



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyní JUDr. Kateřinou Štěpánovou, Ph.D., ve věci

žalobce: P. S.
zastoupen advokátem Mgr. Václavem Voříškem
sídlem Pod Kaštany 245/10, 160 00 Praha 6

proti
žalovanému: Krajský úřad Moravskoslezského kraje
sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 12. 2021 č. j. MSK 133953/2021, sp. zn. DSH/18894/2021/Bla, o dopravním přestupku,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Specifikace věci

1. Napadeným rozhodnutím žalovaný potvrdil rozhodnutí Magistrátu města Ostravy (dále též jen „správní orgán prvního stupně“) ze dne 12. 7. 2021, č. j. SMO/369109/21/DSČ/Mich, jímž byl žalobce uznán vinným z přestupku spáchaném na

Shodu s prvopisem potvrzuje M. R.

úseku zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), za současné změny jeho výroku doplněním započtené doby do uloženého zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Konkrétně se jednalo o přestupek ve formě překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy mimo obec nejméně o 50 km/h a více. Za uvedený přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 8 000 Kč, současně mu byl uložen správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel po dobu osmi měsíců, jakož i povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou 1 000 Kč.

II. Skutková zjištění vycházející z obsahu správních spisů

2. Dne 17. 3. 2021 bylo správnímu orgánu prvního stupně doručeno oznámení o podezření ze spáchání přestupku ze dne 12. 3. 2021 žalobcem specifikovaném v ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu. Dne 12. 3. 2021 v 11:14 hodin, na dálnici D1 v km 366,8 (mimo obec Ostrava), ve směru jízdy do Brna, měl žalobce řídit motorové vozidlo Audi Q7, registrační značky X, v místě, kde je dopravním značením B20a nejvyšší dovolená rychlost stanovena nejvýše na 110 km/h, rychlostí 200 km/h, po odečtení stanovené tolerance 194 km/h, naměřenou silničním rychloměrem Ramer 10C.
3. K oznámení je přiložen mj. výstup z rychloměru č. 2602, fotografie dopravního značení B20a (110 km/h) a úřední záznam obsahující popis shora specifikovaného přestupku.
4. Spis dále obsahuje ověřovací list č. 086/20 silničního rychloměru Ramer 10C ze dne 29. 4. 2020 s platností do 28. 4. 2021.
5. Ve správním spise je žurnalizována též evidenční karta řidiče/žalobce obsahující celkem šest záznamů.
6. Dne 12. 4. 2021 správní orgán prvního stupně vydal příkaz, jímž uznal žalobcem vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu. Proti tomuto příkazu podal zmocněnec žalobce odpor. Správní orgán prvního stupně následně předvolal žalobce k ústnímu jednání.
7. Ze sdělení Policie ČR ze dne 29. 4. 2021 se podává, že zasahující policista prap. M. K. byl řádně proškolen k obsluze a archivaci radaru Ramer 10 C.
8. Policista B. v postavení svědka dne 1. 6. 2021 vypověděl, že prováděli s kolegou K. měření rychlosti v působnosti dvou po sobě se opakujících svislých dopravních značek B20a – „*Nejvyšší dovolená rychlost*“ stanovená na 110 km/h. Změřili vozidlo Audi Q7, bílé barvy. K dopravnímu značení uvedl, že bylo dobře viditelné, opakující se na 370 km a 368 km, ve směru jízdy na Brno a umístěno při obou stranách pozemní komunikace. Ihned po hlášení rychloměru o překročení rychlosti se za vozidlem Audi vydali, kolega do záznamu o přestupku vyplnil registrační značku vozidla. Vozidlo měli po celou dobu od zjištění přestupku pod neustálou vizuální kontrolou.
9. Policista K. v postavení svědka téhož dne spontánně vypověděl, že prováděli s kolegou B. na dálnici D1 měření nejvyšší dovolené rychlosti jízdy projíždějících vozidel. Přibližně v

11:15 hodin kolem nich projel řidič vozidla Audi, RZ X, kterému byla naměřena rychlost jízdy 200 km/h. Se služebním vozidlem stáli, přičemž ihned po zjištění přestupku se za vozidlem vydali. Po celou dobu jízdy za a před tímto vozidlem s ním byli v neustálém vizuálním kontaktu, může proto vyloučit jakoukoliv možnou záměnu řidiče či vozidla. Před provedením měření provedli kontrolu dopravního značení B20a – „*Nejvyšší dovolená rychlost*“ 110 km/h, toto bylo v pořádku, nepoškozené a viditelné, umístěné při obou jízdnicích pruzích v jednom směru jízdy na 370 a 368 km ve směru jízdy na Brno.

10. Rozhodnutím ze dne 12. 7. 2021 správní orgán prvního stupně žalobce uznal vinným z přestupku, jehož se dopustil tím, že dne 12. 3. 2021 v 11:14:18 hodin na dálnici D1, na 366,8 km, mimo obec Ostrava, ve směru jízdy na Brno, souřadnice GPS délka 18°18'12.455''E, šířka 49°53'03.600''N, jako řidič motorového vozidla tovární značky Audi, RZ X, překročil nejvyšší v místě dovolenou rychlost jízdy 110 km/h, stanovenou svislou dopravní značkou (B 20a) – „*Nejvyšší dovolená rychlost*“, o 50 km/h a více. Silničním rychloměrem Ramer 10C, mu byla v uvedeném úseku naměřena rychlost 200 km/h, po odečtení možné odchylky rychloměru $\pm 3 \%$, tedy rychlost minimálně 194 km/h, čímž překročil nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec nejméně o 84 km/h. Tímto svým jednáním žalobce porušil § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, čímž úmyslně spáchal přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 téhož zákona.
11. Proti prvostupňovému rozhodnutí podal zmocněnec žalobce dne 2. 8. 2021 neodůvodněné odvolání, jež žalovaný rozhodnutím ze dne 20. 9. 2021 č. j. MSK 104316/2021, sp. zn. DSH/18894/2021/Bla, zamítl a rozhodnutí správního orgánu prvního stupně potvrdil.
12. V souvislosti se zjištěním, že dne 19. 9. 2021, tedy den před vypravením daného rozhodnutí, bylo žalovanému doručeno doplnění odvolání zmocněncem žalobce, učinil žalovaný podnět k přezkumnému řízení svého rozhodnutí ze dne 20. 9. 2021 k Ministerstvu dopravy ČR, neboť vydal rozhodnutí bez zohlednění doplnění odvolání žalobce.
13. Ministerstvo dopravy vydalo dne 6. 10. 2021 rozhodnutí č.j. MD-30883/2021-160/3, kterým rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 9. 2021, č. j. MSK 104316/2021, zrušilo a věc mu vrátilo k dalšímu řízení. Žalovaný byl zavázán, aby se v novém projednání věci zabýval námitkami žalobce a řádně se s nimi vypořádal.
14. Proti výše uvedenému rozhodnutí podal zmocněnec žalobce rozklad, což vyplývá z rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 30. 11. 2021, č.j. MD-35044/2021-510/3, kterým byl rozklad zamítnut a rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 6. 10. 2021 potvrzeno.
15. Poté byla věc vrácena žalovanému, který o ní rozhodl žalobou napadeným rozhodnutím, jímž změnil prvostupňové rozhodnutí tak, že do výrokové části doplnil za výrok o uložení trestu zákazu činnosti následující: „*Podle § 93 odst. 1 písm. f) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve spojení s § 47 odst. 3 téhož zákona se do uložení zákazu činnosti, který spočívá v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 8 měsíců, započítává doba, po kterou obviněný na základě rozhodnutí Magistrátu města Ostravy čj. SMO/369109/21/DSC/Mich ve spojení s rozhodnutím Krajského úřadu Moravskoslezského*

kraje čj. MSK 104316/2021 již nesměl danou činnost vykonávat – od 24. 09. 2021 do 01. 12. 2021, tj. do nabytí právní moci rozhodnutí Ministerstva dopravy čj. MD-30883/2021-160/3 ve spojitosti s rozhodnutím Ministerstva dopravy o rozkladu čj. MD-35044/2021-510/3.“ Ve zbytku pak žalovaný rozhodnutí správního orgánu prvního stupně potvrdil.

III. Obsah žaloby

16. Žalobce proti výše uvedenému rozhodnutí žalovaného podal včasnou žalobu, v níž uplatnil takto označené okruhy žalobních námitek:

- překážka věci rozhodnuté a nesprávně započtená délka výkonu trestu;
- zákonnost dopravní značky;
- rychlostní omezení a rozpor vymezení místa ve výroku;
- nezákonnost výroku o správním trestu;
- totožnost měřeného vozidla;
- nevypřádání námitky k nesprávně provedenému měření;
- neprovedení svědecké výpovědi;
- úprava nejvyšší dovolené rychlosti – ukončena dopravní značkou.

Obsah jednotlivých námitek bude specifikován dále, vždy v příslušné pasáži rozsudku věnující se té které žalobní námitce.

IV. Vyjádření žalovaného

17. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby jako nedůvodné. V písemném vyjádření k podané žalobě ze dne 20. 4. 2022 popíral oprávněnost všech shora uvedených žalobních bodů.

V. Posouzení věci krajským soudem

18. Krajský soud shledal žalobu přípustnou, podanou oprávněnou osobou (§ 65 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „s.ř.s.“) a včasnou (§ 72 odst. 1 s.ř.s.).

19. V přezkumném řízení soudním je soud povinen zkoumat, zda vydané rozhodnutí je zákonné a bezvadné. Při přezkumu přitom respektuje vymezené žalobní body (§ 75 odst. 2 věta první zákona s.ř.s.).

20. Soud rozhodl bez jednání se souhlasem účastníků řízení podle § 51 odst. 1 s.ř.s.

21. **Žaloba není důvodná.**

V. 1. „Překážka věci rozhodnuté a nesprávně započtená délka výkonu trestu“

22. Žalobce je názoru, že žalobou napadené rozhodnutí je nezákonné pro existenci překážky věci rozhodnuté, kterou představuje rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 9. 2021. Žalobce zpochybňuje tvrzení žalovaného, že rozhodnutí ze dne 20. 9. 2021 bylo zrušeno rozhodnutím Ministerstva dopravy v přezkumném řízení. Má za to, že mu nebylo řádně doručeno rozhodnutí Ministerstva dopravy, neboť toto bylo doručováno Ing. M. J., jenž

byl obecným zmocněncem žalobce toliko pro přestupkové řízení. Udělená plná moc nebyla platná pro přezkumné řízení. Z uvedeného dle žalobce vyplývá, že rozhodnutí vydané v přezkumném řízení nenabývalo právní moci. Žalobce je dále přesvědčen, že žalovaný v důsledku uvedeného postupu započítal žalobci kratší dobu zákazu činnosti. Dle názoru žalobce žalovaný pochybil, pokud započítal žalobci vykonaný trest jen do 1. 12. 2021, tj. do data, kdy bylo doručeno Ing. J. konečné rozhodnutí v přezkumném řízení (rozhodnutí Ministerstva dopravy o rozkladu ze dne 30. 11. 2021 potvrzující rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 6. 10. 2021 o zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 9. 2021). Dle žalobce tím, že chybou v doručování rozhodnutí právní moci nenabývalo, žalobce i nadále trest zákazu činnosti vykonával, a bylo nutné mu započíst dobu delší, a to až do dne doručení napadeného rozhodnutí žalovaného.

23. K tomuto krajský soud v obecné rovině uvádí, že přezkumné řízení je koncipováno jako opravný, resp. jako dozorčí prostředek, neboť řízení o něm je zahajováno výlučně z moci úřední a účastník řízení na něj nemá právní nárok. Jeho účelem je napravit nezákonnost rozhodnutí. Účastníky přezkumného řízení jsou pak všichni účastníci řízení, resp. jejich právní nástupci, ve kterém došlo k vydání napadeného rozhodnutí.

24. Plná moc ze dne 21. 4. 2021, kterou žalobce zmocnil Ing. M. J. ve věci dopravního přestupku vedeného u správního orgánu prvního stupně pod spisovou značkou S-SMO/146852/21/DSČ, je koncipována široce. Žalobce zmocňuje Ing. J. k „*zastupování ve věci v plném rozsahu, ve všech stupních řízení, včetně řízení před správním soudem a doručování písemností.*“

25. Na plnou moc udělenou podle zákona č. 500/2004 Sb., správního řád, lze dle názoru krajského soudu přiměřeně vztáhnout judikaturu Nejvyššího správního soudu týkající se institutu zastoupení účastníka advokátem v řízení před soudem. Z judikatury Nejvyššího správního soudu vyplývá, že „*znění plné moci (existenci a rozsah zmocnění) je nutné posuzovat ve prospěch zastoupení, pokud tomu její text a jednání účastníka vůči soudu přímo neodporují. V pochybnostech nad obsahem či rozsahem plné moci je tedy vždy na místě položit si otázku, jakým úmyslem byli zmocnitel a zmocněnec vedeni při sepisování plné moci, a vážit, zda třeba užití nepřiliš vhodně volených slov - nebo naopak nepřítomnost konkrétního slovního spojení - svědčí skutečně o vůli stran omezit plnou moc, či zda jde spíše o projev nedostatečné pečlivosti stran či důsledek používání předtištěných formulářů plné moci*“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 9. 2019 č. j. 5 Afs 207/2019-20). V podrobnostech lze odkázat i na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 12. 2008, č. j. 8 Azs 16/2007-158, publ. pod č. 1811/2009 Sb. NSS, v němž se rozšířený senát přiklonil k tzv. postupu „ve prospěch zastoupení“.

26. Krajskému soudu je z úřední činnosti známo, že zmocněnec žalobce Ing. J. drahně vystupuje v agendě správních řízení týkajících se dopravních přestupků. Je tedy dostatečně erudován k tomu, aby o případném ukončení zastupování žalobce či o tom, že v přezkumném řízení žalobce zastupovat nehodlá, správní orgán bezodkladně vyrozuměl, pročež žalovaný přípisem ze dne 20. 9. 2021, který byl zmocněnci žalobce prostřednictvím datové schránky doručen dne 24. 9. 2021, sdělil, že předloží své rozhodnutí ze dne 20. 9. 2021 Ministerstvu dopravy s návrhem na jeho zrušení v přezkumném řízení. Na toto sdělení ovšem Ing. J. nikterak nereagoval.

27. Ze správního spisu není patrné, že by měl zmocněnec žalobce jakékoliv výhrady k tomu, že mu byly v přezkumném řízení Ministerstvem dopravy doručovány písemnosti, ba naopak sám v přezkumném řízení aktivně vystupoval a za žalobce podal proti rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 6. 10. 2021 rozklad. Dal tedy jasně najevo svou vůli zastupovat žalobce i v předmětném řízení.
28. Krajský soud poukazuje též na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 11. 2018, č. j. 7 As 424/2018 - 21, v němž se uvádí, že *„současná judikatura pevně stojí na stanovisku, že každý procesní úkon je nutno posuzovat podle toho, jak byl navenek projeven, nikoliv podle toho, jestli mezi projeveným procesním úkonem a vnitřní vůlí jednajícího je skutečný souhlas.“* Krajský soud tedy při výkladu vůle žalobce vtělené do plné moci ze dne 21. 4. 2021 je toho názoru, že zmocnění obsažené v této plné moci se vztahovalo i na přezkumné řízení, v němž byl zmocněnec žalobce i procesně aktivní.
29. Tuto žalobní námitku tedy považuje zdejší soud za nedůvodnou a účelovou, neboť se žalobce pouze snaží zpochybnit doručení rozhodnutí Ministerstva dopravy. S ohledem na výše uvedené krajský soud překážku věci rozhodnuté v projednávané věci neshledává, neboť rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 9. 2021 bylo pravomocně zrušeno v přezkumném řízení. Vykonaný správní trest zákazu činnosti tak byl správně započítán do doby zákazu činnosti uloženého novým (žalobou napadeným) rozhodnutím.
30. Krajský soud zcela nad rámec výše předestřené uvádí, že i kdyby bylo dovozeno, že se plná moc ze dne 21. 4. 2021 nevztahovala na přezkumné řízení, napadeným rozhodnutím žalovaného a jeho procesním postupem nebyl žalobce přímo zkrácen na svých právech, resp. určitě ne takovou intenzitou, aby to způsobilo nezákonnost napadeného rozhodnutí.
31. V této souvislosti je nutno připomenout, že přezkumné řízení bylo vedeno ve prospěch žalobce, tak, aby zohlednilo zmocněncem jednoznačně po lhůtě stanovené správním orgánem podané doplnění banketního odvolání. Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 6. 10. 2021 zrušilo rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 9. 2021 proto, aby se žalovaný náležitě vypořádal s odvolacími argumenty žalobce. V kontextu posuzované věci a navíc aktivního postupu Ing. J. v přezkumném řízení, který proti rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 6. 10. 2021 vydaného ve prospěch žalobce poměrně nepochopitelně podal i rozklad, nezpůsobuje nezákonnost napadeného rozhodnutí. Vyslovený názor lze podpořit i odkazem na rozhodovací praxi Nejvyššího správního soudu ve věci zásahových žalob (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 1. 2020, čj. 10 As 292/2019-29, dle něhož „nedoručení rozhodnutí představuje nezákonný zásah spíše výjimečně, typicky v situaci, kdy nedoručení rozhodnutí skutečně a přímo zasahuje do práv a povinností adresáta či třetí osoby“).
32. K tvrzeným vadám řízení krajský soud uzavírá, že je nutné vždy zvážit a vyhodnotit, jak se procesní vada dotkla právní sféry adresáta veřejné správy. Pokud se procesní vada právní sféry adresáta veřejné správy nedotkla, případně se na jeho postavení projevila pozitivním způsobem, není důvod takové správní rozhodnutí rušit pro nezákonnost. Uvedené konstantě judikuje i Nejvyšší správní soud (srovnej například

rozsudek ze dne 16. 10. 2013, čj. 4 As 71/2013-35), přičemž dodává, že „*zrušit takové správní rozhodnutí by bylo na místě, pokud by zásah do právní sféry adresáta byl negativní, nebyl by následným postupem správního orgánu odstraněn a pokud by negativní zásah dosahoval určité negativní míry*“. Jinými slovy pokud je zásah do práv velmi nepatrný či má dokonce příznivý účinek, není důvod pro rušení příslušného rozhodnutí z důvodu jakéhokoliv procesního pochybení správního orgánu, a to v souladu se zásadou *de minimis non curat praetor* tak, jak ji setrvale aplikuje nejen Nejvyšší správní soud (ale i Ústavní soud (například usnesení ze dne 15. 8. 2018, sp. zn. I. ÚS 2549/18, či náleze ze dne 10. 4. 2014, sp. zn. III. ÚS 3725/13)). V právě souzené věci by se možné pochybení co do doručování předmětného rozhodnutí Ministerstva dopravy, dotklo právní sféry adresáta veřejné správy zcela minimálně, prakticky nikterak.

33. Neobstojí ani argument žalobce o kratší době započtení doby výkonu trestu zákazu činnosti (od 24. 9. 2021 do 1. 12. 2021). Výrok ohledně doby započtení výkonu trestu zákazu činnosti byl do napadeného rozhodnutí doplněn právě po zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 9. 2021 rozhodnutím Ministerstva dopravy ze dne 6. 10. 2021, jak bylo potvrzeno rozhodnutím Ministerstva dopravy o rozkladu ze dne 30. 11. 2021, a to jednoznačně ve prospěch žalobce a v souladu s judikатурním závěrem Nejvyššího správního soudu vyjádřeného v rozsudku ze dne 17. 8. 2020, č. j. 1 As 184/2020-38. Dle Nejvyššího správního soudu by totiž nebyl správný závěr o tom, že započtení zákazu činnosti se děje až v rámci výkonu rozhodnutí po jeho právní moci. V případě, kdy žalovaný po zrušení svého původního rozhodnutí v přezkumném řízení opětovně rozhodl tak, že za spáchaný přestupek znovu uložil žalobci zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení, musel v souzené věci rovněž zohlednit, že žalobce již po určitou dobu (od 24. 9. 2021, tj. právní moci původního rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 9. 2021, do právní moci zrušujícího rozhodnutí rozkladové komise k 1. 12. 2021) nemohl tuto činnost vykonávat, a to s ohledem na uložený zákaz činnosti v souvislosti se stejným přestupkem.
34. Až sofistický argument žalobce o tom, že má být výkon trestu zákazu činnosti započítáván do doby doručení rozhodnutí žalovaného žalobci je v kontextu souzené věci absurdním. Tím, že žalovaný do napadeného rozhodnutí doplnil výrok o započtení doby od 24. 9. 2021 do 1. 12. 2021 do výkonu trestu, postupoval jednoznačně ve prospěch žalobce; přezkumné řízení dobu, kterou je možno do výkonu trestu započítat, nestaví, žalobce tedy trest zákazu činnosti fakticky vykonával, šlo pouze o to, aby mu lhůta, od níž je možno započít započítávat běh trestu zákazu činnosti nepočala běžet později. Bez významu není ani skutečnost, že žalobcem navrhovaný postup (tj. započtení doby výkonu trestu zákazu činnosti až do dne doručení napadeného rozhodnutí žalovaného) je vlastně nemožný, neboť žalovaný v době vydání svého, následně žalobou napadeného, rozhodnutí nemohl vědět, kdy bude toto rozhodnutí žalobci doručeno a nabude právní moci; nelze v něm tedy ani konkrétní dobu započtení tzv. dopředu specifikovat.
35. Po náležitém zhodnocení vytyčené otázky krajský soud usuzuje, že tato žalobní námitka neobstojí a je nutno ji odmítnout jako nedůvodnou.

V. 2. „Zákonnost dopravní značky“

36. Žalobce namítal, že žalovaný nevypořádal dostatečně přesvědčivě odvolací důvod spočívající v tvrzené nezákonnosti umístění dopravní značky, jež nebyla vydána na podkladě opatření obecné povahy. Přetrvává tak důvodná pochybnost o legalitě dopravní značky, již měl žalobce porušit.
37. Žalovaný se s odvolací námitkou týkající se „umístění dopravní značky B20a v rozporu s právními předpisy“ vypořádal na str. 5 žalobou napadeného rozhodnutí. Byť žalovaný ve svém odůvodnění poměrně „neobratně“ formuloval závěr k této problematice takto „*Dané opatření obecné povahy se tedy nevyvěšuje a odvolatel jej nemohl na úřední desce nalézt*“, je z odůvodnění zřejmé, že žalovaný žalobci sděluje, že předmětné opatření obecné povahy se nevyvěšuje na úřední desce obecního úřadu v obci, jehož správního obvodu se opatření obecné povahy týká, jelikož místní úpravou provozu byl v projednávaném případě řízen provoz na dálnici.
38. Podle § 77 odst. 1 písm. a) místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví na dálnici Ministerstvo dopravy. Předmětné opatření obecné povahy tedy vydává Ministerstvo dopravy, které ho vyvěšuje na své úřední desce, přičemž krajský soud podotýká, že žalobce ani v odvolání, ani v žalobě neuvedl, na jakých úředních deskách si ověřoval, zda bylo opatření obecné povahy zveřejněno.
39. K této žalobní námitce krajský soud ovšem především odkazuje na abundantní a ustálenou judikaturu Nejvyššího správního soudu, za všechny například na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2018, č. j. 3 As 81/2017 - 33, a ze dne 22. 11. 2018, č. j. 1 As 240/2018- 43, přičemž závěry Nejvyššího správního soudu jsou výstižně shrnuty v jeho rozsudku ze dne 12. 3. 2020, č. j. 9 As 282/2018 - 36: „*Správní orgán nemá povinnost se ex offo zabývat tím, zda umístění dopravní značky má právní základ v opatření obecné povahy, pokud nevzniknou důvodné pochybnosti o nesprávném umístění této dopravní značky. Povinnost řídit se dopravním značením vzniká okamžikem umístění dopravní značky do terénu, v tomto okamžiku se dopravní značka stává součástí systému pravidel silničního provozu (srov. k tomu rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2012, č. j. 1 AOs 1/2012 – 30). Vzhledem k tomu, že správní řád je založen na presumpci správnosti aktů vydaných orgány veřejné správy, podle níž se má za to, že správní akt je zákonný a správný, a to až do okamžiku, kdy příslušný orgán zákonem předvídanou formou prohlásí správní akt za nezákonný a zruší jej, považoval by soud za nelogické, aby správní orgány bez uplatnění námitky či bez existence pochybností plynoucích z okolností daného případu měly povinnost z úřední povinnosti zkoumat, zda každá dopravní značka byla umístěna zákonným postupem (srov. k tomu rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 11. 2018, č. j. 1 As 240/2018 – 43).*“
40. Dále se k této otázce vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 18. 7. 2012, č. j. 1 AOs 1/2012-30, v němž konstatoval: „*povaha silničního provozu zpravidla jeho účastníkům neumožňuje vést dispute ohledně významu, platnosti či opodstatněnosti té které dopravní značky; zákon naopak v § 4 písm. c) stanovuje bezpodmínečnou povinnost všech účastníků provozu řídit se těmito značkami. Tato povinnost nepochybně vzniká právě okamžikem, kdy je taková dopravní značka umístěna v terénu: od této chvíle je zřejmý její význam a platnost a především se stává součástí systému pravidel silničního provozu.*“

41. Právě vypořádávaná žalobní námitka není způsobilá ovlivnit soudní přezkum rozhodnutí o dopravním přestupku. Z výsledku zasahujících policistů ani z obsahu správních spisů neplynou žádné pochybnosti o umístění dopravního značení. Správní orgány vycházely ze skutečnosti, že v daném místě byla dopravní značka umístěna a všichni účastníci silničního provozu měli povinnost se jí řídit, přičemž umístěná dopravní značka vyvolává právní účinky ve smyslu § 4 písm. c) zákona o silničním provozu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2018, č. j. 3 As 81/2017–33).

V. 3. „Rychlostní omezení a rozpor vymezení místa ve výroku“

42. Žalobce má za to, že v místě, ve kterém bylo měřeno, neplatilo rychlostní omezení na 110 km/h, neboť policisté měřili na sjezdu č. 366 z dálnice D1, v prostoru rozšířené krajnice, která se v místě sjezdu nachází. Nicméně, dle žalobce, počátek křižovatky ukončuje platnost zákazové značky, a tedy daný zákaz v místě, kde bylo vozidlo žalobce změřeno, již neplatil.
43. Žalovaný se s touto námitkou neztotožnil proto, že platnost rychlostního omezení je dle jeho názoru ukončena nikoliv bližší, ale až vzdálenější hranicí křižovatky.
44. K této žalobní námitce krajský soud uvádí, že v předmětné věci je zcela irelevantní, zda je dopravní značení omezující rychlost ukončeno počátkem křižovatky nebo jak uvedl žalovaný „až vzdálenější hranicí křižovatky“.
45. Podle § 4 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovněvých křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.
46. Místo, kde byl změřen policejní hlídkou žalobce (policejní vozidlo stálo při okraji vjezdu na dálnici, což vyplývá z úředního záznamu ze dne 12. 3. 2021 a z výpovědi policistů u ústního jednání před správním orgánem prvního stupně), tj. na 366,8 km dálnice D1, ve směru jízdy na Brno, není tedy klasickou křižovatkou ve smyslu § 2 písm. w) zákona o silničním provozu s ohledem na citovaný § 4 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. (nejedná se o úrovněvové křížení). V daném místě se jedná o mimoúrovňovou křižovatku, napojuje se zde jedna silnice k druhé. Toto napojení jedné silnice k dálnici neruší omezení rychlosti. Krajský soud poznamenává, že znázornění mimoúrovňových křižovatek jsou uvedena v příloze č. 3 k vyhlášce č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních.
47. I když žalovaný vyhodnotil daný úsek nesprávně jako křižovátku, došel ke správnému závěru, a to že v místě, ve kterém bylo měřeno, rychlostní omezení na 110 km/h platilo. Proto ani tato vznesená žalobní námitka nebyla shledána relevantní.
48. Žalobce dále namítal, že je vadný výrok rozhodnutí co do vymezení místa, neboť GPS souřadnice jsou nepřesné a žalovaný se s nimi dostatečně a přesvědčivě nevypořádal.
49. K GPS souřadnicím místa měření zaznamenané silničním rychloměrem se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 6. 3. 2014, č. j. 4 As 2/2014 – 26, ve kterém dospěl

k závěru, že „více než 200 metrový rozdíl mezi souřadnicemi místa měření zaznamenaným uvedeným přístrojem a skutečným místem, z něhož bylo měření prováděno, nemá na posouzení věci žádný vliv a nemůže správnost rychlosti naměřené automobilu stěžovatele nikterak zpochybnit.“

50. GPS pozice silničního rychloměru umístěného v měřicím vozidle je pouze orientační, ze správních spisů nevyplývá, že by tato pozice byla zachycena kalibrovaným a ověřeným měřidlem. Ověřovací list č. 086/20 ze dne 29. 4. 2020 se vztahuje pouze k rychloměru samotnému a jeho ověření se vztahuje především k jeho stěžejní funkci, kterou je měření rychlosti vozidel.
51. GPS souřadnice, které správní orgán prvního stupně uvedl do výroku svého rozhodnutí, jsou uvedeny na snímku z rychloměru č. 2602, ovšem správní orgán si evidentně neověřil např. v internetových mapách, kde přesně je místo uvedených souřadnic, neboť je odlišné od místa, ve kterém byl žalobce změřen (toto si ověřil žalovaný i zdejší soud v mapách přístupných na internetu). Výrok správního orgánu prvního stupně by se zcela jistě bez uvedení GPS souřadnic obešel, neboť je v něm uvedeno, že žalobce byl změřen na dálnici D1, na 366,8 km, mimo obec Ostrava, ve směru jízdy na Brno.
52. Krajský soud došel k závěru, že nezákonnost rozhodnutí nezakládá chybný údaj o GPS souřadnicích místa skutku ve výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně. Místo přestupku bylo dostatečně identifikováno a specifikováno číselným označením dálnice, uvedením kilometrového označení (366,8 km) a doplněním „mimo obec Ostrava, ve směru jízdy na Brno“.
53. Nepřesné uvedení GPS souřadnic nemohlo mít žádný vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, přičemž v tomto směru odkazuje soud na svou výše předestřenou argumentaci stran charakteru vad, které jsou s to způsobit nezákonnost správního rozhodnutí (viz přiměřeně bod 32 tohoto rozsudku).

V. 4. „Nezákonnost výroku o správním trestu“

54. Žalobce se domnívá, že přestože se žalovaný s odvolacími námitkami týkající se správního trestu v zásadě ztotožnil, měl je reflektovat ve výroku o správním trestu, což ovšem neučinil. Nelze přeci akceptovat, aby správní orgán prvního stupně uložil správní trest na základě mnoha tvrzených přitěžujících okolností, a poté, co se většina z nich ukáže býti nepravdivými, výrok o správním trestu zůstal, aniž by doznal jakékoliv změny.
55. Dále žalobce namítá nezákonnost jediné přitěžující okolnosti, kterou žalovaný ve svých úvahách o sankci, kterými nahradil úvahy správního orgánu prvního stupně, shledal, totiž míru překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Takový postup je však nezákonný, neboť porušuje zásadu zákazu dvojího přičítání. Žalobce odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 8. 2019, č. j. 3 As 281/2017–47.
56. Výše uložené sankce musí být v každém rozhodnutí zdůvodněna způsobem nepřipouštějícím rozumné pochybnosti o tom, že právě taková její výše odpovídá

konkrétním okolnostem individuálního případu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 10. 2016, č. j. 2 As 161/2016-52).

57. Krajský soud připomíná, že správní řízení před správním orgánem prvního stupně i orgánem odvolacím tvoří jeden celek a odvolací orgán může doplnit a rozvést odůvodnění rozhodnutí správního orgánu prvního stupně (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2003, č. j. 7 A 124/2000-39, ze dne 28. 2. 2007, č. j. 7 As 72/2006-167, či ze dne 24. 7. 2015, č. j. 8 As 83/2014-43). Správní orgán prvního stupně se v projednávané věci dostatečným a přezkoumatelným způsobem zabýval zákonnými požadavky pro stanovení výše sankce, přičemž uvedl, ke kterým hlediskům přihlédl a které skutečnosti byly podstatné při určení výše pokuty a následně žalovaný závěry správního orgánu prvního stupně korigoval, od některých odhlédl a doplnil.
58. Není zákonnou povinností žalovaného automaticky snížit správní sankci za přestupek, když koriguje nebo se neztotožní s hodnocením správního orgánu prvního stupně ohledně polehčujících či přitěžujících okolností. Žalovaný dostatečně na str. 8 odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí vysvětlil, proč uložení uvedených trestů je adekvátní a přiměřené, především s ohledem na míru překročení nejvyšší dovolené rychlosti v rámci „intervalu“.
59. Správní orgány zohlednily dostatečně individualizované okolnosti situace, jež vznikla v důsledku posuzovaného skutku. V odůvodnění výše správní sankce správní orgány nevybočily z mezí správního uvážení a sankci uložily v zákonných mezích. Posouzení výše sankce nepřipouští rozumné pochyby o tom, že výše sankce reflektuje konkrétní okolnosti žalobcova případu.
60. K zásadě zákazu dvojího přičítání krajský soud odkazuje na ustálenou judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle které *„je třeba zásadu zákazu dvojího přičítání chápat tak, že k okolnosti, která je zákonným znakem deliktu, nelze přihlídnout jako k okolnosti polehčující nebo přitěžující při ukládání sankce. Jednu a tutéž skutečnost, která je v posuzované věci dána v intenzitě nezbytné pro naplnění určitého zákonného znaku skutkové podstaty konkrétního porušení právní povinnosti, nelze současně hodnotit jako okolnost obecně polehčující či obecně přitěžující“* (viz např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 3. 2010, č. j. 4 Ads 66/2009 - 101, ze dne 29. 10. 2009, 10 As 149/2019 č. j. 6 As 22/2009 - 84, ze dne 20. 4. 2006, č. j. 4 As 14/2005 - 84, či ze dne 25. 1. 2006, č. j. 4 As 22/2005 - 68).
61. Podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu, *se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více.* Překročení nejvyšší povolené rychlosti mimo obec o 50 km/h a více je tedy znakem skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu. Následné hodnocení míry překročení rychlosti při určení sankce v rámci rozpětí daného pro konkrétní skutkovou podstatu nepředstavuje porušení zásady dvojího přičítání, neboť dochází pouze k hodnocení míry porušení chráněného zájmu, přičemž je třeba souhlasit s žalovaným, že hodnota 194 km/h, která byla žalobci naměřena, výrazně překročila hranici stanovenou citovaným ustanovením § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu. Soud připomíná, že v místě, kde je dán rychlostí limit 110 km/h, byla žalobci

změřena rychlost 200 km/h, resp. po zohlednění tolerance 194 km/h. Míra porušení chráněného zájmu je tak vyšší a k této okolnosti je třeba přihlížet jako k okolnosti přitěžující (k tomu přiměřeně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 9. 2020, č. j. 10 As 149/2019-43)

62. Rozsudek, na který žalobce ve své žalobě odkazoval (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 8. 2019, č. j. 3 As 281/2017-47) není v posuzované věci přílehlavý, neboť v něm bylo řešeno překročení rychlosti nad hranici skutkové podstaty přestupku o pouhé 3 km/h, kdežto v nyní projednávaném případě žalobce překročil hranici skutkové podstaty přestupku o 34 km/h
63. Nedůvodná je i námitka nezohlednění polehčujících okolností, a to že přestupek se obešel bez následků. K hodnocení významu a rozsahu následku přestupku jako polehčující okolnosti se Nejvyšší správní soud zabýval mj. v rozsudku ze dne 21. 10. 2019, č. j. 9 As 145/2018-32, v němž rozlišoval mezi přestupky, kde odpovědnost nastupuje až v případě vzniku poruchového následku (majetkové škody, újmy na zdraví apod. - poruchové přestupky) a přestupky, kde odpovědnost nastupuje již v případě hrozby vzniku takového následku (ohrožovací přestupky).
64. Dále Nejvyšší správní soud konstatoval, že *„skutkové podstaty přestupků v oblasti silničního provozu jsou konstruovány ve značné míře právě jako ohrožovací. Je tomu tak proto, že chráněným zájmem je zde bezpečnost a plynulost silničního provozu. Charakteristikou tohoto provozu je hustota, intenzita, pohyb značného množství osob a věcí. Povaha provozu předpokládá vysokou míru sebekázně každého účastníka, dobrovolné a uvědomělé dodržování jeho pravidel, protože možnosti regulace, včetně zásahů proti porušování, jsou omezené. Riziko vzniku škod na životech, zdraví a na majetku je přitom trvale přítomné. Důležitou funkcí sankčních oblastí práva je preventivní působení na adresáty uložených povinností, ať již v rovině příkazů nebo zákazů. Jestliže k naplnění skutkové podstaty ohrožovacího přestupku postačí právě hrozba následků, je přestupek dokonán jednáním, které ohrožuje bezpečnost silničního provozu, aniž by bylo požadováno, aby došlo k poruchovému následku, tedy typicky k dopravní nehodě se škodami na zdraví či majetku. To, že k takovému následku nedošlo, nelze proto v rámci ukládání správní sankce u ohrožovacích deliktů zohlednit ve prospěch pachatele (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 5. 2019, č. j. 1 As 284/2018 – 32).*
65. Z výše uvedené judikatury je tudíž zřejmé, že nepřihlédnutí k absenci způsobení škody při úvahách o správní sankci je v souzené věci zcela v souladu s rozhodovací praxí. To, že nedošlo k následku přestupkového jednání u ohrožovacího deliktu, nesnižuje společenskou nebezpečnost jednání žalobce.
66. S ohledem na výše uvedené hodnotí krajský soud i námitky týkající se uložení správních sankcí za nedůvodné.

V. 5. „Totožnost měřeného vozidla“

67. Žalobce také namítá, že nelze stavět najisto, že bylo měřeno právě jeho vozidlo. Registrační značka vozidla na snímku není čitelná; tvrzení policistů o tom, že měli vozidlo pod neustálou vizuální kontrolou, se jeví jako nereálné.

68. S uvedenými námitkami žalobce se krajský soud nemůže ztotožnit. Baterie vzájemně souladných a korespondujících si důkazů ve formě oznámení přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti ze dne 12. 3. 2021, úředního záznamu z téhož dne, záznamu o přestupku – snímku ze silničního rychloměru č. 2602, ověřovacího listu č. 086/20 silničního rychloměru Ramer 10C ze dne 29. 4. 2020, fotodokumentace dopravního značení B20a - "Nejvyšší dovolená rychlost" 110 km/h a svědecké výpovědi zasahujících policistů ze dne 1. 6. 2021 je nutno považovat za plně postačující důkazy o spáchání přestupku žalobcem.
69. Krajský soud nemá pochyb o správné identifikaci vozu, jehož rychlost byla změřena. V části snímku silničního rychloměru č. 2062, jenž zachycuje pouze měřené vozidlo, se prokazatelně nachází sportovní užitkový vůz Audi, bílé barvy. Krajský soud musí dát částečně za pravdu žalobci v tom, že registrační značka na hlavním snímku i ve výřezu registrační značky je nečitelná. Z výřezu snímku krajský soud bez pochyb rozpozná první číslo 1, na třetím místě písmeno K a na čtvrté pozici číslici 2, ostatní číslice a písmena jsou hůře identifikovatelná. Pod snímkem je nicméně uvedena registrační značka X. Stejná registrační značka je uvedena i v oznámení přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti ze dne 12. 3. 2021 a v úředním záznamu z téhož dne.
70. Pro úplnost krajský soud uvádí, že na snímku z rychloměru žurnalizovaném ve správním spise je první (velká) fotografie opatřena údaji z rychloměru, a to datem a časem pořízení, výrobním číslem zařízení, číslem snímku, naměřené rychlosti vozidla, rychlosti samotného měřicího zařízení, šipkou označující měřený směr, údajem o směru otočení kamery, dosahu radaru, ohniskové vzdálenosti objektivu a dále GPS souřadnicemi stanoviště, typem měřidla a verzí radarového SW. Na snímku je dále zobrazena oblast radarového svazku (ohrazená svislými čarami) a šablona. Na snímku je zachyceno vozidlo Audi, typu SUV, bílé barvy, zešikma tak, že je viditelná jeho zadní a boční část. Vedle této fotografie je zobrazena fotografie menší, resp. výřez, na kterém se nachází detail registrační značky a část znaku (loga) Audi. Dle údajů pod snímky v tabulce se pak jednalo o vozidlo registrační značky X, typu Audi Q7, bílé barvy.
71. Stěžejní k identifikaci vozidla respektive registrační značky byla svědecká výpověď obou zasahujících policistů, kdy policista B. vypověděl, že jeho kolega do záznamu o přestupku vyplnil registrační značku vozidla, přičemž vozidlo i řidiče měli po celou dobu zjištění přestupku pod neustálou vizuální kontrolou. Vyloučil jakoukoliv záměnu řidiče i vozidla. Policista K. uvedl, že po celou dobu jízdy za a před předmětným vozidlem s ním byli v neustálém vizuálním kontaktu.
72. Je třeba zdůraznit i to, že žalobce ručně vyplněné oznámení přestupku ze dne 12. 3. 2021 vlastnoručně podepsal.
73. Jestliže žalovaný ve svém rozhodnutí uvedl registrační značku X, tak se jedná o evidentní chybu v psaní, neboť registrační značka změřeného vozidla byla X.
74. Teorii žalobce ohledně toho, že policisté nemohli mít vozidlo pod neustálým vizuálním kontaktem (skrz akceleraci policejního vozidla a s ohledem na rychlost změřeného vozidla), krajský soud nepřisvědčil. Už ze snímku z rychloměru je patrné, že

žalobce brzdí, neboť vozidlu svítí brzdové světla, jakož i brzdové světlo v horní části zadního skla. Žalobce do žaloby vložil černobílý snímek z měření, ze kterého nelze seznat, že svítí i brzdové světlo v horní části zadního skla, ovšem ve správním spise je založen snímek barevný. Navíc sám žalobce uvedl ve svém odvolání, že provoz byl velmi slabý. Krajský soud tedy nemá důvodu považovat výpověď policistů za nepravdivou či zkreslenou.

75. Krajský soud nemá pochyby o tom, že byla změřena rychlost právě vozidla řízeného žalobcem. Pochybnosti jsou, jak je uvedeno výše, rozptýleny svědeckými výpověďmi zasahujících policistů, z nichž se podává, že se rozjeli ihned za vozidlem žalobce a měli ho pod neustálým vizuálním kontaktem.
76. Zde soud poukazuje i na ustálenou judikaturu správních soudů týkající se věrohodnosti výpovědí policistů. V rozsudku ze dne 21. 1. 2016, č. j. 6 As 126/2015 – 42, pak Nejvyšší správní soud formuloval a odůvodnil následující závěr: *„Policistu lze obecně považovat za nestranného a věrohodného svědka, neprokáže-li se v konkrétním případě něco jiného. Je tomu tak proto, že policista zásadně nemá na věci a jejím výsledku jakýkoli zájem, vykonává jen svoji služební povinnost, při níž je vázán závazkem, aby případný zásah do práv a svobod osob, jimž by v souvislosti s jeho činností mohla vzniknout újma, nepřekročil míru nezbytnou k dosažení účelu sledovaného služebním zákrokem nebo úkonem.“* Uvedený názor je v rozhodovací praxi správních soudů nadále zastáván (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 5. 2016, č. j. 9 As 124/2015-46, nebo ze dne 27. 9. 2016, sp. zn. 1 As 176/2016-41). O případy, v nichž je možné pochybovat o věrohodnosti či nestrannosti policisty v pozici svědka, pak půjde zejména tehdy, pokud jsou ve výpovědích policistů rozpory, je-li hodnoceno jednání obtížně pozorovatelné pouhým okem, existují-li důkazy svědčící o zaujatosti policistů vůči osobě obviněného, pokud je policista hodnocen či odměňován podle toho, s jakou úspěšností se mu daří dosahovat postihu jednotlivců za přestupky, nebo v případě šikanózního postupu policistů, který spočívá v provádění přehnaně horlivé a rozsáhlé kontroly, aniž by k tomu byl rozumný důvod.
77. Soud nemá indicie o takovémto jednání ze strany zahajujících policistů v souzené věci a uvádí, že jejich výpovědi, jak byly citovány výše, považuje za věrohodné.
78. Krajský soud k této žalobní námitce uzavírá, že v dané věci byl řádně zjištěn skutkový stav tak, aby mohl být žalobce bez důvodných pochybností uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona o silničním provozu. V daném případě správní orgány hodnotily provedené důkazy v souladu s § 50 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, tj. v souladu se zásadou volného hodnocení důkazů. Skutkový stav byl v dané věci provedeným dokazováním správními orgány zjištěn v rozsahu prokazujícím závěr o spáchání výše uvedeného přestupku (překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy mimo obec nejméně o 50 km/h) žalobcem ve smyslu § 3 správního řádu, a tato žalobní námitka neobstojí.

V. 6. „Nevypořádání námitky k nesprávně provedenému měření“

79. Žalobce je přesvědčen, že správní orgán nevypořádal jeho námitky k nesprávně provedenému měření. Žalovaný se k námitkám, dle kterých policisté postupovali

v rozporu s návodem k obsluze, vůbec nevyjádřil, a tedy zatížil své rozhodnutí vadou nepřezkoumatelnosti.

80. Zde odkazuje krajský soud např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 10. 2020, č. j. 1 Afs 68/2020 – 31, podle něhož se o nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů jedná zejména tehdy, opomene-li správní orgán či soud na námitku účastníka zcela (tedy i implicitně) reagovat (srov. též rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 6. 2017, č. j. 2 As 337/2016 - 64). Naopak, pokud se správní orgán podstatou námitky řádně zabývá a vysvětlí, proč nepovažuje argumentaci účastníka za správnou, byť výslovně v odůvodnění rozhodnutí nereaguje na všechny myslitelné aspekty vznesené námitky, o nepřezkoumatelnost rozhodnutí se nejedná. Správní orgány a soudy zároveň nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou, pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor, v jehož konkurenci námitky jako celek neobstojí; takový postup shledal ústavně konformním i Ústavní soud (srov. nález ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, a rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 3. 2015, č. j. 9 As 221/2014 – 43, nebo ze dne 27. 2. 2019, č. j. 8 Afs 267/2017 - 38).
81. Žalovaný se k provedenému měření vyjádřil především na str. 13 a 14 žalobou napadeného rozhodnutí, přičemž krajský soud považuje toto vyjádření za zcela dostačující.
82. Závěrem této žalobní námitky, krajský soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 4. 2022 č. j. 10 As 195/2020-35 (tento rozsudek uvedl i žalovaný ve svém písemném vyjádření), ze kterého se jasně podává, že rychloměr typu RAMER 10C, který policie i v tomto případě použila, totiž pořídí záznam, jen je-li dodržen návod k obsluze; v případě chyby měření anulují a záznam neuloží (například rozsudky NSS ze dne 17. 8. 2016, č. j. 7 As 309/2015 - 51; ze dne 3. 5. 2017, č. j. 6 As 40/2017 - 32, bod 10; nebo ze dne 16. 5. 2017, č. j. 1 As 53/2017 - 42, bod 22).
83. Krajský soud, stejně jako správní orgány, nemá pochybnosti o tom, že žalobce překročil povolenou rychlost a spáchal přestupek.

V. 7. „Neprovedení svědecké výpovědi“

84. Žalobce tvrdí, že žalovaný neprovedl důkaz svědeckou výpovědí svědkyně B., který žalobce navrhl za účelem prokázání, že s touto měl schůzku na benzínové čerpací stanici EuroOil, a tedy na dálnici najížděl až na sjezdu č. 365; nemohl tak být měřen v prostoru km 366,8 (žalobce jel ve směru na obec Brno).
85. K této žalobní námitce krajský soud ve stručnosti poukazuje na str. 12 žalobou napadeného rozhodnutí, kde se žalovaný dostatečně a zcela přesvědčivě vypořádal s tím, proč považuje provedení důkazu svědeckou výpovědí paní B. za nadbytečný.
86. Se závěrem žalovaného se krajský soud plně ztotožňuje. V tomto kontextu krajský soud konstatuje, že není smyslem soudního přezkumu stále podrobně opakovat již jednou vyřčené, a proto se může soud v případech shody mezi názorem soudu a odůvodněním žalobou napadeného rozhodnutí odkazovat na toto odůvodnění, což v této věci, resp. části, činí (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 7. 2007, č. j. 8 Afs

75/2005-130, publikovaný pod č. 1350/2007 Sb. NSS, či jeho rozsudky ze dne 2. 7. 2007, č. j. 4 As 11/2006-86, a ze dne 29. 5. 2013, č. j. 2 Afs 37/2012-47).

87. K této žalobní námitce krajský soud toliko okrajově poznamenává, že ji lze považovat za účelovou. Je totiž zcela nelogické, aby žalobce v jedné části žaloby tvrdil, že v místě, kde proběhlo měření, je křižovatka, a že tam neplatilo rychlostní omezení na 110 km/h, a v další části dané žaloby se pak domáhal výsledku paní B., který měl v konečném důsledku prokázat to, že žalobce na dálnici najížděl až na sjezdu č. 365.

V. 8. „Úprava nejvyšší dovolené rychlosti – ukončena dopravní značkou“

88. Konečně žalobce namítá, že i v případě, kdy by vozidlo žalobce bylo vskutku změřeno v km 366,8 dálnice D1, jak tvrdí žalovaný, ve směru jízdy na Brno, pak bylo změřeno v místě, kde se smí jet rychlostí 130 km/h, neboť přibližně 300 metrů před tímto místem je umístěna dopravní značka B 20b „konec nejvyšší dovolené rychlosti“ (cca v km 367,1). V místě měření tak platila nejvyšší dovolená rychlost 130 km/h.
89. K této žalobní námitce krajský soud odkazuje na výše vyřčené. Ve věci nejsou dány žádné pochybnosti o tom, že v místě, kde byl žalobce změřen, platila svislá dopravní značka (B20a) - "Nejvyšší dovolená rychlost" 110 km/h, což jednoznačně vyplývá z komplexu provedených důkazů založených ve správním spise, jak byly detailně specifikovány výše (srovnej pasáž II. tohoto rozsudku, blíže pak odůvodnění pod bodem 68 tohoto rozsudku).
90. Nic by na tom nemohly změnit ani žalobcem předložené snímky z google.com/maps/zachycující dle žalobce 367,1 – 366,5 km dálnice D1, z nichž je patrné, že jsou pořízeny v březnu 2020, pročez žalobce spáchal výše specifikovaný přestupek dne 12. 3. 2021.
91. Krajský soud došel zhodnocením relevantních částí správního spisu k závěru, že správní orgány řádně zjistily skutkový stav tak, aby mohl být žalobce bez důvodných pochybností uznán vinným ze spáchání předmětného přestupku.
92. Ani posledně vznesená žalobní námitka tedy nebyla shledána relevantní.

VI. Závěr a náklady řízení

93. Ze shora uvedených důvodů krajský soud žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl.
94. Podle § 60 odst. 1 s. ř. s. krajský soud žádnému z účastníků nepřiznal právo na náhradu nákladů řízení, neboť žalobce ve věci úspěch neměl a žalovanému podle obsahu spisu nad rámec jeho běžné úřední činnosti žádné náklady nevznikly.

Poučení:

[Sem zadejte text.]

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od doručení tohoto rozhodnutí k Nejvyššímu správnímu soudu.

Nejvyšší správní soud kasační stížnost proti tomuto rozsudku odmítne pro nepřijatelnost, pokud nebude svým významem podstatně přesahovat vlastní zájmy stěžovatele.

Podmínkou řízení o kasační stížnosti je povinné zastoupení stěžovatele advokátem, pokud stěžovatel nebo jeho zástupce nemá vysokoškolské právnické vzdělání.

Ostrava 19. srpna 2022

JUDr. Kateřina Štěpánová, Ph.D.
samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje M. R.