



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl samosoudcem Mgr. Josefem Strakou ve věci

žalobce: **Ing. R. P.**
bytem X

proti

žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

o **žalobě proti rozhodnutí** žalovaného ze dne 7. 11. 2023, č. j. 140474/2023/KUSK,

takto:

- I. **Žaloba se zamítá.**
- II. **Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. V této věci se soud zabývá otázkou, zda žalobce spáchal přestupek provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v rozhodném znění (dále jen „zákon o silničním provozu“).
2. Skutkovou podstatu tohoto přestupku měl žalobce naplnit tím, že jako provozovatel vozidla reg. zn. X nezajistil, aby při užití tohoto vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu, když:

Shodu s prvopisem potvrzuje: L. K. U.

- dne 11. 11. 2021 v 13:13 hodin v úseku 1,65 až 0,495 km dálnice D0 ve směru jízdy k dálnici D1 blíže nezjištěný řidič překročil nejvyšší dovolenou rychlost jízdy 80 km.h⁻¹ nejméně o 16 km.h⁻¹, a
- dne 17. 2. 2022 v 15:22 hodin v úseku 1,65 až 0,495 km dálnice D0 ve směru jízdy k dálnici D1 blíže nezjištěný řidič překročil nejvyšší dovolenou rychlost jízdy 100 km.h⁻¹ nejméně o 16 km.h⁻¹.

Uvedená jednání byla zjištěna automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy, konkrétně rychloměrem Unicam VELOCITY4, výr. č. CAM20001174 (dále jen „rychloměr Unicam“), výrobce CAMEA, spol. s r. o., ve vlastnictví Ředitelství silnic a dálnic s. p. (dále jen „ŘSD“). Technická způsob rychloměru Unicam byla ověřena ověřovacím listem Českého metrologického institutu ze dne 16. 9. 2021, č. 8012-OL-70430-21 (dále jen „ověřovací list ČMI“).

3. Na daném úseku dálnice D0 běžně platí nejvyšší dovolená rychlost jízdy 130 km.h⁻¹, která může být podle aktuálního stavu dopravy omezena proměnnými dopravními značkami B20a. K takovému omezení mělo podle informací Policie České republiky (dále jen „policie“) dojít dne 11. 11. 2021 v důsledku poruchy nákladního vozidla na 80 km.h⁻¹ [viz písemnost *Informace o stavu proměnných dopravních značek dne 11. 11. 2021 ve 13:33 hod. na dálnici D0 v úseku 1.650.-0.495 km ve směru na D1* ze dne 19. 9. 2022, č. j. KRPA-28966-19/ČJ-2022-0000ŘD (dále jen „**informace policie ze dne 19. 9. 2022**“)] a dále dne 17. 2. 2022 v důsledku úniku provozních kapalin z nákladního vozidla na 100 km.h⁻¹ [viz písemnost *Informace o stavu proměnných dopravních značek dne 17. 2. 2022 ve 15:22 hod. na dálnici D0 v úseku 1.650.-0.495 km ve směru na D1* ze dne 19. 10. 2022, č. j. KRPA-28966-20/ČJ-2022-0000ŘD dále jen („**informace policie ze dne 19. 10. 2022**“)].
4. Žalobce byl za uvedená jednání uznán vinným rozhodnutím Městského úřadu Černošice (dále jen „městský úřad“) ze dne 27. 12. 2022, č. j. MUCE 223040/2022 OP (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), jímž mu byla uložena pokuta ve výši 2 000 Kč a povinnost náhrady nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.
5. Proti prvostupňovému rozhodnutí podal žalobce odvolání, které žalovaný rozhodnutím ze dne 7. 11. 2023, č. j. 140474/2023/KUSK (dále jen „napadené rozhodnutí“), zamítl. Žalovaný shledal, že žalobce svým jednáním naplnil formální i materiální znaky přestupku provozovatele vozidla. Žalobce odmítl na výzvu městského úřadu sdělit totožnost skutečného řidiče vozidla, a proto městský úřad nemusel činit další kroky ke zjištění totožnosti řidiče. Omezení rychlosti v době spáchání přestupků bylo spolehlivě prokázáno výpisy ze systému liniového řízení dopravy. Samotné měření rychlosti provedla policie na základě dat z informačního systému úsekového měření rychlosti. K rychloměru Unicam byl v době spáchání přestupku vydán platný ověřovací list ČMI, a proto je třeba výsledky měření pokládat za správné. Žalobcovy návrhy na doplnění dokazování shledal žalovaný vzhledem k dostatečně zjištěnému skutkovému stavu za nadbytečné.

II. Obsah podání účastníků

6. Žalobce v žalobě namítá, že v daném úseku dálnice D0 neplatilo omezení rychlosti. Správní orgány vycházely z informací poskytnutých policií o stavu proměnných značek, resp. z protokolů o liniovém řízení dopravy. Z těchto podkladů však není možné určit, kde byly dopravní značky DB20axx0017 a DB20axx2017 umístěny, ani zda jsou pro měření rychlosti na daném úseku vůbec relevantní. Rovněž z nich nelze zjistit, jaké symboly měly

proměnné dopravní značky v inkriminované době zobrazovat a zda např. značky neměly technickou poruchu. Tyto protokoly navíc nejsou veřejnou listinou, a proto je nelze bez dalšího považovat za správné.

7. Žalobce dále namítá, že měření rychlosti neprobíhalo v souladu se zákonem. Měření totiž ve skutečnosti provedlo ŘSD, které vlastní a spravuje kamery provádějící párování digitalizované registrační značky ze začátku a konce měřeného úseku, nikoliv policie, jak vyžaduje § 79a zákona o silničním provozu. Policie pouze pasivně přebírá již zpracovaná data, tedy výpočet rychlosti, procentní tolerance, příznak přestupce a zápis těchto údajů do snímků. Uvedenou skutečnost ostatně připouští i napadené rozhodnutí, podle kterého *„kamery úsekové měření rychlosti odesílají data o překročení nejvyšší dovolené rychlosti do Centrálního serveru MÚR ŘSD Čerčanská a z tohoto serveru jsou přeposílány rovnou PČR.“* Žalobce nesouhlasí s argumentací žalovaného, že podle sdělení Policejního prezidia ČR ze dne 15. 10. 2020 (dále jen „sdělení ze dne 15. 10. 2020“) provádí měření rychlosti policie, neboť se jedná pouze o dopis ŘSD adresovaný policii. Měření rychlosti tak na daném úseku dálnice probíhá mimo kontrolu orgánů veřejné moci. V této souvislosti žalobce odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 17. 12. 2014, č. j. 9 As 185/2014-27.
8. Žalobce rovněž správním orgánům vytýká, že nedoplňily dokazování jím navrženými důkazy, zejména zadávací dokumentací k veřejné zakázce na pořízení systému měření rychlosti, smlouvou na pořízení tohoto systému, mapou místa domnělého přestupkového jednání s přesným vyznačením dopravní značky B20a a výsledky svědků. Správní orgány tak dostatečně nezjistily skutkový stav věci a postupovaly v rozporu s pravidly pro hodnocení důkazů. Zejména nespecifikovaly, které snímky byly použity pro výpočet rychlosti vozidla, na základě jaké metodiky byly jednotlivé údaje o měření zpracovány, ani co je obsahem návodu k obsluze rychloměru Unicam. Existence vícečetných údajů dle žalobce prokazuje nesprávnou funkci měřidla ve smyslu § 7 odst. 2 písm. e) vyhlášky č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření (dále jen „vyhláška č. 262/2000 Sb.“). Celkově tak žalobce pokládá rozhodnutí správních orgánů za nepřezkoumatelná pro nedostatek důvodů. Správní orgány nadto v řízení opakovaně porušily procesní práva žalobce, neboť neprovedly veškeré navržené důkazy a nenařídily k projednání přestupku ústní jednání, které žalobce implicitně požadoval v podaném odporu.
9. Žalobce dále namítá, že nebyl naplněn materiální znak přestupku. Tvrzení městské úřadu, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti patří mezi nejčastější příčiny dopravních nehod, odporuje statistice dopravních nehod za rok 2022. V této souvislosti žalobce upozorňuje, že rozdíl rychlosti mezi jím provozovaným vozidlem a ostatními vozidly byl nanejvýše 16 km.h⁻¹, což odpovídá rychlosti *„klusajícího maratonského běžce“*. Z Newtonových pohybových zákonů vyplývá, že takto se pohybující vozidla si nemohou být na přehledném úseku dálnice za malého provozu navzájem nebezpečná. O tom svědčí zejména potenciální délka brzdné dráhy, která by se na suché vozovce při reakční době 1 sekunda a rychlosti 96 km.h⁻¹ prodloužila o pouhých 22 metrů a při rychlosti 116 km.h⁻¹ o 24 metrů. V obou případech se k okolnostem jednání přidružily významné skutečnosti, které vylučují, aby byl takovým jednáním porušen nebo ohrožen zájem chráněný zákonem o silničním provozu.
10. Podle žalobce navíc městský úřad neučinil žádné kroky ke zjištění totožnosti skutečného přestupce, tedy řidiče vozidla. Zadávací dokumentace příslušné veřejné zakázky přitom požaduje, aby byla tvář řidiče viditelná i noci. Vzhledem k tomu by neměla činit identifikace skutečného řidiče žádný problém, postačil by prostý dotaz na osobu provozovatele vozidla

a jeho nejbližší příbuzné. K povinnosti podle § 125f odst. 4 zákona o silničním provozu (*zjevně myšlen odst. 5 – pozn. soudu*) však městský úřad přistoupil ryze formalisticky, přičemž žalovaný uvedené pochybení nenapravil.

11. Na podporu své argumentace žalobce navrhuje doplnit dokazování podklady k realizaci systému úsekového měření rychlosti (zadávací dokumentací příslušné veřejné zakázky, projektovou dokumentací, příslušnými smlouvami) a k umístění proměnných dopravních značek (projektovým výkresem stavby liniového řízení dopravy dálnice D0, úsek 512). Ke zjištění skutkového stavu dále navrhuje doplnit dokazování výsledkem svědka R. P., fotografiemi z palubní kamery vozidla, statistikou nehodovosti za rok 2022, záznamy Českého hydrometeorologického ústavu, kalkulačkou brzdné dráhy dostupnou na <https://rychlekalkulacky.cz/kalkulacka-brzdne-drahy>, *Dohodou o společném postupu při provozování systémů umožňujících měření úsekové rychlosti na komunikacích ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR* ze dne 24. 3. 2017 (dále jen „dohoda s ŘSD“), anonymizovanou informací poskytnutou Krajským ředitelstvím policie Středočeského kraje a dále informací *Měření úsekové rychlosti* dostupnou na <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2022-mereni-usekove-rychlosti.aspx>.
12. Žalovaný se žalobou nesouhlasí a navrhuje její zamítnutí. Ve vyjádření k žalobě setrvává na závěru, že žalobce svým jednáním spáchal přestupek provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, s tím, že měření rychlosti provedla policie zcela v souladu se zákonem. Z dohody s ŘSD, na kterou odkazuje sdělení ze dne 15. 10. 2020, vyplývá, že vlastníkem a správcem kamerového systému měření úsekové rychlosti je ŘSD, které policii umožňuje tento systém využívat za účelem měření rychlosti projíždějících vozidel. Tvrzení žalobce, že proměnné dopravní značky mohly mít technickou závadu, žalovaný pokládá za čistou spekulaci.
13. Na vyjádření žalovaného reagoval žalobce replikou, ve které opakovaně zdůraznil, že měření rychlosti neprovedla v rozporu s § 79a zákona o silničním provozu policie, nýbrž ŘSD. Dále namítá, že vzhledem k nejednoznačnému určení místa přestupku nelze posoudit naplnění materiálního znaku přestupku, neboť neexistuje žádný důkaz o jeho spáchání v úseku o celkové délce 1,155 km.

IV. Průběh jednání a doplňující skutková zjištění

14. Ve věci proběhla dvě ústní jednání, při nichž účastníci setrvali na svých stanoviscích. Žalobce své žalobní body argumentačně doplnil především o poukaz na pochyby o kvalitě měření, nejasný obsah výpisu z protokolu o stavu proměnných dopravních značek a zde uváděných rozdílných časových údajů, nejasné přenášení kompetencí policie na ŘSD a celkové systémové nastavení způsobu měření rychlosti a výběru pokut. Žalovaný setrval na nedůvodnosti žaloby, žalobcem zdůrazňované skutečnosti dle jeho názoru nevyvracejí správnost skutkových zjištění z přestupkového řízení.
15. Při ústních jednáních byly částečně zopakovány důkazy provedené již ve správním řízení (nad rámec shrnutí obsahu správního spisu) a částečně doplněno dokazování o další důkazy předložené žalobcem, a to následovně:
 - Z obsahu správního spisu nad rámec shrnutí průběhu přestupkového řízení (viz shrnutí v odst. 2-5 výše) zopakoval důkaz **informací policie ze dne 19. 9. 2022** a **informací policie ze dne 19. 10. 2022**. Obě zmiňované listiny jsou jediným podkladem

zaznamenávajícím stav proměnných dopravních značek ke dni spáchání posuzovaných skutků (11. 11. 2021 a 17. 2. 2022), součástí každé z nich je popis mimořádných dopravních událostí (porucha nákladního vozidla dne 11. 11. 2021 a únik kapalin z nákladního vozidla dne 17. 2. 2022) vyžadujících liniové řízení dopravy s užitím proměnných dopravních značek, a dále na rubu připojený výpis z protokolu liniového řízení dopravy obsahující průběh zobrazování či vypínání značek v konkrétním čase. Údaj o tomto čase se objevuje ve dvou sloupcích, a to ve sloupci *Čas generování* a ve sloupci *Čas záznamu*. Žalobce přitom namítal, že právě z rozdílných údajů v obou sloupcích je není patrné, zda v době spáchání skutků byl skutečně zobrazen symbol proměnné značky či zda již nebyl vypnut či zapnut.

- Z obsahu *Dohody o společném postupu při provozování systémů umožňujících měření úsekové rychlosti na komunikacích ve správě ŘSD* uzavřené mezi policií a ŘSD (dále jen „**Dohoda policie s ŘSD**“) soud zjistil, že se jedná o úpravu podmínek, za nichž ŘSD bude ve prospěch policie zajišťovat správu a obsluhu technických zařízení pro měření úsekové rychlosti, která zahrnuje mj. i ujednání i způsobu předávání dat a záznamů z tohoto měření.
- Z obsahu **žalobcem předložených fotografií** zjistil, že jde o snímky (printscreensy) z palubní kamery zachycující úsek dálnice s konstrukcí pro dočasné dopravní značení v popředí. Jsou na něm pouze černé tabule, bez zobrazení konkrétní dočasné dopravní značky či jiného vizuálního signálu.
- Z žalobcem předloženého přípisu Krajského ředitelství policie Středočeského kraje s anonymizovaným číslem jednací a s částečně anonymizovanou datací vyjma roku 2019 (dále jen „**sdělení policie 2019**“) soud zjistil, že se jedná o odpověď policie reagující na žádost blíže neurčené osoby o poskytnutí informací spočívajících v oznámení přestupku blíže neurčeného řidiče zasílané Městskému úřadu Benešov, dále snímků o události zachycující zmiňovaný přestupek, a zápisů nebo jiných informací o jednáních mezi policií a přestupkovými orgány mající potvrzovat předem dohodnutou bezpečnostní akci na konkrétním místě. Policie k těmto žádostem o informace odkazuje na předchozí usnesení o odmítnutí informace s tím, že „*výsledky získané ze systému měření rychlosti prostřednictvím automatizovaného technického prostředku jsou předávány místě příslušnému orgánu bez zásahu policejního orgánu datovým souborem. Povinný subjekt ve snaze vyhovět Vaší žádosti ze dne [zde je text sdělení anonymizován] zajistil nestandardním systémovým zásahem požadované dokumenty tj. fotografie vozidla přestupce, oznámení o podezření ze spáchání přestupku a seznam záznamů k převzetí za období od 16. 7. 2018 do 22. 7. 2018, kde pod položkou [zde je text opět anonymizován] se nacházejí údaje k vozidlu přestupce s údaji na fotografii. Nezbyvá než zopakovat, že uvedené dokumenty, které byly cestou PČR předány automatizovaným systémem Městskému úřadu Benešov (...).*“ Následuje poučení o rozsahu informací poskytovaných povinným subjektem.
- Soud vyslechl žalobcem navrženého **svědka R. P. ml.** (žalobcova syna), který vypověděl, že si pamatuje na cestu v autě dne 17. 2. 2022, neboť to bylo tři dny před jeho narozeninami (*dle OP předložené u výsledku je svědek skutečně narozen 20. 2. – pozn. soudu*) a jeho syn měl tehdy ve škole nějaký kurz o dopravě, tak spolu probírali dopravní značky a co která znamená. Právě proto si událost takhle pamatuje, a právě proto měl i motivaci sledovat dopravní značky, i když sám neřídil. Nevzpomíná si, že by tehdy na dálnici viděl nějakou značku značící omezení rychlosti.

- Sdělením ŘSD ze dne 7. 5. 2024, č. j. RSD-266360/2023-17 (dále jen „**sdělení ŘSD ze dne 7. 5. 2024**“) byla poskytnuta odpověď na výzvu soudu k objasnění způsobu generování zápisu či záznamů o proměnlivém dopravním značení, specifiky pak k vyjasnění rozdílů mezi pojmy *Čas záznamu* a *Čas generování*. Z odpovědi vyplývá, že první zmiňovaný údaj zobrazuje čas, kdy proběhla na libovolném zařízení změna, například nastavení nebo zrušení maximální povolené rychlosti na dopravní značce, zatímco druhý zmiňovaný údaj zobrazuje čas, kdy tento stav vznikl, tedy od kdy dokdy je rychlost na značce zobrazena.
- Z žalobcem předloženého přípisu Krajského ředitelství policie Středočeského kraje ze dne 29. 5. 2024, č. j. PPR-21658-2/ČJ-2024-990810 (dále jen „**sdělení policie ze dne 29. 4. 2024**“) soud zjistil, že se jedná o odpověď policie reagující na žádost žalobce o poskytnutí informací spočívajících v oznámení přestupku blíže neurčeného řidiče jeho vozidla zasílané Městskému úřadu Černošice, dále snímků o události zachycující zmiňovaný přestupek a zápisů nebo jiných informací o jednáních mezi policií a přestupkovými orgány mající potvrzovat předem dohodnutou bezpečnostní akci na konkrétním místě, a to jak ve vztahu ke skutku ze dne 11. 11. 2021, tak skutku ze dne 17. 2. 2022. Současně bylo žádáno o informaci, jaká byla v uvedených dnech nejvyšší dovolená rychlost na dálnici D0 v úseku 1,650 až 0,495 km ve směru jízdy k D1. Policie k těmto žádostem o informace sdělila, že úsekové měření rychlosti na dálnicích je prováděno v souladu s dohodou ze dne 24. 3. 2017 uzavřenou s ŘSD, přičemž data z kamerového systému tohoto měření jsou přenášena na policejní úložiště v podobě datových vět a jsou automaticky přenášena na úložiště pověřené obce, kde s nimi má možnost manipulovat pověřený pracovník. Policie tuto možnost nemá, neboť přes ni data pouze „prochází“, aniž by s nimi bylo jakýmkoliv způsobem manipulováno. Proto nedisponuje oznámením o podezření ze spáchání přestupku či snímky o události, k tomuto se doporučuje obrátit na příslušný správní orgán. Informací o předem dohodnuté bezpečnostní akci rovněž nedisponuje, a to opět s poukazem na obsah dohody ze dne 24. 3. 2017, podle níž policie dává ŘSD tip na konkrétní úseky měření, k čemuž je v dané věci svoláno pracovní jednání za účasti ŘSD, policie a dotčených obcí, ve vztahu k této konkrétní věci však policie nedisponuje záznamem z takového jednání. K informaci na konkrétní rychlosti v dotazovaných dnech policie odkázala na deníky řídicího systému, jehož majitelem a správcem je ŘSD, a opětovně zdůraznilo význam dohody s ním.

16. K významu skutkových zjištění plynoucích pro přezkum napadeného rozhodnutí ze shora rekapitulovaných důkazů se soud vyjadřuje níže v souvislosti s vypořádáním příslušných žalobních bodů.

V. Posouzení věci soudem

17. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Soud vycházel při přezkumu napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného [§ 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)], přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Vady, k nimž by bylo nutné přihlédnout z moci úřední, soud neshledal.

18. Soud o žalobě rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení jednání, neboť žalobce s tímto postupem souhlasil a žalovaný nevyjádřil ve stanovené lhůtě s takovým postupem svůj nesouhlas. Soud nepovažoval za nezbytné doplňovat dokazování žalobcem navrženými důkazy, neboť veškeré rozhodné skutečnosti bylo možno zjistit z obsahu správního spisu. Vady, k nimž by bylo nutné přihlédnout z moci úřední, soud neshledal.
19. Žaloba není důvodná.

Přezkoumatelnost

20. K obecně vznesené námitce nepřezkoumatelnosti soud uvádí, že z odůvodnění napadeného rozhodnutí je zřejmé, z jakého skutkového stavu správní orgány vycházely, jak vyhodnotily pro věc rozhodné skutkové okolnosti a jak je následně právně posoudily. Z napadeného rozhodnutí rovněž vyplývá, že na odvolací námitky bylo alespoň rámcově reagováno, byť způsobem pro žalobce nepříznivým. Soud proto shledal napadené rozhodnutí plně přezkoumatelným.

Nezbytné kroky ke zjištění přestupku řidiče vozidla

21. Soud se nejprve zabýval žalobní námitkou, podle které městský úřad neučinil nezbytné kroky ke zjištění přestupku řidiče vozidla.
22. Přestupek provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu lze chápat jako subsidiární (podpůrný) delikt vůči přestupku řidiče vozidla. Tento přestupek totiž příslušný správní orgán projedná, pouze pokud učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje (§ 125f odst. 5 zákona o silničním provozu). Pokud tedy není možné s určitostí zjistit řidiče vozidla, činí zákon odpovědným provozovatele vozidla za to, že svěřil řízení vozidla jinému a nezajistil, aby byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích (srov. rozsudek NSS ze dne 26. 11. 2014, č. j. 1 As 131/2014-45, odst. 22).
23. Ze správního spisu vyplývá, že městský úřad zaslal žalobci podle § 125h zákona o silničním provozu výzvy (ze dne 10. 1. 2022 a dne 18. 3. 2022) k zaplacení 600 Kč s poučením o možnosti sdělit ve stanovené lhůtě údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku. Žalobce na tyto výzvy reagoval podáními označenými jako *Odmítnutí odpovědnosti provozovatele vozidla za spáchaný dopravní přestupek*, v nichž však žádné informace či alespoň indicie o osobě pachatele přestupku neuvedl. Městský úřad proto dne 31. 5. 2022, tedy po uplynutí zákonné 60denní lhůty, přestupkové věci blíže nezjištěného řidiče vozidla podle § 76 odst. 1 písm. l) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v rozhodném znění (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) odložil a s žalobcem zahájil správní řízení ve věci přestupku provozovatele vozidla.
24. Žalobci tak byla objektivně dána možnost sdělit městské úřadu totožnost řidiče vozidla. Bylo na odpovědnosti žalobce, zda tuto možnost využije. Nevyužil-li ji, nebylo povinností městského úřadu činit ke zjištění totožnosti řidiče jakékoliv další kroky, např. oslovovat příbuzné žalobce (srov. rozsudek NSS ze dne 24. 5. 2017, č. j. 3 As 114/2016-46). V tomto ohledu nemůže žalobce důsledky toho, že se rozhodl neoznačit žádnou osobu, přičítat k tíži správních orgánů (srov. rozsudky NSS ze dne 29. 6. 2016, č. j. 2 As 33/2016-53, a ze dne 20. 1. 2021, č. j. 2 As 212/2020-26, odst. 21). Stejně tak není na místě důsledky vlastního rozhodnutí neoznačit konkrétní osobu přičítat údajně nedostatečné technické způsobilosti rychloměru Unicam, který na fotografiích nezachytil tvář řidiče vozidla. Opět platí, co již

bylo uvedeno: Sdělí-li správní orgán provozovateli vozidla podezření o spáchání přestupku v souvislosti s užitím tohoto vozidla s tím, že se nepodařilo zjistit identitu řidiče, je na provozovateli, aby na výzvu správního orgánu řidiče označil, a pokud se provozovatel rozhodne této možnosti nevyužít a žádného řidiče neoznačí, pak musí počítat s tím, že on sám bude stíhán pro přestupek.

25. S ohledem na uvedené soud neshledal v postupu městského úřadu při zjišťování přestupku řidiče vozidla žádné pochybení.

Platnost proměnné dopravní značky

26. Základním předpokladem odpovědnosti provozovatele vozidla je skutečnost, že porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle zákona o silničním provozu [§ 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu].
27. V daném případě spočívalo porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích v tom, že blíže nezjištěný řidič překročil ve dnech 11. 11. 2021 a 17. 2. 2022 na úseku 1,65 až 0,495 km dálnice D0 nejvyšší dovolenou rychlost jízdy, která byla stanovena proměnnými dopravními značkami. V inkriminovaném úseku dálnice D0 mohla přitom mohla být rychlost regulována proměnnými dopravními značkami B20a (viz § 1 odst. 3 a přílohu č. 3 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích).
28. Podstatná část žalobní argumentace je založena zpochybnění toho, zda podklady dodané policií skutečně poskytovaly dostatek informací o stavu proměnných dopravních značek, a zda v rozhodujících skutkových okamžicích – tj. dne 11. 11. 2021 v 13:13 hodin a dne 17. 2. 2022 v 15:22 – byla proměnná dopravní značka B20a skutečně zobrazena.
29. Z obsahu správního spisu vyplývá, že jedinými podklady poskytujícími poznatek o existenci proměnné dopravní značky v rozhodných skutkových okamžicích jsou informace policie ze dne 19. 9. 2022 a informace policie ze dne 19. 10. 2022, z nichž první se týká stavu ke dni 11. 11. 2021 a druhé stavu ke dni 17. 2. 2022 (srov. též odst. 15 výše). Obě zmiňované informace obsahují jednak informaci o tom, že v obou případech došlo k mimořádné události související s poruchou nákladního vozidla (dne 11. 11. 2021 šlo o blíže nespecifikovanou poruchu nákladního vozidla v odstavném pruhu; dne 17. 2. 2022 došlo k úniku provozních kapalin nákladního vozidla), což vyvolalo nutnost zásahu složek integrovaného záchranného systému (v prvním případě jen policie, ve druhém případě v koordinaci s hasičským záchranným sborem), a současně s tím i potřebu dočasného omezení rychlosti provozu v dotčeném úseku, jehož bylo dosaženo spuštěním liniového řízení dopravy s využitím proměnné dopravní značky B20a se symbolem nejvyšší dovolené rychlosti (dne 11. 11. 2021 se symbolem 80, dne 17. 2. 2022 se symbolem 100).
30. Soud konstatuje, že popisy v informacích policie ze dne 19. 9. 2022 a 19. 10. 2022 považuje za dostatečný podklad o tom, že dne 11. 11. 2021 došlo na úseku 1,65 až 0,495 km dálnice D0 k dočasnému omezení rychlosti a užití dopravní značky B20a s omezující nejvyšší povolenou rychlost na 80 km.h⁻¹, a dne 17. 11. 2021 došlo na témže místě k dočasnému omezení rychlosti a užití dopravní značky B20a s omezující nejvyšší povolenou rychlost na 100 km.h⁻¹. Jinak řečeno, skutečnost spočívající v samotném omezení rychlosti na inkriminovaném místě a v uvedených dnech lze mít ze strany správních orgánů za dostatečně prokázané.

31. Navzdory tomu však informace policie ze dne 19. 9. 2022 a 19. 10. 2022 nedávají zcela jednoznačnou odpověď na to, zda zmiňovaná omezení rychlosti byla nastavena zrovna v hodinových úsecích, v nichž došlo ke změření rychlosti žalobcova vozidla, tedy v 13:13 hodin dne 11. 11. 2021 a v 15:22 hodin dne 17. 2. 2022. V samotné popisné části zmiňovaných informací se sice uvádějí právě tyto hodinové údaje, nicméně údaje na rubové straně s výpisem z protokolu liniového řízení dopravy takto jednoznačné nejsou. Zde je jednak sloupec *Hlášení*, který uvádí údaj o zapnutí či vypnutí konkrétní proměnné značky, ale dále jsou zde též sloupce *Čas generování* a *Čas záznamu*, které uvádějí různé časové údaje, ovšem bez upřesnění, co konkrétně si představit pod pojmy „generování“ a „záznam“, resp. který co z toho představuje časový údaj o vizualizaci dopravní značky pro řidiče a který z nich popisuje okamžik přeměny konkrétního dopravního symbolu na jiný. V tomto směru soud dává žalobci zčásti za pravdu, že výpisy z protokolů na rubové straně sdělení policie ze dne 19. 9. 2022 a 19. 10. 2022 nejsou samy o sobě zcela jednoznačné, zejména pokud jde o význam pojmů *Čas generování* a *Čas záznamu*.
32. Právě za účelem vyjasnění této nejasnosti soud doplnil dokazování sdělením ŘSD ze dne 7. 5. 2024, v němž bylo jednoznačně vyloženo, že *Čas záznamu* zobrazuje čas, kdy proběhla na libovolném zařízení změna, například nastavení nebo zrušení maximální povolené rychlosti na dopravní značce, zatímco *Čas generování* zobrazuje čas, kdy tento stav vznikl, tedy od kdy dokdy je rychlost na značce zobrazena (viz též odst. 15 výše). Čili sloupec *Čas generování* představuje počátek zobrazení konkrétního symbolu na dopravní značce, zatímco sloupec *Čas záznamu* udává, do kdy byl tento symbol zobrazen.
33. V kontextu sdělení ŘSD ze dne 7. 5. 2024 lze tudíž z informace policie ze dne 19. 9. 2022 a z jejího rubového výpisu z protokolu liniového řízení dopravy dovodit, že dne 11. 11. 2021 došlo ve 12:07:51 hodin (sloupec *Čas generování*) k zapnutí proměnné dopravní značky B20 se symbolem 80 (sloupec *Hlášení* a položka *R01-D-B20axx20017: nastaveno omezení rychlosti na 80km/h*) a toto trvalo až do 13:47:48 hodin (sloupec *Čas záznamu*). Tedy: Dne 11. 11. 2021 mezi 12:07 a 13:47 byla zobrazena proměnná dopravní značka nejvyšší dovolená rychlost 80 km.h⁻¹. Pakliže ke změření rychlosti žalobcova vozidla (viz záznam z rychloměru Unicam – k jeho relevanci srov odst. 40-43 níže) došlo dne 11. 1. 2021 v čase 13:13 hodin, pak k němu došlo v právě v časovém intervalu, kdy pro měřené místo skutečně platil režim zmiňované proměnné dopravní značky omezující rychlost na 80 km.h⁻¹.
34. Dále lze v kontextu sdělení ŘSD ze dne 7. 5. 2024 rovněž z informace policie ze dne 19. 10. 2022 a z jejího rubového výpisu z protokolu liniového řízení dopravy dovodit, že dne 17. 2. 2022 došlo ve 14:59:05 hodin (sloupec *Čas generování*) k zapnutí proměnné dopravní značky B20 se symbolem 100 (sloupec *Hlášení* a položka *R01-D-B20axx20017: nastaveno omezení rychlosti na 100km/h*) a toto trvalo až do 15:45:41 hodin (sloupec *Čas záznamu*). Tedy: Dne 17. 2. 2022 mezi 14:59 a 15:45 byla zobrazena proměnná dopravní značka nejvyšší dovolená rychlost 100 km.h⁻¹. Pakliže ke změření rychlosti žalobcova vozidla (viz záznam z rychloměru Unicam – k jeho relevanci srov odst. 40-43 níže) došlo dne 17. 2. 2022 v čase 15:22 hodin, pak k němu došlo v právě v časovém intervalu, kdy pro měřené místo skutečně platil režim zmiňované proměnné dopravní značky omezující rychlost na 100 km.h⁻¹.
35. Lze tedy shrnout, že v kontextu doplňujícího vysvětlení ŘSD ze dne 7. 5. 2024 lze obsah informací policie ze dne 19. 9. 2022 a 19. 10. 2022 (a v nichž připojených výpisů z protokolů liniového řízení dopravy) považovat za dostatečně průkazný podklad o existenci platného – byť časově ohraničeného – úsekového omezení rychlosti dopravní značkou B20a. Neobstojí

proto žalobní argumentace o tom, že by podklady poskytnuté policií neposkytovaly dostatek informací o stavu proměnných dopravních značek v inkriminovaném úseku.

36. Namítá-li žalobce, že výpisy z protokolů o liniovém řízení dopravy nejsou veřejnými listinami, pak soud připouští, že uvedené protokoly veřejnými listinami skutečně nejsou, neboť jejich původcem bylo ŘSD, které není orgánem veřejné moci ve smyslu § 53 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). To však samo o sobě nijak nevylučuje jejich správnost či pravdivost. Možnost použít určitou listinu jako důkazní prostředek totiž není podmíněna jejím veřejným statusem, ke zjištění skutkového stavu lze použít listinu veřejnou i soukromou. Dané rozlišení může mít význam jen z hlediska hodnocení důkazní síly. U veřejné listiny s totiž závazně presumuje pravdivost toho, co je v ní zaznamenáno, ledaže by byl prokázán opak (§ 53 odst. 3 správního řádu; srov. usnesení Ústavního soudu z 12. 8. 2009, sp. zn. I. ÚS 385/07, odst. 31, nebo rozsudek NSS ze dne 2. 2. 2024, č. j. 4 As 66/2022-29, odst. 31). Naproti tomu u listiny soukromé není závazně stanoven žádný způsob posuzování jejího obsahu, ale platí pro ni zásada volného hodnocení důkazu (§ 50 odst. 4 správního řádu), čili její obsah může být hodnocen jako pravdivý i jako nepravdivý v závislosti na tom, co vyšlo v řízení najevo a co uvedli účastníci. V nyní posuzované věci byly protokoly o liniovém řízení dopravy (původně vytvořené v systému ŘSD) poskytnuty jako součásti obsah informací policie ze dne 19. 9. 2022 a 19. 10. 2022, s nimiž byly paralelně poskytnuty záznamy z rychlostního měření z rychloměru Unicam. Zjevně tedy zde nebyl dán relevantní důvod k tomu, aby na jejich obsah bylo nahlíženo jako na nevěrohodný či nesprávný. Nic tedy nebránilo tomu, aby správní orgány vyšly z těchto listin jako z podkladů pro skutkový závěr o přítomnosti dopravní značky B20a v konkrétním místě a čase. Žalobcem rozporovaná nejasnost ohledně významu údajů v těchto protokolech pak byla vyjasněna v rámci soudem doplněného dokazování sdělením ŘSD ze dne 7. 5. 2024, v jehož kontextu je zřejmé, že údaje obsažené v daných protokolech je třeba vyložit skutečně tak, jak učinily správní orgány.
37. K vyvrácení skutečností týkajících se přítomnosti dopravní značky B20a přitom nepostačují žalobcem předložené fotografie z palubní kamery. Tyto fotografie nejsou nijak datované, takže pouze na jejich základě není možné ověřit, zda byly pořízeny právě dne 11. 11. 2021 v 13:13 a dne 17. 2. 2022 v 15:22, a právě v inkriminovaném úseku dálnice. Na nich zachycená nesvítící tabule pro dočasné dopravní značky proto nevypovídá nic o tom, zda se skutečně jednalo o stav v místě a čase spáchání skutků, které správní orgány vyhodnotily jako přestupek.
38. K vyvrácení skutečností týkajících se přítomnosti dopravní značky B20a rovněž nepostačuje ani svědecká výpověď R. P. ml., žalobcova syna. Soud na jednu stranu připouští, že svědkem vypovězené skutečnosti vyznávají do určité míry věrohodně, neboť se opírají o relativně zapamatovatelné časové body (např. o blízkost vlastních narozenin či o hovor se synem o dopravních značkách v návaznosti na aktuálně probíranou školní výuku). Soud na druhou stranu nepovažuje svědkem vyličené skutečnosti za natolik přesvědčivé, aby jen na jejich základě bylo možno hodnověrně zpochybnit údaje plynoucí z informací policie ze dne 19. 9. 2022 a 19. 10. 2022 včetně záznamu ze systému Unicam a učinit jednoznačný závěr o vyloučení existence proměnlivé dopravní značky B20a v daném čase a místě.
39. Tvrdí-li žalobce, že proměnné dopravní značky mohly mít technickou poruchu, pak takové tvrzení není ničím konkrétním podloženo. Z okolností případu nevyplývá nic, co by mohlo přiměřeně naznačovat pravděpodobnost nějaké technické poruchy. Úvahy o možnosti

technické poruchy tudíž zůstávají pouze v rovině spekulací (srov. rozsudek NSS ze dne 30. 1. 2018, č. j. 8 As 160/2017-40, odst. 12).

Měření rychlosti

40. Žalobce rovněž brojí proti správnosti měření rychlosti, která byla zaznamenána v souvislosti s jízdou jeho vozidla ve dnech 11. 11. 2021 ve 13:13 hodin a 17. 2. 2022 v 15:22 hodin na úseku 1,65 až 0,495 km dálnice D0.
41. K žalobcem namítaným pochybnostem o metrologických vlastnostech rychloměru Unicom soud shodně se žalovaným uvádí, že k tomuto měřicímu zařízení byl v souladu se zákonem č. 505/1990 Sb., o metrologii, v rozhodném znění, vydán platný ověřovací list ČMI. Judikatura přitom opakovaně dovodila, že platný ověřovací list je veřejnou listinou, u níž se presumuje správnost, přičemž k vyvrácení této presumpce způsobilosti měření nese důkazní břemeno ten, kdo zpochybňuje její správnost (srov. rozsudky NSS ze dne 27. 9. 2016, č. j. 1 As 101/2016-77, odst. 26, a ze dne 24. 4. 2019, č. j. 2 As 116/2018-51, odst. 26). Proto je třeba vycházet z toho, že v této věci použitý rychloměr Unicom byl zařízením způsobilým správně změřit rychlost projíždějícího vozidla, a pokud žalobce tuto způsobilost zpochybňoval, bylo na něm, aby tyto tvrzené pochyby prokázal, resp. alespoň označil důkazy podporující závěr o nedostatečné způsobilosti ověřeného zařízení. Žalobce však kromě obecně vyslovovaného zpochybnění způsobilosti validity rychloměru nikdy netvrdil žádné konkrétní skutkové či právní důvody vyvolávající rozumnou pochybnost o správnosti údajů plynoucích z ověřovacího listu, natož aby tyto důvody prokázal. Za těchto okolností je nadbytečné podrobněji vysvětlovat metodiku zpracování jednotlivých údajů o měření. Z týchž důvodů je nadbytečné doplňovat dokazování návodem k obsluze tohoto rychloměru, neboť žalobce kromě obecně tvrzeného nedodržení návodu a jeho absenci ve správním spisu nikdy neuvedl, jak konkrétně by se údajné nedodržení návodu k měření mělo projevit.
42. Mylná je též související argumentace žalobce, že rychloměr Unicom údajně vygeneroval více rozporných údajů, a zjevně tak ztratil požadované metrologické vlastnosti ve smyslu § 7 odst. 2 písm. e) vyhlášky č. 262/2000 Sb. Ve správním spise je založeno několik fotografií žalobcova vozidla projíždějícího měřeným úsekem, které nejsou ve vzájemném rozporu. Je přitom patrné, že údaje rozhodné pro posouzení věci obsahuje ve vztahu ke dni 11. 11. 2021 pouze snímek č. 245326 (založený na čl. 2 a 39b správního spisu) a ke dni 17. 2. 2022 snímek č. 262746 (založený na čl. 9 a 40b správního spisu). Pouze na těchto snímcích jsou zaznamenány údaje pro výpočet rychlosti jízdy (tj. délka ujeté dráhy za určitý čas), z nichž správní orgány při posouzení žalobcovy odpovědnosti za přestupek provozovatele vozidla vycházely.
43. S ohledem na uvedené dává soud správním orgánům za pravdu, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti bylo spolehlivě prokázáno komplexní sadou důkazů (fotodokumentací s údaji o rychlosti jízdy pořízenou rychloměrem Unicom, ověřovacím listem ČMI a informacemi o stavu proměnných dopravních značek), jejíž správnost žalobce věrohodně nezpochybnil. Skutkový stav tak byl dostatečně zjištěn a má oporu ve správním spisu, přičemž při jeho zjišťování nedošlo k žádným procesním vadám. Za této situace nelze správním orgánům vytýkat, že pro nadbytečnost neprovedly veškeré žalobcem navrhované důkazy, neboť další dokazování by k objasnění věci zjevně nijak nepřispělo. Stejně tak nelze spatřovat procesní pochybení v tom, že k projednání věci nebylo nařízeno ústní jednání. S ohledem na povahu posuzovaného přestupku provozovatele vozidla totiž nebylo ústní

jednání nezbytné k uplatnění práv žalobce ani pro zjištění stavu věci (srov. § 80 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky).

Kompetence policie a využitelnost podkladů ŘSD

44. Žalobce dále namítá, že policie neprovedla měření rychlosti policie v souladu s § 79a zákona o silničním provozu. Podstata tohoto žalobního bodu spočívá v tom, že policie pouze pasivně přebírala zpracovaná data o měření poskytnuté od ŘSD, které však není orgánem veřejné moci s pravomocí provádět měření rychlosti vozidel.
45. Podle § 79a věty první zákona o silničním provozu „[z]a účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel.“
46. Je pravdou, že citované ustanovení výslovně se výslovně zmiňuje pouze o oprávnění policie a městské policie. Na první pohled se tedy může jevit, že měření provedené jakýmkoliv jiným subjektem je prováděno v rozporu s tímto ustanovením.
47. Judikatura však již opakovaně vyložila, že § 79a věty první zákona o silničním provozu nebrání tomu, aby instalaci, nastavení a údržbu hardwaru i softwaru stacionárních měřících zařízení, které jinak užívá policie pro měření rychlosti vozidel, prováděly i třetí osoby, tedy i osoby soukromé, (srov. rozsudky NSS ze dne 17. 12. 2014, č. j. 9 As 185/2014-27, odst. 36-37, a ze dne 30. 5. 2018, č. j. 10 As 107/2018-36, č. 3765/2018 Sb. NSS, odst. 12), pouze není přípustné, aby takováto třetí osoba měla jakýkoliv hmotný zájem na výsledcích měření stacionárního zařízení.
48. V nyní posuzované věci nebylo sporu o tom, že rychloměr Unicom vlastní a provozuje ŘSD. To není zcela soukromou osobou, neboť jde státní podnik (pozn.: při prvním jednání dne 8. 4. 2024 *samosoudcem nepřesně uvedeno, že jde o státní příspěvkovou organizaci – tuto formu však ŘSD mělo do 31. 12. 2023*) zřízený za účelem hospodaření s dálnicemi a silnicemi I. třídy a provádění jejich výstavby (srov. § 9a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů). Jde tedy o veřejnoprávní instituci, která však nemá pravomoci orgánu veřejné moci (tj. „neúřední“ složku státu) a která je zcela zjevně odlišná od policie či obecní policie. To znamená, že i pro ŘSD platí shora vyložená judikatorní omezení týkající se třetích osob, čili může spravovat zařízení užívané policií pro měření vozidel, nemá-li na výsledcích tohoto měření jakýkoliv hmotný zájem.
49. Z podkladů založených ve správním spise však nic nenasvědčuje tomu, že by ŘSD mohlo mít na výsledcích měření jakýkoliv hmotný zájem. Ze správního spisu rovněž nevyplývá, že by ŘSD mohlo k měření rychlosti či činění opatření k jejímu omezování provádět z vlastní iniciativy a bez pokynu policie. Naopak, z obsahu sdělení policie ze dne 15. 10. 2020, č. j. PPR-8399-23/ČJ-2020-990440, jasně vyplývá, že k úsekovému měření rychlosti (mj. i) v inkriminovaném úseku 1,650-0,459 km dálnice D0 bylo přistoupeno výlučně z iniciativy policie, přičemž toto sdělení je adresováno právě vůči ŘSD jako pokyn k zahájení měření a k předávání získaných dat. Z uvedeného je tedy zřejmé, že to byla právě policie, kdo měl reálnou moc učinit rozhodnutí o tom, kde, kdy a zda se bude měřit rychlost. Odpovědnost za měření dle § 79a věty první zákona o silničním provozu šla tedy na vrub policie, bez ohledu na to, že po technické stránce bylo měření prováděno na zařízeních ŘSD.
50. Soudu naopak není zřejmé, z čeho žalobce dovozuje, že shora zmiňované sdělení policie ze dne 15. 10. 2020 je ve skutečnosti pouhým dopisem ŘSD adresovaným policii. Z obsahu tohoto sdělení je naopak zcela jednoznačné, že se jedná o informaci Policejního prezidia ČR adresovanou ŘSD, která byla současně zaslaná na vědomí dalším správním orgánům a

dotčeným útvarům policie. Upozorňoval-li žalobce na zápatí sdělení ze dne 15. 10. 2020, v němž je uvedena emailová adresa „pp.rsd@pcr.cz“, soud uvádí, že se jedná kontaktní údaj Ředitelství služby dopravní policie (ŘSDP) jakožto organizační složky odesílajícího Policejního prezidia ČR, nikoliv o adresu ŘSD.

51. Pochybnosti ohledně odpovědnosti policie za předmětné rychlostní měření nelze dovodit ani z obsahu Dohody policie s ŘSD, kterou soud na základě návrhu žalobce doplnil dokazování. Ba právě naopak, tato dohoda spíše potvrzuje, že skutečným zadavatelem rychlostního měření je policie a že ŘSD je toliko garantem technické stránky. To plyne zejména z čl. 4, v němž je zcela explicitně uvedeno, že „[n]astavení limitu měřené rychlosti stálými a dočasnými systémy MÚR [tj. měření úsekové rychlosti] provádí ŘSD na základě požadavku místně příslušného krajského ředitelství policie se souhlasem kontaktní osoby uvedené v čl. 7 odst. 2“, přičemž mezi kontaktními osobami v čl. 7 jsou služební funkcionáři z Policejního prezidia ČR. Z čl. 5 pak vyplývá, že ŘSD je odpovědné za předávání získaných dat policii, a to okamžitě po jejich automatizovaném vyhodnocení. Rovněž je odpovědné za řádnou správu a údržbu měřících zařízení, jak je obsaženo ve výčtu dle čl. 6. Z předmětné dohody naopak nelze dovodit, že by ŘSD mohlo mít jakoukoliv hmotnou či jinou výhodu z toho, jak budou jím předaná data vyhodnocena a zda na jejich základě bude vyvozena přestupková odpovědnost konkrétního řidiče či provozovatele vozidla.
52. Soud dále připomíná, že v daném případě probíhalo měření rychlosti automatizovaným rychloměrem Unicam bez obsluhy. Záznamy o provedených měřeních tak byly generovány zcela mechanicky, bez jakéhokoliv zásahu lidského činitele (ať už ze strany zaměstnance ŘSD či příslušníka policie). Žalovaný ostatně sám připustil, že kamery úsekového měření odesílají získaná data o překročení nejvyšší dovolené rychlosti nejprve do *Centrálního serveru měření úsekové rychlosti* ve správě ŘSD, odkud jsou tato data automaticky předána policii. Mechanismus přenosu dat je názorně popsán na schématu, které žalobce předložil k odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí (čl. 53 správního spisu). Soud neshledává, že by tento mechanismus přenosu dat mohl mít jakýkoliv vliv na zákonnost provedeného měření rychlosti vozidel.
53. Žalobce samozřejmě může vznášet oprávněné výhrady proti tomu, zda takto nastavený mechanismus předávání dat je smysluplným řešením a zda se tím policie nedegraduje do role pouhého „doručovatele dat“ mezi ŘSD a správním orgánem. Jakkoli soud připouští, že tyto výhrady mohou mít racionální jádro, tak zároveň musí konstatovat, že toto se týká spíše problematiky provozní efektivity policie, a nikoliv dodržování zákonnosti postupu správních orgánů na úseku přestupkové agendy. Není přitom úlohou soudu, aby se vyjadřoval k tomu, zda policií zvolený způsob shromažďování poznatků o jednáních účastníků silničního provozu je smysluplný či efektivní a zda by neměl být zorganizován jinak. Toto je spíše otázka politicko-manažerská než právní. Z téhož důvodu soud nepovažuje za nutné se podrobněji vyjadřovat k obsahu sdělení policie ze dne 29. 4. 2024 a zkoumat, zda a kdy bylo či nebylo svoláno nějaké koordinační jednání za účasti zástupců policie, ŘSD a dotčených obcí, na jehož absenci žalobce v souvislosti s tímto sdělením poukazoval.
54. Vyslovoval-li žalobce údiv nad tím, proč se ve sdělení policie ze dne 29. 4. 2024 uvádí, že policie nedisponuje oznámením o zahájení přestupkového řízení či snímky o události zachycující zmiňovaný přestupek, pak soud připouští, že taková odpověď působí ze strany policie poněkud zmatečně, neboť policie by těmito údaji disponovat měla. Z obsahu správního spisu nicméně vyplývá, že jimi zjevně disponovala a že jejich poskytnutí bylo

kvalifikovaným podnětem k tomu, aby městský úřad přistoupil k zahájení přestupkového řízení. Obsah sdělení policie ze dne 29. 4. 2024 je tedy spíše výsledkem vyjadřovací neobratnosti jeho autora, nijak však nesouvisí s postupem správních orgánů v průběhu přestupkového řízení, natož aby měl vliv na jeho zákonnost.

55. Pokud jde o obsah žalobcem předkládaného sdělení policie z roku 2019, tak toto zcela zjevně nijak nesouvisí s předmětem nyní posuzované věci, neboť se týká poskytování informací o blíže neurčeném skutku projednávaného Městským úřadem Benešov.

Materiální znak přestupku provozovatele vozidla

56. Soud neshledal důvodnou ani žalobní námitku, že nebyl naplněn materiální znak přestupku.
57. Ustanovení § 125f odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu, které stanoví základy odpovědnosti provozovatele vozidla, záměrně odkazuje pouze na „*znaky přestupku podle tohoto zákona*“. Správní orgány tak nejsou v řízení o přestupku provozovatele vozidla povinny zjišťovat, zda byly naplněny všechny předpoklady přestupkové odpovědnosti řidiče vozidla. Předmětem řízení o přestupku provozovatele vozidla totiž není přestupek řidiče, nýbrž objektivní odpovědnost za skutek, který pouze *vykazuje znaky* tohoto přestupku (srov. rozsudky NSS ze dne 3. 8. 2017, č. j. 9 As 346/2016-56, odst. 56, a ze dne 13. 6. 2019, č. j. 4 As 219/2018-29, odst. 22). Součástí skutkové podstaty přestupku provozovatele vozidla tudíž nejsou ty znaky přestupku řidiče, které vyplývají až z obecné právní úpravy přestupkové odpovědnosti či analogicky aplikovaných zásad trestního práva, jako je například materiální stránka přestupku, věk a přičetnost pachatele, neexistence přestupkové imunity, právní omyl aj. Ke zkoumání těchto znaků je prostor v řízení o přestupku řidiče, nikoliv provozovatele vozidla (srov. rozsudek NSS ze dne 24. 5. 2017, č. j. 3 As 114/2016-40, a ze dne 20. 1. 2021, č. j. 2 As 212/2020-26, odst. 32). Tyto zvláštní okolnosti však správní orgán může zohlednit při stanovení správního trestu (srov. rozsudek NSS ze dne 25. 9. 2023, č. j. 8 As 79/2022-30, č. 4530/2023 Sb. NSS, odst. 45).
58. Zjednodušeně řečeno, objektivní odpovědnost provozovatele vozidla nevylučuje potřebu posouzení materiálního znaku přestupku. Vzhledem k nemožnosti zohlednit společenskou škodlivost jednání řidiče je však prostor pro jeho posouzení ve vztahu k provozovateli vozidla značně omezen (srov. rozsudek NSS ze dne 20. 1. 2021, č. j. 2 As 212/2020-26, odst. 35). Polemikou žalobce týkající okolností, které mohly mít vliv na společenskou škodlivost přestupku řidiče (stav vozovky, prodloužení brzdné dráhy, statistika nehodovosti atd.), se proto soud blíže nezabýval, ani ve vztahu k ní nedoplňoval dokazování.
59. V posuzované věci žalobce naplnil veškeré formální znaky přestupku provozovatele vozidla, neboť nezajistil, aby při užití jeho vozidla na pozemní komunikaci byla dodržena pravidla ohledně nejvyšší dovolené rychlosti jízdy. Jedná přitom se o zcela běžně se vyskytující případ, jehož materiální znak je tak naplněn již samotným vytvořením potenciálně nebezpečné situace, aniž by muselo dojít ke konkrétním škodlivým důsledkům (srov. rozsudek NSS ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-45, č. 2011/2010 Sb. NSS).
60. Soud přitom nesouhlasí s žalobcem, že by překročení nejvyšší dovolené rychlosti nejméně o 16 km.h⁻¹ bylo bagatelní. Za prvé soud považuje za dosti nepřiléhavý žalobcův průměr k rychlosti „*klusajícího maratonského běžce*“. Údaj 16 km.h⁻¹ zde nepředstavuje rychlost celkovou, nýbrž rozdíl mezi rychlostí skutečně vyvinutou a rychlostí povolenou, tedy mezi 96 a 80 km.h⁻¹ dne 11. 11. 2021, potažmo mezi 116 a 100 km.h⁻¹ dne 17. 2. 2022. Žalobcem provozované auto se tedy v inkriminovaných okamžicích rozhodně nepohybovalo rychlostí

klusajícího běžce. Nadto klusající běžec má úplně jinou hmotnost než osobní automobil, proto i při (hypoteticky) stejné rychlosti by se jednalo o diametrálně odlišnou hybnost, a tudíž i o diametrálně odlišný impuls síly při střetu s jiným tělesem. Důsledky střetu by zde tedy představovaly násobně vyšší nebezpečnost pro život a zdraví. Za druhé nelze přehlédnout, že k omezení rychlosti na daném úseku dálnice došlo v důsledku mimořádných dopravních situací, tj. poruchy nákladního vozidla (dne 11. 11. 2021) a úniku provozních kapalin z nákladního vozidla (dne 17. 2. 2022), jež vyžadovaly příjezd složek IZS. V případě takových jiných nebezpečí je poněkud nemístné spekulovat, nakolik by prodloužení brzdné dráhy o „pouhých“ 22 či 24 metrů představovalo dostatek času pro nástup brzdného účinku, jak je obšírně rozepisováno na str. 6 žaloby.

61. V souvislosti s materiálním znakem přestupku žalobce v replice upozornil, že neexistuje žádný důkaz o jeho spáchání v úseku o celkové délce 1,155 km. Tato námitka je jednak opožděná, neboť ji žalobce uplatnil až po uplynutí zákonné dvouměsíční žalobní lhůty (§ 71 odst. 2 ve spojení s § 72 odst. 1 s. ř. s.), ale navíc je i zjevně bezpředmětná, neboť výrok o vině v prvostupňovém rozhodnutí neobsahuje popis skutku spočívajícím ve spáchání přestupku v konkrétní délce 1,155 km, ale v tom, že k němu došlo někde v rozmezí místa ohrazeného úsekem 1,650 km až 0,459 km dálnice D0.

IV. Závěr a náklady řízení

62. S ohledem na výše uvedené soud neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
63. O nákladech řízení účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť nebyl procesně úspěšný. Procesně úspěšnému žalovanému žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-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 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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 27. května 2024

Mgr. Josef Straka v. r.
samosoudce