestupků není dána.
16. Žalovaný v rozhodnutí uvedl, že rozhodoval podle znění zákona účinného v rozhodné době, z obsahu rozhodnutí žalovaného i orgánu prvního stupně vyplývá, že se jednalo o znění zákona o silničním provozu účinného do 30. 6. 2017. S čímž souvisí žalobní námitka pozdější změny označení *správního deliktu* provozovatele podle § 125f odst. 1 silničního zákona jako *přestupku* provozovatele vozidla. Změnu označení delikt ního jednání nelze považovat za novou pro žalobce příznivější právní úpravu, resp. za zánik skutkové podstaty deliktu, jestliže změna právní úpravy nevedla ke změně skutkové podstaty.

17. K tvrzení žalobce, že se správní orgány nezabývaly materiální stránkou správního deliktu, Městský soud v Praze odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2017 č. j. 3 As 114/2016-46, ve kterém se uvádí: „*Ustanovení § 125f zákona o silničním provozu nikde nezmiňuje, že by podmínkou odpovědnosti provozovatele vozidla bylo zaviněné porušení povinnosti stanovené v § 10 odst. 3 téhož zákona, naopak terminologie hovořící o správním deliktu, stejně jako i konstrukce odst. 5, odpovídající klasickému vymezení liberačních důvodů v případě objektivní odpovědnosti, nenechává na pochybách, že zavinění se v řízení o odpovědnosti provozovatele vozidla nezkoumá. (...) 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).“ Otázkou naplnění materiální stránky správního deliktu podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se správní orgán nebyl oprávněn zabývat, postačuje naplnění formálních znaků správního deliktu. Tento přístup není v rozporu s ústavním pořádkem, jak potvrdil Ústavní soud v nálezu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16. K námitce délky legisvakantní lhůty zákona č. 183/2017 Sb., jímž byl do § 125f zákona o silničním provozu doplněn třetí odstavec, podle něhož *k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek podle odstavce 1 se nevyžaduje zavinění*, soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2018, č. j. 9 As 220/2018 – 70, úvahy žalobce o aplikaci retroaktivity *in mitius* v rozsahu „zachování“ zavinění jako znaku deliktu provozovatele nejsou správné.*
18. 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 zůstaly zachovány ve stejném druhu a výměře jako sankce podle 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).

19. 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).
20. Správní orgán I. stupně v rozhodnutí o vině a trestu žalobce uvedl, že žalobce nezastavil na signál, který mu přikazoval zastavit vozidlo před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, když vjel do křižovatky v době, kdy byl na světelném signalizačním zařízení pro směr jeho jízdy signál s červeným světlem „Stůj!“. Z rozhodnutí správního orgánu I. stupně je patrné, jakou zákonem stanovenou povinnost porušil řidič vozidla provozovaného žalobcem, absentuje však konkrétní identifikace zákonem stanovené povinnosti, zde § 70 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu (*Při řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče signál s červeným světlem "Stůj!" povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" a "Příčná čára souvislá s nápisem STOP", a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením.*). Nelze však přehlédnout, že dané ustanovení obsahuje výzva správního orgánu I. stupně ze dne 17. 6. 2016, žalobce tak byl ve správní řízení informován o zákonném vymezení jím porušené povinnosti. Závěr, že se v nyní projednávaném případě jednalo o přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu, je uveden nejen v odůvodnění rozhodnutí žalovaného, ale i ve výroku. Vytýkaný nedostatek rozhodnutí správního orgánu I. stupně tak byl odstraněn postupem žalovaného, aniž by tím bylo žalobci odepráno na právo na spravedlivý proces ve správním řízení.

Správní orgán I. stupně nepostupoval zcela důsledně, neboť ve výroku rozhodnutí neuvedl všechna ustanovení, která jsou relevantní pro vymezení skutkové podstaty správního deliktu. Nicméně smyslem požadavku na dostatečnou specifikaci deliktu ve výroku rozhodnutí je, aby sankcionované jednání nebylo zaměnitelné s jednáním jiným a aby bylo najisto postaveno, za jaké konkrétní jednání je subjekt postižen (srov. např. usnesení rozšířeného senátu ze dne 15. 1. 2008, č. j. 2 As 34/2006 - 73, č. 1546/2008 Sb. NSS). Zrušení napadeného rozhodnutí za výše uvedených okolností by bylo nežádoucím formalismem (srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 60/2021 - 34).

21. Jelikož řidič vozidla žalobce nezastavil vozidlo na signál, který přikazuje zastavit vozidlo, dopustil se řidič přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 silničního zákona, na základě toho správní delikt žalobce podle § 125f odst. 1 silničního zákona. Žalobci tak bylo možné uložit pokutu podle § 125c odst. 5 písm. f) silničního zákona ve výši od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Žalobci byla udělena pokuta v minimální možné zákonné výši, což mělo vliv na nutnost odůvodnění výše sankce, jinak řečeno výši sankce nebylo nutné jakkoli odůvodňovat, neboť nebylo možné uložit sankci nižší.
22. Námitku diskriminace českých provozovatelů vozidel soud nepovažuje za důvodnou, neboť případný odlišný přístup správních orgánů má oporu v absenci systému účinného doručování do zahraničí, zjištění provozovatele vozidla v zahraničí a vymáhání pokut, nehledě k dalším nákladům řízení spojených s účastí cizince ve správním řízení. Tvrzená benevolence správních orgánů k zahraničním provozovatelům vozidla tak má racionální podklad a nelze z ní dovodit újmu na právech tuzemských provozovatelů vozidel ve smyslu jejich beztrestnosti.
23. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 10 As 15/2018 - 36 *pokud obecní policie provozuje kamerový systém za účelem odhalování přestupků, které jsou ovšem mimo její působnost [§ 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve spojení s dalšími ustanoveními téhož zákona nebo zvláštních zákonů], je takový kamerový systém provozován v rozporu s § 24b odst. 1 zákona o obecní policii. Důkazy z takového systému vzešlé jsou nezákonné a procesně nepoužitelné. Obecní policie nemohla v době před 1. 7. 2017 provozovat kamerový systém, jehož jediným či hlavním cílem bylo monitorovat dodržování povinnosti zastavit vozidlo na signál červeného světla [§ 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu)]. Přípustností rozšíření žaloby o argumentaci vyplývající z výše citovaného rozsudku se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 2 As 234/2018 -36, kdy dovodil prolomení koncentrační zásady pro zásadní nepředvídatelný judikatorní obrat, přičemž konstatoval, že odůvodnění rozsudku č. j. 10 As 15/2018 - 36 bylo zveřejněno na webových stránkách Nejvyššího správního soudu dne 13. 6. 2018. Shodně uvádí informace o řízení vedeném u NSS (http://www.nssoud.cz/mainc.aspx?cls=InfoSoud&kau_id=206420). Jakkoli zásadní nepředvídatelný judikatorní obrat prolamuje zásadu koncentrace, prolamuje ji v souladu s touto zásadou, nový žalobní bod opírající se o novou zásadní judikaturu lze účinně uplatnit pouze ve lhůtě k podání žaloby, která nově počíná běžet okamžikem zveřejnění zásadního nepředvídatelného judikatorního obratu. V dané věci žalobce byl oprávněn uplatnit nový žalobní bod do 2 měsíců od zveřejnění rozsudku č. j. 10 As 15/2018 - 36, tedy do 13. 8. 2018. Žalobce však takto učinil až 14. 9. 2018, tedy po lhůtě dle § 72 odst. 1 s. ř. s. Přitom nové žalobní tvrzení nebylo rozhojněním dříve*

uplatněného žalobního bodu, u něhož by byla zachována lhůta k uplatnění žalobního bodu okamžikem podání obsahujícím základ rozšířeného žalobního bodu v žalobě. Žalobce v žalobě namítal, že přístroj použitý ke zjištění údajného přestupku tzv. automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy dle § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu, že přístroj nebyl úředně ověřen a že fotodokumentace nepokazuje, že by řidič vjel do křižovatky „na červenou“, jestliže řidič vozidla odmítá, že by jel na „červenou“, neboť svítila „zelená“. Soud má za to, že nové tvrzení o nezákonnosti získaného záznamu o jízdě vozidla navzdory světelnému signálu „Stůj!“ je novotou, která byla uplatněna po zákonné lhůtě, proto soud není oprávněn k ní přihlídnout při posuzování důvodnosti žaloby. Na základě toho soud k námitce o aplikovatelnosti závěrů rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 10 As 15/2018 – 36 nepřihlédl a neučinil ji předmětem svých úvah o zákonnosti žalobou napadeného rozhodnutí.

24. Ze shora uvedených důvodů soud neshledal žalobní námitky důvodnými, proto žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
25. 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 tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě **dvou týdnů** ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud. Pokud svým významem kasační stížnost podstatně nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele, odmítne ji Nejvyšší správní soud pro nepřijatelnost (§ 104a odst. 1 s. ř. s.).

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V Praze dne 1. 12. 2021

Mgr. Kamil Tojner v. r.
soudce