



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobkyně: A., spol. s.r.o., 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 26.6.2020, č.j. JMK 89286/2020, sp. zn. S-JMK 180516/2019/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 26. 6. 2020, č. j. JMK 89286/2020, sp. zn. S-JMK 180516/2019/OD/Kš (dále též „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto její

odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Bučovice, odboru správních agend (dále též „prvostupňový orgán“ nebo „správní orgán I. stupně“), ze dne 27. 11. 2019, č. j. MUB/OD-60630/2019 Otr, sp. zn. OD-11915/2019-rot (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 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, neboť dne 30. 4. 2019 v 13:08 hod. na pozemní komunikaci I/50, ul. Slavkovská v obci Bučovice, v místě určeném souřadnicemi GPS [(GPS délka 016°59'35.640"E), (GPS šířka 49°09'10.253"N)], ve směru jízdy na Slavkov u Brna, byla automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy zadokumentována jízda nezjištěného řidiče výše uvedeného vozidla, které jelo rychlostí 66 km/h, resp. 63 km/h (po zohlednění možné odchylky měření ± 3 km/h) v obci, kde je nejvyšší dovolená rychlost jízdy stanovena zákonem na 50 km/h. Tímto jednáním nezjištěného 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 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. 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 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.

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 nepřímě 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 právních názorů 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.
10. Ve vztahu k 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 obecná policie a provedení měření rychlosti. Konkrétně namítala, byla porušena zásada enumerativnosti veřejnoprávních pretenzí, neboť oznámení přestupku učinila Městská policie Bučovice, 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 provedení 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 ke zřízení stacionárního radaru došlo z důvodu vysoké rychlosti projíždějících vozidel v místě, kde je zvýšený pohyb chodců. Své úvahy však nijak nepodložil ani nevyužil jiné možnosti ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu (zřízení přechodu pro chodce). Jiné informace nebyly žalobkyni na žádost poskytnuty.

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 ve spisu není založeno oznámení přestupku, které mělo být jako důkaz provedeno. Kromě toho žalobkyně zpochybnila přesnost měřícího zařízení, které bylo v daném místě umístěno v rozporu s návodem k obsluze, který není ve správním spisu rovněž založen.
15. Žalobkyně dále argumentovala tím, že na rychloměru byla v rozporu s návodem k obsluze nastavena citlivost měření na 60 m. Na základě záznamu přestupku navíc nelze vyloučit, že se na souběžné pozemní komunikaci nacházely jiné pohybující se objekty, což mohlo vést ke vzniku reflexí. Hodnocení správnosti provedeného měření (ve vazbě na zachycení vozidla v radarovém svazku) navíc provedl prvostupňový orgán, přestože k tomu nemá potřebnou kvalifikaci. Samotný návod k obsluze neobsahuje univerzální postup pro vyhodnocování výsledků měření. Podle informací žalobkyně sice mezi správními orgány koluje jakýsi manuál, ale ten není oficiálně nijak schválen či autorizován. Za účelem zachování kalibrace rychloměru je navíc 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. Stejně tak nebyly žalobkyni předloženy originály ověřovacího listu a stanoviska PČR, které vymezuje místa schválená pro měření rychlosti vozidel obecní policií. Měření rychlosti ověřeným rychloměrem na místě schváleném PČR tak nebylo prokázáno.
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 překročení nejvyšší dovolené rychlosti pod spodní hranicí, na kterou jsou rychloměry běžně nastavovány, což mělo být zohledněno z hlediska 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 63 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 v úvahách prvostupňového orgánu absentuje zohlednění následků údajného přestupku, podílu správního orgánu na uplatnění sekundární odpovědnosti provozovatele, 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 ze dne 23. 9. 2020 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 nachází oznámení přestupku, kopie záznamu přestupku (včetně výstupní fotodokumentace), výpis karty vozidla RZ: X, kopie v rozhodné době platného ověřovacího listu rychloměru, kopie stanoviska PČR ohledně schválení míst měření rychlosti radarem RAMER 10 na silnici I/50 Bučovice, ul. Slavkovská, ze dne 26. 8. 2016 (dále jen „stanovisko PČR“).
22. Na základě těchto podkladů byla žalobkyně jako provozovatel uvedeného vozidla vyzvána dne 15. 5. 2019 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 5. 9. 2019, proti kterému podala včas odpor.
23. Prvostupňový orgán proto pokračoval v přestupkovém řízení a žalobkyni oznámením ze dne 11. 9. 2019 vyrozuměl o provádění důkazů mimo ústní jednání dne 9. 10. 2019, které proběhlo za účasti osoby oprávněné jednat jménem žalobkyně jako právnické osoby. Poté, co bylo prvostupňovému orgánu doručeno písemné vyjádření žalobkyně ze dne 18. 10. 2019, jehož přílohou byl i záznam o školení řidičů referentských vozidel žalobkyně za rok 2018, 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

24. 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.).
25. 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.

26. 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.
27. Žaloba **není důvodná**.
28. 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, a to ve vazbě na využití institutu výzvy k úhradě určené částky podle ust. § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu.
29. K celkovému posouzení ústavnosti právní konstrukce odpovědnosti provozovatele vozidla za jednání řidiče, jehož totožnost nebyla správními orgány zjištěna, se již zdejší soud v minulosti opakovaně 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).
30. 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. 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.*“
31. 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.
32. Následně se již krajský soud zaměřil na vypořádání jednotlivých námitek, které pro přehlednost rozdělil do následujících celků.

A) Chybný výrok správního orgánu I. stupně

33. 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 nálezu 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.

34. 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 nezpochybnily, resp. neargumentovaly tím, že žalobkyně měla za účelem zabránění jednání řidiče dotčených vozidel přijmout konkrétní opatření.
35. 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.
36. Krajský soud proto neshledal důvody, proč by měl věc předložit ve smyslu čl. 95 odst. 2 Ústavnímu soudu k posouzení ústavnosti § 125h odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Na okraj poznamenává a znovu dodává, že uvedenou námitku žalobkyně vznáší opakovaně ve všech svých věcech přestupků provozovatele vozidla, tudíž je jí názor krajského soudu na tento problém zcela jistě dobře znám (srov. rozsudky zdejšího soudu pod sp. zn. 33 A 19/2018, 33 A 59/2018, 33 A 60/2018, 33 A 41/2019, 33 A 50/2019 a 33 A 44/2020).

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

37. 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 jeho pachatele (řidiče vozidla) se nepodařilo odhalit, neboť měření rychlosti bylo provedeno automatizovaným technickým prostředkem (bez obsluhy).
38. 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.

39. 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 Nevyššího 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).
40. 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

41. 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.
42. 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.“*
43. 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 Bučovice, který vydal rozhodnutí o přestupku. Její argumentace je proto záměrně či nedopatřením založena na opomenutí systematické povahy právního řádu a dotčené právní regulace.
44. 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

45. 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.
46. Krajský soud předně uvádí, že naplnění obecně formulovaného požadavku na zvyšování bezpečnosti silničního provozu podle dotčeného ustanovení zákona o silničním provozu lze 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. Pokud tedy správní orgán I. stupně měl na základě místní znalosti odkázat na časté překračování nejvyšší dovolené rychlosti v daném úseku pozemní komunikace, kde dochází ke zvýšenému pohybu dětí přecházejících vozovku, jedná se nepochybně o okolnost, která umístění stacionárního radaru legitimizuje. Příslušná právní úprava poté neobsahuje žádný (taxativní) výčet opatření, které správní orgány mohou či musí učinit, aby zajistily zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
47. Nelze navíc opomenout, že samotné stanovisko PČR ke schválení míst měření rychlosti obecní policií, ve kterém je otázka bezpečnosti silničního provozu rámcově 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, jak bylo žalobkyní ve vztahu k účelu měření rychlosti v daném místě naznačováno.
48. 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) Nепrokázání jednání majícího znaky přestupku

49. Žalobkyně z více důvodů zpochybnila naplnění formálních znaků přestupku řidiče vozidla podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. Předně namítala, že správní orgán I. stupně provedl během důkaz oznámením přestupku ze dne 4. 5. 2019, č. j. MUB/MP-29385/2019 nem, které však není ve správním spisu založeno, neboť se zde sice nachází oznámení přestupku, avšak takové, které není nijak blíže označeno.
50. K tomu zdejší soud uvádí, že správní orgán nemůže zásadně ovlivnit, v jaké podobě je mu policejní dokumentace (včetně oznámení přestupku) postoupena. Je nicméně třeba dát žalobkyni za pravdu v tom, že dodatečně a ručně provedené označení konkrétní písemnosti ve spisovém přehledu není standardním postupem, pročez by měl být ze

strany správního orgánu zdůvodněn. Žalovaný se sice k této námitce v napadeném rozhodnutí vyjadřoval, ale spíše povrchním způsobem. Přesto krajský soud nepovažuje dané pochybení za natolik zásadní, aby mělo samo o sobě za následek nezákonnost rozhodnutí ve věci. Žalobkyně ostatně netvrdí, že dané oznámení přestupku se týká jiného případu, popř. že bylo fabrikováno či účelově pozměněno.

51. Stejně tak krajský soud nepřisvědčil námitce žalobkyně, že nebylo prokázáno překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Ve správním spisu se nachází záznam přestupku, jehož součástí je snímek z rychloměru, na kterém je vozidlo žalobkyně zachyceno na příjezdu, a to na samotném středu ve chvíli, kdy se ve směru měření nenachází žádná vozidla či jiná překážka, která by mohla přesnost naměřených hodnot ovlivnit. Jedná se tak de facto o vzorovou podobu výstupní fotodokumentace.
52. Za absurdní lze pak považovat hypotetické tvrzení žalobkyně o zkreslení výsledků měření s odkazem na skutečnost, že se má v blízkosti nacházet souběžná komunikace, které není na snímku vůbec zachycena. Stejným způsobem lze argumentovat ve vztahu ke vzdálené křižovatce (kolmo vedené pozemní komunikaci), která nemá s provedeným měřením žádnou souvislost.
53. Co se týče následného ověření správnosti provedeného měření za pomoci tzv. kontrolní šablony, jedná se o postup, který je ze strany správních orgánů u daného druhu přestupku běžně používán. Zdejšímu soudu je z jeho vlastní rozhodovací činnosti rovněž známo, že 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 svoji povahou o podpůrný nástroj pro ověřování správnosti provedeného měření rychlosti, který je 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).
54. 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 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.
55. Bez ohledu na tuto skutečnost je nutné doplnit, že ani z žalobkyní citovaného návodu k obsluze nevyplývá, 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).
56. Ve vztahu k namítanému neprokázání údržby měřicího zařízení, je třeba doplnit, že sama žalobkyně neuvádí žádný právní předpis či konkrétní 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 měřicího zařízení nadbytečné.

57. Ve vztahu k namítané absenci originálů ověřovacího listu rychloměru a stanoviska PČR krajský soud dodává, 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 ověřovací list rychloměru a příslušné stanovisko PČR nejsou vydávány pro účely konkrétního řízení o přestupku, ale jsou naopak přikládány 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 byly originály ověřovacího listu a stanoviska PČR běžnou součástí spisového materiálu, popř. byly účastníku řízení na požádání kdykoliv předloženy.
58. Žalobkyně také neuvedla žádné skutečnosti, na základě kterých by bylo možné dovozovat rozpor mezi předloženými kopiemi a originály, které jsou veřejnou listinou a jehož pravost je tak ze zákona presumována.

F) Neexistence materiálního znaku přestupku provozovatele vozidla

59. 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.
60. 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).“*
61. Co se poté týče materiální stránky přestupku provozovatele vozidla, žalovaný podpořil závěry prvostupňového orgánu odkazem na příléhavé 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).

62. 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).
63. 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.
64. Ačkoliv je tedy v nyní posuzované věci podstatné naplnění formálních znaků přestupku ze strany neznámého řidiče vozidla, nelze podle zdejšího soudu zpochybnit skutečnost, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti v zastavěné části obce v denní dobu o 13 km/h (po zohlednění odchylky měření) rozhodně není nevýznamné, resp. má za následek vytvoření potenciálně nebezpečné situace a vykazuje alespoň nepatrnou míru společenské škodlivosti.

G) Porušení principu předvídatelnosti práva

65. 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 63 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.
66. 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 (ve vazbě na povahu silničního provozu v místě spáchání přestupku), a to rovněž 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

67. Závěrem žaloby bylo namítáno, že prvostupňový orgán nezohlednil všechny rozhodné okolnosti 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. 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 za tentýž přestupek je navíc 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, který je standardním výrazovým prostředkem pro vyjádření diskrece správního orgánu co do výše pokuty. Uložit napomenutí místo pokuty za uvedený druh přestupku je zákonem o silničním provozu vyloučeno.

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, pročez 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 14. června 2022

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