



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl soudkyní Mgr. Jaroslavou Křivánkovou ve věci

žalobce: **Mgr. I. K.**, nar. X,
bytem P.,
zastoupen advokátem JUDr. Janem Nohejlem,
sídlem U Rajske zahrady 1912/3, 130 00 Praha 3 – Žižkov,
proti
žalovanému: **Krajský úřad Plzeňského kraje**, sídlem Škroupova 1760/18, 301 00 Plzeň,
o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 7.1.2021 č.j. PK – DSH/11570/20

takto:

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

Odůvodnění:

I.
Žaloba

1. Žalobce se podanou žalobou domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

Magistrátu města Plzně, Odboru správních činností, oddělení dopravních přestupků, č.j. MMP/289884/20 ze dne 19.9.2019. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 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“), tím, že dne 28.2.2020 řídil osobní motorové vozidlo tov. zn. Audi A 7, RZ X, v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost jízdy 130 km/h, přičemž mu byla Policií ČR, silničním radarovým rychloměrem RAMER 10C, výr. č. 17/0347 při zvažení možné odchylky měřicího zařízení $\pm 3 \%$ naměřena rychlost jízdy 180 km/h. Tím překročil nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec na dálnici nejméně o 50 km/h, za což mu byla uložena pokuta ve výši 5 000 Kč dle ust. § 125c odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu, dle ust. § 125c odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu, zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců s účinností ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, dále mu byla podle ustanovení § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) uložena povinnost úhrady nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

2. Žalobce v žalobě, jíž se zároveň domáhal přiznání odkladného účinku, namítal, že si je vědom, že jel vyšší než zákonem povolenou rychlostí o více než 40 km/h, nikoli však o více než 50 km/h. Argumentoval tím, že správní orgán při doložení skutku vycházel toliko z radarového snímku vozidla řízeného žalobcem pořízeného za jízdy příslušníky Policie ČR, který ukazoval, že žalobce měl v inkriminovaný čas jet vozem rychlostí 186 km/h, přičemž nepředložil důkaz, který by s absolutní přesností doložil rychlost jízdy vozidla řízeného žalobcem v daný okamžik, neboť neexistuje jakýkoli právní předpis, jenž by správnímu orgánu ukládal použít v rámci aplikace zásady in dubio pro reo určitou, konkrétní odchylku. Za této situace je pak zcela na správním orgánu, v jakém rozsahu a míře předmětnou zásadu uplatní. Pokud by správní orgány fakticky disponovaly všemi potřebnými důkazy, nemuselo by dojít k žádnému započítávání odchylky rychlosti vozidla řízeného žalobcem. Správní orgány naopak fakticky přiznávají, že byl zjištěn skutkový stav s určitou mírou pochybností a to $\pm 3 \%$ rychlosti zjištěné policejním radarem odpovídajícím technickým parametrům radaru uvedeným v návodu a kontrolovaným Českým metrologickým institutem. Žalobce nezpochybňuje tuto odchylku radaru, ale předložil a navrhl důkazy k tomu, že zásada in dubio pro reo měla být v jeho případě uplatněna ve větším rozsahu, než ji aplikoval správní orgán. Ten se opíral ve svém rozhodování, mj. o to, že dle návodu je odchylka všech typů radarů RAMER stejná, a tedy $\pm 3 \%$ v rychlosti nad 100 km/h, což žalobce nezpochybňuje, pokud se jedná o samotné měření rychlosti radarem. Ten má uvedenou odchylku jen v případě, kdy měří z pevného (nepohyblivého) bodu. Tak je kalibrován a ve stacionárním postavení je i ověřován, neboť nedokáže měřit svou vlastní rychlost, pokud je v pohybu. Při měření za jízdy přebírá rychlost vozu z externího zdroje – měřiče rychlosti vozu „TACHOMETRU“, přičemž tuto rychlost sám neumí měřit (jen ji přebírá). Pokud tedy měřič rychlosti předá radaru chybnou výchozí hodnotu, radar s touto chybou bez ověření počítá a připočítává ji k měřené rychlosti, a právě proto se provádí, a dle návodu i musí, před jízdou kontrola TACHA. Nicméně tato kontrola je dle výrobce radarů v pořádku a radar je způsobilý k měření, pokud TACHOMETR

nevykazuje odchylku větší než 3 % oproti radaru. Tachometr tak může vykazovat teoreticky odchylku až 6 % a přesto bude způsobilý k předávání rychlosti do radaru a validnímu měření. Pokud se bude odchylovat tachometr od radaru o 3 km/h a k tomu se bude odchylovat radar o 3 km/h oproti skutečnosti, pak A. Radar bude smět být dle návodu a příručky použit, když má odchylku jen 3 %. B. Tachometr vozidla bude také odpovídat požadavkům měření, protože se odchyľuje jen o 3 % od radaru. C. Tachometr vykazuje odchylku od skutečné rychlosti 6 % (3 km/h radar od skutečnosti + 3 km/h tachometr od radaru) a tuto hodnotu s odchylkou 6 % předává do radaru. Radar založený na Dopplerově jevu pak měří jen rozdíl mezi rychlostí policejního vozu a měřeného vozu, přičemž k měřené hodnotě připočte údaj z tachometru. Při zcela legálních postupech se má u přebírané rychlosti z tachometru odečítat v rámci aplikace zásady in dubio pro reo 6 % a u rychlosti z radaru pak 3 %, neboť v opačném případě je popřena samotná příručka k radaru, návod výrobce radaru, logika i matematika. Přitom stále platí, že odchylka radaru je $\pm 3 \%$, ale ještě tu existuje odchylka tachometru $\pm 6 \%$. V případě žalobce se zobrazila celková rychlost měřeného vozidla 186 km/h, přitom a) Tachometr vozidla ukazoval 102 km/h a tuto hodnotu odesílal do radaru; b) Radar naměřil rychlost 84 km/h a k této rychlosti připočetl 102 km/h – údaj dodaný do tachometru; c) Celkově byla naměřena rychlost 186 km/h. Při odpočtu odchylek se tak mělo vycházet z toho, že u rychlosti 102 km/h měla být odečtena odchylka 6 % a u měření radarem odchylka 3 %, tedy takto: a) $102 - 6 \%$, tj. 96 km/h; b) $84 - 3 \%$, tj. 81 km/h; c) $96 + 81$, tj. 177 km/h. Správní úřad ale odečetl jen odchylku 3 %, tedy $186 - 3 \%$, tj. 180 km/h. Pokud by policie či správní orgán správně počítali a správně odpočetli odchylku, jež je zcela prokazatelně uvedena v návodu a příručce od výrobce, pak by dospěli k rychlosti 177 km/h. Samotná odchylka nikde není napsána explicitně, ale pokud radar s odchylkou 3 % může potvrdit tachometr s další odchylkou od radaru 3 %, pak se odchylky sčítají. Je nezpochybnitelný fakt, že pokud vůz pojedí skutečnou rychlostí 100 km/h, ale tachometr bude ukazovat 106 km/h a při kontrole TACHA se na radaru objeví 103 km/h, tak je možné s takto ověřeným TACHEM a radarem provádět měření. Přitom je matematicky nezpochybnitelné, že se jedná o odchylku 6 %. To vše učinil správní orgán přesto, že obviněný do řízení doložil důkaz – vyjádření renomovaného odborníka na danou problematiku z VUT Brno, který potvrdil závěr, že obě odchylky měření se musí sečíst, a potvrdil i správnost tohoto závěru. Znalecký posudek z oboru metrologie bohužel přes návrh žalobce nebyl proveden a správní orgán se argumenty žalobce odmítl zabývat, byť byly logické a matematicky nezpochybnitelné. Je tak názoru, že v jeho případě nedošlo ke zjištění skutkového stavu bez důvodných pochybností ve vztahu k překročení maximální povolené rychlosti o 50 km/h, a to z důvodu odchylky měření policejního radaru, již ostatně uznává i správní orgán. Žalobce považuje za zcela logické a správné, aby za takových okolností byla uplatněna zásada in dubio pro reo v jeho prospěch, a to za použití návodu k příslušnému policejnímu radaru, nicméně pouze v případě, že je daný návod a k němu uvedená odchylka správně interpretována. Jelikož správnímu orgánu žádný zákonný předpis neukládá, aby v řízení o přestupcích v dopravě v případě překročení rychlosti aplikoval vždy odchylku $\pm 3 \text{ km/h}$ při rychlosti do 100 km/h a ± 3 v rychlosti nad 100 km/h, je dle jeho názoru na místě uplatnit odchylku, jež je v maximální míře logická, odůvodnitelná a svědčí ve prospěch žalobce, neboť v opačném případě dochází pouze k částečné aplikaci zásady in dubio pro reo a tedy k jejímu faktickému popření, čímž

byla nezákonně dotčena práva žalobce v řízení, neboť není možné právní zásady aplikovat pouze omezeně či částečně a tím spíše ne v situaci, kdy to ani není možné nijak logicky zdůvodnit. Dle žalobce správní orgán nesprávně vyložil návod k použití příslušného radaru a v návaznosti na to z něj dovodil nesprávnou odchylku měření. Když byl žalobcem upozorněn na svůj omyl, jeho důvod i příčinu, své pochybení nadále ignoroval, aniž by byl schopný interpretaci návodu žalobce podloženou názorem odborníka jakkoli vyvrátit. Použitá odchylka se nerovná odchylce měření rychlosti provedeného daným radarem v případě mobilního typu radaru 10C, neboť je větší za situace, kdy je složena ze dvou výše uvedených odchylek v celkové výši $\pm 6 \%$, jež je fakticky popisována v návodu v rámci tzv. kontroly TACHA. Z uvedených důvodů považuje žalobce své odsouzení za spáchání přestupku, pokud jde o překročení rychlosti o 50 km/h za nezákonné, neboť neexistují důvodné pochybnosti o tom, že se tento skutek skutečně stal a dále proto, že v případě absence přímého důkazu nebyla v plné míře v jeho prospěch aplikována zásada in dubio pro reo, neboť při plné aplikaci této zásady by byla rychlost žalobcem řízeného vozidla nižší. Takto za pomoci fikce doložený skutek neodpovídá právní kvalifikaci uváděné správním orgánem a za takovýto skutek není možné žalobci uložit trest zákazu řízení.

II.

Vyjádření žalovaného k žalobě

3. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že námitky žalobce hodnotí jako nedůvodné. Konstatoval, že se k nim dostatečným a vyčerpávajícím způsobem vyjádřil v napadeném rozhodnutí. Na podkladě provedeného dokazování byl skutkový stav beze vší pochybnosti zjištěn a bylo prokázáno, že měření rychlosti bylo provedeno v souladu s návodem k obsluze. V plném rozsahu proto odkázal na obsah napadeného rozhodnutí a navrhl, aby žaloba byla zamítnuta.

III.

Posouzení věci soudem

4. Ve věci bylo rozhodnuto bez jednání v souladu s ust. § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen s.ř.s.), neboť s tím oba účastníci projevíli souhlas.
5. V souladu s § 75 odst. 1, 2 s.ř.s. vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě. Vady, k nimž by byl povinen přihlédnout z moci úřední, soud neshledal.

IV.

Rozhodnutí soudu

6. Usnesením č.j. 17 A 19/2021-31 ze dne 4.3.2021 soud zamítl návrh žalobce na přiznání odkladného účinku žalobě, přičemž toto nabylo právní moci dne 8.3.2021.
7. Žaloba není důvodná.

8. Ze správního spisu zjistil soud následující skutečnosti: Ověřovací list č. 241/19 vydaný dne 18.12.2019 potvrzuje platnost ověření přístroje, jímž bylo provedeno měření rychlosti vozidla řízeného žalobcem. Z evidenční karty žalobce mj. vyplývá, že v období od 5.9.2010 do 14.8.2014 mu byly uloženy ve třech případech pokuty pro překročení rychlosti. V souvislosti s projednávaným přestupkem byl žalobce příkazem Magistrátu města Plzně – Odboru správních činností, oddělení dopravních přestupků z 13.3.2020 uznán vinným z porušení ust. § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu a z naplnění skutkové podstaty přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 téhož zákona, spáchaného přinejmenším formou nedbalosti nevědomé a byla mu uložena pokuta ve výši 5 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců s účinností ode dne nabytí právní moci tohoto příkazu. Proti tomuto příkazu podal dne 24.3.2020 odpor. V řízení byl proveden výslech policistů, kteří provedli měření.
9. Z emailové korespondence právního zástupce žalobce a Ing. X, PhD., dle zjištění soudu odborného asistenta Vysokého učení technického v Brně ze dne 17.6.2020 mj. vyplývá, že bylo-li by tacho, jež určuje rychlost vozidla, které provádí měření radarem, kontrolováno zase tímto radarem, bylo by třeba celkovou chybu (nejistotu měření) zvýšit a to znovu o chybu samotného radaru, tedy na $\pm 6 \%$ (budeme-li uvažovat rychlost větší než 100 km/h). V případě procedury „Kontrola tacha by musela být zvýšena nejistota o $\pm 2 \%$ na 5 %. V případě tohoto postupu kontroly tacha je kontrola prováděna měřením dráhy. I při správném ověření funkce tacha dle návodu chyba měření tacha zůstane nejméně $\pm 2 \%$ (při kontrole tacha radarem potom 3 %), s uvažováním výše zmíněného by mohla být i vyšší. Celková chyba určení rychlosti jedoucího vozidla radarem umístěným v jiném jedoucím vozidle je nejméně $\pm 5 \%$ (resp. $\pm 6 \%$). Je správný závěr, který vyplývá z příručky i obecných principů měření, že výpočet rychlosti v radaru vychází ze změny frekvence a vlnové délky přijímaného oproti vysílanému signálu. Přesnost měření radarem Ramer činí $\pm 3 \%$. Podle všech dostupných informací, návodu a příručky se při této odchylce vychází ze stacionárního výchozího bodu radaru, aby mohl být výpočet přesný. V případě pohyblivého se radaru je třeba přesně změřit rychlost pohybu radaru, jež se pak připočítá (sama v systému) k rychlosti měřeného objektu, a právě proto je v návodu a příručce stanovena povinnost kontrolovat před měřením tachometr pomocí „radar přes tacho“ a „kontrola tacha“. U teorie nejistot měření platí, že pro určení chyby (nejistoty) nepřímě měřené veličiny, tedy té, jež je určena prostým součtem nebo rozdílem měřených veličin, je sečtena chyba (nejistota) obou měření. V případě určení rychlosti z tacha je situace složitější, protože výpočet daný rychlostí otáčení kol a poloměrem kola je součinem, i tady je třeba uvážit chyby obou měření, ale ty již nejsou v součtu. Radar je obecně účinný a relativně přesný prostředek pro měření rychlosti vozidel, podstatné však je, že je vždy třeba uvážit (nejen u měření rychlosti) veškeré chyby a nejistoty, které měření ovlivňují. Především určení rychlosti vozidla z otáček kola je zatíženo vyššími chybami z důvodu silně se měnícího poloměru pneumatik při jízdě (rozměr a typ pneu, opotřebení, tlak vzduchu v pneumatice atd.).
10. Dne 22.9.2020 bylo vydáno prvostupňové rozhodnutí Magistrátu města Plzně – odboru správních činností, oddělení dopravních přestupků č.j. MMP/289884/20, jímž

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

byl žalobce uznán vinným z porušení ust. § 18 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30.6.2020, a z naplnění skutkové podstaty přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 téhož zákona spáchaného formou nedbalosti nevědomé, za což mu byla uložena pokuta ve výši 5 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců s účinností ode dne nabytí právní moci rozhodnutí. Správní orgán při svém rozhodování vycházel z oznámení přestupku, fotodokumentace pořízené silničním radarovým rychloměrem Ramer 10C, úředního záznamu zpracovaného policisty prap. X a nprap. X, záznamu o přestupku, ověřovacího listu použitého rychloměru, z výpisu z evidenční karty řidiče a z příručky Vyhodnocení záznamů ze zařízení RAMER 7CCD, AD9. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, v němž uvedl, z jakých důvodů považuje výpovědi obou policistů, kteří provedli měření rychlosti, za nedůvěryhodné, vznesl pochybnosti o jejich způsobilosti ovládat radar a uvedl obdobné námitky, které uplatnil i v nyní projednávané žalobě.

11. Dne 7.1.2021 vydal žalovaný napadené rozhodnutí, kterým zamítl odvolání žalobce a potvrdil prvostupňové rozhodnutí s tím, že skutkový stav věci byl orgánem I. stupně dostatečně zjištěn.
12. Žalobce v žalobě namítá nedostatečně zjištěný skutkový stav ve vztahu k překročení maximální povolené rychlosti o 50 % z důvodu odchylky měření policejního radaru, neboť má zato, že správní orgán nesprávně vyložil návod k použití příslušného radaru a v návaznosti na to z něj dovodil nesprávnou odchylku měření, aniž by byl schopný žalobcovu interpretaci návodu podloženou názorem odborníka jakkoli vyvrátit. Správní orgán odečetl od naměřené rychlosti odchylku jen ve výši 3 %, přičemž žalobce má zato, že tato odchylka nebyla správně interpretována s ohledem na to, že radar byl umístěn v jedoucím vozidle, přičemž své závěry postavil na vyjádření Ing. X, PhD. (viz emailová korespondence výše).
13. Se závěry žalobce ohledně výše aplikovatelné odchylky měření se soud neztotožňuje. Rychlost silničních vozidel je měřena prostřednictvím rychloměrů různých technických principů a typů, jež však mají všechny společné zejména to, že pokud jsou výsledky měření s nimi použity k uložení sankcí, jsou tzv. stanovenými měřidly podle zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, v platném znění. Zároveň jsou přesně definovány maximální dovolené chyby měření rychlosti silničních rychloměrů, včetně těch, které používá policie, a které činí při rychlostech nad 100 km/h ± 3 %. Tato povolená chyba měření rychlosti zahrnuje i možné vlivy při měření rychloměrem v praxi. Policejní rychloměry, stejně jako většina druhů stanovených měřidel, podléhají povinnosti schválení typu před zahájením výroby nebo před uskutečněním dovozu. Z tohoto důvodu jsou různé typy rychloměrů schvalovány Českým metrologickým ústavem a při náročných zkouškách musí mj. prokázat, že stanovené maximální povolené chyby měření rychlosti nebudou téměř s jistotou překračovány, přičemž součástí zkoušek je i řada dalších metrologických a technických parametrů. Kromě toho je každý rychloměr povinně ověřován, a to při uvádění do používání (tzv. prvotní ověření) a v pravidelných intervalech po uplynutí lhůty platnosti ověření. Stanovené měřidlo nelze k daným účelům bez platného ověření používat. Podmínky, za jakých se

stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, jsou upraveny v opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C005-09, č.j. 0313/005/09/Pos. (dále jen „opatření obecné povahy“), které vydal Český metrologický institut jako orgán věcně a místně příslušný ke stanovování metrologických a technických požadavků na stanovené měřidlo a stanovování metod zkoušení při schvalování typu a při ověřování stanoveného měřidla dle § 14 odst. 1 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o metrologii“). Z bodu 2.5. opatření obecné povahy vyplývá, že největší dovolená chyba měření rychlosti při používání rychloměru v silničním provozu je ± 3 km/h při hodnotě rychlosti menší nebo rovné 100 km/h nebo ± 3 % při hodnotě rychlosti vyšší než 100 km/h. Jde tedy o odchylku, která musí být započítána v případě užití jakéhokoli ověřeného rychloměru používaného v silničním provozu.

14. Žalobcem uváděné sčítání případných hodnot odchylek měření, jež pak v součtu činí ± 6 % a nikoli ± 3 %, tak nemá oporu ve výše uvedených předpisech, na jejichž základě se silniční rychloměry ověřují. Existuje pouze odchylka stanovená výše uvedeným opatřením obecné povahy, která se aplikuje i na policií používaná ověřená měřidla. Pokud by výrobce deklaroval další odchylku, kterou by bylo nutné přičíst k odchylce stanovené opatřením obecné povahy, nebylo by takové měřidlo způsobilé k ověření a tedy k použití v rámci kontroly dodržování pravidel silničního provozu, neboť by nebyla dodržena maximální přípustná odchylka ± 3 km/h, resp. ± 3 %. Z tohoto důvodu není žaloba důvodná, neboť správní orgány započítaly správně odchylku měření ve výši ± 3 % z naměřené rychlosti podle výše citovaného opatření obecné povahy a dle návodu k použití předmětného radaru uvedeného v jeho bodě 3.3. a v čl. 6.3.1.3., jenž výslovně deklaruje, že měření za jízdy pomocí radaru se neliší od měření z místa, neboť měřič si provádí korekci podle vlastní rychlosti automaticky a vždy zobrazí jen skutečnou rychlost měřeného vozidla. Z provedených důkazů vyplývá, že důkaz o rychlosti vozidla řízeného žalobcem byl pořízen radarem, který splňoval všechny zákonné požadavky a současně byl v souladu se zákonem o metrologii ověřen (k tomu viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. srpna 2011, č.j. 1 As 42/2011-115 a rozsudek č.j. 7 As 18/2011-54 ze dne 3. března 2011) a potvrzen autorizovaným metrologickým střediskem s platností do 17.12.2020. Měření bylo provedeno v souladu s návodem k obsluze příslušného rychloměru, který výslovně stanoví, že měřič provede korekci dle vlastní rychlosti a vždy zobrazí jen skutečnou rychlost měřeného vozidla. Žalobce nepopírá, že to byl on, kdo byl změřen při jízdě a toliko tvrdí, že nesouhlasí s výpočtem odchylky naměřené rychlosti. Ke zpochybnění výsledku měření musí existovat konkrétní skutkové důvody vyvolávající rozumnou pochybnost o bezvadnosti výsledku měření (srov. rozsudek NSS ze dne 19.6.2015 č.j. 2 As 202/2014-50), přičemž soud má zato, že žalobcem ve správním řízení předložená emailová korespondence žalobce s Ing. X, PhD. z Vysokého učení technického v Brně, Fakulty strojíního inženýrství, jenž souhlasí s názorem žalobce na sčítání případných hodnot odchylek měření, takovým důvodem není. Za této situace má soud za to, že důkazní prostředky dodané policií jsou dostatečné k objasnění skutkového stavu věci a že žalovaný nepochybil, nedoplnil-li dokazování žalobcem navrhovaným znaleckým posudkem z oboru metrologie. Správní orgán sám hodnotí jednotlivé důkazy a není povinen akceptovat všechny důkazy navržené účastníkem

řízení, vysvětlí-li, proč takové důkazy neprovedl. V dané věci správní orgán I. stupně přezkoumatelným a zcela dostatečným způsobem uvedl, proč považuje stěžovatelem navržený důkaz znaleckým posudkem za nadbytečný a odvolací orgán se s jeho závěry ztotožnil. V té souvislosti soud odkazuje na závěr vyslovený Ústavním soudem v usnesení ze dne 1.6.2011, sp.zn. IV. ÚS 868/11, v němž se uvádí, že „*Specifikace přístroje či metody měření rychlosti je otázka technická a nikoliv právní. Pro účely právních vztahů je přitom postačující stanovení povinnosti orgánům veřejné moci používat měřicí přístroje pracující s deklarovanými veličinami a jejich jednotkami, jak je upraveno v zákoně č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů. Úprava principu nebo způsob měření, případně dokonce typu či modelu měřicího přístroje v právním předpisu, by odporovala požadavku, aby právní normy upravovaly pouze právní vztahy adresátů právních předpisů.*“

15. V té souvislosti soud dále odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12.6.2020, č.j. 5 As 322/2019, dle něhož *“Pokud jde o zohlednění odchylky naměřené rychlosti, silniční rychloměry, používané k měření rychlosti vozidel při kontrole dodržování pravidel silničního provozu Policií České republiky, jsou zařízeními, která podléhají povinnému ověřování a schválení typu podle příslušných právních předpisů. Tato skutečnost vyplývá z bodu 2.2.1 přílohy k vyhlášce Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“), vydané na základě § 3 odst. 3 ve spojení s § 27 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o metrologii“). Samotné schvalování typu měřidla provádí v souladu s § 6 odst. 2 zákona o metrologii Český metrologický institut. Ten také stanoví, jaké jsou požadované metrologické a technické vlastnosti stanoveného měřidla (zde: silničního rychloměru), a to v opatření obecné povahy, přičemž zmocnění k jeho vydání je obsaženo v § 14 odst. 1 písm. j) zákona o metrologii. Výše zmíněným opatřením obecné povahy je aktuálně ve vztahu k silničním rychloměrům opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C005-09, č. j. 0313/005/09/Pos, vydané dne 19. 5. 2010, s účinností od 3. 6. 2010. Bod 2.4.2 tohoto opatření obecné povahy stanoví, že největší dovolená chyba měření rychlosti při zkoušce v silničním provozu je ± 3 km/h při rychlosti menší nebo rovné 100 km/h, nebo ± 3 % při hodnotě rychlosti větší než 100 km/h. Aby tedy mohl být určitý rychloměr schválen a ověřen, nesmí být chyba měření rychlosti při zkoušce v silničním provozu větší než 3 km/h, resp. 3 % při rychlosti nad 100 km/h. Tato odchylka reflektuje skutečnost, že měření rychlosti může být ovlivněno působením různých fyzikálních jevů. Pakliže by konkrétní rychloměr měřil rychlost s odchylkou větší než 3 % při rychlosti nad 100 km/h, nebyl by schválen, a nebylo by tak možné jej k měření rychlosti vozidel vůbec používat. Schvalováním typů rychloměrů, jakož i jejich pravidelným ověřováním (které je u rychloměru platné vždy 1 rok, viz bod 2.2.1 přílohy k vyhlášce č. 345/2002 Sb.), je tak zajištěno, že jsou při kontrole dodržování pravidel silničního provozu používána pouze ta zařízení, která tuto nejvyšší dovolenou chybu nepřesahují. Jinak řečeno, používají se pouze ty rychloměry, které měří s přesností ± 3 km/h při rychlosti menší nebo rovné 100 km/h, nebo ± 3 % při hodnotě rychlosti větší než 100 km/h. V nyní projednávané věci je zřejmé, že použitý rychloměr typu RAMER 10 C, kterým byla stěžovateli naměřena rychlost 163 km/h (po odečtení odchylky 158 km/h), uvedené požadavky splňoval, neboť v době měření rychlosti byl schválen a ověřen (součástí správního spisu je platný ověřovací list rychloměru). Použitý rychloměr tedy měřil s přesností ± 3 km/h (resp. ± 3 % při hodnotě rychlosti nad 100 km/h),*

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

byl proto způsobilý k měření rychlosti vozidel v silničním provozu. Stěžovatel však v kasační stížnosti namítal, že odchylka 3 % měla být odečtena dvakrát, neboť jednou tak stanoví právní předpisy a jednou výrobce rychloměru. S touto argumentací stěžovatele nelze souhlasit. Odečítání odchylky 3 km/h, resp. 3 % z naměřené rychlosti vyplývá ze správní praxe potvrzené judikaturou správních soudů. Tato správní praxe je přitom důsledkem skutečnosti, že měření rychlosti může být ovlivněno různými fyzikálními jevy působícími při samotném měření (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2013, č. j. 3 As 9/2013 - 35). Jelikož rychloměr nemusí změřit rychlost měřeného vozidla s absolutní přesností, odečítá se z naměřené rychlosti odchylka 3 km/h, resp. 3 % při rychlosti nad 100 km/h. Takto stanovená odchylka přitom představuje nejvyšší možnou chybu při provedeném měření, neboť každý rychloměr byl schválen a ověřen, že při měření rychlosti v silničním provozu neměří s chybou větší. Odečtení odchylky 3 km/h (3 %) je postup v souladu se zásadou in dubio pro reo. Odečtením této hodnoty je tak počítáno s minimální rychlostí, jakou se měřené vozidlo v okamžiku měření pohybovalo. Stanovuje se tedy nejnížší skutečná rychlost vozidla. Rozsah odchylky je přitom ve všech případech jednotný, není zjišťován v jednotlivých případech měření rychlosti, tj. není individualizován (srov. také rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 1. 2010, č. j. 6 As 42/2009 - 39). Jelikož odchylka není promítnuta do zobrazené rychlosti na výstupu z rychloměru, odečítají ji při sankcionování přestupků samotní policisté, strážníci či správní orgány. To potvrzuje také doporučení ze dne 4. 8. 2006, které vydalo Ministerstvo dopravy pod značkou 89/2006 - 160 - LEG/1, a stejně tak tomu bylo i v nyní projednávané věci, jak vyplývá z rozhodnutí obou správních orgánů. Pakliže by skutečně měla být odečítána odchylka dvojnásobně, jak dovozuje stěžovatel, jednalo by se o rychloměr, který by již nesplňoval požadavky kladené právními předpisy, zejm. výše citovaným opatřením obecné povahy, neboť chyba, se kterou by tento rychloměr měřil, by přesahovala nejvyšší dovolenou chybu měření rychlosti. To ostatně zcela správně uvedl v napadeném rozsudku již krajský soud. Proklamace výrobce rychloměrů lze v tomto ohledu vnímat pouze jako sdělení, že měření rychlosti nemusí vždy a za všech okolností odpovídat skutečné rychlosti měřeného vozidla s přesností na 100 %. To ostatně reflektuje právě odečítání uvedené odchylky. Jde však o jedinou odchylku, která musí být při rozhodování o přestupku tohoto typu zohledněna.“

16. S ohledem na shora uvedené soud dospěl k závěru, že žalovaný při svém rozhodování vyšel, stejně tak jako správní orgán I. stupně, z dostatečně zjištěného skutkového stavu za situace, kdy měl na základě výše uvedených důkazů najisto postaveno, že se žalobce přestupkového jednání dopustil, sám žalobce k tomu uvedl, že jel výrazně rychleji, než povolují předpisy, přičemž ověřovací list č. 241/19 vydaný dne 18.12.2019 potvrdil platnost ověření přístroje, jímž bylo provedeno měření rychlosti vozidla řízeného žalobcem. Pokud tedy žalobce v žalobě namítal, že tím, že nebylo přistoupeno k navrženému dokazování znaleckým posudkem, nebyly provedeny dostatečné důkazy ke zjištění skutkového stavu věci, pak s tímto se soud neztotožňuje. V řízení před žalovaným nedošlo k žádným vadám řízení a jeho rozhodnutí je zákonné, neboť v řízení bylo prokázáno, že žalobce překročil povolenou rychlost o více než 50 km/h v místě, kde platil rychlostní limit 130 km/h. Soud proto z uvedených důvodů žalobu ve smyslu § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.

V.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

Náklady řízení

17. Pokud jde o náklady řízení, soud rozhodnutí opřel o ust. § 60 odst. 1 s.ř.s., přičemž s ohledem na to, že žalovanému, který byl ve sporu úspěšný, žádné náklady kromě běžné úřední činnosti nevznikly, rozhodl soud tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu se sídlem Moravské náměstí 6, 657 40 Brno, který o kasační stížnosti rozhoduje. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni (§ 12 odst. 1, § 102, § 106 odst. 2 a 4 s.ř.s.).

V Plzni dne 24. března 2021

Mgr. Jaroslava Křivánková, v.r.
soudkyně