



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: Z. V.
bytem X
zastoupen Mgr. Martina Knická, advokátka
sídlem Tyršova 1434/4, 405 02 Děčín

proti

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

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 4. 10. 2023, č. j. JMK 146325/2023,
sp. zn. S-JMK 124907/2023/OD/Kš,

takto:

- I. Žaloba se **zamítá**.
- II. Žalobce **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se **nepřiznává** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobou podanou ke Krajskému soudu v Brně (dále též „krajský soud“) se žalobce domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým žalovaný zamítl jeho odvolání a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Kuřim, kanceláře úřadu (dále jen „prvostupňový orgán“ či „správní orgán I. stupně“), ze dne 28. 7. 2023, č. j. MK/45181/23/KÚ, sp. zn. S-MK/108995/22/KÚ/9JK

(dále jen „prvostupňové rozhodnutí“ či „rozhodnutí správního orgánu I. stupně“ či „rozhodnutí o přestupku“).

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31. 12. 2023 (dále jen „zákon o silničním provozu“), jehož se měl dopustit tím, že jako provozovatel motorového vozidla tov. zn. Dacia Duster, RZ: X, v rozporu s 10 odst. 3 zákona o silničním provozu nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.
3. Dle zjištěného skutkového stavu věci bylo dne 18. 12. 2022 v 10:50 hod. na pozemní komunikaci ulice Zámecká, v obci Kuřim, v místě určeném GPS souřadnicemi: délka 49°17.7306'N, šířka: 16°31.3807'E, ve směru jízdy z Kuřimi na Jinačovice, prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného při dohledu nad bezpečností provozu na pozemních komunikacích zjištěno, že neznámý řidič v úseku s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h překročil s daným vozidlem maximální dovolenou rychlost, neboť mu byla naměřena okamžitá rychlost jízdy 60 km/h, resp. 57 km/h po zohlednění toleranční odchylky měřícího zařízení ± 3 km/h. Tímto jednáním řidič vozidla, jenž není znám, porušil ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, čímž naplnil znaky přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 4 téhož zákona.
4. Za uvedený přestupek uložil prvostupňový orgán žalobci podle § 35 písm. b) a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „přestupkový zákon“), s přihlédnutím k ustanovením § 125f odst. 4 a § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu, pokutu 1 500 Kč. Zároveň byla žalobci rozhodnutím správního orgánu I. stupně uložena povinnost k náhradě nákladů správního řízení v částce 1 000 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

5. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný shrnul obsah správního spisu a průběh řízení o přestupku. Poté přezkoumal zákonnost a správnost prvostupňového rozhodnutí a vyjádřil se k jednotlivým odvolacím námitkám.
6. Pokud žalobce namítal nesplnění podmínek § 79a zákona o silničním provozu, žalovaný uvedl, že v projednávané věci byly splněny všechny náležitosti měření rychlosti ve smyslu citovaného ustanovení. Součástí správního spisu je totiž stanovisko PČR ke stacionárnímu měření rychlosti vozidel ve městě Kuřim, ul. Zámecké, z něhož jednoznačně vyplývá, že Městská policie Kuřim je ve smyslu § 79a zákona o silničním provozu oprávněna měřit rychlost projíždějících vozidel v úseku, v němž došlo ke spáchání přestupku. Dané měření přitom bylo prováděno za účelem zvyšování bezpečnosti silničního provozu.
7. K namítané absenci nezbytných kroků vedoucích ke zjištění pachatele přestupku pak žalovaný zdůraznil, že výzva dle § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu obsahovala všechny zákonné náležitosti. Pokud žalobce na výzvu nijak nereagoval, je proti smyslu právní úpravy po správním orgánu požadovat, aby provozovatele vozidla znovu vyzval k podání vysvětlení. V posuzované věci správní orgán I. stupně neměl bez označení řidiče provozovatelem při současné neexistenci jiných relevantních podkladů reálnou

příležitost pachatele přestupku zjistit. Proto postupoval zcela správně, jestliže věc odložil a zahájil správní řízení o přestupku provozovatele vozidla.

8. Konečně stran neúměrného zásahu do vlastnického práva žalobce měřením rychlosti žalovaný konstatoval, že měření prostřednictvím automatizovaných technických prostředků bez obsluhy je v souladu se zákonem. Nejde o utajovaný způsob měření, který by nezvyšoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Cílem zavedení právní úpravy přestupku provozovatele vozidla bylo, aby zjištěné protiprávní jednání nezůstalo nepotrestáno a aby za něj v případě nezjištění totožnosti skutečného pachatele odpovídal právě provozovatel vozidla.
9. V této souvislosti žalovaný poukázal na nálezy Ústavního soudu ČR ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16, dle něhož právní úprava přestupku provozovatele vozidla neodporuje závazkům vyplývajícím z čl. 6 Evropské úmluvy (dále jen „EÚLP“) a není v rozporu ani s čl. 39 a čl. 40 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“ či „LZPS“). Citovaná právní úprava ob stojí z hlediska ústavní garance presumpce neviny, práva nevypovídat a nevyžaduje ani nesplnitelné chování. Žalovaný nespatřuje ve snaze prvostupňového orgánu trvat na dodržování pravidel silničního provozu nepřiměřený zásah do vlastnického práva žalobce.
10. Jelikož žalovaný neshledal odvolací námitky důvodnými, odvolání žalobce zamítl a rozhodnutí o přestupku jako zákonné a správné potvrdil.

III. Žaloba

11. Žalobce má napadené rozhodnutí za nezákonné pro nesprávné skutkové a právní posouzení věci. Současně jsou obě správní rozhodnutí nepřezkoumatelná pro nedostatečné odůvodnění.
12. Žalobce namítal, že nebyly splněny podmínky pro měření rychlosti dle § 79a zákona o silničním provozu. Již v rámci přestupkového řízení totiž prokázal, že k měření rychlosti v daném úseku dochází z jiných důvodů, než je zvyšování bezpečnosti provozu, jakož i to, že dopad radaru na počet dopravních nehod je nulový. Současně městská policie při měření rychlosti postupovala v rozporu se stanovisky PČR, dle nichž mělo zřízení radaru představovat jen dočasné řešení do realizace stavebních úprav, které však provedeny nebyly. Vzhledem k tomu, že měření rychlosti probíhalo bez ohledu na skutečný vliv na bezpečnost dopravy, je výsledný snímek z rychloměru protiprávně pořízeným důkazem.
13. Právě tak brojil žalobce též proti nenaplnění předpokladů pro zahájení řízení s provozovatelem vozidla. Správní orgán I. stupně neučinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, jestliže žalobci zaslal pouze jedinou výzvu k podání vysvětlení, aniž by vyvinul jakoukoliv další činnost směřující k identifikaci řidiče. Žalobce přitom nemohl výzvě vyhovět a sdělit správnímu orgánu totožnost řidiče, jelikož v okamžiku údajného přestupku nebyl ve vozidle osobně přítomen. Na základě výzvy mohl žalobce uvést jen osobu, jíž svěřil své vozidlo k užívání. To však formulace výzvy neumožňuje.
14. V neposlední řadě spatřoval žalobce v postupu správních orgánů nepřiměřený zásah do svého vlastnického práva. Měření rychlosti nesledovalo a nebylo způsobilé naplnit legitimní cíl, jímž bylo zajištění podpory bezpečnosti silničního provozu v dané lokalitě. Zřízení rychloměru pak neobstojí ani z hlediska požadavku potřebnosti a přiměřenosti, jelikož nebylo nezbytně nutné přijímat opatření založené na úsekovém měření rychlosti

a snížení nehodovosti bylo možné dosáhnout stavebními úpravami, které by do práv občanů nezasahovaly.

15. Pro shora uvedené důvody žalobce krajskému soudu navrhl, aby napadené rozhodnutí společně s rozhodnutím o přestupku zrušil a vrátil věc žalovanému k dalšímu řízení. Současně požádal nahradit náklady soudního řízení.

IV. Vyjádření žalovaného a replika žalobce

16. Ve vyjádření ze dne 18. 1. 2024 žalovaný uvedl, že žalobce v žalobě pouze rozsáhle zopakoval námitky uplatněné již v rámci odvolání. Je přesvědčen, že on i správní orgán I. stupně při svém rozhodování postupovali zcela v souladu se zákonem a trvá na správnosti vypořádání námitek žalobce. Žalovaný krajskému soudu navrhl zamítnutí žaloby.
17. Ve své replice ze dne 19. 2. 2024 žalobce v plném rozsahu setrval na své žalobní argumentaci, přičemž zdůraznil, že vyjádření žalovaného k žalobě neobsahuje žádný věcný argument na jím podrobně vyličené vady správních rozhodnutí. Současně s odkazem na rozhodnutí Nejvyššího soudu upozornil, že není možné k důkazu poukázat na celý spis, jak to žalovaný nepřímo činí.

V. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

18. Správní orgán I. stupně obdržel od Městské policie Kuřim oznámení o podezření z přestupku ze dne 19. 12. 2022, podle něhož blíže nezjištěný řidič vozidla RZ: X v místě s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h řídil výše uvedené vozidlo rychlostí nejméně 57 km/h. Oznámení o přestupku bylo doplněno celkem čtyřmi snímky z rychloměru zachycujícími změřené vozidlo (včetně detailu registrační značky), ověřovacím listem rychloměru ze dne 28. 4. 2022, osvědčením o proškolení z ovládání rychloměru ze dne 18. 5. 2021 a stanoviskem PČR ke stacionárnímu měření rychlosti vozidel ve městě Kuřim, ul. Zámecké, ze dne 31. 5. 2021.
19. Na základě těchto podkladů vyzval správní orgán I. stupně žalobce jako provozovatele vozidla ve smyslu § 125h zákona o silničním provozu k úhradě určené částky. Současně žalobce poučil, že namísto zaplacení určené částky má právo správnímu orgánu písemně oznámit osobu řidiče, jež v inkriminovaném čase skutečně vozidlo řídila. Na danou výzvu žalobce nijak nereagoval a určenou částku neuhradil ani nesdělil totožnost řidiče v době spáchání přestupku. V návaznosti nato správní orgán I. stupně věc přestupku neznámého řidiče usnesením odložil.
20. Posléze příkazem ze dne 20. 2. 2023 zahájil prvostupňový orgán s žalobcem řízení o přestupku provozovatele vozidla. Po podání odporu oznámil správní orgán I. stupně žalobci pokračování přestupkového řízení a vyzval jej k seznámení a vyjádření k podkladům pro rozhodnutí, čehož žalobce využil. Následně bylo vydáno rozhodnutí o přestupku, proti němuž se žalobce odvolal. O odvolání žalovaný rozhodl napadeným rozhodnutím, jež je v této věci předmětem řízení před krajským soudem.

VI. Posouzení věci krajským soudem

21. Krajský soud předně posoudil splnění podmínek řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána ve lhůtě dle § 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní

(dále jen „s. ř. s.“), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (zejm. § 65, § 68, § 70 s. ř. s.).

22. V souladu s § 75 odst. 1 a 2 s. ř. s. přezkoumal 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. Při zjišťování skutkového stavu krajský soud vycházel ze správního spisu předloženého žalovaným.
23. Soud ve věci rozhodl v souladu s 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení ústního jednání, neboť účastníci řízení s tímto postupem souhlasili a zdejší soud nepovažoval ústní projednání věci za nezbytné.
24. Žaloba **není důvodná**.
25. V první řadě se krajský soud zabýval namítanou *nepřezkoumatelností* obou správních rozhodnutí. Soud pouze ve stručnosti připomíná, že nepřezkoumatelnost představuje samostatnou, zvláště závažnou, vadu správního rozhodnutí, jejíž příčinou může být buďto nesrozumitelnost, anebo nedostatek důvodů. V obou případech platí, že je zapotřebí s tímto institutem zacházet nadmíru obezřetně a vyhradit jeho užití pouze tam, kdy vady odůvodnění reálně brání soudu v tom, aby napadené rozhodnutí přezkoumal. Již z povahy věci se totiž není možné zabývat hmotně právní stránkou věci za situace, neobstojí-li rozhodnutí po stránce formální (srov. zde např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75, ze dne 28. 8. 2007, č. j. 6 Ads 87/2006-36, ze dne 25. 4. 2013, č. j. 6 Ads 17/2013-25, či usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 12. 2017, č. j. 2 As 196/2016-123; rozhodnutí Nejvyššího správního soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz).
26. Po prostudování napadeného i prvostupňového rozhodnutí nedospěl zdejší soud k závěru, že by uvedená rozhodnutí byla stížena vadou spočívající v nesrozumitelnosti jejich odůvodnění či nedostatku důvodů ve smyslu shora citované judikatury. Zdejší soud uvádí, že z obou správních rozhodnutí je jasně seznatelný nejen rozhodný skutkový stav či výčet aplikovaných ustanovení právních předpisů, nýbrž i veškeré úvahy a myšlenkové postupy, které správní orgány při jejich rozhodování vedly. Krajský soud též nezjistil, že by správní rozhodnutí byla vnitřně či vzájemně rozporná, a uvádí, že jejich odůvodnění jsou formulována srozumitelně a logicky a dohromady vytvářejí jediný, koherentní a vzájemně se doplňující celek (srov. k tomu rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2013, č. j. 6 Ads 134/2012-47).
27. Krajský soud nesouhlasí s názorem žalobce, že by povaha odůvodnění rozhodnutí a vypořádání námitek byla jen ryze formální, bez přímé vazby na obsah vznesených námitek. Naopak dospěl k závěru, že jak prvostupňový orgán, tak i žalovaný na argumentaci žalobce reagovali přiléhavě a v rozsahu odpovídajícím okolnostem posuzované věci. Zdejší soud připomíná, že rozhodnutí není nepřezkoumatelné, pokud správní orgány detailně nereagují na každý aspekt argumentace účastníků a podrobně nevypořádají veškeré dílčí námitky. Z hlediska přezkoumatelnosti totiž plně postačí, pokud je rozhodnutí jako celek logicky a přesvědčivě odůvodněno (srov. zde nálezy Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III ÚS 989/08; rozhodnutí Ústavního soudu jsou dostupná na <https://nalus.usoud.cz>). Současně závěr, že rozhodnutí vydaná v posuzované věci nepřezkoumatelností netrpí, dokládá i to, že žalobce se závěry správních orgánů v žalobě (stejně jako i v odvolání) obsáhle polemizuje a poukazuje na

jejich nesprávnost. Nesouhlas s věcným vypořádáním námitek však nemůže mít na přezkoumatelnost výsledných rozhodnutí vliv.

28. Jelikož námitku nepřezkoumatelnosti neshledal zdejší soud důvodnou, přistoupil k posouzení zbývajících žalobních bodů. Pro větší přehlednost textu rozčlenil soud zbylou část odůvodnění rozsudku dle jednotlivých žalobních námitek.

VI.1 Ke splnění podmínek dle § 79a zákona o silničním provozu

29. Žalobce předně namítal, že v posuzované věci nebyla obecní policie v daném úseku oprávněna měřit rychlost vozidel pro nesplnění podmínek podle § 79a zákona o silničním provozu, protože je snímek z měřiče nezákonným důkazem. Podle § 79a zákona o silničním provozu platí, 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.“*
30. Citované ustanovení představuje právní základ pro měření rychlosti vozidel jak ze strany PČR, tak i obecní policií. V případě obecní (městské) policie přitom zákon o silničním provozu stanoví, že může provádět měření rychlosti pouze na těch místech a úsecích pozemních komunikací, jež byly pro tento účel (předem) určeny PČR, a to současně za předpokladu, že obecní policie postupuje při měření rychlosti v součinnosti s příslušnou organizační složkou PČR. Místem určeným PČR, na němž je obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel ve smyslu § 79a zákona o silničním provozu, je přitom třeba rozumět místo, kde se musí nacházet vozidla, jejichž rychlost obecní policie měří, a nikoliv místo, odkud mají být tato vozidla měřena (viz k tomu rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 3. 2022, č. j. 7 As 126/2020-34). Pokud by obecní policie měřila rychlost vozidel mimo místa vymezená PČR, jednalo by se o nezákonně získaný důkaz, jež by nešlo v řízení o přestupku použít. Je proto žádoucí, aby určení těchto míst PČR bylo provedeno v písemné podobě (viz k tomu i stanovisko odborné komentářové literatury: Novopacký, D., Vetešník, P., Bezděkovský, K. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-11-22]. ASPI_ID KO361_p1200CZ. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.)
31. Soudy a správní orgány při posuzování dopravních přestupků a při zkoumání oprávnění obecní policie měřit rychlost ve smyslu výše citovaného ustanovení shromažďují podklady prokazující naplnění uvedené podmínky, jimiž jsou zpravidla dohody mezi PČR a příslušnou obecní policií či stanoviska, ve kterých PČR s měřením rychlosti v příslušném úseku souhlasí (srov. zde např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2020, č. j. 2 As 357/2018-60, či ze dne 27. 1. 2021, č. j. 10 As 254/2019-33). Současně Nejvyšší správní soud ve své judikatuře konstatoval, že k prokázání oprávnění provádět měření rychlosti silničních vozidel obecní policií ve smyslu § 79a zákona o silničním provozu plně postačuje, že *„je ve správním spise obsažena listina o schválení provádění měření na daném úseku vydaná orgánem Policie ČR. Tuto listinu lze beze sporu považovat za doklad o součinnosti prováděného měření s Policií ČR“* (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 8. 2021, č. j. 8 As 140/2019-42). Již dříve přitom kasační soud dovodil, že součinnost nemůže spočívat v osobní přítomnosti příslušníka PČR při provádění měření obecní policií, tím spíše, bylo-li měření provedeno za pomoci stálého automatického technického systému bez obsluhy (viz rozsudek

Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 12. 2020, č. j. 3 As 173/2019-37). Naopak povinnost součinnosti zdůrazňuje jen obecnou zásadu spolupráce obecní policie s PČR, jež se projevuje již tím, že PČR dá souhlas s prováděním měření a určí k tomu příhodný úsek.

32. Tak tomu bylo i v nyní posuzované věci, jelikož ve správním spisu je na čl. 1 (resp. v části spisu obsahující důkazy k přestupku řidiče předložené obecní policií) založena listina ze dne 31. 5. 2021, č. j. KRPB-83150-1/ČJ-2021-0600DP-TICH, z níž vyplývá, že Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje vyjádřilo souhlas s prováděním stacionárního měření rychlosti vozidel Městskou policií Kuřim v obci Kuřim, na ulici Zámecké, silnici II. třídy č. 368. Již tím je požadavek zákonnosti měření dle § 79a zákona o silničním provozu naplněn. Zdejší soud proto konstatuje, že správní orgány nepochybily a vypořádaly námitky žalobce dostatečně, jestliže v reakci na vznesené námitky bez dalšího odkázaly na existenci kladného stanoviska PČR založeného ve správním spisu. Správní orgány ani správní soudy nejsou povinny ani oprávněny obsah stanoviska PČR v rámci přestupkového řízení věcně přezkoumávat, jelikož konkrétní důvody vedoucí PČR k vydání souhlasu s měřením rychlosti nepředstavují žádnou z podmínek nezbytných pro uplatnění odpovědnosti za přestupek (ať už provozovatele či řidiče). Pro posouzení a přijetí závěru o odpovědnosti za přestupek spočívající v překročení nejvyšší dovolené rychlosti je rozhodné pouze to, zda PČR udělila obecní policii souhlas s měřením rychlosti, ne však důvody, které ji k tomuto kroku vedly.
33. Co se týče námitky žalobce, že měření rychlosti bylo prováděno za jiným účelem, než je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, pak zdejší soud připomíná svůj dřívější rozsudek ze dne 31. 8. 2018, č. j. 73 A 27/2017-46, podle něhož není-li měření rychlosti vykonáváno zjevně šikanózním způsobem, je úkonem v rámci dohledu nad provozem na pozemních komunikacích, který *vždy* směřuje ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích bez dalšího. Funkcí trestního práva, tedy i přestupkového, je mimo jiné i obecná prevence, jejímž smyslem je odradit případné pachatele od deliktního jednání. V případě absence kontroly dodržování právních povinností obecně a absence sankčních mechanismů by se totiž ze zákona stala imperfektní norma, která by neměla zamýšlené důsledky ani regulativní, ani obecně preventivní povahy. Krajský soud proto již v citovaném rozsudku dospěl k závěru, že v obecné rovině *„lze účel měření rychlosti považovat vždy za aprobovaný a pouze v případech zcela excesivních lze uvažovat o porušení ustanovení § 79a zákona o silničním provozu.“*
34. S těmito závěry se přitom plně ztotožnil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 17. 6. 2020, č. j. 8 As 327/2018-45. Z hlediska naplnění účelu měření rychlosti ve smyslu v § 79a zákona o silničním provozu současně kasační soud vyslovil právní názor, že není nutné tento účel prokazovat u každého jednotlivého měření zvlášť, neboť je obsažen v pravomoci svěřené zákonodárcem policejním orgánům. Dle Nejvyššího správního soudu zákonodárce v citovaném ustanovení stanoví obecnou pravomoc PČR a obecní policie provádět měření rychlosti vozidel, přičemž tuto pravomoc zdůvodňuje právě účelem zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Dohled nad dodržováním rychlosti je pak podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 4. 2008, č. j. 7 As 39/2007-66, inherentní součástí dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.
35. Vztáhl-li krajský soud shora vyslovené judikатурní závěry na nyní projednávanou věc, neshledal námitku žalobce důvodnou. Krajský soud uvádí, že smysl ustanovení § 79a

zákona o silničním provozu nevyžaduje, aby správní orgány musely v každém jednotlivém případě prokazovat, zda a případně v jaké míře měření rychlosti obecní policií skutečně přispělo ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (viz obdobně závěry rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 22. 4. 2022, č. j. 31 A 49/2017-93). Kontrola dodržování předepsané rychlosti na pozemních komunikacích má obecně preventivní aspekt spočívající v odrazování řidičů od překračování nejvyšší dovolené rychlosti. Samotná možnost kontroly ze strany policie na řidiče může pozitivně působit v tom smyslu, že je nutí upravit aktuální rychlost tak, aby vyhovovala předpisům. Za těchto okolností proto krajský soud konstatuje, že i měření rychlosti prováděné Městskou policií Kuřim v nynější věci jednoznačně směřovalo ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jak o něm pojednává § 79a zákona o silničním provozu.

36. Na tomto závěru zdejšího soudu přitom nemohly nic změnit ani skutečnosti tvrzené žalobcem (nepatrný dopad radaru na počet dopravních nehod či absence přijetí doporučených stavebních úprav daného úseku pozemní komunikace), jež nesvědčí o tom, že by pravomoc obecní policie byla vykonávána excesivním způsobem či měření rychlosti vykazovalo prvky šikany. Již správní orgán I. stupně rozsáhle vysvětlil konkrétní důvody, proč došlo ke zřízení stacionárního měření rychlosti v místě přestupku. Především poukázal na to, že v předmětné oblasti je zaznamenáván v souvislosti s výstavbou cyklostezky a nových průmyslových objektů zvýšený pohyb chodců a cyklistů. Takové zdůvodnění vnímá krajský soud jako racionální a dostatečně přesvědčivé. Je všeobecně známo, že s vyšší rychlostí jízdy je spojena delší brzdná dráha i horší možnost reakce řidiče na nenadálé události v silničním provozu. Měření rychlosti vozidel obecní či státní policií je jednou z okolností, jež je způsobila překračování rychlosti omezovat a zvyšovat bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 12. 2014, č. j. 9 As 80/2014-37).
37. Krajský soud tedy uzavírá, že v projednávané věci nedošlo k porušení § 79a zákona o silničním provozu a snímek z rychloměru tak byl pořízen v souladu se zákonem. Námitku žalobce proto soud neshledal důvodnou.

VI.2 K provedení nezbytných kroků ke zjištění pachatele přestupku

38. Další námitka žalobce zněla, že v posuzované věci nebyly splněny nezbytné zákonné podmínky pro zahájení řízení o přestupku provozovatele vozidla podle § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu, neboť správní orgán I. stupně neučinil nezbytné kroky ke zjištění přestupce. Ani tato námitka není důvodná.
39. Podle § 125f odst. 1 a 5 zákona o silničním provozu platí: „*Provozovatel vozidla se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. ...Obecní úřad obce s rozšířenou působností přestupek podle odstavce 1 projedná, pouze pokud učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje, a a) nezahájil řízení o přestupku a věc odložil, protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě, nebo b) řízení o přestupku zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno.*“

40. Na tomto místě zdejší soud jen ve stručnosti připomíná, že odpovědnost provozovatele vozidla je objektivní, pouze za výslovně vymezené přestupky a je subsidiární vůči odpovědnosti řidiče (viz např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 11. 2014, č. j. 1 As 131/2014-45, či ze dne 9. 12. 2020, č. j. 2 As 303/2020-24). Současně v souladu se závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 10. 2015, č. j. 8 As 110/2015-46, nelze při výkladu a aplikaci § 125f zákona o silničním provozu „*ztrácet ze zřetele smysl a účel úpravy správního deliktu provozovatele vozidla, kterým bylo postihnout tzv. problematiku osoby blízké. [...] Cílem zavedení úpravy správního deliktu provozovatele vozidla bylo, aby zmíněná delikttní jednání nezůstala nepotrestána a aby za ně v případě nezjištění totožnosti pachatele odpovídal provozovatel vozidla, kterému byla § 10 odst. 3 zákona o silničním provozu stanovena povinnost zajistit, aby při užití vozidla byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích.*“
41. Pokud se týče výkladu pojmu *nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku* obsaženého v citovaném ustanovení, zdejší soud podotýká, že zákon o silničním provozu (ani jiný právní předpis) obsah daného pojmu nijak nedefinuje a blíže nespecifikuje, jaké konkrétní úkony a činnosti je správní orgán za účelem zjištění skutečného pachatele přestupku povinen činit. Problematice provádění nezbytných kroků směřujících ke zjištění přestupce však ve své judikatuře opakovaně věnoval pozornost Nejvyšší správní soud, který se smyslem a mezemi pátrací činnosti správních orgánů při odhalování pachatelů dopravních přestupků detailně zabýval. Již v rozsudku ze dne 22. 10. 2015, č. j. 8 As 110/2015-46, přitom Nejvyšší správní soud konstatoval, že by šlo proti smyslu právní úpravy správního deliktu (resp. přestupku) provozovatele vozidla „*vyžadovat po správních orgánech rozsáhlé kroky směřující k určení totožnosti přestupce, nemají-li pro takové zjištění potřebné indicie a případné označení řidiče provozovatelem vozidla k výzvě podle § 125h odst. 6 zákona o silničním provozu zjevně nevede, resp. nemůže vést k nalezení a usvědčení pachatele přestupku*“. Současně však kasační soud v citovaném rozsudku zdůraznil přednost přestupkové odpovědnosti řidiče, neboť „*budou-li mít správní orgány (ať již na základě sdělení řidiče provozovatelem vozidla nebo na základě jiných skutkových okolností) reálnou příležitost zjistit přestupce, musí se o to pokusit*“ (srov. též např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 5. 2017, č. j. 3 As 61/2016-44, ze dne 9. 10. 2019, č. j. 2 As 346/2018-22, či ze dne 5. 11. 2021, č. j. 5 As 353/2020-26).
42. Podrobněji své úvahy týkající se nezbytných kroků vedoucích ke zjištění skutečného přestupce rozvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 9. 10. 2019, č. j. 2 As 346/2018-22, ve kterém zdůraznil nutnost individuálního posuzování s ohledem na konkrétní okolnosti věci a současně popsal základní možné scénáře odvíjející se od jednání provozovatele vozidla. V prvním okruhu případů jde o provozovatele vozidel, jež na výzvu správního orgánu vůbec neuvedou totožnost přestupce, případně o něm nesdělí dostatečné množství osobních údajů tak, aby jej bylo možné identifikovat a kontaktovat, či poskytnou údaje smyšlené či falešné, anebo opakovaně jednají v podobných věcech obstrukčním způsobem. V těchto případech přitom Nejvyšší správní soud dovodil, že správní orgány nejsou povinny pokračovat v pátrací činnosti a vyvíjet další úkony za účelem zjištění přestupce a po odložení věci přestupku řidiče mohou bez dalšího aplikovat subsidiární odpovědnost provozovatele vozidla. V rámci druhého okruhu případů se pak jedná o provozovatele vozidel, kteří správnímu orgánu poskytnou dostatečné množství identifikačních údajů řidiče, na základě nichž správní orgán sděleného řidiče vyzve k podání vysvětlení. Jestliže tento nijak nereaguje, je třeba

zohlednit další skutkové okolnosti, aby bylo možné učinit závěr, zda byla činnost ze strany správního orgánu dostatečná a představovala provedení nezbytných úkonů.

43. Okolnosti řešené věci nepochybně odpovídají první z výše vymezených situací, neboť žalobce řidiče vozidla neoznačil, ačkoliv k tomu měl příležitost. Krajský soud z obsahu správního spisu zjistil, že žalobce na výzvu k podání vysvětlení nijak nereagoval a údaje potřebné k identifikaci řidiče vozidla v době spáchání přestupku správnímu orgánu I. stupně nesdělil. Samotná výzva přitom byla formulována srozumitelně a splňovala veškeré požadavky, jež jsou na výzvy tohoto typu standardně kladeny. Text výzvy obsahuje výslovné poučení, že žalobce může místo úhrady určené částky písemně oznámit prvostupňovému orgánu totožnost osoby řidiče, která vozidlo v době překročení nejvyšší dovolené rychlosti řídila. Pokud tak žalobce z vlastní vůle neučinil a po obdržení výzvy se rozhodl zůstat pasivní, nelze tuto jeho pasivitu přičítat k tíži správnímu orgánu. Takový postup by se totiž zjevně přičil smyslu právní úpravy přestupku provozovatele vozidla, jímž je zejména poskytnout provozovateli vozidla příležitost dobrovolně sdělit osobu řidiče v okamžiku přestupku a vyhnout se tak vlastní subsidiární odpovědnosti za jím spáchaný přestupek.
44. Jen pro úplnost potom krajský soud dodává, že žalobce má jako provozovatel vozidla ze zákona povinnost znát totožnost osoby, jíž své vozidlo svěřil k užívání a která jeho vozidlo v rozhodný moment řídí (viz § 10 odst. 4 zákona o silničním provozu). Je pouze na provozovateli, zda dané osobě důvěřuje natolik, že jí poskytne k dispozici své vozidlo a podstoupí s tím spojené riziko, že v případě porušení povinností řidiče či jiných pravidel silničního provozu touto osobou bude za tato porušení podpůrně odpovědný. Proto je zcela bez významu a nebrání sdělení totožnosti řidiče, zda byl provozovatel vozidla spáchání přestupku řidičem osobně přítomen, či se naopak v daný okamžik ve vozidle ani jeho nejbližším okolí nenacházel. Právě tak je lichá i argumentace žalobce, že je nezbytné odlišovat osobu, jíž provozovatel svěřil své vozidlo k užívání, od osoby řidiče. Zákon o silničním provozu ani z něj vycházející judikatura správních soudů totiž žádný takový rozdíl nečiní.
45. Na základě shora uvedeného tak krajský soud uzavírá, že za daných okolností zaslání jediné výzvy k podání vysvětlení dostatečně naplnilo podmínku tzv. nezbytných kroků a opravňovalo prvostupňový orgán k tomu, aby po odložení věci zahájil přestupkové řízení s provozovatelem vozidla.

VI.3 K protiústavnosti objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla

46. V neposlední řadě žalobce namítal rovněž to, že v důsledku uplatnění objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla došlo k neúměrnému zásahu do jeho ústavně zaručeného vlastnického práva ve smyslu čl. 11 Listiny. Je toho názoru, že v jeho případě nelze uplatnit závěry vyslovené Ústavním soudem v nález ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16.
47. Již na tomto místě krajský soud připomíná, že případná protiústavnost právní úpravy přestupku provozovatele vozidla ve smyslu ustanovení § 10 odst. 3 ve spojení s § 125f zákona o silničním provozu byla opakovaně předmětem posouzení Nejvyšším správním soudem (srov. zde zejm. rozsudky ze dne 16. 6. 2016, č. j. 6 As 73/2016-40, či ze dne 23. 6. 2016, č. j. 6 As 128/2015-32). Nejvyšší správní soud dovodil, že z hlediska testu ústavnosti aplikovaná právní úprava ob stojí, neboť představuje přiměřený prostředek k dosažení legitimního cíle. Následně k totožnému závěru dospěl též Ústavní soud v

plenárním nálezu ze dne 16. 5. 2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16, v němž neshledal nesoulad citovaných ustanovení s ústavním pořádkem, konkrétně s čl. 2 odst. 3, čl. 4 odst. 1, čl. 11 odst. 1 a 3, čl. 37 odst. 1 a čl. 40 odst. 2 Listiny. Současně Ústavní soud nedospěl ani k závěru, že by nově přijatá právní úprava provozovatele vozidla svou povahou odporovala závazkům plynoucím z čl. 6 odst. 1 a 2 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv.

48. Co se týče možného zásahu do vlastnického práva ve smyslu čl. 11 Listiny v důsledku uplatnění objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, Ústavní soud konstatoval, že jakkoli povinnost zaplatit pokutu bezpochyby zasahuje do vlastnického práva provozovatele vozidla, jde o zásah oprávněný a splňující všechna kritéria testu proporcionality. Z hlediska *vhodnosti* se totiž jedná o vhodný prostředek k dosažení legitimního cíle, kterým je zajištění vyšší bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Užití vymezení odpovědnostních vztahů rozumným způsobem objasňuje preventivní funkci, jelikož působí na řidiče, aby se porušování svých povinností do budoucna nedopouštěli. Stran kritéria *potřebnosti* pak Ústavní soud neshledal existenci jiné varianty právní úpravy, jež by při srovnatelné způsobilosti k dosažení sledovaného cíle šetrněji zasahovala do vlastnického práva provozovatele vozidla. Přijatá úprava objektivní přestupkové odpovědnosti provozovatele vozidla byla shledána oproti dřívějšímu stavu efektivnější a zároveň šetrnější než případná povinnost provozovatele evidovat osobu, které své vozidlo svěřil k užívání. Subsidiární povaha pak činí z objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla prostředek, který za účelem dosažení sledovaného cíle zasahuje do vlastnického práva mnohem šetrněji, než by tomu bylo v případě uložení pokuty bez dalšího. Konečně posuzovaný zásah naplňuje též požadavek *proportionality*, neboť Ústavní soud nenalezl žádný důvod, který by s ohledem na podstatu a smysl vlastnického práva prosazení objektivní odpovědnosti zpochybňoval.
49. Krajský soud je přesvědčen, že závěry Ústavního soudu lze bez dalšího uplatnit i v nyní souzené věci, protože námitce žalobce nepřisvědčil. Zdejší soud po posouzení okolností případu žalobce nezjistil žádné relevantní důvody či okolnosti, jež by svou mimořádností odůvodňovaly odlišné posouzení ústavnosti objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla ve vztahu k vlastnickému právu žalobce podle čl. 11 odst. 1 a 3 Listiny.
50. Zdejší soud nepochybuje o tom, že i v nynějším případě měla aplikace objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla vůči žalobci za cíl zajistit vyšší míru bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a jako taková vedla k ochraně účastníků silničního provozu. Správní orgány přitom respektovaly a šetřily vlastnické právo žalobce, jestliže se nejprve pokusily zjistit totožnost skutečného pachatele přestupku a podnikly za tímto účelem tzv. nezbytné kroky, jak to vyžaduje díkce § 125f odst. 5 zákona o silničním provozu. Z hlediska posouzení přiměřenosti zásahu pak konečně nelze pominout ani skutečnost, že žalobci byla za přestupek provozovatele vozidla podle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu uložena v souladu s § 125f odst. 4 ve spojení s § 125c odst. 5 písm. g) téhož zákona pokuta ve výši 1 500 Kč, tedy ve výši odpovídající samé spodní hranici možné zákonné sazby, a proto ohledně přiměřenosti uloženého správního trestu nelze mít žádné pochyby. Za těchto okolností tak zdejší soud (nejen ve světle zásady *de minimis non curat praetor*) nevidí dostatečný prostor k tomu, aby se od shora citovaných závěrů Ústavního soudu odchýlil a inicioval nové posouzení souladu objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla s ústavním pořádkem ČR.

51. Závěrem krajský soud dodává, že na jeho názoru nemohla nic změnit ani žalobní argumentace obsahující mj. i vlastní test ústavnosti. V této souvislosti krajský soud zdůrazňuje, že žalobcem předestřený „test proporcionality“ se v podstatě vztahuje jen k umístění stacionárního měřiče rychlosti, neboť žalobce optikou kritérií vhodnosti, potřebnosti a přiměřenosti hodnotí pouze splnění podmínek ve smyslu § 79a zákona o silničním provozu (posuzuje naplnění účelu měření rychlosti obecní policií). Ve svých úvahách ovšem zcela pomíjí podstatu a charakter objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla a její ústavní rozměr, jak ho komplexně a vyčerpávajícím způsobem vysvětlil ve shora citovaném nálezu Ústavní soud.
52. Krajský soud tedy uzavírá, že v projednávané věci nedošlo podle jeho přesvědčení k nepřiměřenému zásahu do ústavně zaručeného vlastnického práva žalobce ve smyslu čl. 11 Listiny. Námitka tak není důvodná.

VII. Závěr a náklady řízení

53. Ze shora uvedených důvodů neshledal krajský soud žalobu důvodnou, a proto ji zamítl, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
54. O náhradě nákladů řízení zdejší soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., dle něhož 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 souzené věci nebyl žalobce ve věci úspěšný, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.). Žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, resp. 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 k Nejvyššímu správnímu soudu. 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 28. listopadu 2024

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