



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Mgr. Filipem Skřivanem ve věci

žalobce: **P. D.**
bytem X
zastoupen Mgr. Václavem Voříškem, advokátem
sídlem Pod Kaštany 245/10, Praha 6

proti
žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**
sídlem třída Tomáše Bati 21, Zlín

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 6. 2020, č. j. KUZZL-71906/2019-7, sp. zn. KUSP-71906/2019/DOP/Ti,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Městský úřad Uherské Hradiště (dále jen „městský úřad“) rozhodnutím ze dne 10. 9. 2019, č. j. MUUH-DSA/65559/2019/KopK, uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Přestupku se žalobce dopustil tím, že dne 6. 5. 2018 ve 14:55 hod. na silnici č. I/50 na 58,15 km ve směru na Brno řídil motorové vozidlo X, r. z. X, a byla mu naměřena rychlost 118 km/h, tedy překročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou místní úpravou nejméně o 28 km/h. Za toto jednání uložil městský úřad žalobci pokutu ve výši 1 700 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč. Odvolání žalobce proti tomuto rozhodnutí žalovaný napadeným rozhodnutím zamítl a rozhodnutí magistrátu potvrdil.

II. Obsah žaloby

2. Proti napadenému rozhodnutí podal žalobce včasnou žalobu. Namítá, že výstup z měření rychlosti je nevěrohodný a neprůkazný. Rychloměrem totiž byla provedena dvě měření v odstupu tří sekund. Za tuto dobu se vozidlo dle fotografií posunulo o 74,8 metrů a zpomalilo z rychlosti 122 km/h na rychlost 84 km/h. Dle žalobce není vozidlo schopno takto zpomalit v tak krátkém čase.
3. Dle žalovaného bylo zpomalení vozidla $3,52 \text{ m/s}^2$, což odpovídá gravitačnímu zrychlení (přetížení) 0,36 g. Následně žalovaný uvedl, že brzdné zpomalení nákladních vozidel dosáhne až $7,5 \text{ m/s}^2$. Je proto reálné, aby brzdné zpomalení osobního vozidla bylo $3,52 \text{ m/s}^2$. Žalovaný však vycházel z brzdného zpomalení prázdného nákladního vozidla o hmotnosti 11,6 t, které plně naložené váží 24 t. Brzdy logicky musí zbrzdit i naložené vozidlo. Nákladní vozidla jsou vybavena dvouokruhovými dvouhadicovými vzduchotlakými brzdovými soustavami, což je v případě osobních automobilů zcela nemyšlitelné. Obrana žalobce proto nebyla věrohodně vyvrácena. Jde schematicky o podobný argument, jako kdyby žalovaný tvrdil, že vozidlu mohla být naměřena rychlost 900 km/h, neboť letadlo je schopno takovou rychlost vyvinout. Při použití brzdného zpomalení uvažovaného žalovaným by nadto vozidlo při standardním výpočtu zpomalení dle vzorce, který žalobce v žalobě dokládá, ujelo 86,1 metru, ačkoliv reálně bylo změřeno 74,8 m. I z tohoto důvodu je výpočet žalovaného vadný.
4. Žalobce dále namítá, že obě fotografie jsou opatřeny stejným číslem snímku, tj. 001075. Toto stejné číslo snímku je vždy uvedeno jak na fotografii, tak v tabulce pod fotografií. Mají-li oba snímky jedno a totéž číslo, muselo se jednat o jedno měření. Pokud výsledkem jednoho měření, byly dvě hodnoty naměřené rychlosti, měl žalovaný měření vyhodnotit jako nevěrohodné nebo v souladu se zásadou *in dubio pro reo* vycházet z nižší hodnoty měření. Žalovaný přitom ani neprovedl potřebné dokazování ke zjištění, jak takový výsledek měření interpretovat.
5. Odůvodnění uložené sankce je dle žalobce nepřezkoumatelné, neboť městský úřad vyhodnotil závažnost přestupku jako vysokou, aniž by odůvodnil proč. Další nejasnost do posouzení vnesl žalovaný, který uvedl, že městský úřad vskutku nehodnotil pečlivě všechna kritéria pro uložení sankce, neboť žalobce překročil rychlost v rámci daného rozmezí skutkové podstaty vyšší měrou, a proto měl být uložený správní trest ještě vyšší. Žalobci proto není zřejmé, zda tedy odůvodnění v tomto rozsahu nahrazeno úvahou žalovaného a jedinou přítěžující okolností je míra překročení nejvyšší dovolené rychlosti.

Není ani zřejmé, zda byly hodnoceny polehčující okolnosti, zejména že překročení nejvyšší dovolené rychlosti nemělo žádný následek.

6. Úvaha žalovaného je nadto nezákonná, neboť je v rozporu se zásadou zákazu dvojího přičítání. To vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 8. 2019, č. j. 3 As 281/2017 – 47. Překročení rychlosti o 28 km/h je důvodem kvalifikace jednání jako přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu, nemohlo tak být užito opětovně při úvaze o sankci v rámci sankčního rozmezí této skutkové podstaty.
7. Dle výroku rozhodnutí městského úřadu žalobce nerespektoval nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou místní úpravou. Městský úřad však neprokázal ani netvrdí jaká ona „místní úprava“ byla a jaká dopravní značka byla v místě umístěna. Žalobce nelze trestat za porušení nejvyšší dovolené rychlosti 90 km/h, kterou stanoví obecná úprava, za situace, kdy správní orgán tvrdí, že v daném místě bylo upraveno jinak.
8. Poté se žalobce vyjadřuje ke způsobu zveřejňování soudních rozhodnutí na webu Nejvyššího správního soudu a navrhuje napadené rozhodnutí zrušit a věc vrátit žalovanému k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného a replika žalobce

9. Žalovaný ve svém vyjádření uvádí, že je lhostejné, zda bylo brzdné zpomalení 3,52 nebo 5,97 m/s², protože jak žalovaný v naříkaném rozhodnutí uvedl odkazem na webové stránky Vysokého učení technického v Brně, průměrné plné brzdné zpomalení i u prázdných nákladních vozidel (těžkých přes 11t) se pohybuje mezi 6 – 7,5 m/s². Nákladní vozidla přitom dle žalovaného nedosahují lepšího brzdného zpomalení než vozidla osobní, pouze mají dimenzované brzdy tak, aby vyvinuly sílu odpovídající jejich hmotnosti. Není tedy z čeho dovozovat, že měření ověřeným měřidlem bylo chybné. Žalobce nepodkládá své závěry žádnými odbornými poznatky nebo alespoň odkazy na jiné stránky, než diskusní fórum fanoušků aut.
10. I pokud bylo v rozhodnutí chybně uvedeno, že žalobce překročil rychlost stanovenou místní úpravou, nijak to žalobce nepoškozuje, protože mimo obec nelze nejvyšší dovolenou rychlost oproti obecné úpravě zvýšit, pokud nejde o silnici pro motorová vozidla se směrově dělenými jízdními pásy. Tato skutečnost tedy nemůže mít vliv na správnost napadeného rozhodnutí.
11. K odůvodnění sankce žalovaný odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 5. 2019, č. j. 1 As 284/2018 – 32, podle něhož skutečnost, že nedošlo ke škodlivému následku, nelze v rámci ukládání správní sankce u ohrožovacích deliktů zohlednit ve prospěch pachatele. Žalobce v nyní projednávané věci překročil nejvyšší dovolenou rychlost na samotné hranici „vyšší“ skutkové podstaty dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu. Pokud za těchto okolností městský úřad uložil pokutu v částce 1 700 Kč, tedy v 1/5 zákonného rozpětí, pak skutečně pochybil, protože ji uložil nedůvodně nízkou, nicméně žalovaný s ohledem na § 98 odst. 2 zákona o přestupcích již nemohl toto pochybení odstranit. O dvojí přičítání se nejedná, neboť žalobci není kladeno k tíži nic, co by současně bylo znakem skutkové podstaty. Je logické, pokud skutková podstata postihuje určité rozmezí překročení nejvyšší dovolené rychlosti, pak výše uloženého správního trestu musí reflektovat umístění konkrétní hodnoty rychlosti právě v prostoru tohoto rozmezí. S ohledem na výchovnou a represivní funkci správního trestu se

musí činit rozdíl mezi překročením rychlosti mimo obec o 3 km/h a o 29 km/h při ukládání trestu za podobných okolností v rámci téže skutkové podstaty přestupku.

12. Žalovaný závěrem k otázce zveřejňování rozhodnutí na internetu uvádí, že jej nezajímají opakované stesky advokáta Mgr. Voříška nad situací, do níž se svojí činností sám dostal. Doporučuje mu, aby věnoval pozornost správným názvům institucí v cizím jazyce. Navrhuje žalobu jako nedůvodnou zamítnout.
13. V replice se žalobce ohrazuje proti způsobu vyjadřování pověřeného zaměstnance žalovaného a nepravdivému osočování z toho, že Mgr. Voříšek projevuje „opakované stesky“.

IV. Posouzení věci krajským soudem

14. Žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 s. ř. s.), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.). Žaloba je přípustná (zejména § 65, § 68 a § 70 s. ř. s.).
15. Žaloba **není** důvodná.
16. K námitce nevěrohodnosti a neprůkaznosti provedeného měření je možné předeslat, že rychlost vozidla byla změřena silničním laserovým rychloměrem LaserCam4, přičemž ve spise je založen ověřovací list tohoto rychloměru. K průběhu měření rychlosti se taktéž opakovaně vyjadřovali policisté při výslechu v průběhu ústního jednání. Výstupem měření jsou dva snímky vozidla označené číslem 001075. Na prvním snímku je v čase 14:55:25 naměřena rychlost 122 km/h, na druhém snímku v čase 14:55:28 je naměřena rychlost 84 km/h. Rozdíl vzdáleností je dle snímků 74,8 m.
17. Pro výpočet zrychlení (resp. zpomalení) vozidla může sloužit jak vzorec použitý žalovaným v napadeném rozhodnutí, tak vzorec, který předkládá žalobce v žalobě. Záleží pouze na tom, které proměnné vezmeme jako dané a s kterými naopak ten který vzorec nepracuje. Žalovaný vycházel ze známého času a počáteční a konečné rychlosti a nepracoval s dráhou; žalobce počítal dráhu z daného času, počáteční rychlosti a zrychlení vypočítaného žalovaným, s konečnou rychlostí nepracoval. Korektní by zřejmě za této situace bylo při výpočtu zrychlení vycházet z veličin, které jsou změřeny relativně přesněji, tj. počáteční a konečná rychlost a dráha, a naopak nepracovat s časem, který byl změřen s přesností pouze na vteřiny a mohl tak být kdekoliv rozmezí 2,01 – 3,99 s (tedy buď blízko dvěma vteřinám, nebo téměř dvojnásobný). Zrychlení by tedy bylo možné vyjádřit vzorcem

$$a = \frac{v^2 - v_0^2}{2s}, \text{ kde } v = \text{konečná rychlost, } v_0 = \text{počáteční rychlost a } s = \text{dráha.}$$

Zpomalení vozidla tedy v takovém případě činí cca 4,03 m/s² a vozidlo zřejmě reálně brzdilo cca 2,6 vteřin.

18. Žalovaný dále vycházel ze skutečnosti, že brzdné zpomalení nákladních vozidel dosáhne až 7,5 m/s². V tomto ohledu není srovnání zcela přesné, neboť žalovaným citovaná bakalářská práce pracuje s veličinou středního (nebo průměrného) plného brzdného zpomalení (MFDD) ve smyslu přílohy č. 3 Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 13-H – Jednotná ustanovení pro schvalování osobních automobilů z hlediska brzdění. Jakkoliv si obě hodnoty zřejmě budou do jisté míry podobné, jedná se o rozdílný způsob výpočtu.

19. Správní řízení ani soudní přezkum správního rozhodnutí však není „zkoušením“ z fyziky a předmětem správního řízení není přesný výpočet zpomalení, kterého vozidlo žalobce dosáhlo. Pro účely vypořádání námitky, zda je technicky nemožné, aby vozidlo v tak krátkém časovém úseku zpomalilo o daný rozdíl rychlostí, proto krajský soud shledal odůvodnění napadeného rozhodnutí, které se opírá o výpočet zrychlení dle obecně známého vzorce (třebaže nepřesný) a experimentálně zjištěný výpočet brzdného zpomalení nákladních automobilů, jako dostačující a přesvědčivé.
20. K tomu přispívá i fakt, že žalobce v soudním řízení nic relevantního, co by úvahy žalovaného dostatečně zpochybnilo, netvrdil ani nedoložil. Odkázal pouze obecně na skutečnost, že osobní automobily a nákladní automobily mají rozdílné brzdy a nákladní automobily jsou koncipovány tak, aby zbrzdily i naložené vozidlo (aniž by z těchto tvrzení bylo možné cokoliv dovodit).
21. Tedy přes jisté nepřesnosti v odůvodnění napadeného rozhodnutí ob stojí závěr žalovaného, že měření proběhlo ověřeným rychloměrem v souladu s návodem k obsluze a skutkový děj odpovídá tomu, jak jej vylicili policisté obsluhující měřicí zařízení (včetně toho, že žalobce mohl policisty s měřicím zařízením spatřit a brzděním tomu svou rychlost uzpůsobit) a žádný z podkladů ve správním spise ani nenasvědčuje tomu, že je nereálné, aby vozidlo zpomalilo o cca 4,03 m/s².
22. Jakkoliv by již toto bylo dostačující pro to, aby námitka byla vyhodnocena jako nedůvodná, provedl krajský soud důkaz odborným článkem „Zpomalení automobilů a složení gumové směsi protektorovaných plášťů“ od autorů P. Ciěpky a A. Rezy uveřejněný v časopise Soudní inženýrství, ročník 16, č. 2 z roku 2005. Z něj vyplývá, že zkoušený osobní automobil dosáhl brzdného zpomalení MFDD 8,63 m/s², a také při dosazení hodnot dle protokolu o zkoušce do standardních vzorců pro výpočet zrychlení dosáhl zpomalení více než 8 m/s². Zpomalil tedy ještě téměř dvojnásobně rychleji, než žalobce v nyní posuzované věci. Závěr, že není možné zpomalit tak, jak to žalobce učinil, proto nemá opodstatnění.
23. Skutečnost, že obě fotografie jsou opatřeny stejným číslem snímku, neznámá, že proběhlo pouze jedno měření. Obě měření proběhla v rozdílném čase a v rozdílné vzdálenosti od měřicího zařízení. Jak vyplývá také z napadeného rozhodnutí, druhá fotografie ze záznamového zařízení měřidla má pouze identifikační význam a k jejímu pořízení dojde patrně tehdy, pokud obsluha drží spoušť měřidla po delší dobu, jak uvedl při výslechu jeden z policistů. Úvaha, že se jedná o jedno měření s různými výsledky, je pouze nepodloženou spekulací žalobce.
24. Pokud městský úřad v prvostupňovém rozhodnutí uvedl, že žalobce překročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou místní úpravou, zatímco ve skutečnosti žalobce překročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou obecnou úpravou, jedná se o vadu rozhodnutí. Tato vada rozhodnutí však v daném případě nemohla mít vliv na zákonnost rozhodnutí, neboť se jedná o zjevnou nepřesnost (ve výroku je dále uveden odkaz na obecnou úpravu dle § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu a v odůvodnění rovněž městský úřad pracuje s tímto ustanovením), došlo k ní v rámci stejné skutkové podstaty deliktu, a jak uvedl žalovaný, místní úpravou ani nemohla být stanovena vyšší rychlost oproti obecné úpravě

(§ 18 odst. 6 zákona o silničním provozu). Tato vada tedy nemůže být důvodem pro zrušení napadeného rozhodnutí.

25. Co se týče uložené sankce, městský úřad vyhodnotil při hodnocení závažnosti přestupku, že se jedná o závažné porušení pravidel silničního provozu a nedošlo k žádnému zranění nebo materiálním následkům. Ke způsobu spáchání přestupku uvedl, že žalobce přestupek spáchal na frekventované pozemní komunikaci v dopravní špičce, a značně překročil nejvyšší dovolenou rychlost. Žalovaný v napadeném rozhodnutí městskému úřadu vytkl, že reálně nezohlednil, že žalobce naplnil danou skutkovou podstatu na její horní hranici. Nicméně pokuta byla uložena při spodní hranici zákonné sazby, a žalovaný nemohl s ohledem na § 98 odst. 2 zákona o přestupcích pokutu zvýšit.
26. Toto odůvodnění je dle krajského soudu srozumitelné a odpovídá skutkovým okolnostem věci. Bližší úvaha o závažnosti přestupku v rozhodnutí městského úřadu chybí, nicméně doplnil ji žalovaný a obě rozhodnutí tvoří jeden celek. Je srozumitelně vysvětleno, proč se úvaha žalovaného nemohla odrazit v úpravě výše pokuty v odvolacím řízení. Je taktéž zřejmé, že absence škodlivého následku nebyla hodnocena jako polehčující okolnost (městský úřad absenci škodlivého následku konstatoval ve vztahu k závažnosti jednání).
27. Úvaha žalovaného ohledně míry překročení rychlosti v rámci dané skutkové podstaty není v rozporu se zásadou zákazu dvojího přičítání, jak se domnívá žalobce. Ten totiž dezinterpretuje závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 8. 2019, č. j. 3 As 281/2017 – 47. V dané věci kasační soud shledal pochybení správního orgánu v tom, že naměřenou rychlost nesprávně vztáhl k nejvyšší dovolené rychlosti, namísto ke skutkové podstatě přestupku, kterou stěžovatel svým jednáním naplnil. Obecně tak správní orgány k míře překročení nejvyšší dovolené rychlosti při hodnocení závažnosti přestupku přihlížet mohou, neboť intenzita překročení není znakem dané skutkové podstaty (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 11. 2018, č. j. 6 As 274/2018 – 42).
28. Otázka zveřejňování soudních rozhodnutí na internetu nemá žádnou souvislost s předmětem tohoto řízení.

V. Závěr a náklady řízení

29. Krajský soud z výše uvedených důvodů žalobu jako nedůvodnou zamítl dle § 78 odst. 7 s. ř. s.
30. Výrok o náhradě nákladů řízení vychází z § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nebyl úspěšný, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení, procesně úspěšnému žalovanému žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o ní musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno 10. listopadu 2021

Mgr. Filip Skřivan, v. r.
samosoudce