



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl soudcem Mgr. Kamilem Tojnerem ve věci

žalobce: J. Č.,
bytem
zast. Mgr. Václavem Voříškem, advokátem
sídlem Pod kaštany 245/10, Praha 6

proti
žalovanému: **Ministerstvo dopravy**
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 28. 4. 2021, č. j. MD-11654/2021-160/3,

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobou podanou k Městskému soudu v Praze se žalobce domáhal přezkoumání v záhlaví uvedeného rozhodnutí žalovaného o zamítnutí jeho odvolání proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen “správní orgán I. stupně”) ze dne 9. 12. 2020, č. j. MHMP 1877923/2020/Kre, kterým byl žalobce shledán odpovědným za naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen “zákon o silničním provozu”) a podle §

Shodu s prvopisem potvrzuje J. S.

125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu mu byla uložena pokuta ve výši 1 500 Kč, neboť dne 20. 2. 2020 řídil vozidlo tovární značky Škoda, registrační značky X, v Praze 5, ul. 5. května, v blízkosti křižovatky s ul. Sdružení, ve směru jízdy od ul. Děkanská Vinice I, ke sjezdu na ul. Vyskočilova, kde mu byla naměřena rychlost 64 km/h (po odečtení odchylky měřicího zařízení), přičemž v daném místě byl nejvyšší dovolená rychlost stanovena obecnou úpravou na 50 km/h.

2. Žalobce v žalobě namítá, že ze snímku záznamu rychlosti vozidla nevyplývá, že se jedná o jeho vozidlo, kdy popřel souladnost celé sestavy 3 snímků, jestliže z hlavního snímku není čitelná registrační značka vozidla, neodpovídají světelné artefakty, je zde odlišný rozměr registrační značky a ve výřezu je oproti zvyklostem uveden údaj o naměřené rychlosti. Policisté neměli změřené vozidlo pod stálou vizuální kontrolou od momentu změření do momentu zastavení. Dle žalobce došlo při měření k tzv. reflexi, která má za následek zkreslení naměřené rychlosti. Reflexe je nežádoucí jev při měření, který nedokáže sám rychloměr identifikovat. Dochází k ní v důsledku odrazu radarového signálu od kovových předmětů, stromů, vysokých křovisek či trávy, stožárů pouličního osvětlení, dopravních značek či svodidel. Ve snímku měření je vyznačen prostor radarového svazku dvěma svislými čarami. Uprostřed radarového svazku se nachází stožár pouličního osvětlení, který je reflexním prvkem. Přes celou šíři radarového svazku jsou pak viditelná kovová svodidla, dělicí jízdní směry. Změřené vozidlo se nachází v nestandardní poloze a jeho část není na snímku viditelná. Dle návodu k obsluze rychloměru RAMER10C (dále jen „návod rychloměru“) se reflexe projevuje právě tak, že „na snímcích je pouze část změřeného vozidla nebo je snímek bez vozidla“. Na snímku, který je součástí správního spisu, se přitom nachází jen část vozidla. Byly tedy splněny veškeré okolnosti pro úsudek, že k reflexi minimálně mohlo dojít. Není přitom na žalobci, aby prokazoval, že k reflexi došlo. Je to správní orgán, kdo je povinen řádně posoudit prováděné důkazy, disponuje k tomu i odbornou způsobilostí, neboť o obdobných přestupcích rozhoduje každodenně. Lze tedy předpokládat znalost návodu k obsluze s jeho strany a alespoň elementární ochranu práv obviněného, ve smyslu spravedlivého posouzení důkazů, kdy v opačném případě by mohli o přestupcích rozhodovat v prvním stupni rovnou policisté na místě. Na žalobci pak je, aby ke zpochybnění rozhodnutí prokázal, že je namísto důvodná pochybnost o jeho správnosti. Na první pohled je totiž z fotografie viditelné, že byly dány okolnosti, za kterých dochází ke vzniku reflexe, když se v prostoru radarového svazku nachází hned dva reflexní prvky, a sice stožár pouličního osvětlení a svodidla. Zároveň je z fotografie jasné viditelné, že se vozidlo nachází částečně mimo snímek, což je typickým důsledkem reflexe. O správnosti rozhodnutí existují důvodné pochybnosti, neboť není zcela nepravděpodobné, že došlo k reflexi, dokonce se jeví, že touto vadou bylo měření zatíženo.
3. Dále žalobce namítl, že měření nebylo provedeno v souladu s návodem k obsluze, když bylo měřeno v zakřivené části komunikace, tedy v zatáčce, a to z jejího vnějšího okraje. Dle návodu k obsluze rychloměru RAMER10C, str. 12, *„Za přímý úsek se považuje rádius zakřivení vozovky do 1600 m. Je-li rádius zakřivení vozovky R menší než 1600 m, jedná se o zatáčku. Měření na vnějším okraji zatáčky není dovoleno. Hraniční rádius 1.600 m odpovídá dle žaloby zakřivení přibližně 25 cm zakřivení na 100 m délky vozovky, tedy zakřivení velmi malé, okem jen stěží rozeznatelné. Je tedy prima facie zjevné, že v daném případě, kde je zakřivení dle žalobce zcela jasné viditelné, lze činit závěr, že se jednalo o zatáčku.“*

4. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby.
5. Městský soud v Praze na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů a vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu podle ustanovení § 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.
6. Podle § 3 správního řádu *nevyplyvá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2.*
7. Ustanovení § 50 odst. 3 druhá věta správního řádu ukládá správnímu orgánu povinnost *v řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, tedy i v řízení o přestupku, zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena.*
8. Podle § 52 správního řádu platí, *že účastníci jsou povinni označit důkazy na podporu svých tvrzení. Správní orgán není návrhy účastníků vázán, vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci.*
9. Jak vyplývá z § 3 správního řádu, zásada materiální pravdy nemá absolutní rozměr. Aplikace této zásady je racionalizována vzhledem k rozsahu, v němž je zjišťování skutkového stavu nezbytné pro rozhodování správního orgánu v konkrétním případě. Dokazování tedy správní orgán provádí (resp. obecněji shromažďuje podklady) pouze v takovém rozsahu a jen tak dlouho, dokud o skutkovém stavu existují racionální pochybnosti. V tomto omezení zásady materiální pravdy se projevuje mj. zásada procesní ekonomie (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 8. 2008, č. j. 1 Azs 59/2008 - 53). Interpretace zásady materiální pravdy dle § 3 správního řádu a zásady vyšetřovací dle § 50 odst. 3 správního řádu nemůže být natolik extenzivní, aby ve svých důsledcích zablokovala rozhodnutí správního orgánu a znemožnila účinný postih za protiprávní jednání (usnesení Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 126/2011 - 68). To platí i v sankčních správních řízeních zahajovaných z úřední povinnosti, v nichž je význam zásady materiální pravdy dle § 3 správního řádu a zásady vyšetřovací dle § 50 odst. 3 správního řádu akcentován. Jak správně žaloba uvádí : *na žalobci pak je, aby ke zpochybnění rozhodnutí prokázal, že je namístě důvodná pochybnost o jeho správnosti.* Aby následně právní zástupce žalobce cestu racionální výkladu práva jako takového opustil námitkami o záměně vozidla, manipulace se záznamem rychloměru etc.
10. Ve správním řízení žalobce namítl, že policie nemohla změřit jeho rychlost správně, neboť policista mu odmítl předložit doklad o proškolení k obsluze radarového rychloměru (odpor proti příkazu), k jednání před správním orgánem se nedostavil, v odvolání namítl neodůvodněnost měření rychlosti v daném úseku vzhledem k místním poměrům vozovky (3 pruhy v každém směru vozovky, bez přechodů pro chodce). Žalobce tak věcný přezkum měření přenesl do soudního řízení, během správního řízení nevznikly pochybnosti o zjištěné rychlosti vozidla.
11. V dané věci byla rychlost vozidla zjištěna mobilním radarovým rychloměrem. Obecně nelze vyloučit, že i přesto policisté ztratili kontakt se sledovaným vozidlem, avšak je nutné si položit otázku, proč by se tomu tak mělo stát. Vozidlo žalobce bylo zaznamenáno na přehledném úseku při rychlosti 64 km/h, nebyl tak důvod, aby policisté s vozidlem žalobce ztratili kontakt, nehledě k pořízeným snímkům vozidla.

Jakkoli registrační značka je na hlavní fotografie nezřetelná, typ a barva vozidla zřetelná je a tyto údaje se shodují s vozidlem žalobce. Zároveň aplikace radaru vytvořila výřez fotografie tak, že registrační značka je zřetelná, aniž byly dány žalobou zpochybňující jevy. Umístění i tvar světél vozidla je souladný, taktéž u rozměru registrační značky soud neshledává nesoulad, pouze byla provedena úprava světlosti snímku (1. výřez) a poté zvětšení detailu značky (2. výřez). Jelikož je 1. výřez výsledkem pouze změny světlosti snímku, obsahuje také údaj o rychlosti ve stejném místě snímku, jako snímek hlavní. Registrační značka je v hlavní fotografii nezřetelná, neboť ke měření došlo v noční době (21. 2. 2020 v 17:29:52, srovnej snímek na str. 101 návodu rychloměru RAMER10) Zpochybnění identity snímku je účelová spekulace žalobce bez opření o skutečný obsah snímků, shodně jako zpochybnění jednoty vozidla změřeného a policisty následně zadrženého, jestliže byla rychlost zaznamenána snímkem radaru. Dle návodu rychloměru *při překročení nastavené rychlosti projíždějícím vozidlem je automaticky pořízena digitální fotografie doplněná o směr jízdy, naměřené rychlosti, data a času měření a další informace. Takto vytvořený záznam je v nezaměnitelné podobě uložen na pevný disk radarového měřiče (str. 8 návodu).* Úprava snímku změřeného vozidla policisty je tak vyloučena.

12. Dle návodu rychloměru není dovoleno měření rychlosti vozidla na vnějším okraji zatáčky, jejíž rádius zakřivení vozovky je menší než 1600 m, měření na vnitřní straně takové zatáčky je přípustné za podmínek stanovených v návodu. Protokol měření obsahuje souřadnice GPS 50°03'19.0"N 14°26'17.2"E, kterým odpovídá místo rovného úseku vozovky 5. května (vedle vozovny Pankrác). Žalobcem předložená mapa se tak míjí s místem změřením rychlosti vozidla žalobce, přirozeně žalobce předložil mapu části komunikace se zakřivením komunikace. Tvzení žaloby o *zcela jasně viditelném zakřivení zatáčky* je naopak zcela jasně nepravdivé, v rozporu se skutečným stavem. Jelikož prvostupňové rozhodnutí obsahuje údaje GPS místa měření, jde ze strany právního zástupce žalobce o úmyslně nepravdivé skutkové tvrzení o místě měření. Žalobcem předložená část mapky komunikace 5. května neprokazuje nic relevantního pro posouzení dané věci, neboť neobsahuje skutečné místo měření. Žalobce nespécifikoval výpočet poměrného zakřivení u zatáčky s poloměrem 1.600 m (dle žaloby 25 cm zakřivení na 100 m délky vozovky), proto není povinností soudu se vypořádávat s takto obecnou námitkou. Lze však uvést že obvod kruhu s poloměrem 1 600m je 10 053,1 m ($\circ = 2 \times \pi \times r$), obvod čtvrtkruhu je 2 513,28 m. Půlkruh sice určuje dle soudu přepočet míry postupného zakřivení, neboť zahrnuje úhel 180°, tedy dosažení vzdušnou čarou přímky od startu do cíle, ale pro výpočet přepočtu zakřivení je vhodnější čtvrtkruh, neboť svírá s takovou přímkou pravý úhel. Pokud by hraničnímu rádiu zakřivení 1 600 m metrů odpovídalo zakřivení 25 cm na 100 m délky vozovky kruhu s poloměrem 1 600m, potom by v délce vozovky 2 513, 28 m bylo celkové zakřivení v součtu 630 cm, přitom výškový rozdíl mezi začátkem a koncem čtvrtkruhu s poloměrem 1 600m je právě tento poloměr. Soud má za to, že nejde ani tak o rozdílový přepočet metrů zakřivení, jestliže není měření dovoleno v zatáčce s menším poloměrem jak 1 600m, ale o přepočet změny úhlu jízdy vozidla při jízdě zatáčkou, což může ovlivnit měření ve smyslu přesahu v radarovém svazku rychloměru, čemuž by i odpovídala přípustnost měření sebevíc zakřivené zatáčky z vnitřní strany zatáčky (viz. Dopplerův efekt). Ze snímku měření je patrné, že vozidlo policie se nacházelo po pravé straně žalobce při jízdě z centra města. Jelikož se jedná o rovný úsek, je tvrzení žaloby o měření na vnější straně „zatáčky“ příliš odvážné. I

kdyby se jednalo v daném úseku o levotočivou „zatačku“ a bylo tak změřeno z vnější strany vozovky, jedná se o natolik rovný úsek, že úvahy žalobce o postupu měření v rozporu s návodem rychloměru jsou nesprávné se zcela účelovým odváděním pozornosti na okolnosti ve skutečnosti neexistující, což odpovídá pro zástupce žalobce typické formě právního trolení. S čímž souvisí otázka věrohodnosti účastníka, resp. jeho tvrzení. Jinak řečeno, zda prokázané nepravdivé tvrzení účastníka vede k zpochybnění veškerého tvrzení účastníka. Soud má za to, že vede, není-li prokázán opak.

13. Dle návodu rychloměru systém měření rychlosti RAMER10 využívá efektu změny frekvence elektromagnetického záření při relativním pohybu zdroje záření nebo pozorovatele. Dopplerův jev se projevuje tím, že frekvence vlnění zjištěná měřičem je jiná, než frekvence vlnění zdroje, jestliže se vzdálenost zdroje mění v čase, tedy že se vozidlo od měřiče vzdaluje nebo přibližuje. Měřič vysílá nepřetržitý signál nosného kmitočtu tak, aby ozařoval měřené vozidlo. Tento signál se od měřeného vozidla odráží a je zpětně přijímán.
14. Jak uvádí i žaloba, dle návodu rychloměru *v anténním svazku $\pm 10^\circ$ od osy antény se nesmí nacházet žádné překážky, které by mohly zasahovat do anténní charakteristiky radarové hlavy a zapříčinit tak rušivé reflexe vysílaného signálu. K těm patří zvláště stromy, vysoká křoviska nebo tráva (zvláště mokrá), stožáry pouličního osvětlení, dopravní značky, informační tabule apod. Rušivá reflexe se projevuje vícenásobným měřením jednoho a téhož vozidla (na snímcích je pouze část změřeného vozidla nebo je snímek bez vozidla), případně radar vynechává měření, přestože je nastavena správná citlivost měřící jednotky (str. 11 návodu). Jednoduchá reflexe vzniká na plochách, které se vyskytují rovnoběžně s jízdní dráhou. Tento jev může vzniknout například od svodidel, parkujících automobilů, od autobusů nebo tramvají, které zastavily na zastávce. Jak je z obrázku patrné, je radarový paprsek odražen zpět do jízdní dráhy a dopadá např. na jiný automobil jedoucí ve směru měření. Takový zlom záření je možné zjistit tehdy, jestliže na důkazovém snímku není zobrazen žádný automobil, nebo se zde nachází automobil v ne zcela běžné poloze. Také velké štíty, např. na dopravních ostrůvcích nebo velké odrazové plochy na vozidlech jedoucích v protisměru (kamiony, autobusy), které se nenalézají v zorném poli kamery, mohou vést ke zlomu a reflexi paprsku (str. 13). Dále návod popisuje násobné reflexe, kdy dochází ke sčítání rychlostí spojené s nerealisticky vysokými rychlostmi. Opatřením při zabránění měření v místech s rizikem lomu paprsku je důslednost při nastavování citlivosti měřící jednotky a výběr místa.*
15. Žalobce nevhodnou reflexi dovozuje z umístění stožáru pouličního osvětlení a kovových svodidel v radarovém svazku, v nestandardní poloze vozidla, když jeho část není na snímku viditelná. Soud má za to, že pouhé umístění stožáru a svodidel bez dalšího nevede k nesprávnosti zjištění rychlosti vozidel. Musí být dále přítomny další okolnosti vedoucí k pochybnosti o správnosti zjištěné rychlosti vozidla. Zcela jistě jím není zjištěná rychlost 64 km/h, která není „nepřiměřená“ povaze úseku měření vozovky, kdy jde o rovnou, vícepruhovou komunikaci, kde lze očekávat překročení povolené rychlosti, přičemž žalobce při zadržení, ani během správného řízení nenamítal nesprávnost výsledku měření jako takového. Namítal pouze, že policista neprokázal doklad o proškolení k obsluze rychloměru a že poměry v daném místě neodůvodňují omezení rychlosti na 50 km/h. Soud má za to, že žalobce ve správném řízení v zásadě uznal překročení povolené rychlosti, pokud se vymezoval pouze proti

místní úpravě rychlosti a snaze policie zde intenzivně dohlížet nad dodržováním rychlostního limitu, přičemž určité povědomí o překročení rychlosti o cca 20 km nad 50 km/h lze od řidiče očekávat, pokud je ihned po takové jízdě zadržen. Na fotografii záznamu rychlosti sice vozidlo žalobce není zcela v plném rozsahu, fotografie „končí“ u předního kola vozidla, tedy snímek vozidla je oříznut o přední část karoserie vozidla, ale nelze odhlédnout, že se jednalo o měření rychlosti odjíždějícího vozidla, kdy je nejdříve změřena rychlost a poté pořízen snímek. Zároveň z návodu rychloměru nevyplývá, že by předpokladem řádného zjištění rychlosti bylo umístění zcela celého vozidla na snímku rychloměru (srovnej snímky na str. 101 návodu). Na snímku rychloměru vozidlo žalobce v souladu se způsobem měření zprava vyjíždí ze snímku, jeho část je umístěna ve svazku měření, úhel vozidla odpovídá měření pomocí mobilního rychloměru. Byl nastaven dosah radaru 20 metrů, který odpovídá mobilnímu měření rychlosti (str. 16 návodu rychloměru). Umístění vozidla na snímku rychloměru nevede k pochybnosti o zjištěné rychlosti. Umístění sloupu uprostřed snímku mohlo vést k nepříznivé reflexi, ale ve skutečnosti k ní nedošlo vzhledem k výše uvedenému (správné umístění vozidla, naměřená rychlost, nastavený dosah, nehledě k postoji žalobce ve správním řízení).

16. Jelikož žalobce ve správním řízení nijak nepopíral hodnotu zjištěné rychlosti vozidla a kromě umístění sloupu ve snímku, nebyly dány okolnosti zpochybňující zjištěnou rychlost vozidla žalobce, nebyly správní orgány povinny *se věnovat hodnocení fotografie se zvýšenou pečlivostí a buď přesvědčivě a přezkoumatelně vysvětlil, proč zastávají závěr o správnosti měření*, jak požaduje žaloba. V žalobě žalobce specifikoval své pochybnosti o správnosti měření, avšak způsobem, který soud neshledal relevantním.
17. Ze shora uvedených důvodů soud neshledal žalobní námitky důvodnými, proto žalobu podle § 78 odst. 7 soudního řádu správního zamítl.
18. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce ve věci úspěch neměl, proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží. Žalovanému náklady řízení nevznikly.

Poučení :

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud. Pokud svým významem kasační stížnost podstatně nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele, odmítne ji Nejvyšší správní soud pro nepřijatelnost (§ 104a odst. 1 s. ř. s.).

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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 Praze dne 18. 5. 2022

Mgr. Kamil Tojner v. r.
soudce