



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní JUDr. Janou Kubenovou v právní věci žalobce **J. P.**, bytem, zast. Mgr. Jaroslavem Topolem, advokátem se sídlem Na Zlatnici 301/2, 147 00 Praha 4, proti žalovanému **Krajskému úřadu Zlínského kraje**, se sídlem tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 2. 2014, č. j. KUZL-5094/2014, sp. zn. KUSP-5094/2014/DOP/Od,

t a k t o :

I. Žaloba **s e z a m í t á .**

II. Žádnému z účastníků se nepřiznává náhrada nákladů řízení.

III. Svědkovi P. Š., bytem, se přiznává svědecké ve výši 2.351 Kč, které bude vyplaceno z účtu Krajského soudu v Brně na účet svědka č. do 30 dnů od právní moci rozsudku.

IV. Svědkovi Ing. T. R., bytem, se přiznává svědecké ve výši 1.504 Kč, které bude vyplaceno z účtu Krajského soudu v Brně na účet svědka č. do 30 dnů od právní moci rozsudku.

V. Žalobce má povinnost zaplatit České republice – na účet Krajského soudu v Brně částku 3.855 Kč za vyplacené svědecké, do 30 dnů od právní moci rozsudku.

O d ů v o d n ě n í :

O podané žalobě žalobce Krajský soud v Brně rozhodl rozsudkem č. j. 33A 13/2014-41, když žaloba směřovala proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 2. 2014 tak, že žalobu

zamítl a o nákladech řízení pak rozhodl tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení. Z odůvodnění vyplynulo, že včas podanou žalobou žalobce napadal rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, vydané 11. 2. 2014, č. j. KUZL-5094/2014, sp. zn. KUSP-5094/2014/DOP/Od, kterým bylo dle ust. § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Uherský Brod, odboru správního (dále jen správní orgán I. stupně), ze dne 6. 11. 2013, č. j. OSD/3069/18/13/Hn. Rozhodnutím správního orgánu I. stupně byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4. 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 skutkovou podstavu naplnil porušením ust. § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu tím, že dne 26. 6. 2013 v 14:33 hod. na pozemní komunikaci silnice I. třídy č. 50 mezi obcemi Uherský Brod a Bánov, v katastru obce Bánov, v místě GPS východní délky: 017°42'16,434"E, GPS severní šířky: 48°59'31,457"N, řídil nákladní motorové vozidlo zn., přičemž při jízdě ve směru na obec Uherský Brod překročil nejvyšší dovolenou rychlost jízdy mimo obec o méně než 30 km/hod., která je stanovena maximálně na 90 km/hod., kdy mu silničním radarovým rychloměrem zn. RAMER 10C, v. č. 12/0029, byla naměřena rychlost jízdy 114 km/hod. Po odečtu povolené tolerance měřicího zařízení $\pm 3\%$ byla nejnižší rychlost stanovena na 110 km/hod., čímž žalobce překročil nejvyšší povolenou rychlost pro jízdu mimo obec nejméně o 20 km/hod. Žalobci byla podle ust. § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu, v návaznosti na ust. § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o přestupcích) uložena pokuta ve výši 1.700 Kč, a dále podle ust. § 79 odst. 1 zákona o přestupcích, v návaznosti na ust. § 1 vyhl. č. 231/1996 Sb. mu byla uložena povinnost nahradit náklady spojené s projednáním přestupku ve výši 1.000 Kč.

V žalobě pak žalobce zejména namítal, že správní orgán I. stupně rezignoval na povinnost řádného zjištění skutkového stavu danou ust. § 52 správního řádu. Nesouhlasí s tím, že správní orgány vycházely ve svém rozhodnutí toliko z fotografie měřicího zařízení, kterou považovaly za tzv. privilegovaný důkaz. Namítal, že tento důkaz byl získán v rozporu s návodem k obsluze a v žádném případě jednoznačně neprokazuje skutečnosti, které jsou žalobci kladeny za vinu. Pod pojem „privilegovaný důkaz“ je podle názoru žalobce soudní judikaturou konstantně vykládán jako takový důkaz, který zcela jednoznačně svědčí o konkrétním závěru, a který je provedením jiného dokazování nezpochybnitelný, což však v daném případě nenastalo. Popírá, že by dne 26. 6. 2013 v 14:33:12 hod. řídil vozidlo rychlostí 111 km/hod. Namítá, že měření nebylo provedeno v souladu s návodem k obsluze měřicího zařízení RAMER 10C, což dokládá odborným posudkem, který si nechal za účelem sepsání žaloby vyhotovit. Z předloženého posudku podle názoru žalobce vyplývá, že bylo měřeno vozidlo žalobce, že měřicí zařízení v době měření fungovalo správně, avšak obsluha měřicího zařízení postupovala v rozporu s návodem k obsluze a změřená rychlost neodpovídala reálné rychlosti pohybu měřeného vozidla. V posudku je tento závěr odůvodněn výpočtem úhlu měření, ze kterého je zřejmé, že fotografie vozidla byla pořízena z úhlu 16,15°, tedy vozidlo bylo měřeno z úhlu (úhel odklonu radarového svazku od osy měřeného vozidla) 19,15°, byť návod k obsluze umožňuje toleranci toliko jednoho stupně oproti předepsanému odklonu 22°. Jelikož při měření nebyly dodrženy podmínky stanovené návodem k obsluze, důkaz podle jeho názoru nelze připustit, nebo dokonce považovat za důkaz „privilegovaný“ a výslednou naměřenou hodnotu nelze ztotožnit se skutečnou rychlostí

pohybu vozidla žalobce. K nepřípustnosti důkazu vzniklého v rozporu s návodem k obsluze se žalobce odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 3 As 29/2011-56.

Krajský soud v Brně žalobu zhodnotil tak, že není důvodná. Podstata žalobní argumentace spočívala v namítaném nesprávném zjištění skutkového stavu, jelikož měření rychlosti nebylo podle názoru žalobce provedeno v souladu s návodem k obsluze měřícího zařízení RAMER 10C. S poukazem na přiložený odborný posudek žalobce namítal, že vozidlo bylo měřeno z jiného úhlu (19,15°), než umožňuje návod k obsluze (22°). Soud uvedl, že povinnost zjišťovat skutkový stav stran skutečností odpovídajících skutkové podstatě přestupku, leží vždy na správním orgánu. Pokud existuje rozumná pochybnost, tzn. ne zcela nepravděpodobná možnost, že se deliktního jednání obviněný z přestupku nedopustil, nelze jej za přestupek postihnout (*in dubio pro reo*). Povinnost prokázat přestupek obviněnému má správní orgán.

V nyní projednávané věci sloužily jako podklady pro napadené rozhodnutí především oznámení o přestupku podané Policií České republiky, Krajským ředitelstvím policie Zlínského kraje ze dne 9. 7. 2013, č. j. KRPZ-67620-5/PŘ-2013-151106; úřední záznam sepsaný službu konajícím policistou o popisu dané události; záznam o přestupku ze silničního radarového rychloměru RAMER 10C (včetně fotografie vozidla v okamžiku přestupku), z něhož vyplývá, že zachycenému vozidlu byla dne 26. 3. 2013 v 14:33:12 hod. naměřena rychlost jízdy 114 km/hod.; ověřovací list č. 44/13 ze dne 5. 3. 2013, platný do dne 4. 3. 2014, podle něhož silniční radarový rychloměr RAMER 10C, výrobní číslo 12/0029 splňuje metrologické a technické požadavky na silniční rychloměry; osvědčení vydané společností Ramet C.H.M., a. s., o absolvování rozšířené odborné přípravy při užívání silničních rychloměrů včetně rychloměrů typu RAMER 10 a seznam policistů proškolených k užívání silničního radarového rychloměru RAMER 10, v němž je mimo jiné uveden policista obsluhující radar nstržm. M. K. Správní orgán I. stupně nadto provedl ústní jednání, v němž byly provedeny výslechy všech zasahujících policistů.

Soud tedy zjistil, že měření bylo prováděno pomocí certifikovaného silničního laserového rychloměru RAMER 10C, jehož funkčnost byla ověřena Autorizovaným metrologickým střediskem (s platností do 4. 3. 2014). Rychlost stěžovatele byla změřena policistou, který byl k měření rychlosti tímto přístrojem řádně proškolen. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 3. 3. 2011, č. j. 7As 18/2011-54, přitom dospěl k závěru, že takové důkazní prostředky (tj. důkazy dodané policií) jsou v zásadě dostatečné k objasnění skutkového stavu věci, a to zvláště za situace, kdy stěžovatel nepopírá, že to byl on, kdo byl změřen při jízdě, a toliko tvrdí, že nesouhlasí s naměřenou rychlostí. Proti těmto skutečnostem stojí tvrzení žalobce, že během měření obsluha nepostupovala v souladu s návodem k obsluze (vozidlo bylo měřeno z nesprávného úhlu), v důsledku čehož změřená rychlost neodpovídala reálné rychlosti pohybu měřeného vozidla. Žalobce se přitom odvolává na „odborný posudek“ zpracovaný Mgr. P. Š.u, Dis.

Srovná-li zdejší soud tvrzení žalobce s doklady, které o měření předložily správní orgány, nemůže dospět k jinému závěru, než že způsob měření a jeho výsledky v daném případě nevzbuzují žádné pochybení.

Předně je třeba zdůraznit, že tvrzení o nesprávnosti měření rychlosti opírající se o předmětný posudek žalobce neuplatnil v průběhu správního řízení a toto se objevuje poprvé až v řízení před soudem. Je pravdou, že žalobce je oprávněn ve správním soudnictví uplatnit až v žalobě proti rozhodnutí správního orgánu všechny důvody, pro které považuje napadené správní rozhodnutí za nezákonné, bez ohledu na skutečnost, že některé z nich neuplatnil v odvolacím řízení, ač tak učinit mohl. Zároveň v řízení o takové žalobě platí ve správním soudnictví princip plné jurisdikce. V případě žalob proti rozhodnutí o přestupku pak navíc ještě platí, že právo obviněného na obhajobu (§ 73 odst. 2 zákona o přestupcích) pojmově vylučuje v průběhu celého řízení v I. stupni, a také v odvolacím řízení, připouštět důkazní návrhy obviněného, přičemž v přestupkovém řízení neplatí zásada koncentrace řízení. Podle § 73 odst. 2 zákona o přestupcích má obviněný z přestupku právo vyjádřit se všem skutečnostem, které se mu kladou za vinu, a k důkazům o nich, uplatňovat skutečnosti a navrhnout důkazy na svou obhajobu, podávat návrhy a opravné prostředky. Tato práva náleží obviněnému po celou dobu řízení o přestupku: zákon o přestupcích výslovně neomezuje jejich uplatňování na určité stádium řízení (třeba řízení v I. stupni), a takové omezení není možno dovodit ani z povahy věci. K tomuto závěru dospěla judikatura NSS s ohledem na právo na obhajobu a charakter přestupkového řízení jako řízení o trestním obvinění ve smyslu čl. 6 odst. 1 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod. Nelze tedy paušálně odmítat či kritizovat postup žalobce, který obrazně řečeno „nevystřílí munici“ svých námitek v odvolání proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně, ale použije ji až v žalobě proti rozhodnutí odvolacího orgánu. Princip plné jurisdikce a neuplatnění zásady koncentrace v přestupkovém řízení však automaticky neznamená, že správní soudy jsou další, třetí institucí ve správním řízení, tj. v daném přestupkovém řízení. Není totiž cílem soudního přezkumu ve správním soudnictví nahrazovat činnost správních orgánů, když východiskem přístupu soudu pro rozhodnutí, zda a do jaké míry případně dokazování provádět, bude posouzení důvodnosti podané žaloby z hlediska uplatnění žalobních námitek. Soudní přezkum správních rozhodnutí „nelze vnímat jako odvolací řízení v plné apelaci, proto také důkazní aktivita soudu bude vždy činností doplňkovou, nikoli dominantní“.

Především je však nutno konstatovat, že k žalobě přiložený „odborný posudek“ neobsahuje žádné relevantní podklady pro závěr, že měření rychlosti bylo skutečně provedeno v rozporu s návodem k obsluze. I když soud odhlédl od skutečnosti, že z posudku vůbec nevyplývá, v čem má spočívat jeho „odbornost“ (posudek nebyl zpracován žádným z evidovaných soudních znalců z oboru dopravy a nevyplývá z něj ani jiná odborná kvalifikace autora), která by mohla poukázat na jeho věrohodnost, posudek soud považuje za zcela nepoužitelný z důvodů zavádějících a nic neprokazujících informací. Ačkoliv zpracovatel posudku dospěl k závěru, že obsluha měřicího zařízení postupovala v rozporu s návodem k obsluze, a že lze s jistotou konstatovat, že změřená rychlost neodpovídala rychlosti měřeného vozidla, zmíněný návod k obsluze vůbec nebyl uveden v soupisu spisového materiálu, z něhož bylo při zpracování „odborného posudku“ vycházeno a posudek nikterak neodkazuje na konkrétní pasáže předmětného návodu, se kterým měl být údajně postup zasahujících policistů v rozporu. Konečně zcela zavádějící je i samotný postup, z něhož autor posudku vycházel. Na účinné zpochybnění výsledku měření (resp. úhlu, pod jakým bylo vozidlo měřeno) by musely být nepochybným způsobem identifikovány nosné údaje pro toto měření (tj. především přesné vzájemné pozice rychloměru a měřeného vozidla), tyto skutečnosti však pouhým odhadem z fotografie zjistit nelze. Autor posudku zřejmě ve

svém posudku (ačkoliv sám připustil, že není možné určit, jaký konkrétní úsek byl zaměřen) vycházel ze tří náhodně zvolených možností poloh, v jakých mohlo být vozidlo měřeno, přičemž k závěru, že obsluha při měření porušila předepsaný úhel měření, dospěl jen na základě toho, že při všech z těchto tří variant byl úhel odklonu radarového svazku od osy měřeného vozidla mimo toleranci přípustného odklonu předepsaného návodem k obsluze. Takovou argumentaci soud považuje za zcela absurdní.

S ohledem na shora uvedené soud považoval za nadbytečné žalobcem předkládaný posudek provádět jako důkaz, jelikož tento neobsahuje žádné skutečnosti, které by mohly vnést do řízení důvodné pochybnosti o zákonnosti provedeného měření rychlosti. Ze spisového materiálu naopak plynou dostatečné důkazy o tom, že žalobce dne 26. 6. 2013 v čase 14:33 hod. řídil motorové vozidlo na pozemní komunikaci mezi obcí Uherský Brod a obcí Bánov rychlostí nejméně o 20 km/hod. vyšší, než je nejvyšší dovolená rychlost, čímž se dopustil přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4. zákona o silničním provozu. Soud uzavřel, že ze všech uvedených důvodů rozhodl tak, že žalobu žalobce ve smyslu ust. § 78 odst. 7 s.ř.s. jako nedůvodnou zamítl.

S rozsudkem Krajského soudu v Brně žalobce nesouhlasil, podal proti rozsudku kasační stížnost. Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 24. září 2015, č. j. 2As 114/2015-36 rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 25. 3. 2015, č. j. 33A 13/2014-41 zrušil a věc vrátil tomuto soudu k dalšímu řízení.

V odůvodnění rozsudku pak uvedl mimo jiné, že důvodná je stížní námitka týkající se postupu soudu ve věci návrhu na provedení důkazu „odborným posudkem“ P. Š. (dále též jen „posudek“).

Stěžovatel svým návrhem na důkaz v podobě „odborného posudku“ sledoval právě druhý uvedených cílů - zpochybnit spolehlivost důkazů provedených ve správním řízení. V něm byl stěžejním důkazem záznam z měření radarovým rychloměrem RAMER 10C. Stěžovatel „posudkem“ v podstatě tvrdil, že rychloměr neměl nastaven správný úhel měření, čehož důsledkem bylo nesprávné určení rychlosti jeho vozidla. Nejvyšší správní soud zdůrazňuje, že „posudek“ nebyl ve skutečnosti ničím jiným než tvrzením stěžovatele o průběhu skutkového děje a o tom, jak byl skutkový děj zaznamenán policií a vyhodnoceny jeho rozhodné parametry (rychlost vozidla stěžovatele). Svoji argumentaci založil na *prima facie* nikoli nesmyslných fyzikálních argumentech opírajících se obecně známý princip fungování dopplerovského radarového rychloměru. I laik v oboru fyziky, disponující jen běžnou orientací ve způsobech měření rychlosti, z „posudku“ pochopí, že úhel, který svírá měřicí radarový paprsek s osou jízdy měřeného vozidla, by mohl mít vliv na výsledek měření, neboť čím ostřejší tento úhel je, tím bližší skutečné rychlosti vozidla by měl být výsledek přístrojem naměřený. Ostatně jistě i proto je v návodech k obsluze měření určeno, že měřit je třeba jen v určitém rozsahu uvedených úhlů, aby bylo možno výsledek měření považovat za spolehlivý, neboť s účinky tímto způsobem vyvolaného zkreslení výsledku měření je nutno počítat a příslušným nastavením přístroje je eliminovat.

Nejvyšší správní soud na tomto místě nehodlá žádným způsobem spekulovat, zda tvrzení stěžovatele v „posudku“ se zakládají na pravdě ohledně přesné polohy měřeného a měřícího vozidla v časovém intervalu, v němž proběhlo měření, a na fyzikálně korektních

úvahách, anebo nikoli. *Prima facie* však se „přiměřeně inteligentnímu laikovi“, kterým je v tomto ohledu nutně i soudce, nejeví být absurdními, vymykajícími se racionalitě a současnému stavu poznání.

Krajský soud proto s tvrzeními toho typu, jaká přednesl stěžovatel v „posudku“, může naložit v zásadě jen dvěma způsoby. V první řadě, pokud jsou již *prima facie* i z pohledu „přiměřeně inteligentního laika“ absurdní, nesmyslná, vymykající se současnému stavu poznání, je může bez toho, aby se jimi dále zabýval, odmítnout jako irelevantní. V takovém případě není třeba ani nařizovat jednání a provádět dokazování, neboť soud se toliko vypořádává s tvrzením účastníka a říká o něm, že z povahy svého obsahu nemůže toto tvrzení vést ke skutkovým závěrům relevantním pro řízení.

Pokud však - jako je tomu i v případě stěžovatele - jeho tvrzení uvedenou „nekvalitou“ netrpí, musí se jimi zabývat hlouběji, a to případně i za pomoci odborného vyjádření (například výrobce rychloměru) či znalce. V prvním případě je vhodné ujasnit, z jakých skutkových předpokladů tvrzení účastníka vycházejí, a jak tyto skutkové předpoklady lze ověřit. Dále je nutno uvážit, zda ze skutkových předpokladů jsou činěny racionální závěry, tedy, zda závěry „posudku“ jsou fyzikálně korektní. Konečně je třeba usoudit, zda tyto závěry nějakým způsobem mění či zpochybňují skutkové závěry, k nimž dospěl správní orgán.

Uvedeným způsobem však krajský soud nepostupoval. Tvrzení stěžovatele obsažená v „posudku“ považoval za účelová a *a priori* za irelevantní, aniž by konkrétně argumentoval, v čem jsou nesmyslná, zjevně nesprávná či zavádějící nebo účelová. Argumentace (na str. 3 rozsudku), že rychlost jízdy byla určena radarovým rychloměrem, tedy nejtypičtějším, nejčastějším, nejpoužívanějším a naprosto standardním způsobem zdokumentování přestupku, je sice sama o sobě jistě správná, avšak neodpovídá na výtku stěžovatele, že tento prostředek byl daném konkrétním případě použit nesprávně, což podle stěžovatele mělo vést k nesprávnému výsledku měření. Ani poukaz na jednoduchost obsluhy radaru a to, že by zásadně neměl měřit jinak než korektně, a že konkrétní důvody pro pochyby o korektnosti měření z podkladů ve správním řízení neplynou (též na str. 3 rozsudku), argumenty stěžovatele nevyvrací. K takovému závěru by bylo třeba konkrétních argumentů, proč je povaha rychloměru taková, že jedinečně správně nastaven vůbec měření provede, zatímco jakékoliv nesprávné nastavení vede samo o sobě k tomu, že se měření neprovede.

Nejvyšší správní soud uvedl, že v dalším řízení je krajský soud vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem ve zrušovacím rozhodnutí (§ 110 odst. 4 s.ř.s.).

Nejvyšší správní soud nepřehlédl, že tvrzení stěžovatele v „posudku“ se sice v obecné rovině opírají o racionální argumenty (obecně známé fyzikální principy, geometrické úvahy a výpočty vycházející z goniometrických funkcí), jsou však v řadě ohledů zkratkovitá. Není zřejmý přesný postup úvah stěžovatele, na základě nichž pomocí výchozích údajů (GPS souřadnic měřícího vozidla; situace na místě měření zjištěné ze satelitní mapy; fotografie měřeného vozidla pořízené měřícím vozidlem v době měření, z níž za pomoci polohy konkrétní části přerušované dělicí čáry silnice stěžovatel zřejmě vyvozuje možná krajní místa „dopadu“ radarového svazku na vozidlo stěžovatele) tvrdí vzájemnou polohu vozidel na

konkrétních místech uvedených v nákresu využívajícím satelitní snímek místa měření (část 2.1 „posudku“), z ní pak usuzuje úhel měření, který byl na rychloměru v daném konkrétním případě nastaven. Stejně není jasné, z čeho stěžovatel usuzuje, že - pokud by jeho úvaha o tom, že přípustný odklon radarového svazku od osy pohybu měřeného vozidla nebyl dodržen, byla vskutku správná – toto vybočení mělo takový vliv na výsledek měření, že to ovlivňuje skutková zjištění správního orgánu způsobem měnícím závěr o tom, zda a případně jakého přestupku se stěžovatel měl dopustit. Mělo by být především na stěžovateli, aby svoji procesní aktivitou tyto slabiny svých tvrzení napravil.

Pokud jde o zmiňovaný „odborný posudek“, který žalobce předložil současně s podáním žaloby, byl tento vypracován 16. 5. 2004 vedoucím zpracovatelem Mgr. P. Š. a zpracovatelem Bc. T. R. a bylo jimi zodpovězeno na položené otázky. Odpovědi byly takové, že bylo měřeno vozidlo obviněného z přestupku, že měřicí zařízení pracovalo v době měření správně, dále, že z dostupných informací vyplývá, že obsluha měřicího zařízení postupovala v rozporu s návodem k obsluze a dále, že s jistotou lze konstatovat, že změřená rychlost neodpovídala rychlosti měřeného vozidla.

Po zrušení věci Nejvyšším správním soudem se žalovaný obrátil na AMS K22, Autorizované metrologické středisko, Ramet a.s. Kunovice, kterému byla zaslána výstupní fotografie z měřicího zařízení, tedy stejná fotografie, která je založena ve spise policie, tedy týkající se výstupu z měřicího zařízení RAMER 10, kterým byla měřena rychlost vozidla přestupce, a tedy stejná výstupní fotografie, kterou měli k dispozici zpracovatelé „odborného posudku“, předloženého žalobcem.

5. 1. 2016 bylo sděleno Ing. V. L., AMS K22, metrologem v oboru silničních rychloměrů, který se vyjadřoval k záznamu z měření rychlosti, který byl proveden 26. 6. 2013 v 13:33:12 hod. radarovým rychloměrem RAMER 10, v. č. 12/0029. Uvedeno jím, že vozidlo na snímku je v pozici odpovídající ustavení rychloměru dle Návodu k obsluze. Na dodaném záznamu pak uvedeno, že nejsou žádné skutečnosti, které by svědčily o tom, že rychloměr nebyl použit v souladu s Návodem k obsluze. Prostor radarového svazku (mezi zelenými čarami), začátek měřeného vozidla (označeno červenou hvězdičkou). Uvedeno, že při posuzování snímku bylo postupováno v souladu s dokumentem „Pomůcka pro vyhodnocení měření“ 19. 6. 2015, které Ing. L. k vyjádření přiložil (a je i součástí soudního spisu). Závěrem uvedl, že měření proběhlo v souladu s Návodem k obsluze a lze ho použít ke správnímu řízení. Žalovaný zaslal současně s tímto vyjádřením Ing. L. (číslo listu 79 spisu) také Vyhodnocení záznamů ze zařízení RAMER 7CCD, RAMER 7M, RAMER 10, AD9.

Krajský soud v Brně na základě pokynů Nejvyššího správního soudu tedy doplnil dokazování. Předvolal na den 6. 1. 2016 k výsledku vedoucího zpracovatele „odborného posudku“ Mgr. P. Š. Ten po předložení „odborného posudku“ uvedl, že posudek č. 183/2014, který je mu předkládán soudem k nahlédnutí, a který se týkal rychlosti jízdy vozidla pana J. P., vypracovával společně s Ing. T. R. Výpočtovou část dělal Ing. R., který je absolventem ČVUT, přesný obor neví. Svědek sám je absolventem Vysoké školy v oboru veřejná správa, v současné době si dělá Ph.D. na Policejní akademii v Praze, a to obor bezpečnostní management a kriminalistika. Dále je absolventem Vysoké školy ekonomické v oboru hospodářská politika a správa a Vyšší odborné školy v oboru prevence a kriminality. V době, kdy vypracovával odborné posouzení v této konkrétní věci, byl OSVČ v oboru výzkum,

vývoj, zpracování odborných posudků apod. S ohledem na vzdělání, které uvedl a s ohledem na jeho činnost OSVČ, byl oprávněn, ale také odborně erudován k tomu, aby mohl vypracovat odborné posouzení v tomto konkrétním případě. Odbornou část posudku, tedy matematický výpočet, dělal Ing. T. R. K dispozici pro vypracování odborného posouzení měli podkladový materiál, který uvedli v odborném posouzení, přičemž zcela zásadní byl výstup z měřicího zařízení, který dostali k dispozici. Z těchto materiálů se dalo zcela jednoduše matematicky vypočítat, že při měření rychlosti nebylo postupováno v souladu s návodem k předmětnému měřicímu zařízení. Vycházeli konkrétně z těchto skutečností a údajů:

1. Z polohy měřicího zařízení stanovené GPS.
2. Z toho, že na fotografii je patrná středová čára.
3. Změřily se všechny blízké středy v příslušném směru jízdy od polohy GPS a na mapovém podkladu se vypočítal úhel odklonu radarové hlavičky od možné osy od osy pohybu měřeného vozidla.

Ani v jednom případě jim nevyšlo nastavení osy v toleranci stanovené výrobcem a státní zkušebnou, což je $22^\circ, \pm 1^\circ$. Do toho započítali i odlišnou osu kamery, která se má pohybovat v souladu s nastavenou hlavicí.

Protože jim vyšlo nastavení v rozporu s tím, jak to stanoví metrologický ústav, bylo dle jejich názoru postupováno v rozporu s návodem k obsluze uvedeného měřicího zařízení při měření rychlosti vozidla žalobce.

Sdělil však také, že jak tato skutečnost ovlivnila naměřenou rychlost měřeného vozidla, nedokáže říci. Dalo by se to však zcela jistě matematicky vypočítat, protože se jedná o dopplerův jev. Toto však nezkoumali, takováto otázka jim zadána k posouzení nebyla. Vycházeli z toho, co je dáno výrobcem a za podmínek stanovených státní zkušebnou.

Na dotaz sdělil, že vycházeli z polohy GPS, kdy údaje získaly z podkladů, které jim byly předloženy ze správního spisu.

K dalšímu soudnímu jednání byl pak jako svědek předvolán Ing. T. R., zpracovatel uvedeného odborného posudku. Ten uvedl, že posudek vypracoval. Byly mu předány podklady, které jsou v odborném posouzení uvedeny, a na základě toho svědek zpracoval technickou část posudku. Ke svému vzdělání uvedl, že je absolventem Fakulty strojní ČVUT Praha, specializace aplikovaná mechanika. Je přesvědčen o tom, že je dostatečně odborně vzdělán pro vypracování takového posudku, neboť má dostatečné znalosti v matematice, geometrii a fyzice tak, aby mohl takové odborné posouzení zpracovat. On sám neposuzoval, zda zařízení, kterým se měřila rychlost vozidla, pracovalo správně, posuzoval, zda bylo měřicí zařízení správně použito. Zásadním podkladem, ze kterého vycházel, byl výstup z měřicího zařízení, tedy fotografie, na které jsou zaznamenány všechny potřebné údaje. Protože se jedná o moderní zařízení, je na snímku patrna poloha vozidla, což bylo pro odborné posouzení správností či nesprávností použití měřicího zařízení rozhodující.

Svědek u soudního jednání popsal, jak měli policisté postupovat při měření rychlosti vozidla předmětným rychloměrem.

Dále uvedl, že k tomu, že obsluha měřicího zařízení nepracovala v souladu s návodem, došel následujícím způsobem:

Měl polohu měřicího vozidla, která vycházela z velmi přesně zadaných souřadnic GPS. Následně si všiml, že osa snímku měření protíná jeden z dělicích středních pruhů komunikace, na které bylo měřeno. Vynesl tedy polohu měřicího vozidla do mapového podkladu katastrálních map České republiky a následně vedl tři úsečky, vždy od polohy měřicího vozidla do středu přilehlých dělicích pruhů. Následně spočítal úhly odklonu těchto úseček od osy pohybu měřeného vozidla a zjistil, že ani jedna z těchto úseček neodpovídá správnému ustavení měřicího vozidla.

K odpovědi na otázku č. 4 v odborném posudku uvedl, že trvá na tom, že s jistotou nelze říci, že změřená rychlost skutečně odpovídala skutečné rychlosti vozidla obviněného. Český metrologický institut zajišťuje správnost naměřené rychlosti pouze v případě, že ten, kdo měření provádí, postupuje v souladu s návodem k obsluze. Tato skutečně je uvedena v ověřovacím listu k měřicímu zařízení. Správnost měření je tedy zajištěna pouze v případě, že se postupuje v souladu s návodem k obsluze.

Na dotaz soudu svědek uvedl, že je mu znám obsah Vyhodnocení záznamů ze zařízení RAMER 7CCD, RAMER 7M, RAMER 10, AD9, které bylo předloženo Ing. V. L., metrologem v oboru silničních rychloměrů. Uvedl, že tuto pomůcku pro vyhodnocování měření zná, avšak není přesvědčen o její vypovídací hodnotě. Provedl analýzu pomůcky a došel k závěru, že kritéria použití pro vyhodnocování záznamů z měření nemají výpovědní hodnotu pro posouzení správnosti měření. Jsou to dobrá kritéria pro posouzení některých vad měření, jako např. reflexe či identifikace měřeného vozidla na snímku v případě, že je více vozidel na snímku, avšak nejsou dobrá pro zhodnocení ustavení měřicího zařízení u komunikace.

Po přdestření bodu č. 8 z Vyhodnocení záznamů a připojené tabulky svědek uvedl k uvedené tabulce, že k ní žádné výhrady nemá.

Pokud jde pak o žalovaného, ten poté, kdy věc byla zrušena Nejvyšším správním soudem, uvedl, že pokud jde o silniční rychloměr RAMER 10, je tento primárně určen k přesnému zjištění rychlosti měřených vozidel. Pozice GPS je pouze doplňkovým údajem zobrazovaným na záznamu z měřiče rychlosti. Přesné místo doplňuje vždy uživatel zařízení. GPS modul zabudovaný v měřiči RAMER 10C je civilní komerční zařízení. Jako takové vychází z parametrů standardní polohové služby (SPS), které jsou přístupné běžným uživatelům. U ní je uváděna přesnost 10-20m pro kódové měření, přičemž určení polohy je dále ovlivněno konkrétními atmosférickými podmínkami, počtem družic, jejich stavem, odrazy signálu. Přesnější určení polohy je možné pouze tzv. fázovými měřiči, jejichž použití je vyhrazeno pouze pro vojenský sektor. Tyto fázové měřiče využívají modul PPS. V „posudku“ i ve svědectví Mgr. Š. je obsaženo tvrzení, že Policie ČR využívá diferenciální model GPS, jehož přesnost má být v „tisícinách úhlových sekund“. K tomu žalovaný dodal, že sice souřadnice GPS na snímku z měřiče rychlosti jsou zobrazeny v tisícinách úhlových sekund, nicméně odchylka od takto naměřené hodnoty může být i více než 10m. Souřadnice dle GPS zjištěné zařízením RAMER 10C nejsou metrologickým údajem, tedy nemají sebemenší vliv na vlastní měření rychlosti. Jedná pouze o doplňkovou funkci, aby bylo možno

alespoň přibližně zpětně určit místo měření a zpětně přezkoumat, zda v daném místě je rychlost omezena obecnou, místní či přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích. Přesnost určení polohy na centimetry může mít význam jedině pro vojenské účely, kdy se určuje cíl pro dálkově řízenou střelu, která má na Zemi zničit konkrétní objekt, nebo při vysoce přesných stavbách (např. zakládání vysokých mostních pilířů na mořském dně). Z úřední činnosti je žalovanému známo, že dopravní policisté používají zařízení GPS k určování míst dopravních nehod. I tato jsou civilním komerčním zařízením a jejich (ne)přesnost tomu odpovídá. Uvedl také, že stále jsou v provozu zařízení k měření rychlosti typu RAMER 7CCD, nebo AD9, které na snímcích souřadnice GPS nemají. I tato zařízení jsou metrologicky testována a mají tedy platný ověřovací list pro měření rychlosti vozidel za účelem sankčních řízení. Žalobce tedy předložením posudku Mgr. Š. a Ing. R. provedl přesné výpočty na základě nepřesných vstupních údajů.

Z předloženého „odborného posouzení“, tedy posudku předloženého žalobcem vyplývá z jeho „technické části“, že úhel odklonu radarového svazku od osy měřeného vozidla je Návodem k obsluze předepsán $22^\circ \pm 1^\circ$, tedy o 3° větší, než úhel odklonu záznamového zařízení. Z toho vyplývá, že rozdíl v nastavení záznamového zařízení a radarového svazku jsou 3 stupně, kdy radarový svazek svírá větší úhel, než záznamové zařízení. Z vypočítaného úhlu odklonu záznamového zařízení od osy vozidla lze tedy přičtením 3 stupňů získat úhel odklonu radarového svazku od osy vozidla. Úhel odklonu záznamového zařízení byl $16,15^\circ$, tedy úhel odklonu radarového svazku od osy měřeného vozidla byl **$19,15^\circ$** , tedy **mimo toleranci přípustného odklonu předepsaného návodem k obsluze**.

K tomu žalovaný uvedl, že i kdyby bylo skutečně možno přijmout závěr, že vozidlo Policie ČR měřilo pod úhlem 19° , pak by to dle manuálu Pomůcky pro vyhodnocení měření 19. 6. 2015 (Vyhodnocení záznamů ze zařízení RAMER 7CCD, RAMER 7M-M, AD9, RAMER 10 ...) v bodě 8 na straně 11 znamenalo, že naměřenou rychlost by bylo třeba vydělit koeficientem 1,019. To znamená, že v daném případě rychlost 114 km/hod. by ve skutečnosti byla rychlost 111,87 km/hod. Vzhledem k tomu, že žalobce byl změřen v úseku, kde nejvyšší dovolená rychlost je 90 km/hod., pak stále by spáchal stejný přestupek, neboť k němu by stačilo překročit i mimo obec rychlost, byť jen o 1 km/hod.

V daném případě je ale skutkový stav dostatečně ustálen a je prokázáno, že měření proběhlo v souladu s Návodem k obsluze, přičemž žalovaný neměl od počátku sebemenšího důvodu o výstupu z měřiče jakkoliv pochybovat. Vozidlo bylo na první pohled ve správné poloze. Žalovaný kromě toho, že je držitelem osvědčení k práci s měřičem uvedeného typu, má v tomto oboru dostatečnou praxi a zkušenosti. Pokud by byla sebemenší relevantní pochybnost o správnosti měření (nikoliv pouze obecné fráze o tom, že policisté prakticky vždy vozidlo s měřičem ustaví špatně), žalovaný by již v rámci správního řízení prováděl patřičné dokazování.

Žalovaný měl tedy za to, že skutkový stav byl zjištěn náležitě, tak jak má na mysli ust. § 3 správního řádu a navrhoval zamítnutí žaloby.

Pokud pak jde o žalobce, ten byl jiného názoru, navrhoval, aby rozhodnutí žalovaného bylo zrušeno a věc vrácena žalovanému k dalšímu řízení. Dle žalobce bylo prokázáno, že

měření bylo provedeno v rozporu s Návodem k obsluze, a že vyjádření Ing. Lokaje není způsobilé vypořádat námitku žalobce, že ustavení měřicího zařízení bylo provedeno v rozporu s Návodem k obsluze, neboť pomůcka použitá Ing. L. není způsobilá vyloučit toto pochybení.

Pokud jde o pomůcku k Vyhodnocení záznamů mimo jiné k zařízení RAMER 10, na str. 11 a v připojené tabulce je uvedeno. Ustavení vozidla způsobuje chybu desítky procent. V tabulce lze snadno zjistit za pomoci koeficientu, vypočítaného ze vzorce, podle kterého radar počítá rychlost, skutečnou chybu. Zvětšování úhlu (přiklání k vozovce) je naměřena menší rychlost, než je rychlost skutečná, tj. zvýhodnění řidiče. Při přiklání k rovnoběžné poloze s vozovkou je to obráceně, ale protože kamera je „vyosena“ vůči ose RH ještě o další 3°, lze jednoznačně poznat nesprávné ustavení z pozice měřeného vozidla na snímku (za pomoci radarového svazku ve snímku či šablony). Při ještě menším úhlu by už byl radarový rychloměr omezený dosahem a pravděpodobně by již nebylo měřené vozidlo na snímku (podle zvoleného ZOOMu).

K tomuto bodu je připojena tabulka, kdy při úhlu 22° je koeficient 1,000, při úhlu 21°, je koeficient 1,007, při úhlu 20°, je koeficient 1,013 a při úhlu 19°, je koeficient 1,019.

Posouzení věci krajským soudem.

Žaloba není důvodná.

Úkolem krajského soudu bylo tedy postavit najisto, zda žalobce se přestupkového jednání, které je mu kladeno za vinu, dopustil či nikoliv.

Žalobce tvrdí, že přestupkového jednání se nedopustil, protože policisté při měření rychlosti vozidla žalobce silničním radarovým rychloměrem RAMER 10C nepostupovali v souladu s návodem k užití tohoto silničního radarového měřiče, v žádném případě naměřená rychlost 114 km/hod. nemohla odpovídat skutečné rychlosti měřeného vozidla. Toto dle žalobce je podpořeno „odborným posudkem“, který k žalobě žalobce předložil.

Naopak žalovaný tvrdí, že nebylo ničím prokázáno, že by policisté nepostupovali v souladu s Návodem k obsluze předmětného silničního radarového rychloměru, a že naměřená rychlost odpovídala skutečné rychlosti jízdy žalobce, tak jak byla rychloměrem naměřena, tj. 114 km/hod., neboť k opačnému stanovisku dle žalovaného žádné indicie nejsou. Navíc pak žalovaný poukázal na to, že i pokud by byl úhel odklonu radarového svazku od osy měřeného vozidla 19,15°, jak uvádí žalobcem předložený „odborný posudek“, nic by to neměnilo na skutečnosti, že žalobce jel nedovolenou rychlostí, a že přestupkového jednání, které je žalobci kladeno za vinu, se tento dopustil.

Po doplněném dokazování Krajský soud v Brně opětovně dospěl k závěru, že žaloba žalobce důvodná není. Úkolem krajského soudu totiž je zjistit, zda žalobce se přestupkového jednání, kladeného mu za vinu, dopustil, tedy, že se dopustil přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4. zákona o silničním provozu.

Podle tohoto zákonného ustanovení fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla **překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km/h nebo mimo obec o méně než 30 km/h.**

Přestupkového jednání dle tohoto zákonného ustanovení se tedy žalobce dopustil, i když by soud vzal v potaz „odborné posouzení“, které je předkládáno žalobcem.

Z něho totiž vyplývá, že Návod k obsluze sice nebyl dodržen při měření rychlosti vozidla žalobce, nicméně úhel odklonu radarového svazku od osy měřeného vozidla byl 19,15° a podle Vyhodnocení záznamů z měřicích zařízení zaslaných Ing. Viktorem Lokajem, AMS K22 Kunovice, a to z bodu č. 8 vyplývá, že při tomto odklonu by naměřená rychlost nebyla 114 km/h, ale 111,87 km/h se stanovenými úhly odklonu a počítanými koeficienty, tak jak jsou uvedeny v tabulce k bodu č. 8 uvedeného Vyhodnocení záznamů. S tímto hodnocením záznamů souhlasil i zpracovatel „odborného posouzení“ Ing. Tomáš Radnic. Ten tedy souhlasil s tím, jak by měla být vypočítána rychlost při úhlu odklonu radarového svazku od osy měřeného vozidla 19,15°.

Soud uzavírá, že bylo najisto postaveno, že povolenou rychlost žalobce překročil, a že se přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4. zákona o silničním provozu dopustil (povolená rychlost v daném úseku 90 km/h).

Pokud pak jde o uloženou sankci, dle ust. § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu v tehdy platném znění, za uvedené přestupkové jednání mohla být uložena pokuta od 1.500 do 2.500 Kč, přičemž pokuta byla uložena téměř na možné dolní hranici, byla řádně zdůvodněna, přičemž se zdůvodněním, tak jak bylo provedeno správním orgánem I. stupně, se soud ztotožňuje.

Žalobu soud proto jako nedůvodnou dle ust. § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.

Pokud pak jde o náklady řízení, rozhodnutí se opírá o ust. § 60 odst. 1 s.ř.s. Ve věci žalobce neměl úspěch, náklady řízení mu proto nebyly přiznány, a pokud jde o žalovaného, ten žádné náklady nežádal.

Soud ve věci vyslechl jako svědky Mgr. P. Š. a Ing. T. R., zpracovatele odborného posudku předloženého žalobcem. Oba svědkové, kteří bydlí v Praze, přijeli k soudnímu jednání do Brna a oba požadovali, aby jim bylo přiznáno svědecké, a to jízdné Praha – Brno a zpět, a ušlá mzda za celý pracovní den. V tomto směru oba řádně předložili podklady, a to jízdenky a potvrzení zaměstnavatele o výši hodinové mzdy a délce pracovní doby.

Svědkoví P. Š. bylo přiznáno svědecké ve výši 2.351 Kč, tedy ušlá mzda a jízdné a svědkovi Ing. T. R. svědecké ve výši 1.504 Kč, které rovněž představuje jízdné a ušlou mzdu za jeden pracovní den.

Podle § 64 s.ř.s. nestanoví-li tento zákon jinak, použije se pro řízení ve správním soudnictví přiměřeně ustanovení první a třetí části občanského soudního řádu.

Dle § 139 odst. 1 občanského soudního řádu svědci a fyzické osoby uvedené v § 126a mají právo na náhradu hotových výdajů a ušlého výdělku (svědečné).

Protože žalobce nebyl úspěšný, má povinnost zaplatit České republice – na účet Krajského soudu v Brně částku 3.855 Kč za vyplacené svědečné.

P o u ě n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních 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 2. března 2016

JUDr. Jana Kubenová, v.r.
samosoudkyně