



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Komínkovou v právní věci žalobce **O.S., ...**, *Mgr. Jaroslavem Topolem, advokátem, se sídlem Praha 4, Na Zlatnici 301/2*, proti žalovanému: **Krajský úřad Plzeňského kraje**, Škroupova 18, 306 13 Plzeň, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 15.03.2016 č.j. DSH/14884/15,

t a k t o :

- I. **Žaloba s e z a m í t á.**
- II. **Žádný z účastníků n e m á n á r o k na náhradu nákladů řízení.**

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se žalobou domáhá zrušení výše označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Plzně, odboru správních činností, oddělení dopravních přestupků, ze dne 12.10.2015 č.j. MMP/246072/15, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod čtvrtý 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*“), pro porušení § 18 odst. 4 téhož zákona, za což mu byla uložena pokuta 2.300,-Kč a náhrada nákladů řízení 1.000,-Kč.

Žalobce v žalobě tvrdil, že strážníci nepostupovali v souladu s návodem k obsluze

měřicího zařízení, což vyplynulo jak ze svědeckých výpovědí, tak i ze snímků z měření. Žalobce namítal, že zaměřovací prostředek a výtyčka jsou dvě odlišné věci a při ustavování vozidla je potřeba použít obě dvě. Žalobce poukázal na stranu 74 návodu k obsluze radaru AD9, podle něhož se do držáku zasune zaměřovací přípravek a poloha vozidla (jeho podélná osa) se musí nastavit, aby průhled přes přípravek směřoval přesně na výtyčku, která je umístěna cca. 10 m před vozidlem. Z výpovědí nevyplývalo, že by takto strážníci postupovali. Žalobce připomněl, že dle ověřovacího listu je možné rychloměr používat jen za dodržení návodu k obsluze. Měření tak podle názoru žalobce bylo provedeno neověřeným měřidlem, což je v rozporu s právními předpisy. Podle žalobce je nesprávný závěr správního orgánu, že i kdyby nebylo vozidlo ustaveno v souladu s návodem k obsluze, kontrolním měřením by byla tato vada zhojena. I při kontrolním měření tak musela být naměřená rychlost odlišná od skutečné, neboť rychloměr byl ustaven nesprávně. Z kontrolního měření tak nelze automaticky dovozovat zhojení vad při ustavování vozidla. Podle žalobce i z fotografie z měření je zřejmé, že vozidlo na snímku se nenachází na požadované poloze. Společnost Ramet tak ve svém dokumentu „vyhodnocení záznamu o přestupku zařízení Ramer 7CCD, Ramer 7M, Ramer 10, AD9 uvádí, že podle pozice vozidla na fotografii lze určit, zda vozidlo bylo ustaveno správně. Toto posouzení je podmíněno pouhou fotografií uvnitř obdélníku, který reprezentuje šířku radarového svazku. Pokud se některá část vozidla nachází v tomto svazku, je měření považováno za správné. Podle žalobce tato metoda ověření vylučuje vznik reflexe, která však namítána nebyla. V případě zařízení AD9 je kamera měřicího zařízení aretována od úhlu radarové hlavy vždy o tři stupně, a to směrem od vozovky, její úhel svíraný s osou komunikace bude 19 stupňů. Jelikož se úhel, pod kterým bylo vozidlo změřeno, zdá být výrazně menší, provedl autor výpočet, který není sice extrémně přesný, ale je nemožné, že by byla vzniklá chyba větší, než jednotky stupňů. Z toho po výpočtu bylo určeno, že vozidlo bylo vyfotografováno přibližně pod úhlem 3 stupně, kdy mělo být vyfotografováno pod úhlem 19 stupňů. Takovéto měření poskytne chybný údaj o rychlosti. Přesto je vozidlo na snímku v takové pozici, že vyhovuje testu složením svazku. Existence tohoto případu je podle žalobce důkazem nefunkčnosti kritérií stanovených Rametem. Ze samotné podstaty věci je zřejmé, že podle rozdílné rychlosti vozidla se bude jeho poloha na fotografii měnit. Stejně tak se bude měnit podle citlivosti čas zachycení vozidla. I při korektně ustaveném vozidle budou vznikat snímky, kde bude v závislosti na těchto dvou parametrech rozdílná poloha na fotografii, proto musí být kritéria posouzení dostatečně benevolentní, aby měření nebyla vyřazena. Podle žalobce s takovouto tolerancí však nevznikne kritérium, které přesně vyřadí snímky pořízené ze špatně ustaveného zařízení. Pokud dokument vydaný společností Ramet není soudu znám z úřední činnosti, může jej žalobce za účelem provedení dokazování na žádost dodat. Dokument zpracovaný společností Ramet se podle žalobce nesnaží dát vodítka správním orgánům, jak korektně posuzovat měření, avšak se snaží zamaskovat relativní náročnost používání a relativně časté nedodržování návodu k obsluze. Je podle žalobce zřejmé, že výrobce měřicího zařízení bude mít komerční zájem na udržení dobré reputace svého výrobku a podle toho také zkonstruoval dokument. Z fotografie z měření tedy podle žalobce nelze vyvodit, že by vozidlo stálo rovnoběžně k vozovce, zda policisté ustavili přístroj dle návodu k obsluze, zda použili zaměřovací prostředek a výtyčku. Žalobce také namítal, že ve správním řízení navrhoval provedení důkazu návodem k obsluze, což bylo odmítnuto. Pokud by tak správní orgán učinil, musel by podle žalobce dospět k závěru, že nebylo ani výstupem z měření, ani svědeckými výpověďmi, prokázáno, že strážníci dodrželi návod k obsluze.

Dále žalobce namítal nedostatečné odůvodnění výše uložené sankce při horní hranici zákonné sazby. Žalobce namítal, že žalovaný přihlédl k pouhému počtu záznamů žalobce v evidenční kartě řidiče za poslední 3 roky, bez dalšího jako k přitěžující okolnosti s tím, že je zřejmé, že žalobce soustavně porušuje předpisy. Žalobce k tomuto namítal, že se správní orgány nezabývaly otázkou, zda se v případě žalobce jedná o svátečního řidiče, nebo osobu, která ve vozidle denně stráví několik hodin, což je případ žalobce, který je taxikářem. Podle žalobce tak lze stěží zkonstatovat, že se jedná o osobu soustavně porušující předpisy, neboť z logiky věci je u něho větší pravděpodobnost, že bude denně pod dohledem silniční hlídky. Podle žalobce by naopak měla být v jeho prospěch vzata skutečnost, že je řidičem z povolání. 3 záznamy v evidenční kartě řidiče s ohledem na počet kilometrů, které ročně najezdí, podle žalobce neprokazují, že by se jednalo o osobu soustavně porušující právní předpisy. Podle žalobce rovněž nemůže obstát samo o sobě obecné tvrzení, že překročení rychlosti o 15 km/h je společensky nebezpečnější než o 5 km/h, neboť je nutno zohlednit i další okolnosti. Pokud by řidič překročil rychlost v 7:45 hod. dopoledne v blízkosti školy, jednalo by se jistě o škodlivější jednání, než o 15 km/h o půlnoci v okrajové části obce. Podle žalobce byla rovněž porušena zásada dvojího přičítání, kdy žalobce nesouhlasí s názorem, že je vhodné posuzovat míru překročení maximální povolené rychlosti v souvislosti se způsobem spácháním přestupku dle § 12 odst. 1 zákona o přestupcích. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu (dále jen „*NSS*“) ze dne 13.12.2004 č.j. 7As 43/2004-51 „*při posuzování závažnosti přestupku dle § 12 odst. 1 zákona o přestupcích musí správní orgán brát v úvahu zejména způsob spáchání přestupku, tedy zda pachatel spáchal přestupek konáním nebo opomenutím na místě veřejně přístupném, použil-li ke spáchání přestupku technické prostředky apod.*“

Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl zamítnutí žaloby s tím, že za situace, kdy bylo beze vší pochybnosti na základě jednoduché pomůcky zpracované meteorologem ověřeno, že vozidlo bylo ustaveno správně, je nadbytečné zabývat se do detailu tím, zda strážníci řádné ustavení vozidla též ověřili. I kdyby tomu tak nebylo, nemělo by takové pochybení vliv na správnost měření a nelze ani souhlasit s tvrzením, že pomůcka zpracovaná meteorologem Ing. H. ze společnosti Ramet, a.s. je použitelná pouze na případy, kdy je vozidlo výrazně nesprávně ustaveno. Jádrem této pomůcky je šablona, která se porovnává s obrázkem. Z této pomůcky jednoznačně vyplývá, že buď je vozidlo alespoň z malé části v obrazci (tj. za vynesenu kolmicí) a měření je správné, nebo v obrazci není a měření je nesprávné. Předmětná pomůcka proto pokrývá i mezní situace. V daném případě je vozidlo v požadovaném prostoru s dostatečnou rezervou. Tvrdí-li žalobce, že vozidlu byla naměřena vyšší rychlost, než byla skutečná, neposkytuje pro své tvrzení na rozdíl od správních orgánů žádný důkaz a závěr správních orgánů ničím nevyvrací. Jím vypracované amatérské výpočty nemohou zpochybnit metodu zpracovanou meteorologem. I pro výpočet obsažený v žalobě platí, že pokud žalobce nezná přesnou polohu měřeného a měřicího vozidla, nemohl relevantně vypočítat zhola nic. Je-li žalobce řidičem z povolání a vozí-li za úplaty jiné lidi, tím spíše je u něj dán zvýšený zájem na dodržování dopravních předpisů. Dva z předchozích přestupků spočívaly navíc právě v překročení nejvyšší dovolené rychlosti, z čehož plyne, že žalobce má s dodržováním rychlosti problém. To ve spojení se skutečností, že se přestupku dopustil za snížené viditelnosti v uzavřené obci, kdy podél silnice vede tramvajový pás, jsou zde zastávky tramvaje a chodník, který není oddělen od vozovky svodidly, jakož i to, že se jednalo v rámci limitu dané skutkové podstaty o vyšší překročení rychlosti blížící se limitu

kvalifikované skutkové podstaty, postačuje k uložení sankcí v horní polovině sankční sazby. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 15 km/h je závažnější než o 5 km/h, neboť s rostoucí rychlostí se prodlužuje jak brzdná dráha, tak i dráha, kterou vozidlo ujede po dobu, než vůbec řidič stačí zareagovat.

Součástí správního spisu je oznámení přestupku ze dne 29.4.2015, podle něhož žalobce v tento den ve 23:39 hod. řídil osobní motorové vozidlo Škoda Octavia RZ ... v Plzni na Klatovské třídě a byla mu naměřena rychlost radarem 68 km/h. Žalobce se do oznámení nevyjádřil, ani je nepodepsal. Podle úředního záznamu Městské policie Plzeň ze dne 30.4.2015 výsledná rychlost po odečtení odchylky byla 65 km/h v úseku pozemní komunikace, kde je nejvyšší dovolená rychlost stanovena 50 km/h. Rychlost byla změřena radarovým měřičem rychlosti AD9, umístěném ve služebním vozidle Škoda Octavia. Žalobce byl zastaven na Klatovské třídě poblíž č.p. 40 (sídlo Hypoteční banky), ve směru z centra. Rovněž přestupek byl zaznamenán na pozemní komunikaci (před nemovitostí s č.p. 16) ve směru z centra města. Žalobce měl odmítnout vyřešit přestupek na místě v blokovém řízení, proto byla věc předána správnímu orgánu. Dále je součástí správního spisu ověřovací list ze dne 10.6.2014 k radarovému měřiči AD9C, výrobní číslo 06/0191 s platností do 9.6.2015. Rovněž je součástí spisu záznam o přestupku pořízený radarem zachycující prakticky uprostřed snímku celé vozidlo i s čitelnou registrační značkou. K tomu je připojen videozáznam na CD z kamery umístěné ve služebním vozidle vpředu, zachycující kontrolu vozidla taxislužby s předmětnou poznávací značkou. Součástí správního spisu je dále výpis z evidenční karty řidiče. Proti příkazu správního orgánu I. stupně podal žalobce odpor, který nijak neodůvodnil.

Svědék D.H. při jednání dne 11.9.2015 uvedl, že k žalobci nemá žádný vztah, nezná ho. Předmětného dne vykonával s kolegou noční službu, kdy měřili rychlost jízdy na Klatovské třídě u domu č.p. 16 (jsou tam kadeřnické potřeby). Na toto místo se většinou přesouvají, když měří ve večerních hodinách. Je to z důvodu, že je tam zúžený jízdní pruh a tramvajový ostrůvek a větší hustota chodců. Ve služebním vozidle Škoda Octavia měli pevně zabudovaný radar AD9C. Vozidlo je schválené a ověřené k měření, když s tím se jezdí přímo ke společnosti Ramet. Svědek byl obsluhou radaru a kolega řidičem. Kolega ustavil vozidlo podle návodu výrobce rovnoběžně s vozovkou a tento svědek nastavil radar dle manuálu výrobce. Radar byl nastaven v ručním režimu. Když projede vozidlo, rychlost radar sám vyhodnotí vizuálně a verbálně nahlásí, svědek vyhodnotí foto, které se objeví na displeji, a sdělí kolegovi, zda má za změřeným vozidlem vyjet. Za tímto ihned vyjeli. Zastavili žalobce na Klatovské třídě poblíž dalšího tramvajového ostrůvku ve směru z centra města. Svědek žalobce vyzval k předložení dokladů potřebných pro provoz a řízení motorového vozidla, které byly v pořádku. Žalobci bylo nabídnuto vyřešit přestupek v blokovém řízení, s čímž nesouhlasil a žádal o předání na MMP. K obsluze radaru byl svědek podle svého tvrzení vyškolen, což dokládal i přiloženým osvědčením. Podle svědka měření probíhalo v souladu s návodem výrobce. O tom, že vozidlo skutečně stojí rovnoběžně s okrajem vozovky, se podle žalobce přesvědčili podle návodu výrobce, technicky po vyndání radarové hlavy a dle zaměřovače, který slouží k ověření rovnoběžnosti vozidla s vozovkou v místě měření. Dále bylo provedeno potřebné zkušební měření, vše bylo v pořádku a na zkušebních fotografiích je vidět, že radar měří, jak má. Úhel, pod nímž je nastavována radarová hlava, je daný manuálem výrobce radaru. Zařízení jsou napevno nastavená a mají tři body, do nichž je

možné je nastavit. Pokud by byl úhel špatně nastaven, radar by při zkušebním měření nefungoval dle návodu od výrobce a na snímcích by se vozidla zobrazovala odlišně, na každé fotografii v jiném místě, což v danou dobu nebylo.

Svědék O.N. rovněž potvrdil, že nemá k žalobci žádný vztah. Předmětného dne potvrdil, že s kolegou prováděli měření rychlosti na Klatovské třídě a naměřili vyšší rychlost vozidlu taxi Škoda Octavia. Po zastavení jednal s řidičem jeho kolega. Rovněž tento svědek potvrdil, že byl k obsluze radaru vyškolen. Vozidlo ustavil dle pokynů svého kolegy, který byl rovněž obsluhou radarového zařízení. Jeho kolega zasahoval drobnými korekcemi do postavení vozidla. U radarové hlavy je pevně daný úhel od výrobce.

V následném vyjádření zmocněnec žalobce namítal, že vozidlo je na fotografii vlevo, přitom bylo měřeno zprava na odjezdu a dle výrobce zařízení, pokud se měří z levé strany vozovky, převážná plocha měřeného vozidla by měla být zprava na odjezdu a dle výrobce zařízení, pokud se měří z levé strany vozovky, převážná plocha měřeného vozidla by měla být vlevo. To platí pro měření na příjezdu i na odjezdu. Při měření z pravé strany vozovky by to mělo být obráceně. Tím je podle žalobce vznesena pochybnost o provedeném měření. Dále je podle žalobce z výpovědí svědků vyloučeno, že by provedli měření v souladu s návodem k obsluze, když ustavení vozidla v souladu s návodem k obsluze je činnost pro dvě osoby, kdy jedna drží výtyčku a druhá skrz zaměřovací přípravek tuto hledá, či pokud je to nutné upravuje polohu vozidla. Žalobce navrhl provedení návodu k obsluze jako důkaz. Z tohoto je také zřejmé, že zaměřovací přípravek nelze použít samostatně.

Správní orgán I. stupně v odůvodnění svého rozhodnutí uvedl, že správní orgán svědky považuje za zcela nestranné, jelikož nebylo zjištěno, že by měli jakýkoliv zájem na výsledku řízení a na poškození žalobce, když shodně uvedli, že k němu nemají žádný vztah. Tudiž správní orgán neměl důvod zpochybňovat jimi uváděné skutečnosti zjištěné při výkonu služby a na jejich výpovědi, které v důležitých bodech vzájemně korespondují i spolu s ostatními doklady ve spisové dokumentaci, pohlíží jako na věrohodné. Současně správní orgán konstatoval, že oba strážníci před správním orgánem vypovídali po zákonném poučení o tom, co vnímali svými smysly a při plnění služebních povinností. Správní orgán neshledal jakékoliv indicie nezákonného postupu ze strany MP. Oba strážníci se vyjádřili v tom smyslu, že při měření rychlosti postupovali v souladu s návodem k obsluze radaru. Svědek H., který radar obsluhoval, dokonce při jednání předložil osvědčení firmy Ramet o absolvování odborné přípravy pro obsluhu a údržbu silničních rychloměrů AD9C ze dne 8.7.2014, která byla ukončena závěrečnou zkouškou. Oba svědci shodně a detailně popsali, jak měření daným radarem provádějí, když se vyjádřili i k ustavení služebního vozidla rovnoběžně s okrajem vozovky. Svědek H. uvedl, že pomáhal kolegovi N. podle manuálu od výrobce při ustavení služebního vozidla rovnoběžně s vozovkou. Dále uvedl, že poloha vozidla byla následně ověřena dle zaměřovače, kdy bylo provedeno i zkušební měření, a vše bylo v pořádku, což je patrné ze zkušebních fotografií. Správní orgán se neztotožnil s vyjádřením zmocněnce, že ustavení vozidla v souladu s návodem k obsluze je činnost pro dvě osoby, a to i když zaměřovací přípravek byl použit samostatně. Tato skutečnost byla svědeckými výpověďmi podle správního orgánu vyvrácena. Z toho důvodu nepřipustil správní orgán navržený důkaz návodem k obsluze. Správní orgán totiž sebemenší pochybnosti nemá totiž sebemenší pochybnost o tom, že by měření rychlosti nebylo prováděno v souladu s návodem k obsluze a

tento úkon považuje za nadbytečný, kdy by docházelo k neúměrnému protahování řízení, a nebyly by vzneseny nové poznatky do řízení. Správnímu orgánu z úřední činnosti je známo, že odjíždějící vozidla jsou snímána až po ukončení svého cyklu měření a po zjištění konce vozidla. Pokud nedojde k ověření výsledku konce měření, je měření ukončeno ještě před aktivací kamery. Z toho vyplývá, že pokud by nebylo měření rychlosti v inkriminovanou dobu prováděno v souladu se zákonem, nebylo by pořízeno foto vozidla vůbec. Strážník H. současně uvedl, že před započítím měření bylo provedeno zkušební měření, při němž nebyly shledány žádné nesrovnalosti. Nadto z ověřovacího listu rychloměru vyplývá, že byl ověřen a lze jej používat k měření rychlosti. Ověření bylo v době silniční kontroly platné. Podle správního orgánu v místě, kde bylo měření prováděno, před budovou č.p. 16 na Klatovské třídě v Plzni, je plocha určená pro parkování vozidel. Správní orgán tedy zastává názor, že zde je zaručeno měření rychlosti vozidel za současného dodržování návodu k obsluze rychloměru. Při stanovení výše sankce vycházel správní orgán z ustanovení § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu, podle něhož se pachateli uloží pokuta od 1.500,-Kč do 2.500,-Kč. V daném případě přihlédl správní orgán k charakteru přestupku, který hodnotí jako závažnější, kdy míru překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci již nelze považovat za nízkou. V daném případě se prodlužuje brzdná dráha, tudíž může dojít k ohrožení bezpečnosti silničního provozu a ostatních účastníků silničního provozu. Rovněž správní orgán zhodnotil, že rychlost byla ze strany obviněného ve vztahu k naplnění skutkové podstaty předmětného přestupku překročena vyšší měrou. Dále správní orgán přihlédl v neprospěch žalobce ke skutečnosti, že se dopustil přestupku v pracovní den, v nočních hodinách, v Plzni na pozemní komunikaci Klatovské třídy, která je hlavní příjezdovou tepnou do centrální části města Plzně, a kde jsou vedeny i linky městské hromadné dopravy, tudíž lze předpokládat zvýšenou frekvenci ostatních účastníků silničního provozu včetně chodců, což bylo potvrzeno svědeckou výpovědí strážníka H., proto je zde zapotřebí dbát opatrnosti a striktně respektovat zákon o silničním provozu. Správní orgán přihlédl i k výpisu z evidenční karty řidiče, podle něhož má žalobce za období posledních 3 let evidovány celkem 3 přestupky v dopravě. Dva z nich jsou obdobného charakteru jako projednávány (překročení nejvyšší dovolené rychlosti), proto správní orgán nemohl na jeho jednání pohlížet jako na ojedinělé pochybení, nýbrž jako na další vyústění nekázně v silničním provozu, což bylo hodnoceno v neprospěch žalobce. Ve prospěch žalobce bylo zhodnoceno, že svým jednáním nezpůsobil nevratné následky. Po zhodnocení celé věci s ohledem na recidivu žalobce, byla uložena sankce v horní polovině stanoveného rozpětí sazby.

Žalovaný v odvolacím řízení doplnil podklady rozhodnutí o mimo jiné Vyhodnocení záznamů ze zařízení Ramer 7CCD, Ramer 7M, Ramer 10, AD9, ze dne 2.4.2015, v jehož bodě 2b se uvádí, že pokud se měří z levé strany vozovky, převážná plocha měřeného vozidla by měla být vlevo. Platí jak pro měření na příjezdu, tak i na odjezdu. Při měření z pravé strany vozovky by to mělo být obráceně. Neplatí to vždy a pro kontrolu lze použít šablonu s vyznačenou pozicí radarového svazku ve snímku (žlutě). Šablona je pro všechny hodnoty zoomu od 25 mm až po 105 mm a odpovídá parametrům používaných objektivů. Odpovídající hodnotu radarového svazku vybereme podle skutečné hodnoty zoomu. Při měření na odjezdu musí být vozidlo změřeno a následně uděláno foto, tzn., že vozidlo musí vyjždět ze snímku (nebo může být vyjeté za radarovým svazkem maximálně v prostoru kolmice bodem na šikmé lince označené konec prostoru, odpovídající vybranému svazku). Nebo konec vozidla může také být přibližně na začátku svazku – viz linka označená začátek

prostoru (šířka prostoru se určí prodloužením svazku k šikmým linkám vymezujícím platný prostor). Pro příjezd i odjezd platí, že začátek nebo konec vozidla (podle příjezdu nebo odjezdu) by měl být v prostoru snímku vymezeném šipkami začátek prostoru a konec prostoru. K tomuto jsou v této listině zobrazeny fotografie vozidla na příjezdu a na odjezdu spolu s vyznačením začátku, případně konce vozidla (a to na odjezdu) a linkami je vymezen začátek prostoru v levé části snímku a konec prostoru za polovinou napravo (to u snímku vozidla měřeného na odjezdu). Z tohoto snímku dále vyplývá, že rozhodující je na odjezdu umístění konce vozidla v prostoru čar vyznačujících radarový svazek, tj. v levé polovině snímku.

V žalobou napadeném rozhodnutí žalovaný konstatoval, že má stejně jako správní orgán I. stupně za prokázané, že strážníci použili veškeré součásti vybavy pro měření při ustavení vozidla. Z výpovědí strážníků je zcela zřejmé, že pozici vozidla podle stanovené pomůcky ověřili, přičemž z výpovědí nelze rozhodně dovozovat, že by použili pouze část této pomůcky. Skutečnost, že svědek H. naopak učinil úkony podle návodu výrobce, nejprve připravil hlavu a učinil úkony u vozidla a následně použil zaměřovač a korigoval řidiče vozidla v nastavení vozidla, potvrzuje tuto skutečnost. Je přitom irelevantní, zda nástroj pro ověření ustavení vozidla strážník nazve zaměřovačem, zaměřovacím prostředkem, sadou pro zaměřování, výtyčkou apod. Strážník musí vědět, jak nastavit měřicí zařízení, nikoliv znát celý návod k obsluze, resp. konkrétně jeho užití pojmy. Měl-li zástupce odvolatele pochybnosti o tom, co myslí svědek H. pod pojmem zaměřovač, zda pomůcku jako takovou nebo jen její část bez výtyčky, mohl se svědka výslovně dotázat, což během jednání neučinil. Strážník byl odborně způsobilý k měření rychlosti, proto nelze předpokládat, že by si snad pouze hrál s částí zařízení na ustavení vozidla, zatímco druhý policista jen tak pro nic za nic seděl ve vozidle. Sdělí-li policista, že zaměřovačem zkontroloval ustavení vozidla, je logické, že užil celou pomůcku, aniž by musel jmenovat všechny její části. Odvolací orgán o komplexnosti ověření ustavení vozidla nemá žádné pochybnosti. Krom toho ustavení měřiče bylo provedeno duplicitně i provedením zkušebních snímků. I kdyby snad prvá z metod ověření byla provedena nesprávně, nesprávné ustavení radaru vylučuje vyhotovení kontrolních snímků. Odvolací orgán rovněž se neztotožňuje s argumentací žalobce, že ke korekci měřicího zařízení je třeba dvou osob, a že zde korekci prováděl pouze jeden. Je totiž logické, že je-li měřicí zařízení pevně instalováno ve služebním vozidle, musí být při ověření správnosti ustavení vozidla jeden policista mimo vozidlo a druhý ve vozidle. Pokud by se druhý policista nacházel mimo vozidlo, jak naznačuje údajně správný postup žalobce, mohl by jen stěží současně popojíždět s vozidlem do správné pozice. Tvrzení žalobce ohledně neužití výtyčky považuje správní orgán za vyvrácené. Nicméně neužití přípravku pro ověření umístění vozidla, by automaticky neznamenalo jeho nesprávné umístění. Tvrzení správního orgánu I. stupně, že probíhalo měření v souladu s návodem k obsluze a ustavení vozidla bylo řádně ověřeno, v sobě konzumuje i odpověď na námitku, že se vozidlo nachází ve špatné pozici na snímku. Za situace, kdy bylo spolehlivě prokázáno, že vozidlo bylo řádně ustaveno, měřicí zařízení řádně ověřeno a strážníci řádně proškoleni, není totiž možné, aby se vozidlo nacházelo na snímku ve špatné pozici. Navíc strážníci krom kontroly pomocí zaměřovacího zařízení provedli rovněž kontrolu pomocí snímků. V daném případě zadní část vozidla až po pravé zadní světlo v levé části obrázku, celá přední část vozidla a bok vozidla v pravé části snímku, což citaci žalobce odpovídá. Není tedy pravdou, že převážná část plochy vozidla byla v levé části snímku. Konkrétní umístění vozidla na snímku navíc bude dle zásad obecné

logiky proměnné podle toho, jaký je použitý díl, jakou rychlostí vozidlo jelo apod. V daném případě byl dle záznamu z měřicího zařízení použit krátký dosah (20 m), měřené vozidlo tedy bylo v době změření v blízkosti měřicího, proto je jen logické, že vozidlo zabírá podstatnou část na snímku. Je-li vozidlo foceno na odjezdu, bude zadní část vozidla (zavazadlový prostor) vždy blíže k levému okraji snímku a přední část vozidla v pravém okraji snímku. Ze snímku, ani z výpovědi svědků, ani z pořízeného záznamu nevyplývají jakékoliv důvodné pochybnosti o ustavení vozidla s měřicím zařízením, ani o naměřené rychlosti. Žalovaný se proto ztotožňuje, že doplnění dokazování o návod k obsluze by nepřineslo žádné nové skutečnosti a bylo by proto nadbytečným. Žalovaný také připomněl, že žalobce poprvé uplatnil tvrzení, že si je jist, že takto rychle nejel, teprve v reakci na výzvu k vyjádření k podkladům v závěrečné fázi řízení v I. stupni. Do oznámení přestupku tuto podstatnou okolnost, která mu musela být známa již v době sepisování oznámení, neuvedl a jeho zmocněnec ji neuvedl ani při jednání. Při jednání se naopak jeho zmocněnec nevyjadřoval a čekal, až bude dokazování skončeno, vyžádal si lhůtu k vyjádření a teprve tam uplatnil svá skutková tvrzení a důkazní návrhy. Tento postup zmocněnce, který tuto procesní taktiku volí vždy, když se dostaví k jednání, a totožné námitky o nesprávnosti měření uplatňuje v různých fázích správního či soudního řízení v případě přestupků spočívajících v překročení nejvyšší dovolené rychlosti (rovněž vždy), nelze hodnotit jinak než jako účelový. Dle žalovaného, žalobcova citace o měřicím zařízení, je účelově nekompletní, neboť výrobce zařízení v bodě 2b ihned za souvětím o tom, že by vozidlo při měření z pravé strany vozovky mělo být převážně v pravé části snímku, dodává, že toto neplatí vždy a pro kontrolu lze použít šablonu s vyznačenou pozicí radarového svazku (žlutě). Šablona je pro všechny hodnoty zoomu od 25 mm až do 105 mm a odpovídá parametrům používaných objektivů. Letmým porovnáním této šablony pro měření zprava je zřejmé, že vozidlo je zcela zjevně přesně v té pozici, ve které má být, proto měřicí zařízení muselo být ustaveno příkladně. Jakékoliv spekulace o nesprávnosti měření jsou proto bezpředmětné, stejně jako hlubší úvahy o tom, zda je vozidlo na snímku umístěno vpravo nebo vlevo a proč. K seznámení s popsanou pomůckou pro vyhodnocování měření byl žalobce vyzván podle § 36 odst. 3 s.ř. Ze skutečnosti, že z této pomůcky zmocněnec účelově cituje jen to, co se mu hodí, je zřejmé, že i jemu je tato pomůcka důvěrně známá. Žalovaný rovněž připomněl, že žalobcem citovaná část se objevuje pod bodem 2b „Vyhodnocení měření“, nikoliv v návodu k obsluze, proto provádění návodu k obsluze jako důkazu tímto není vůbec zdůvodněno. Rovněž není třeba opětovně vyslýchat strážníky, neboť jejich prvotní výpověď obsahuje vše podstatné, přičemž nebylo-li žalobci něco jasné, tak měl možnost se policistů se zeptat.

K námitkám směřujícím do nedostatečného odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný konstatoval, že výčet ustanovení § 12 odst. 1 zákona o přestupcích je demonstrativní, a v konkrétním případě nemusí být všechny okolnosti naplněny, naopak mohou být dány i jiné okolnosti. Žalovaný k uložené sankci v napadeném rozhodnutí uvedl, že uložení sankce při horní hranici sazby odůvodňuje již sama skutečnost, že se žalobce v minulosti opakovaně dopustil přestupku spočívajícího v překročení nejvyšší dovolené rychlosti, přičemž předchozí potrestání zjevně nevedlo k jeho nápravě, stejně jako skutečnost, že se jednalo o překročení v horní polovině zákonného rozpětí pro danou skutkovou podstatu. Vzhledem k tomu, že dopravní situace je zachycena na CD, považuje žalovaný za nadbytečné doplnit dokazování o opětovný výsledek strážníků, neboť by nemohli uvést nic jiného, než je zachyceno na videozáznamu. Doba tří let vychází z obvyklé správní praxe posvěcené i NSS.

Žalovaný odkázal i na rozsudek NSS ze dne 21.1.2016 č.j. 6As 126/2015-42, podle něhož „z výpisu vyplývá, že stěžovatel byl od roku 2010 do vydání výpisu dne 20.8.2013 v přestupkovém řízení pravomocně třikrát potrestán za překročení za nejvyšší dovolené rychlosti. Prvostupňový správní orgán odůvodnil výši sankce při horní hranici sankčního rozpětí s tím, že stěžovatel se dopouští porušování zákona o silničním provozu opakovaně, to je v kontextu výše uvedeného zcela legitimní úvaha“. V dané věci se podle žalovaného žalobce dopustil v posledních necelých dvou letech třech přestupků, z toho dvakrát za překročení nejvyšší dovolené rychlosti, což svědčí o nedostatku kázně v provozu na pozemních komunikacích, stejně jako o tom, že předchozí sankce nevedly k nápravě. Tříletá doba zaručuje, že nebude přihlíženo k přestupkům, které s ohledem na dobu, kdy byly spáchány, již nemají valnou vypovídací schopnost o současném přístupu řidiče k dodržování pravidel silničního provozu, ale také se poskytuje dostatečný prostor k tomu, aby bylo možno i s ohledem na obvyklou četnost dopravních kontrol a charakter přestupků, zhodnotit, zda se žalobce v minulosti dopouštěl přestupků a zda je jeho jednání ojedinělým excesem nebo naopak obvyklým nešvarem. Žalovaný odkázal například na rozsudek Krajského soudu v Plzni č.j. 17A 1/2015-46 ze dne 25.1.2016 a na rozsudek NSS ze dne 25.8.2004 č.j. 2As 35/2004-53. V dané věci má žalobce od 30.6.2013 evidovány tři přestupky, proto prvostupňový orgán nepochybil, když při ukládání sankce významně přihlédl dle § 12 odst. 1 zákona o přestupcích k osobě pachatele, coby k osobě, která se opakovaně dopouští přestupků téže skutkové podstaty. Podle žalovaného přihlédnutím k míře překročení nejvyšší dovolené rychlosti nedošlo k porušení zásady zákazu dvojího postihu. Žalobce překročil nejvyšší dovolenou rychlost o 15 km/h, tedy se míra překročení blížila horní hranici zákonného rozpětí pro danou skutkovou podstatu. Podle § 12 odst. 1 je určujícím kritériem pro uložení výše sankce závažnost přestupku, mimo jiné s ohledem na způsob jeho spáchání. Právě do této kategorie spadá ona míra překročení rychlosti. Je totiž evidenční, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 15 km/h je společensky nebezpečnější než o 5 km/h a tento rozdíl je třeba při ukládání sankce zohlednit.

O věci samé bylo rozhodnuto podle § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen s.ř.s.), neboť s tím žalobce i žalovaný souhlasili.

Žalobu soud neshledal důvodnou.

Žalobní námitky jsou obdobné jako odvolací a z výše shrnutého obsahu napadeného rozhodnutí je zřejmé, že se jimi žalovaný zabýval dostatečně podrobně a logicky a své závěry přezkoumatelným způsobem odůvodnil.

Nedůvodným shledal soud žalobní tvrzení, podle něhož strážníci nepostupovali v souladu s návodem k obsluze měřicího zařízení. Výpočet žalobce dovozující jiný než předepsaný úhel měření, se opírá pouze o způsob zachycení vozidla na snímku, na což nelze plně spoléhat za situace, kdy není známo přesné vzájemné postavení vozidel. Dle názoru soudu je naopak nutné vycházet z výše shrnutých výpovědí svědků - zakročujících strážníků, z nichž jednoznačně vyplývá, že strážníci velmi podrobně popsali postup ustavení měřicího zařízení i vozidla, z čehož je zřejmé, že je jim správný postup znám. To potvrzuje dále i skutečnost, že strážníci byli k používání předmětného rychloměru proškoleni. Jednoznačně uvedli, že ustavili vozidlo rovnoběžně s vozovkou, použili k tomu potřebné pomůcky a poté

provedli ověření prostřednictvím kontrolních snímků. Policisté o tomto vypovídali v postavení svědků, proto ani soud nemá o jejich výpovědích žádné pochybnosti.

Nelze dovodit, a to ani ze snímku z radaru, že by při měření došlo k nějakým pochybením. Vozidlo je na snímku ve správné pozici, odpovídající výsledkům prováděného dokazování, zejména žalovaným opatřenému a výše shrnutému dokumentu Vyhodnocení měření. Podle tohoto dokumentu je v dané věci snímek pořízen správně, neboť vozidlo na snímku zabírá většinu snímku a je tak nepochybné, že i zasahuje do radarového svazku dle vyobrazené šablony.

Soud se také ztotožnil s žalovaným v závěru, že okolnost, že je žalobce řidičem taxislužby, a najede proto za stejnou dobu mnohem více km než většina řidičů, není okolností, na základě níž by bylo možné např. nepřihlížet k recidivě žalobce nebo ji považovat za méně závažnou než u ostatních řidičů. Naopak je u řidiče, jehož povoláním je převážet lidi, obzvláště nutné trvat na dodržování pravidel silničního provozu z důvodu bezpečnosti.

Nepochybně správně byla v dané věci také žalobci přičtena jako přitěžující okolnost, že se žalobce dopustil v rámci dané skutkové podstaty překročení rychlosti ve vyšší míře, což není v žádném případě dvojí přičítání téže skutečnosti.

Na základě výše uvedeného soud neshledal žalobní námitky důvodnými, a žalobu proto zamítl podle § 78 odst. 7 s.ř.s.

O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle kterého by měl nárok na jejich náhradu žalovaný, který měl ve věci plný úspěch. Žalovanému však žádné náklady řízení nevznikly, a proto jejich náhrada nebyla žádnému z účastníků přiznána.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost. Kasační stížnost musí být podána do dvou týdnů po doručení rozsudku. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu; lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni.

V Plzni dne 31. května 2017

Za správnost vyhotovení:
Martina Kerberová

Mgr. Jana Komínková, v.r.
samosoudkyně