



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl samosoudcem Mgr. Radimem Kadlčákem ve věci

žalobce: **M. S.**, narozený X
bytem X
zastoupený Mgr. Rebekou Mořovskou Židuliakovou, advokátkou
sídlem Krátký lán 138/8, 160 00 Praha 6

proti

žalovanému: **Krajský úřad Ústeckého kraje**
sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 01 Ústí nad Labem

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 25. 6. 2024, č. j. KUUK/081318/2024/DS/Zvo,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Ústeckého kraje ze dne 25. 6. 2024, č. j. KUUK/081318/2024/DS/Zvo, **se zrušuje** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je **povinen** zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 11 228 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podanou prostřednictvím své právní zástupkyně domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 25. 6. 2024, č. j. KUUK/081318/2024/DS/Zvo, jímž bylo podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Rumburk, odboru civilně a dopravně správního a obecního živnostenského úřadu (dále jen „správní orgán I. stupně“), ze dne 9. 1. 2024, č. j. ODS/41420-23/6371-23/PŘ-670,

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku z nedbalosti podle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), jehož se jako provozovatel osobního motorového vozidla tov. zn. Škoda Octavia, reg. zn. X, dopustil tím, že dne 21. 9. 2023 nezajistil, aby při užití tohoto vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovené zákonem o silničním provozu, čímž porušil § 10 odst. 3 téhož zákona. Žalobce se současně domáhal toho, aby soud žalovanému uložil povinnost nahradit mu náklady soudního řízení.

Žaloba

2. V podané žalobě žalobce předně namítl nezákonnost výroku prvostupňového rozhodnutí, kterým byl uznán vinným ze zaviněného spáchání přestupku dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, a to konkrétně ve formě nedbalosti. Tomu odpovídalo i odůvodnění rozhodnutí správního orgánu I. stupně, kde bylo výslovně uvedeno, že žalobce spáchal přestupek zaviněně – ve formě nevědomé nedbalosti. Napadeným rozhodnutím žalovaného byl poté výrok rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrzen beze změny, avšak z odůvodnění žalovaného rozhodnutí současně plynulo, že neexistovaly důkazy či konkrétní skutkové okolnosti, na jejichž základě bylo možné dospět k závěru o nedbalostní formě spáchání daného přestupku. Žalobce tedy namítl rozpor výroku prvostupňového rozhodnutí, dle kterého jednal zaviněně z nedbalosti, s odůvodněním napadeného rozhodnutí žalovaného, dle něhož byl žalobce trestán z titulu objektivní odpovědnosti. Žalovaný přitom netvrdil, že by jakkoliv korigoval závěry správního orgánu I. stupně, nebo že by měnil jeho rozhodnutí. Dle názoru žalobce žalovaný jednoduše nijak nereflektoval specifické znění výroku prvostupňového rozhodnutí a ve věci rozhodl šablonovitě. V evidenci přestupků však bude mít žalobce za této situace zaznamenáno, že přestupek spáchal zaviněně (z nedbalosti), ačkoliv jej zaviněně nespáchal. To může žalobci přitížit v případě eventuality dalšího správního trestání či trestního řízení. V tomto směru žalobce odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2019, č. j. 10 As 241/2019-36. Nedbalostní zavinění nebylo žalobci prokázáno, přičemž se zároveň jeví, že ani žalovaný na jednání žalobce nehleděl jako na zaviněné. Žalovaný však nepřistoupil ke změně výroku prvostupňového rozhodnutí a ani z odůvodnění napadeného rozhodnutí nelze shledat jednoznačné konstatování, že by dané závěry správního orgánu I. stupně považoval za vadné, nesouhlasil s nimi, odmítl je či je korigoval.
3. Žalobce žalovanému vytknul též skutečnost, že ačkoliv uplatnil jako samostatnou odvolací námitku právě neprokázání nedbalostní formy zavinění, žalovaný se této námitce nijak nevěnoval. Žalovaný je však povinen vypořádat veškeré odvolací námítky, neboť v opačném případě je dána vada nepřezkoumatelnosti rozhodnutí.
4. Dále žalobce namítl, že v projednávaném případě nebyla rychlost měřena automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy, přičemž k tomu odkázal na § 125f odst. 2 zákona o silničním provozu. Měření rychlosti provedené ve věci totiž bylo dle žalobce vykonáno ručním laserovým rychloměrem. Identita řidiče pak byla zjištělná na místě, protože se zde nacházeli strážníci, kteří rychloměr obsluhovali. Obsluha rychloměru tedy rozhodovala o tom, které vozidlo bude či nebude změřeno, a které z vozidel bude oznámeno správnímu orgánu, protože z ničeho nevyplývalo, že by reportování naměřených výsledků bylo automatické a vůči veškerým vozidlům, která překročila nejvyšší dovolenou rychlost. Žalobce již v podaném odvolání upozornil na to, že předmětný rychloměr LTI 20/20 není stálým automatickým prostředkem, k čemuž navrhl provést dva důkazy – výpověď

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

strážníka, který přestupek oznámil a návod k obsluze daného rychloměru. Žalovaný však žádný z takto navržených důkazů neprovedl ani tento návrh řádně nevypořádal. Dle žalobce tak žalovaný přesvědčivým způsobem nevyřešil námitku, podle které rychloměr nebyl automatizovaným technickým prostředkem užívaným bez obsluhy, když naopak, v odůvodnění napadeného rozhodnutí sám připustil, že je možné, že strážníci měřili tzv. „z ruky“. Vada napadeného rozhodnutí tedy podle žalobce spočívá jednak v nepřesvědčivém vypořádání odkazované odvolací námitky a jednak v neprovedení nadepsaných důkazů.

5. Závěrem žalobce konstatoval, že automatizovaný technický prostředek používaný bez obsluhy dle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích je stálým automatickým technickým systémem dle § 24b odst. 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o obecní policii“). Bylo-li tedy ve věci opravdu měřeno automatizovaným technickým prostředkem, pak musela být informace o jeho zřízení i uveřejněna, což se však nestalo, a důkaz o naměřené rychlosti byl tudíž pořízen nezákonně. Naproti tomu, nebylo-li měřeno automatizovaným technickým prostředkem, nebyl provozovatel vozidla za daný přestupek odpovědný. Dle žalobce nicméně bylo v posuzovaném případě užito laserového rychloměru, který nebyl stálým automatickým systémem.

Vyjádření žalovaného k žalobě

6. Žalovaný ve svém vyjádření úvodem zrekapituloval dosavadní průběh projednávané věci. Následně uvedl, že v rámci předmětného řízení byla vůči žalobci uplatněna objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, aniž by tedy bylo nutné prokázat jeho vinu nebo nedbalost. Správní orgány proto v projednávaném případě nemusely zkoumat formu zavinění, ale pouze vyhodnotit, zda protiprávní stav nastal a porušením právního předpisu došlo k objektivnímu naplnění zákonem definované skutkové podstaty správního deliktu. Přestože se forma nedbalostního zavinění „objevila“ ve výroku prvostupňového rozhodnutí, žalovaný v napadeném rozhodnutí formu nedbalostního zavinění nevyslovil, ale upozornil na to, že odpovědnost provozovatele vozidla je objektivní, kdy není potřeba zavinění. Ačkoliv tedy žalovaný nepřistoupil ke změně výroku a odůvodnění prvostupňového rozhodnutí, toto pochybení nezpůsobilo nezákonnost žalobou napadeného rozhodnutí.
7. Dále žalovaný poukázal na obsah správního spisu ve vztahu k laserovému rychloměru typu LTI 20/20 TruCam II – tj. na oznámení předmětného přestupku, výstup z měřicího zařízení, ověřovací list rychloměru a určení míst k měření rychlosti vozidel v roce 2023 přenosným zařízením v Rumburku. Doplnil také, že vzhledem k tomu, že v místě měření nebylo možné z důvodu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu provádět bezpečné stavění vozidel, bylo měření rychlosti prováděno automatizovaným technickým prostředkem – tedy nadepsaným laserovým rychloměrem. Žalovaný tak definoval použitý laserový rychloměr jako automatizovaný technický prostředek, který byl použit k měření rychlosti vozidel a který může být umístěn na stojanu, ve vozidle, případně i v ruce strážníka obecní policie. Podle názoru žalovaného byl použit rychloměr splňující zákonné požadavky. Námitky žalobce proto žalovaný považoval za nedůvodné.
8. Žalobce závěrem konstatoval, že v případě užitého laserového rychloměru se nejednalo o stálý automatický technický systém, a tudíž se na Městskou policii Rumburk nevztahovala povinnost podle § 24b odst. 2 zákona o obecní policii informovat veřejnost o zřízení takového systému na území města Rumburk.
9. Žalovaný pak ve věci navrhl, aby byla předmětná žaloba zamítnuta pro nedůvodnost.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Posouzení věci soudem

10. O žalobě soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), bez jednání, neboť žalobce a žalovaný nesdělili soudu do dvou týdnů od doručení výzvy svůj nesouhlas s takovýmto projednáním, ačkoliv byli ve výzvě výslovně poučeni, že nevyjádří-li se v dané lhůtě, má se za to, že souhlas s rozhodnutím bez jednání byl udělen.
11. Napadené rozhodnutí žalovaného soud přezkoumal v řízení podle části třetí hlavy druhé prvního dílu s. ř. s., který vychází z dispoziční zásady vyjádřené v § 71 odst. 1 písm. c), písm. d), odst. 2 větě druhé a třetí a v § 75 odst. 2 větě první s. ř. s. Z této zásady přitom vyplývá, že soud přezkoumává zákonnost rozhodnutí správního orgánu, a to pouze v rozsahu, který žalobce uplatnil v žalobě nebo během dvouměsíční lhůty po oznámení napadeného rozhodnutí ve smyslu § 72 odst. 1 věty první s. ř. s. Povinností žalobce je proto tvrdit, že správní rozhodnutí nebo jeho část odporuje konkrétnímu zákonnému ustanovení, a toto tvrzení i zdůvodnit. Nad rámec žalobních námitek musí soud přihlídnout toliko k vadám napadeného rozhodnutí, k nimž je nutno přihlížet bez návrhu nebo které vyvolávají nicotnost napadeného rozhodnutí podle § 76 odst. 2 s. ř. s.
12. Na tomto místě soud předesílá, že po přezkoumání skutkového a právního stavu dospěl k závěru, že žaloba je důvodná.
13. V logice uspořádání žalobních bodů se soud v projednávané věci nejprve zabýval obsáhlou žalobní argumentací týkající se otázky zavinění, jak už tato byla shora rekapitulována.
14. Podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se provozovatel vozidla dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 10 odst. 3 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Dle odst. 3 téhož ustanovení se k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek podle odst. 1 nevyžaduje zavinění. K tomu je příležitým doplnit, že *„[o]bsahem § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu – navzdory jeho doslovnému znění – není stanovení určité povinnosti provozovatele vozidla, nýbrž pouze jeho objektivní odpovědnosti za porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích, jejíž obsah je vymezen v jiných ustanoveních tohoto zákona.“* (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 22. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16).
15. Na tomto místě je pak nutné znovu připomenout, že žalobce byl prvostupňovým rozhodnutím uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, a to výslovně z nedbalosti. Proti tomuto rozhodnutí žalobce podal odvolání ze dne 26. 1. 2024, ve kterém mj. namítl, že nejednal jakkoliv nedbale a správní orgán I. stupně ani nic takového neprokázal a neodůvodnil. Žalovaný poté v napadeném rozhodnutí, jímž bylo podle § 90 odst. 5 správního řádu zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno prvostupňové rozhodnutí, konstatoval, že vzhledem k tomu, že se ve věci jednalo o aplikaci institutu tzv. objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, nebylo třeba prokazovat zavinění (§ 125f odst. 3 zákona o silničním provozu). Žalovaný konkrétně uvedl, že *„[o]dpovědnost provozovatele vozidla je přitom objektivní, kdy není potřeba zavinění, neboť jde o odpovědnost nezávislou na škodlivém jednání. Jde o odpovědnost za výsledek. Z výše uvedeného vyplývá, že v daném případě byly, jak splněny všechny podmínky pro uplatnění objektivní odpovědnosti, tak nebyl důvod pro uplatnění, tzv. „liberačních“ důvodů. Odvolací orgán může na základě shora uvedeného konstatovat, že nemá pochybnosti o spáchání přestupku provozovatele podle ustanovení § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Na základě výše učiněných závěrů se proto*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

odvolací orgán zcela ztotožňuje se závěrem, který učinil během řízení o přestupku provozovatele vozidla prvoinstanční správní orgán.“

16. Soud však v nadepsaných souvislostech odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2019, č. j. 10 As 241/2019-36, v němž bylo vysloveno, že objektivní povaha odpovědnosti provozovatele vozidla dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu „nebrání správnímu orgánu, aby zavinění (ať již nedbalostní, nebo dokonce úmyslné) v nějakém případě shledal a vyvodil z něj pro věc další důsledky (např. pro konkrétní výměru pokuty). Pak by se ale správní orgán musel otázkou zavinění poctivě zabývat, zejména by musel v odůvodnění vysvětlit, proč k zavinění v daném případě došlo. (...) Krajský soud nemá pravdu, že vyslovení nedbalostní formy zavinění ve výroku nemá na věc žádný dopad, že je to vlastně bezvýznamné, že stěžovatel nebyl postižen za závažnější delikt. NSS (v souladu s názorem stěžovatele) má za to, že je-li forma zavinění vyslovena přímo ve výroku, mohlo by to mít na stěžovatele např. takový dopad, že by při dalším rozhodování o správním deliktu či přestupku správní orgán zcela legitimně přihlédl k tomu, že předchozí správní delikt spáchal stěžovatel „zaviněně“, z nedbalosti. NSS poznamenává, že stěžovatel na tuto vadu rozhodnutí městského úřadu v odvolání vůbec neupozornil, poprvé ji vznesl až v žalobě. Přesto však bylo povinností žalovaného tuto vadu, kterou se výrok dostal i do rozporu s odůvodněním, odstranit změnou prvostupňového rozhodnutí (k povinnosti odvolacího orgánu přezkoumat prvostupňové rozhodnutí srov. nedávný rozsudek ze dne 15. 8. 2019, č. j. 10 Asistentka soudce 36/2019-33).“ (srov. též rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2021, č. j. 10 As 254/2019-33).
17. Vycházejí z výše popsaných skutečností tak zdejší soud konstatuje, že se nedbalostní zavinění daného přestupku seznatelně uvádí ve výroku prvostupňového rozhodnutí. Správní orgán I. stupně přitom k nedbalostní formě zavinění v řešeném případě konstatoval, že žalobce „spáchal přestupek z nedbalosti, kdy správní orgán vychází a odkazuje na § 15 odst. 3 písm. b) zákona č. 250/2016 Sb., kdy přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Tedy obviněný jako provozovatel výše uvedeného vozidla věděl, nebo mohl vědět, že je jeho povinností jako provozovatele vozidla při jeho užití na pozemní komunikaci zajistit, aby byly dodržovány řidičem vozidla jeho povinnosti a pravidla provozu na pozemní komunikaci.“
18. Přestože tedy správní orgán I. stupně nemusel formu zavinění žalobce vůbec hodnotit (srov. § 125f odst. 3 zákona o silničním provozu, nebo také rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2023, č. j. 3 As 49/2021-39), jestliže se tak rozhodl učinit a potrestal jej za to, že předmětný přestupek spáchal zaviněně – nedbalostní formou, bylo třeba, aby se žalovaný k podanému odvolání, nadto k výslovné odvolací námitce, otázkou zavinění žalobce poctivě zabýval. Pokud totiž žalovaný ve věci postupoval dle § 90 odst. 5 správního řádu, tj. zamítl odvolání žalobce a prvostupňové rozhodnutí bez dalšího potvrdil včetně nedbalostní formy zavinění vyslovené v jeho výroku, bylo zásadně nutné, aby v odůvodnění napadeného rozhodnutí řádně vysvětlil, proč k zavinění v daném případě došlo. Takto ovšem žalovaný v projednávaném případě neučinil, když naproti tomu uzavřel, že odpovědnost provozovatele vozidla je objektivní, a zavinění tak nebylo vůbec potřeba (tj. jednalo se o odpovědnost nezávislou na škodlivém jednání). Z výše uvedeného je pak dle soudu zřejmé, že se výrok napadeného rozhodnutí dostal do zásadního rozporu s jeho vlastním odůvodněním. Jinými slovy, žalovaný v posuzované věci nepostupoval v souladu se zákonem, nepřistoupil-li za vyvstalých okolností a na jejich základě provedeném hodnocení ke změně rozhodnutí správního orgánu I. stupně (srov. rozsudky Nejvyššího

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

správního soudu ze dne 4. 12. 2019, č. j. 10 As 241/2019-36, a ze 27. 1. 2021, č. j. 10 As 254/2019-33).

19. Nutno poté doplnit, že za nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost se mj. považuje právě takové rozhodnutí, z něhož se podává rozpor mezi výrokem a jeho odůvodněním (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 3. 2006, č. j. 6 As 24/2005-55, ze dne 22. 11. 2019, č. j. 4 As 279/2019-30, a ze dne 4. 12. 2023, č. j. 5 As 156/2022-27).
20. Zdejší soud tedy v návaznosti na závěry nadepsaných rozsudků Nejvyššího správního soudu v této části přisvědčil důvodnosti uplatněné žalobní argumentace, přičemž tak shledal podstatnou vadu napadeného rozhodnutí spočívající v jeho nepřezkoumatelnosti pro nesrozumitelnost.
21. Dále se soud zabýval žalobním tvrzením, že v daném případě nebyla rychlost měřena automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy ve smyslu § 125f odst. 2 zákona o silničním provozu.
22. Podle § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu provozovatel vozidla za přestupek podle odstavce 1 odpovídá, pokud porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání.
23. Z citovaného ustanovení tudíž seznatelně plyne, že k tomu, aby mohl být provozovatel vozidla sankcionován v kontextu překročení nejvyšší dovolené rychlosti, musí dojít ke změření rychlosti vozidla automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy. Z uvedeného *a contrario* vyplývá, že v případě manuálně ovládaných technických prostředků provozovatel vozidla za přestupek nezjištěného řidiče neodpovídá, což nepochybně vychází z premisy, že pokud je obsluhou rychloměru manuálně vybráno konkrétní vozidlo, je policie zároveň schopna toto vozidlo také zastavit a řidiče identifikovat (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 11. 2018, č. j. 5 As 182/2016-30).
24. K vymezení automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích přitom Nejvyšší správní soud již v rozsudku ze dne 27. 9. 2018, č. j. 9 As 220/2018-70, obsáhle vyložil, že „žádný právní předpis nedefinuje, co se rozumí *automatem* ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu. Jedná se především o technické prostředky trvale nainstalované a zpravidla pevně zabudované na určitém místě, které nevyžadují přítomnost obsluhujícího personálu. Takové měřidlo je obsluhou toliko umístěno, nainstalováno, případně spuštěno, avšak samotné měření již probíhá automaticky bez toho, aby obsluha takové zařízení ovládala. Charakter automatu je tak dán automatizovaným měřením, které probíhá bez vlivu obsluhy. Pro posouzení toho, zda se jedná o automat, je zcela nerozhodné, že dle záznamu o měření byl rychloměr nastaven konkrétní osobou, jejíž jméno je v záznamu uvedeno. Tato skutečnost však sama o sobě neznamená, že by se nejednalo o automat. V případě jakéhokoli stacionárního rychloměru je nezbytné přístroj před uvedením do provozu správně nastavit a umístit v souladu s pokyny výrobce tak, aby byla zajištěna jeho správná funkčnost. To, že obsluha rychloměr nastaví, ustaví do správné polohy, vybírá měřicí stanoviště apod. je pro způsob měření (automaticky nebo manuální režim) zcela irrelevantní. Takovou argumentaci by bylo možné následně vztáhnout k jakémukoliv rychloměru, protože každý (i stacionární) rychloměr musí někdo nastavit, upravit do správné polohy a dokonce i vybrat měřicí stanoviště. Jinak by za automat bylo možno *ad absurdum* považovat pouze takový rychloměr, který se sám nastaví, ustaví do správné polohy a dokonce si vybere samostatně měřicí stanoviště, což ani při současném technologickém pokroku není reálně představitelné. Podstatné

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

je pouze to, zda je rychloměr schopen fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy. Rychloměry nelze rozlišovat na základě toho, zda jsou nastaveny jen jednou a následně se stále nachází na jediném místě nebo jsou opakovaně nastavovány a umísťovány na rozličných stanovištích. Jediným dělicím kritériem je režim měření, tedy automatický, kdy jsou snímána veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost, a manuální, kdy výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí sama obsluha rychloměru.“ (srov. např. i rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 5. 2018, č. j. 9 As 213/2017-37, a ze dne 16. 5. 2018, č. j. 5 As 177/2017-49).

25. Základem skutkové podstaty předmětného přestupku tudíž je, aby ke zjištění porušení pravidel silničního provozu došlo automatizovaným technickým prostředkem (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 4. 2023, č. j. 8 As 96/2021-38). Při dělení technických prostředků na automatizované a manuálně obsluhované pak není podstatný typ rychloměru, ale pouze a jediné schopnost fungovat samostatně, tedy automaticky zaznamenávat a vyhodnocovat rychlost všech projíždějících vozidel, nebo zda je k výběru a měření rychlosti toho kterého konkrétního vozidla nutná součinnost lidské obsluhy. Nejvyšší správní soud také v rozsudku ze dne 13. 4. 2017, č. j. 7 As 282/2016-38, vyslovil, že „[z]cela správně přitom (pozn. soudu – krajský soud) poukázal na skutečnost, že jediným dělicím kritériem je režim měření, kdy v případě automatického jsou snímána veškerá projíždějící vozidla a zaznamenávána jejich rychlost. Naopak v případě manuálního výběr měřeného vozu a měření rychlosti provádí obsluha rychloměru. O tom, že předmětný rychloměr byl skutečně stacionární, svědčí záznam o přestupku, v němž je uvedeno, že měření proběhlo v automatizovaném režimu měření.“
26. Otázka, zda měření bylo provedeno automatizovaným technickým prostředkem tak byla v daném ohledu krucální, neboť se jedná o podmínku naplnění skutkové podstaty dotčeného přestupku a správní orgány tuto skutečnost musí řádně doložit a odůvodnit (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 4. 2020, č. j. 8 As 197/2018-39). Z napadeného rozhodnutí nicméně není vůbec zřejmé, na základě čeho dospěl žalovaný k názoru, že byl k poukazovanému měření použit právě automatizovaný technický prostředek. V rozhodnutí správního orgánu I. stupně totiž bylo pouze uvedeno, že „[r]ychlost vozu byla naměřena hlídkou Městské policie Rumburk silničním laserovým rychloměrem zn. LTI 20/20 TruCam II, výr. č. TC008056. (...) Správní orgán pokládá na tomto místě doplnit, že přestupek byl hlídkou Městské policie Rumburk, resp. operátorem silničního laserového rychloměru, zcela prokazatelně zdokumentován, což dokládá záznam o dopravním přestupku (...).“ V napadeném rozhodnutí následně žalovaný k výslovné námitce žalobce, že správní orgán I. stupně ve věci neodůvodnil a nedoložil, že byl ke zjištění překročení nejvyšší dovolené rychlosti použit automatizovaný technický prostředek, toliko sdělil, „že měření rychlosti vozidel probíhalo ze strany strážníků MP Rumburk v automatizovaném provozu, kdy laserový rychloměr může být umístěn na stojanu, ve vozidle, případně i v ruce strážníka MP.“ Z výše citovaného tak dle hodnocení soudu jednoznačně vyplývá, že v rozhodnutí žalovaného zcela absentuje (řádné) odůvodnění toho, na základě jaké relevantní úvahy podepřené konkrétními zjištěními žalovaný dospěl k závěru o tom, že se v řešeném případě opravdu jednalo o automatizovaný technický prostředek ve smyslu § 125f odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu a shora popsané judikatury Nejvyššího správního soudu.
27. Přitom ani podklady obsažené ve správním spisu nesvědčí pro závěr o užití automatizovaného technického prostředku. Z oznámení přestupku ze dne 21. 9. 2023, č. j. MP/41420-23/skp, se totiž podává jen to, že dne 21. 9. 2023 mezi 7:30 až 8:15 hod. prováděla

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

hlídka Městské policie Rumburk ve složení str. A. a str. Š., v Rumburku na ulici Jiříkovská před domem č. 962/49, měření rychlosti vozidel, přičemž toto měření bylo prováděno silničním laserovým rychloměrem typu LTI 20/20 TruCam II č. TC008056 a operátorem měřícího zařízení byl str. A. „V 7:36 hod. naměřila hlídka projíždějícímu vozidlu (ve směru na Rumburk) značky Škoda, černé barvy, r. z. X rychlost 65 km/h.“ Tyto informace poté uvádí i záznam z rychloměru včetně fotografií měřeného vozidla, aniž by v něm však bylo jakýmkoliv způsobem zaznamenáno, že měření proběhlo právě v automatizovaném režimu měření. Skutečnost, že předmětné porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy není zřejmá ani z ověřovacího listu daného silničního laserového rychloměru č. 8012-OL-70538-22, jakož ani z prostého zákresu vozidla v katastrální mapě a z dokumentu Policie České republiky o určení míst měření rychlosti pro rok 2023 v Rumburku ze dne 22. 11. 2022. Spisová dokumentace pořízená ve věci tudíž neobsahuje žádný relevantní podklad prokazující fakt, že byl rychloměr použit jakožto automatizovaný technický prostředek. Jinak řečeno, z nadepsaných dokumentů založených ve správním spisu v dané věci nijak nevyplynulo, že předmětné měření proběhlo v automatizovaném režimu. Nadto, sám správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí výslovně uvedl, že přestupek byl „zcela prokazatelně zdokumentován operátorem silničního laserového rychloměru“, což je tvrzení ve své podstatě odporující závěru žalovaného o tom, že měření proběhlo v automatizovaném režimu.

28. V projednávané věci tak není z odůvodnění napadeného rozhodnutí vůbec zřejmé, na základě čeho dospěl žalovaný k prostému tvrzení o tom, že byl k měření použit automatizovaný technický prostředek – tj. že vlastní měření proběhlo bez zásahu lidského činitele, fungování rychloměru bylo zcela automatické a nevyžadovalo obsluhu. Uvedené současně nelze dovodit ani z podkladů založených ve správním spisu. Napadené rozhodnutí proto nedostalo požadavků na přezkoumatelnost odůvodnění ani v této části, neboť žalovaný odpovídajícím (relevantním) způsobem nepopsal, z jakých skutkových a právních okolností vycházel, jakými úvahami byl při svém rozhodování veden a proč v této souvislosti neakceptoval odvolací námitku žalobce. Soud proto uzavírá, že je napadené rozhodnutí i v tomto ohledu nepřezkoumatelné, a to konkrétně pro nedostatek důvodů.
29. Nad rámec uvedeného soud ve vztahu k rychloměru typu LTI 20/20 TruCam pro úplnost poukazuje na to, že např. v rozsudku ze dne 24. 9. 2019, č. j. 29 A 262/2017-38, Krajský soud v Brně konstatoval, že „*přestupek byl zjištěn silničním laserovým rychloměrem typu LTI 20/20 TruCAM, což je ruční laserový rychloměr, vyžadující obsluhu, jak ostatně vyplývá i z oznámení o přestupku (...), v němž je uvedeno, která konkrétní osoba provedla měření (...). Pro uplatnění žalobcem navrhaného postupu tudíž v nyní projednávané věci nebyly naplněny podmínky, protože přestupek řidiče vozidla žalobce nebyl zjištěn automatizovaným technickým prostředkem používaným při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu bez lidské obsluhy.*“ (srov. též rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 30. 6. 2020, č. j. 29 A 260/2017-41). V nyní posuzovaném případě tak nebylo možno pouze s odkazem na samotný typ použitého silničního laserového rychloměru LTI 20/20 TruCam II bez dalšího tvrdit, že se nejisto jednalo o použití automatizovaného technického prostředku ve smyslu dříve citované judikatury Nejvyššího správního soudu (resp. že by šlo o notoriету).
30. V nadepsaném kontextu žalobce namítl i neprovedení jím navržených důkazů (konkrétně se jednalo o výpověď strážníka, který přestupek oznámil a návod k obsluze daného rychloměru) včetně absence odůvodnění takového postupu. K otázce (ne)provedení navržených důkazů se Nejvyšší správní soud vyjádřil např. už v rozsudku ze dne 13. 11. 2009, č. j. 5 As 29/2009-48, v němž uvedl, že „*[s]právní orgán není návrhy účastníků vázán,*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci. Pokud má tedy správní orgán za to, že byl dostatečně zjištěn skutkový stav, není povinností navržený důkaz provést. Nezáleží však zcela na libovůli správního orgánu, jakým způsobem s návrhy účastníků na provedení důkazů naloží, neboť správní orgán sice není povinen všechny důkazy navržené účastníky provést, pokud však některé z nich neprovede, musí v odůvodnění rozhodnutí zdůvodnit, proč se tak stalo.“ (srov. též rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 5. 2022, č. j. 4 As 357/2021-57). V rozsudku ze dne 28. 4. 2005, č. j. 5 Afs 147/2004-89, Nejvyšší správní soud dále konstatoval, že „[o]dmítnout provedení důkazu lze konečně pro jeho nadbytečnost, a to tehdy, byla-li již skutečnost, která má být dokazována, v dosavadním řízení bez důvodných pochybností postavena najisto.“ Z odůvodnění napadeného rozhodnutí se nicméně nijak nepodává, proč žalovaný žalobcem výslovně navržené důkazy, které se nepochybně týkaly relevantních okolností předmětné věci, odmítl provést. Neprovedl-li tedy žalovaný žalobcem navržené důkazy a tento postup ani neodůvodnil, počínal si zcela v rozporu s výše citovanou judikaturou Nejvyššího správního soudu. Napadené rozhodnutí je tak třeba hodnotit za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů i v tomto ohledu (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 6. 2010, č. j. 9 As 66/2009-46, nebo ze dne 23. 7. 2009, č. j. 9 As 71/2008-109).

31. Se zřetelem ke všem uvedeným skutečnostem tak soud přistoupil výrokem I. rozsudku ke zrušení žalobou napadeného rozhodnutí jednak pro vady řízení podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s., neboť je napadené rozhodnutí v části nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost a v části pro nedostatek důvodů, a jednak proto, že skutkový stav, který vzal žalovaný za základ napadeného rozhodnutí ani nemá oporu ve správním spisu dle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. Soud zároveň podle § 78 odst. 4 s. ř. s. tímž výrokem rozhodl, že se věc vrací žalovanému k dalšímu řízení, v němž bude žalovaný podle § 78 odst. 5 s. ř. s. vázán právním názorem, který soud vyslovil v tomto zrušujícím rozsudku.
32. Za tohoto stavu tedy soud považoval aktuálně za předčasné zabývat se další žalobní námitkou, že bylo-li ve věci měřeno automatizovaným technickým prostředkem, pak musela být informace o jeho zřízení uveřejněna dle § 24b odst. 2 zákona o obecní policii, neboť je ve věci nejprve nutno řádně odůvodnit, a to na základě skutečností majících jasnou oporu v obsahu spisové dokumentace, že k danému zjištění porušení pravidel silničního provozu došlo skutečně automatizovaným technickým prostředkem (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 4. 2020, č. j. 8 As 197/2018-39, a ze dne 28. 4. 2023, č. j. 8 As 96/2021-38).
33. Výrok II. rozsudku o náhradě nákladů řízení má poté oporu v § 60 odst. 1 věty první s. ř. s., podle kterého, nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, jenž měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce měl ve věci úspěch, má proto právo na náhradu nákladů řízení, a soud tudíž žalovanému uložil zaplatit mu do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku náhradu nákladů řízení o předmětné žalobě v celkové výši 11 228 Kč. Tyto náklady jsou tvořeny zaplaceným soudním poplatkem za žalobu proti správnímu rozhodnutí žalovaného (tj. 3 000 Kč) a náklady právního zastoupení žalobce stanovenými dle § 9 odst. 4 písm. d), § 6 odst. 1 a § 7 vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátní tarif, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“), sestávající z částky 6 200 Kč za dva úkony spočívající v převzetí a přípravě zastoupení podle § 11 odst. 1 písm. a) advokátního tarifu a za písemné podání nebo návrh ve věci samé (tj. žalobu) dle § 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu, včetně dvou paušálních náhrad výdajů po 300 Kč dle § 13 odst. 1 a 4 advokátního tarifu (tj. 600 Kč) a dále z částky 1 428 Kč, která činí 21 % DPH z uvedených částek bez soudního

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

poplatku, kterou je advokát podle zvláštního právního předpisu povinen odvést z vyčíslené odměny za zastupování a náhrady hotových výdajů.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, 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 nejblíže 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.

Ústí nad Labem 26. listopadu 2024

Mgr. Radim Kadlčák v. r.
samosoudce

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.