



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobkyně: A., spol. s r.o., X
sídlem X

proti

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 2. 6. 2020, č. j. JMK 75571/2020, sp. zn. S-JMK 113923/2019/OD/Kš,

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 2. 6. 2020, č. j. JMK 75571/2020, sp. zn. S-JMK 113923/2019/OD/Kš (dále též „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto její odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Mikulov, odboru organizačního a

vnitřních věcí (dále též „prvostupňový orgán“ nebo „správní orgán I. stupně“), ze dne 3. 7. 2019, č. j. MUMI 19025607, sp. zn. 2100/256/2018/ZEZD (dále též „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupku“).

2. Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku 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“), kterého se měla dopustit tím, že jako provozovatel vozidla tov. zn. Škoda Octavia, 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 23. 4. 2018 v 13:16:25 hod. na ul. Gagarinova, silnici č. II/421, v km 31,497, v obci Mikulov, blíže neustanovený řidič výše uvedeného vozidla překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km/h, když v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h, jel rychlostí 64 km/h, resp. 61 km/h (po zohlednění možné odchylky měření ± 3 km/h). Tímto jednáním neustanoveného řidiče došlo 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.
3. Za spáchání přestupku provozovatele vozidla byla žalobkyni uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

4. 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.
5. Podle názoru žalovaného pak prvostupňový orgán nedisponoval žádnými indiciemi vedoucími ke zjištění totožnosti řidiče vozidla, 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.
6. V souvislosti s provedeným měřením rychlosti žalovaný dále uvedl, že bylo provedeno v souladu se zákonem, a to v místě, které bylo schváleno stanoviskem PČR, které je ve správním spisu založeno. Skutečnost, že takto vybrané pokuty jsou příjmem obecního rozpočtu, vyplývá přímo ze zákona. Za účelem zjištění skutkového stavu lze vycházet rovněž z kopie dotčených listin, jejichž pravost nebyla žalobkyní důvodně zpochybněna. Součástí spisové dokumentace je rovněž ověřovací list rychloměru, ze kterého vyplývá, že měřidla byla řádně ověřena, přičemž měřící zařízení bylo v místě spáchání přestupku umístěno v souladu s návodem k obsluze. Samotné vozidlo je pak zachyceno ve svazku radarových paprsků.

7. 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 svoji 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.
8. 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. Napomenutí nelze ukládat společně s pokutou, čímž je uplatnění daného druhu správního trestu v řízení o přestupku provozovatele vozidla nepřímo vyloučeno. Co se týče výše uložené pokuty, ta byla v napadeném rozhodnutí dostatečně zdůvodněna.

III. Žaloba

9. 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 rovněž 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, pročež krajskému soudu navrhla, aby podal návrh na zrušení dotčeného ustanovení podle čl. 95 odst. 2 Ústavy ČR.
10. 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.
11. 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 vozidla, a to například učiněním výzvy k podání vysvětlení. Naopak se omezil na učinění výzvy adresované provozovateli vozidla, a to s odkazem na nepřípadné rozsudky Nejvyššího správního soudu.
12. Další sérií námitek žalobkyně brojila proti kompetencím obecní policie a provedení měření rychlosti. Konkrétně namítala, byla porušena zásada enumerativnosti veřejnoprávních pretenzí, neboť oznámení přestupku učinila Městská policie Mikulov, která není orgánem oprávněným k oznamování přestupků, neboť může v souladu se zákonem o silničním provozu řešit pouze vybrané přestupky příkazem na místě. Kromě toho sice obecní policie může pořizovat obrazové a

zvukové záznamy, ale pouze v případě, že je k tomu zvláštním zákonem výslovně zmocněna.

13. Ve vztahu k provedenému měření rychlosti dále žalobkyně 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. Prvostupňový orgán ostatně výslovně sdělil, že žádnými statistikami či analýzami ohledně vlivu umístění stacionárního rychloměru v místě spáchání přestupku nedisponuje. Je tedy zřejmé, že měření rychlosti je prováděno za účelem zajištění příjmů do obecního rozpočtu. V této souvislosti žalobkyně poukázala na skutečnost, že se neměla ani možnost seznámit s originálem listiny ve smyslu stanoviska PČR, které vymezuje místa schválená pro účely měření rychlosti vozidel obecní policií. Součinnost PČR proto nebyla řádně prokázána.
14. Stejně tak žalobkyně zpochybnila překročení nejvyšší dovolené rychlosti řidičem vozidla, 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, že vozidlo je na snímku zachyceno mimo radarový svazek, přičemž projíždí za jiným vozidlem, což mohlo způsobit reflexi. Současně nejsou na snímku zřetelně zachyceny údaje ohledně nastavení měřicího zařízení, protože se žalobkyně nemohla k těmto okolnostem vyjádřit, resp. ověřit, že rychloměr byl správně nastaven. V této souvislosti nebyly žalobkyni poskytnuty žádné další dokumenty.
15. Žalobkyně dále argumentovala tím, že měřicí zařízení může být přesouváno mezi několika stanovišti, jak vyplývá z ověřovacího listu, který je ve správním spisu založen. Za účelem zachování kalibrace rychloměru je proto nutné zajistit jeho pravidelnou údržbu, což nebylo ve správním řízení prokázáno. Ačkoliv si žalobkyně vyžádala předložení dokumentů o údržbě rychloměru, nebyly jí správními orgány poskytnuty.
16. 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 pouze ze samotného naplnění formálních znaků přestupku. Je nutné zohlednit okolnosti spáchání přestupku neustanoveným řidičem, neboť je od jeho jednání sekundární odpovědnost provozovatele vozidla přímo odvozena. V nyní projednávané věci se pak podle žalobkyně jednalo o nevýznamné překročení nejvyšší dovolené rychlosti, což je nutné zohlednit při hodnocení společenské škodlivosti.
17. 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 61 km/h, aniž by byla tato hranice zdůvodněna. Jedná se tak o projev libovůle policejního či správního orgánu, což je v rozporu se zákonem.
18. Závěrem žalobkyně poukázala na chybné stanovení a odůvodnění správního trestu, který byl prvostupňovým orgánem uložen. Podle názoru žalobkyně žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí navzájem zaměňoval podmínky pro ukládání správního trestu za přestupek řidiče a provozovatele vozidla. Kromě toho v úvahách prvostupňového orgánu absentuje zohlednění následků údajného přestupku, míry odpovědnosti žalobkyně, způsobu nastavení rychloměru či možnosti uložení správního trestu napomenutí. Současně žalobkyně poukázala na problematický výklad

slovního obratu „lze uložit“, který je použit v ust. § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu.

19. 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

20. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že s podanou žalobou nesouhlasí. Ve vztahu k jednotlivým námitkám poté v zásadě doslovně zopakoval argumentaci obsaženou v odůvodnění napadeného rozhodnutí. Na základě toho krajskému soudu navrhl, aby žalobu jako nedůvodnou zamítl.

V. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

21. Ve správním spisu se nachází oznámení přestupku ze dne 24. 4. 2018, kopie snímku a údajů z rychloměru, kopie v rozhodné době platného ověřovacího listu rychloměru, kopie stanoviska PČR ohledně schválení míst měření rychlosti MP Mikulov mimo jiné na ulici Gagarinova ze dne 24. 8. 2016 (dále jen „stanovisko PČR“), kopie sdělení č. 1219/2016 ve smyslu územního souhlasu k umístění nosného sloupku pro stacionární radar a výpis z karty vozidla.
22. Na základě těchto podkladů byla žalobkyně jako provozovatel uvedeného vozidla vyzvána dne 24. 4. 2018 podle ust. § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu k tomu, aby uhradila určenou částku nebo sdělila údaje umožňující identifikaci řidiče vozidla. Jelikož žalobkyně na danou výzvu nereagovala, byla věc (podezření na spáchání přestupku neznámým řidičem) usnesením odložena a současně byl vůči žalobkyni vydán příkaz ze dne 26. 6. 2018, proti kterému podala včas odpor.
23. Prvostupňový orgán proto pokračoval v přestupkovém řízení a žalobkyni oznámením ze dne 4. 7. 2018 vyrozuměl o provádění důkazů mimo ústní jednání dne 16. 7. 2018. Žalobkyně v této souvislosti zaslala žádost o nařízení ústního jednání, čemuž nebylo ze strany prvostupňového orgánu vyhověno. Následně bylo vydáno rozhodnutí ze dne 20. 9. 2018, kterým byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku provozovatele vozidla. Na základě podaného odvolání však bylo dané rozhodnutí z procesních důvodů (nevydání usnesení o žádosti o nařízení ústního jednání) zrušeno, a to rozhodnutím žalovaného ze dne 6. 11. 2018, č. j. JMK 155106/2018. Na základě toho prvostupňový orgán nařídil ústní jednání na den 8. 1. 2019, z něhož se žalobkyně telefonicky omluvila, nicméně prvostupňový orgán její omluvu neuznal a vyzval žalobkyni k doplnění omluvy. Následně se zástupce žalobkyně dostavil dne 15. 2. 2019 k nahlížení do spisu a následně zaslal vyjádření k podkladům ze dne 19. 2. 2019.
24. Poté, co žalobkyni bylo umožněno seznámit se s podklady pro rozhodnutí, bylo vydáno rozhodnutí o přestupku, proti kterému se žalobkyně odvolala. Jelikož prvostupňový orgán nepovažoval odvolání za důvodné, postoupil ho spolu se správním spisem žalovanému, který vydal napadené rozhodnutí.

VI. Posouzení věci krajským soudem

25. 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.).
26. 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.
27. 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.
28. Žaloba **není důvodná**.
29. 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.
30. 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).
31. 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 odeprání výpovědi.
32. 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.*“
33. 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. 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.

34. Následně se již krajský soud zaměřil na vypořádání jednotlivých námitek, které pro přehlednost rozdělil do následujících celků.

A) Chybný výrok správního orgánu I. stupně

35. 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 náleze 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.
36. 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 svoji povahou objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Ten je zprostředkovaně odpovědný za jednání jiné osoby (řidiče vozidla), které v zásadě nemůže aktivně ovlivnit. Správní orgány však povahu odpovědnosti provozovatele vozidla ve svých rozhodnutích nijak nezpochybnil, resp. neargumentovaly tím, že žalobkyně měla za účelem zabránění jednání řidiče dotčených vozidel přijmout konkrétní opatření.
37. 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 (jde o generální vymezení povinností provozovatele vozidla). Tento názor potvrzuje též ustálená správní praxe i judikatura správních soudů. Jednání žalobkyně je tedy třeba považovat za přestupek, který jako takový je v zákoně výslovně označen.

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

38. Žalobkyně brojila proti nezákonnosti postupu prvostupňového orgánu, protože neučinil dostatečné kroky za účelem zjištění totožnosti řidiče vozidla. 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 podkladu pro zahájení řízení o přestupku. V nyní posuzované věci byl policejní spis v tomto ohledu tvořen mimo jiné oznámením přestupku, ze kterého vyplývá, že se jeho pachatele (řidiče vozidla) se nepodařilo odhalit, neboť měření rychlosti bylo provedeno automatizovaným technickým prostředkem (bez obsluhy).
39. 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.

40. 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).
41. Výše uvedené závěry lze aplikovat také v nyní projednávaném případě. Ze samotné policejní dokumentace nevyplývá žádná indicie, která by odhalení totožnosti řidiče vozidla bez součinnosti jeho 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

42. 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.
43. 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.“*
44. Žalobkyně nezpochybnila, že obecní policie není ze zákona sama oprávněna k vedení řízení a rozhodování ve věci dotčených přestupků provozovatele vozidla. Stejně tak nijak nerozporovala, že tímto orgánem je Městský úřad Mikulov, který vydal rozhodnutí o přestupku. Její argumentace je proto záměrně či nedopatřením založena na opomenutí systematické povahy právního řádu a dotčené právní regulace.
45. Nad rámec uvedeného krajský soud dodává, že samotné oprávnění obecní policie provádět za určitých podmínek měření rychlosti vozidel (předpoklad zjištění a následného oznámení přestupku) výslovně vyplývá z ust. § 79a zákona o silničním provozu, ve kterém je stanoveno, že: *„Za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií.“*

D) Nezákonnost provedení měření rychlosti

46. V tomto ohledu žalobkyně namítala zejména nedodržení podmínek pro měření rychlosti ve smyslu již odkazovaného 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.
47. 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 (*nota bene* v těsné blízkosti přechodu pro chodce) má pozitivní vliv na předcházení vzniku dopravních nehod, a to s ohledem na specifika silničního provozu či zvýšený výskyt chodců (místních obyvatel) apod.
48. 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.
49. 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. Krajský soud podotýká, 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.
50. 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, proč 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.
51. 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 majícího znaky přestupku

52. Žalobkyně z více důvodů zpochybnila naplnění formálních znaků přestupku řidiče vozidla podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. V tomto směru nelze žalobkyni přisvědčit v tom, že vozidlo se na pořízeném snímku nachází mimo radarový svazek, což by bylo možné dovozovat například za situace, kdyby jeho přední nebo zadní část (podle směru měření) nebyla na snímku zachycena. Ačkoliv není pořízený snímek či jeho kopie nejvyšší kvality, lze na jeho základě spolehlivě posuzovat polohu a náklon vozidla, včetně rozhodné skutečnosti, že se mezi ním a rychloměrem nenacházela žádná překážka, která by byla způsobila výsledky měření negativně ovlivnit. Na tom nemůže nic změnit ani vozidlo zaparkované v pozadí, tedy mimo záběr měřeného vozidla. Stejně tak jsou na snímku čitelně zachyceny parametry měření, včetně aktuální rychlosti, která byla u projíždějícího vozidla naměřena.
53. 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).
54. Současně soud nepřisvědčil ani námitce žalobkyně, že mělo docházet k přemisťování 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.
55. Co se týče namítaného neprokázání údržby měřícího 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 bylo měření provedeno řádně ověřeným rychloměrem, přičemž výstupní fotodokumentace nevzbuzuje ohledně jeho správnosti důvodné pochybnosti, bylo by další dokazování týkající se prováděné údržby měřícího zařízení nadbytečné.
56. Ve vztahu k namítané absenci originálu ověřovacího listu rychloměru 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 předloženou kopií a originálem, který je veřejnou listinou a jehož pravost je tak ze zákona presumována.

F) Neexistence materiálního znaku přestupku provozovatele vozidla

57. K těmto námitkám krajský soud uvádí, že okolnosti spojené se spácháním přestupku spočívajícího v překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci (míra porušení rychlostního limitu, forma zavinění apod.) musí být z hlediska hodnocení závažnosti a společenské škodlivosti řádně zohledněny v řízení vedeném proti řidiči vozidla,

nikoliv v řízení vůči jeho provozovateli, který je pouze sekundárně postižen za jiný přestupek.

58. 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).“*
59. Co se poté týče materiální stránky přestupku provozovatele vozidla, žalovaný podpořil závěry prvostupňového orgánu odkazem na příslušné rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, ve kterém judikoval, že naplněním formálních znaků přestupku dochází v běžně se vyskytujících případech k současnému 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).
60. 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).
61. V nyní projednávané věci se ovšem jedná o přestupek 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.
62. Pouze nad rámec uvedeného krajský soud 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 v denní dobu a v bezprostřední blízkosti přechodu pro chodce o 11 km/h (po zohlednění odchylky měření) má za následek vytvoření potenciálně nebezpečné situace a vykazuje alespoň nepatrnou míru společenské škodlivosti.

G) Porušení principu předvídatelnosti práva

63. Žalobkyně rovněž namítala, že prvostupňový orgán postupoval v rozporu s principem předvídatelnosti práva, když mělo docházet pouze k měření rychlosti vozidel pochybujících se rychlostí vyšší než 61 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.
64. 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

65. Závěrem žaloby bylo namítáno, že žalovaný v napadeném rozhodnutí zaměňoval ukládání správního trestu za protiprávní jednání řidiče a provozovatele vozidla. Současně se prvostupňový orgán nezabýval tím, zda mohlo být za přestupky provozovatele vozidla uloženo napomenutí.
66. Žalobkyně nespecifikovala, v čem měla být úvaha žalovaného stran zdůvodnění správnosti postupu prvostupňového orgánu při určení druhu a výše pokuty nepřesná či zmatečná. V rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný s odkazem na dotčenou právní úpravu vymezil rozmezí pro uložení pokuty, přičemž v tomto ohledu výslovně zohlednil zákonnou provázanost jednání řidiče a provozovatele vozidla.
67. Ve vztahu k namítanému nezohlednění všech rozhodných okolností případu při stanovení výše pokuty krajský soud připomíná, že žalobkyně byla uznána vinnou ze spáchání přestupku provozovatele vozidla, který je založen 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.
68. 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.
69. 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).“ K 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, na čemž nemůže nic změnit ani slovní obrat „lze uložit pokutu“ v ust. § 125f odst. 4 věty první zákona o silničním provozu.

VII. Závěr a náklady řízení

70. Ze všech shora uvedených důvodů bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
71. 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, pročež 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 30. května 2022

JUDr. Lukáš Hlouch, Ph.D., v.r.
samosoudce