



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Komínkovou ve věci

žalobce: M. J., nar. X,
bytem X,

proti

žalovanému: Krajský úřad Plzeňského kraje, IČ 70890366,
odbor dopravy a silničního hospodářství,
sídlem Škroupova 1760/18, 301 00 Plzeň,

o žalobě ze dne 31.10.2022 proti rozhodnutí žalovaného ze dne 10.10.2022 č.j. PK-DSH/9433/22,

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou domáhá zrušení výše označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Plzně, odboru správních činností, oddělení dopravních přestupků č. j. MMP/242612/22 ze dne 20. 7. 2022, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, pro porušení ust. § 18 odst. 4 téhož zákona, za což mu byla uložena pokuta ve výši

2000,- Kč a úhrada nákladů řízení ve výši 1000,- Kč.

2. Žalobce v žalobě namítal, že poukázal na návod k měřicímu zařízení, podle něhož platí, že „při pádu nebo jiném mechanickém namáhání se může stát, že kříž neodpovídá poloze záměrného kříže. Proto je nutná pravidelná kontrola souběhu optických os hledáčku, optiky laseru a optiky kamery.“ Správní orgán ve svém rozhodnutí uvádí, že „svědek strážník Sýkora byl způsobilou osobou k obsluze měřicího zařízení - dle tvrzení svého i jeho kolegy byl k obsluze měřicího zařízení proškolen.“ Podle žalobce se žalovaný vůbec se ve svém rozhodnutí nevypořádal s tím, že dle výpovědí samotných strážníků ani jeden neví, že by obsluha mohla sama provádět jakékoliv testy zařízení, což ukazuje na to, že seznámení strážníků s návodem k zařízení a znalost jeho obsluhy není dostatečná. Správní orgán ve svém rozhodnutí také podle žalobce zaměňuje termín „nastavení přístroje“, tj. na podmínky měření, zejména vzdálenosti měření a typu počasí, za termín „kontrola přístroje ze strany obsluhy“, kterou manuál popisuje. Správní orgán uvádí: *„z vyjádření obou strážníků nevyplývá, jak se snaží tvrdit odvolatel, že by tito nedostatečně znali uživatelský manuál měřicího zařízení a nevěděli, že se má ověřovat přesnost měřicího zařízení ze strany jeho obsluhy, naopak z vyjádření svědka strážníka Sobotky vyplývá, že tento si tohoto je vědom a nastavení se provádí dle manuálu při změně stanoviště a správnost funkce přístroje zajišťuje pověřený pracovník, který s přístrojem i jezdí do metrologického ústavu.“* Toto vyjádření strážníka podle žalobce potvrzuje, že provádí nastavení přístroje dle okolních podmínek, ale nijak se nezmiňuje o znalosti problematiky testu, který má provádět obsluha přístroje a o kterém strážníci neví. Podle žalobce správní orgán používá argumentaci, že pokud měřicí přístroj při měření nenahlásí chybu měření, tak je toto vždy 100% správně, a to i v případě, kdy oba strážníci nejsou prokazatelně dobře seznámeni s jeho obsluhou. To vyplývá i z výpovědí strážníků, kteří si nevybavovali situaci, že by někdy přístroj nenahlásil chybu, a přesto bylo měření nesprávné.
3. Žalobce dále tvrdil, že správní orgán neprovádí měření za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Měření bylo provedeno na vzdálenost cca 150-200 m na více proudové komunikaci, kdy nejbližší přechod pro chodce ve směru měření rychlosti byl od strážníků vzdálený cca 480m, tedy tito měřili až za tímto přechodem, který je navíc světelně řízený a je mimo dosah měřicího zařízení. Asi 50 m za místem měření je světelná křižovatka s podchodem, navíc osazená kovovým zábradlím. Kolem komunikace se nevyskytují žádné rezidenční ani administrační objekty. Podle žalobce je tak zřejmý záměr „nachytat“ co nejvíce řidičů jedoucích z kopce na široké komunikaci se dvěma jízdními pruhy v jednom směru jízdy bez přechodu a pohybu osob, kteří zanedbatelně překračují rychlost. Žalobce k tomu předložil vyjádření Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje k žádosti o sdělení informací o počtu nehod na komunikaci mezi křižovatkou Domažlická x U Dráhy a křižovatkou ulic Tylova x Domažlická pod č.j. KRPP-110352-2/ČJ-2022-0300PB-106 v období 01/2017-02/2022, z něhož podle žalobce vyplývá, že ačkoliv statistika zahrnuje oba směry a navíc také nehody na křižovatkách, je počet nehod na tomto úseku opravdu zanedbatelný a měření je v rozporu s § 79a zákona 361/2000 Sb. Žalobce poukázal i na to, že podle žalovaného měření probíhalo za účelem zvýšení plynulosti silničního provozu, avšak o možnosti provedení měření rychlosti za účelem zvýšení plynulosti provozu však zákon vůbec nehovoří.
4. Podle žalobce se správní orgán nedostatečně vypořádal s námitkou, že ve spisu není žádná fotografie vozidla se záměrným křížem a naměřenou rychlostí, jen neustále opakuje, že na jedné

fotografii je vidět záměrný kříž a na jiné pak rychlost vozidla, které však na zmiňované fotografii stojí.

5. Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl její zamítnutí s tím, že se v napadeném rozhodnutí zabýval námitkou žalobce týkající nutnosti pravidelných kontrol souběhu optických os hledáčku, optiky laseru a optiky kamery a možností provedení kontroly tohoto ze strany obsluhy měřicího zařízení, a že dospěl k závěru, že není důvod se domnívat, že by nebylo postupováno dle návodu k obsluze (uživatelského manuálu), kdy však nejde o podmínku měření, ale toliko o prosté doporučení. Žalovaný nemá důvod mimo jiné i v návaznosti na vyjádření svědka strážníka Sobotky se domnívat, že by o zařízení nebylo v duchu tohoto pokynu pečováno (o zařízení se stará pověřený pracovník, jež zařízení i vozi na metrologické kontroly, tedy nelze vyloučit, že právě tyto pravidelné kontroly provádí právě zmíněná osoba) a z návodu nevyplývá, že bez provedení takové kontroly přímo před realizovaným měřením by měření mělo být vadné. Podle žalovaného oba strážníci se shodli na tom, že měřicí zařízení bylo nastaveno i obsluhováno v souladu s uživatelským manuálem, šlo o kalibrované zařízení s platným ověřovacím listem, zařízení nebylo nikterak poškozené a provedení měření též dokládá i pořízená fotodokumentace z předmětného měření rychlosti, na níž je záměrný kříž umístěn na měřeném vozidle žalobce a vozidlo žalobce bylo fotograficky zdokumentováno i po zastavení a je tak zřejmé, že vozidlo měřené bylo i vozidlem zastaveným k silniční kontrole. Měřicí zařízení bylo obsluhováno osobou k tomuto způsobilou, kdy tuto způsobilost není zapotřebí prokazovat, tuto garantuje Městská policie Plzeň a o způsobilosti nevznikla žádná relevantní pochybnost - tvrzení žalobce vznik takové pochybnosti nezpůsobilo.
6. Žalovaný ve svém vyjádření dále uvedl, že se nedomnívá, že by vznikla jakákoli pochybnost o tom, že měření rychlosti bylo v předmětném úseku prováděno z důvodu bezpečnosti silničního provozu. Dále měření bylo provedeno dle protokolu z měření na vzdálenost 133,6 m, nikoli na vzdálenost 150 až 200 metrů, jak uvádí žalobce. Z uživatelského návodu (manuálu) nevyplývá, že by šlo o nedovolenou vzdálenost měření. Pro posouzení důvodnosti provedení měření rychlosti ze strany městské policie je nepodstatné, kde se na dané komunikaci nachází přechody pro chodce, podchody a zábrany pro vstup chodců na vozovku, absence rezidenční či administrativní zástavby, podstatným zůstává, že i Policie ČR považuje v návaznosti na bezpečnost silničního provozu za potřebné měření rychlosti v daném úseku provádět, když schválila městské policii v tomto měření rychlosti. Primárně pro zvýšení jak bezpečnosti, tak i plynulosti silničního provozu je měření v daném úseku zcela zjevně důvodné (jeden z hlavních tahů směřující do centra města). Vyjádření Policie ČR k nehodovosti v daném úseku podle žalovaného nezpochybnilo důvodnost měření rychlosti (samotný počet dopravních nehody pro posouzení není rozhodný, zároveň však je zjevné, že určitý vliv zvýšená rychlost má právě i na vzniklé dopravní nehody, jež jsou ve vyjádření zmíněny). Žalovaný taktéž považuje za nerozhodné, že vedle důvodnosti měření rychlosti vzhledem k bezpečnosti silničního provozu odkazoval též na plynulost provozu, přestože s tímto parametrem žalobcem zmiňované ustanovení nepočítá.
7. Žalovaný také poukázal na to, že spisová dokumentace obsahuje jak fotografii z měření rychlosti se zobrazeným záměrným křížem, tak i fotografii bez tohoto kříže s údajem o naměřené rychlosti v řádku na fotografii samou, kdy není zapotřebí, aby ve spisu byla obsažena fotografie, na níž je jednak záměrný kříž, tak i údaj o naměřené rychlosti. Žádná taková podmínka správnosti měření z uživatelského manuálu nevyplývá. Jelikož ani vyslechnutí strážníci si nebyli vědomi toho, že by někdy nedošlo k chybovému hlášení v

případě chybného měření, tak toto jen potvrzuje skutečnost, že pokud k chybovému hlášení nedošlo, není důvod o relevantnosti měření jakkoli pochybovat. Skutečnost, zda strážníci provedli kontrolu souběhu optických os, hledáčku atd. je pro posouzení relevantnosti měření nepodstatné, neboť, jak již bylo zmíněno výše, nejde o podmínku relevantnosti měření, ale pouhé doporučení výrobce a navíc není vyloučeno, že pravidelnou kontrolu provedl pověřený pracovník před předáním měřicího zařízení předmětné hlídce k využití při služební činnosti.

8. Žalobu soud neshledal důvodnou.
9. Součástí správního spisu je oznámení o přestupku, do kterého se žalobce nevyjádřil. Podle úředního záznamu strážníků městské policie žalobce nesouhlasil s naměřenou rychlostí a žádal o projednání věci ve správním řízení. Pořízena byla fotografie zastaveného vozidla. Potom policisté zdokumentovali vlastní postavení při měření. Záznam z radarového zařízení obsahuje fotografii vozidla s registrační značkou a fotografii se záměrným křížem na přední masce, třetí fotografie je z přiblížení registrační značky. K tomu je přiřazena naměřená rychlost 67 km/h, po odečtení možné odchylky zařízení 64 km/h. Podle ověřovacího listu laserový silniční rychloměr byl ověřen v Českém metrologickém institutu dne 13. 12. 2021, přičemž k překročení rychlosti mělo dojít 17. 2. 2022. Součástí spisu je i souhlas Policie České republiky s měřením, které provádí na daném místě městská policie.
10. Při jednání dne 21. 4. 2022 žalobce uvedl, že před místem měření je trolejbusová zastávka a v té době stavěla řidiče hlídka policie ve vozidle VW Transporter. Žalobce se domníval, že ho staví tato hlídka a zastavil na její úrovni a následně zhruba 50 metrů popojížděl rychlostí 10 km/h. Díval se do zpětného zrcátka. Je proto podle něho nereálné, aby na krátkém úseku dosáhl naměřené rychlosti. Dle jeho názoru se tedy jedná o chybu měření.
11. Při jednání dne 19. 5. 2022 strážník Martin Sýkora uváděl, že předmětný den měřili u brány závodu Škoda, a on byl obsluhou radarového přístroje. Žalobce jel ve směru do města s vozidlem Audi bílé barvy a přístroj ukázal překročení rychlosti. Strážník vyloučil možnost záměny vozidla a potvrdil, že měřili v souladu s návodem k obsluze laserového rychloměru, který byl v řádném technickém stavu. Podle svědka první fotografie je pořízena se záměrným křížem, po přiblížení vozidla je pořízena fotografie celého vozidla. Strážník dále potvrdil, že k obsluze radaru byl proškolen. Přesnost měření neověřuje. Není mu známo, že by došlo k chybnému měření, které by přístroj sám nenahlásil.
12. Strážník Milan Sobotka téhož dne vypověděl, že ani jeden ze strážníků nemá k žalobci osobní vztah. Jeho kolega zaměřoval vozidlo a svědek Sobotka ho zastavil. Rovněž tento strážník měl vozidlo od změření do zastavení v dohledu a vyloučil možnost záměny. Nastavovali přístroj, jak se má, byl v technickém řádném stavu. Stáli mezi zastávkou a vjezdem do závodu. Před místem měření byla zastávka městské hromadné dopravy. Svědek podrobně popisoval, že nejprve je pořízena fotografie se záměrným křížem při měření, následně když vozidlo přijede blíž, pořizuje se fotografie vozidla. V době měření je tedy vozidlo zachycené s křížem. Mezitím existuje v přístroji videozáznam, který toto propojuje. Svědek potvrdil, že má k dispozici manuál k měřicímu zařízení a pokaždé přístroj nastavují podle manuálu při změně stanoviště. Správnost přístroje je zajišťována pověřeným pracovníkem, který s ním jezdí i do metrologického ústavu. Mají zaměstnance, který se o radar takto stará. Nebylo známo, že by došlo někdy k chybnému měření, které by přístroj sám nenahlásil.
13. Součástí správního spisu je i návod uživatelský manuál k předmětnému radarovému zařízení,

s tím, že v kapitole 7 výrobce doporučuje provádět pravidelně testy selftest, kontrolu umístění kříže a kontrolu přesnosti radaru.

14. Správní orgán I. stupně v odůvodnění svého rozhodnutí uvedl, že žalobce bazíruje na chybném měření rychlosti vozidla, dílem špatným technickým stavem přístroje a dílem špatnou manipulací ze strany strážníků, ale nepředložil pro toto žádné relevantní podklady. Skutečnost, že hlídka neprovedla kontrolu funkčnosti přístroje dle doporučení výrobce v manuálu, dle správního orgánu nezpochybňuje správnost provedeného měření, neboť se jedná pouze o doporučení výrobce. Výrobce neuvádí, že by neprovedením tohoto testu byla ovlivněna správná funkčnost přístroje. Navíc dle ověřovacího listu byla funkčnost přístroje ověřena a garantována metrologickým ústavem dne 13. 12. 2021, tedy jen o něco více než tři měsíce před předmětným měřením. Vzhledem k tomu, že tato garance je vydávána na 12 měsíců, uběhla jen poměrně malá část garanční doby a je nasnadě, že nemohlo dojít k nějaké podstatné změně technického stavu přístroje. Navíc z manuálu vyplývá, že poruchy některé z funkcí by přístroj sám signalizoval. Předmětné měření proběhlo zcela standardně a bez chybového hlášení, jak dokládá výstup z přístroje. O správnosti měření také svědčí způsobilost strážníka Sýkory k měření. Strážníci jsou standardně proškolení, což potvrdili. Kontrolní měření je pouze doporučení výrobce a podle názoru správního orgánu je logický postup, kdy se strážníci po odjezdu vozidla žalobce snažili pro následné správní řízení zachytit na fotografii místo, odkud měřili, pro vytvoření lepší představy o způsobu měření. K namítané hustotě provozu a nevhodnosti místa měření, která by měla redukovat společenskou škodlivost přestupku, správní orgán uvedl, že na fotografii je zjevné, že žalobce minul na zastávce stojící trolejbus a za ním ve větší vzdálenosti jede další osobní vozidlo. V opačném směru jízdy je zachyceno více vozidel. Strážník sdělil, že pro křižovatku řízenou světelnou signalizací, která se nachází před místem měření, byl provoz kolísavý v závislosti na propustnosti křižovatky. Ač se tak obviněnému mohlo zdát, že se jedná o sníženou hustotu provozu, rozhodně není možné usuzovat na téměř nulovou hustotu provozu, která by nějak ovlivnila materiální stránku přestupku. Každá forma přímého dohledu strážníků nad konkrétní pozemní komunikací preventivně působí na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Obecná úprava nejvyšší dovolené rychlosti v uzavřené obci se musí dodržovat i v případě, že se řidičům v daném místě a čase nejeví toto omezení vhodné. Ze stanoviska policie k místům měření pro strážníky městské policie vyplývá, že měření bylo prováděno se souhlasem Policie ČR a ve spolupráci s ní, a nedošlo proto k porušení § 79a zákona o silničním provozu. Obviněným popisovaná nereálnost dosažené rychlosti vzhledem k tomu, že předtím jel 10 km/h a míjel policejní hlídku, vyplývá jen z jeho tvrzení a strážníci ji nijak nepotvrdili. Toto tvrzení nemůže obstát proti objektivně změřené rychlosti vozidla certifikovaným přístrojem. K umístění záměrného kříže pouze na jedné fotografii správní orgán uvedl, že soubor vytvořený měřicím přístrojem je dešifrován a obsah se zobrazuje ve formuláři a vytváří se tisková sestava z naměřených hodnot. Záměrný kříž je na menší z fotografií pro představu, kam směřoval laserový paprsek v době změření. Do větší fotografie záměrný kříž není promítán, což neznevěrohodňuje samotné měření.
15. Žalovaný v žalobou napadeném rozhodnutí poukázal na stranu 36 kapitoly 7 uživatelského manuálu k radarovému zařízení s tím, že se opravdu jedná o doporučení výrobce k testům. Dále podle žalovaného z vyjádření svědka strážníka Sobotky vyplývá, že si nastavení prováděl dle manuálu při změně stanoviště a správnost funkce přístroje zajišťuje jiný pověřený pracovník, který s přístrojem jezdí do metrologického ústavu. Tedy o testy předmětného zařízení se stará určená osoba, která měřicí zařízení vozí na přezkoušení. Zmíněné testy tak mohou být prováděny právě touto osobou. I pokud by strážník

v inkriminovaný den testy neprovedl, tak by zde nebyl důvod pochybovat o relevantnosti měření, neboť jde pouze o doporučení k provádění testů. Pokud oba strážníci tvrdili, že měřící zařízení bylo bez závad a měření proběhlo, není důvod se domnívat, že by s měřícím zařízením mělo být zacházeno neadekvátně a mohlo by dojít k ovlivnění výsledku měření. Pokud se v opačném směru nachází jiná vozidla, jednoznačně to svědčí o tom, že místo není zanedbatelně frekventované. Skutečnost, že v daném místě nebyl v danou dobu hustý provoz, ale jen slabší ranní provoz, tedy nárazový dle semaforu, neznamená, že by zde nebylo možné měřit rychlost, ani že by společenská nebezpečnost překročení rychlosti byla jakkoliv podstatně snížena. I za výjimečně slabého provozu by bylo překročení rychlosti nejméně o 14 km/h protiprávním společensky nebezpečným jednáním, a tedy přestupkem. Navíc nelze nepoznamenat, že dle vyjádření strážníka Sobotky se měří v daném místě vždy mezi 7 a 10 hod. ráno, a to z důvodu průjezdu velkého množství vozidel daným úsekem při jízdě do zaměstnání, což svědčí pro cílené měření rychlosti v daném časovém období za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pokud se místo měření nachází na jednom z hlavních tahů do centra města na ulici Domažlické, byť v úseku chybějící administrativní či rezidentské zástavby, tak i takové měření v daném místě je činěno za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

16. Soud doplnil dokazování o žalobcem předložené vyjádření Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje, č. j. KRPP-110352-2/ČJ-2022-0300PB-106 ze dne 9. 8. 2022., k dotazu žalobce na počet nehod na ulici Domažlická v úseku ohraničeném křižovatkou ulicí U Dráhy a ulicí Tylova ve směru do centra, jejichž příčinou bylo překročení nejvyšší povolené rychlosti, a to od ledna 2017 do února 2022. Podle vyjádření nehody řešené prostřednictvím tzv. euroformuláře nejsou Policií ČR dále evidovány. Stejně tak nelze u všech nehod určit směr jízdy, neboť k některým došlo přímo na křižovatkách. Ve vymezené lokalitě včetně křižovatek a v uvedeném časovém úseku se eviduje celkem 25 dopravních nehod, z nichž u čtyř je jako příčina vzniku uvedena nepřiměřená rychlost. U dalších 13 případů je příčina vzniku uveden způsob jízdy, který může subsumovat i nepřiměřenou rychlost. Obdobně v dalších dvou případech, které jsou uvedeny pouze jako střet s chodcem, mohla být jednou z příčin srážky i nepřiměřená rychlost.
17. Soud neshledal důvodnou námitku žalobce, že strážníci nevěděli o tom, že obsluha mohla sama provádět jakékoliv vlastní testy přesnosti radarového zařízení, což podle názoru žalobce znamenalo, že nejsou dostatečně seznámeni s návodem na zařízení. Naopak z výše shrnutých výpovědí strážníků vyplývá, že jsou s návodem dostatečně seznámeni, neboť popsali podrobně, jak nastavují radarové zařízení před měřením. Kontroly přesnosti nad rámec tohoto konkrétního nastavení neprovádějí, neboť mají zaměstnance, který má přístroj trvale na starosti a který také zajišťuje odvoz do metrologického institutu ke kalibraci a ověření.
18. Soud se ztotožnil se správními orgány, že z ustanovení článku 36.1 návodu k obsluze radarového zařízení nevyplývá, že by obsluha na místě měření měla provádět zvláštní testy podle tohoto ustanovení. Jedná se o testy, které jsou pouze doporučeny. Správní orgány obou stupňů ve svých rozhodnutích správně uvedly, že podle návodu k radarovému zařízení kontrola přesnosti podle kapitoly 7 je pouze doporučena, tudíž není nutné prokazovat, zda, kým a jak často byla prováděna, neboť neprovedení takové kontroly samo o sobě nezpůsobuje vadu zařízení nebo neplatnost měření. To platí zejména v daném případě, kdy současně měřící přístroj nevykazoval sám chyby a strážníci také potvrdili měření bez závad.
19. Rozhodující je pro platnost měření a postačuje, že radarový přístroj byl ověřen v

metrologickém ústavu a že ve spise je doklad o tomto ověření. Nadto ke spáchání předmětného přestupku došlo v době krátce po ověření přístroje, cca tři měsíce poté, co byl v metrologickém institutu ověřen.

20. Další žalobní námitka spočívala v tom, že nebylo prováděno měření za účelem bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Toto žalobce dokládal v soudním řízení výše popsáním vyjádřením Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje ze dne 9. 8. 2022. Soud k této námitce uvádí, že má za to, že jak z podkladů ve správním řízení, tak i z toho sdělení policie nevyplývá, že by provoz na daném místě byl tak nízký, že by překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 14 km/h nebylo z materiálního hlediska přestupkem, tedy společensky škodlivým protiprávním jednáním.
21. Nebyl shledán žádný důvod, aby v daném místě nemohla být měřena rychlost vozidel za účelem zvýšení bezpečnosti. Správní orgány správně poukázaly na skutečnost, že Domažlická ulice, na níž bylo měřeno, je důležitou komunikací přivádějící vozidla do centra krajského města. Z výpovědi strážníků vyplývá, že bylo měřeno v místě před závodem Škoda v ranních hodinách v blízkosti zastávky trolejbusu, tedy v místě a čase, kde lze předpokládat vyšší počet účastníků silničního provozu. Pokud aktuálně v době měření byl dle strážníků pouze „běžný“ provoz, neznamená to, že by měření rychlosti v té době nebylo prováděno za účelem zvýšení bezpečnosti provozu, neboť měření rychlosti má rovněž význam preventivně. Nadto dle názoru soudu ze žalobcem předloženého vyjádření policie vyplývá, že v daném místě k překračování dovolené rychlosti dochází a že je to dokonce i příčinou některých nehod, což samo o sobě postačuje k závěru, že měření rychlosti zde může přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu.
22. Současně je třeba připomenout, že se jedná o měření v obci, kde je obecně stanovena nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h, a tudíž je zcela nepodstatná např. okolnost, že je v místě podchod pro chodce nebo jaké tam jsou či nejsou budovy. Z výpovědi strážníků přesto vyplývá, že v blízkosti je jak zastávka trolejbusu, tak i světelná křižovatka, tj. běžná dopravní situace ve městě s nezanedbatelným provozem.
23. Žalobci je třeba přisvědčit v tvrzení, že žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že měření probíhalo i za účelem zvýšení plynulosti silničního provozu, což neodpovídá zákonnému důvodu pro měření podle § 79a zákona o silničním provozu. Jedná se však pouze o dílčí nesprávnou argumentaci, která nijak nezasahuje do hlavních důvodů rozhodnutí, jež samy o sobě obstojí. Nejedná se tedy o vadu, která by měla vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí.
24. Žalobce v žalobě také tvrdil, že není ve spisu žádná fotografie se záměrným křížem a s naměřenou rychlostí. K tomu soud uvádí, že v postupu strážníků nebylo shledáno žádné pochybení. Svědek Milan Sobotka podrobně popisoval, že nejprve je pořízena fotografie se záměrným křížem při měření, a následně, když vozidlo přijede blíž, pořizuje se fotografie vozidla. V době měření je tedy vozidlo zachycené s křížem a obě fotografie propojuje videozáznam. Strážník tímto dle názoru soudu velmi podrobně vysvětlil, jak se pořizují radarovým zařízením snímky, a jeho vysvětlení soud považuje za logické a dostatečně zdůvodňující, proč na snímku vozidla po přiblížení již není záměrný kříž, ale přesto jde o jedno a totéž vozidlo. Výstup z radarového zařízení považuje soud za použitelný důkaz.
25. Podle názoru soudu není pravdivé žalobní tvrzení, že správní orgány argumentují tak, že pokud měřicí přístroj nevykáže chybu v měření, tak je vždycky stoprocentně změřeno správně. Soud má za to, že takto striktně správní orgány svá rozhodnutí neodůvodnily.

Rozhodnutí o přestupku je založeno na více podkladech a důkazech, které jsou ve vzájemném souladu. Nelze přehlédnout zejména skutečnost, že sami strážníci ve svých výpovědích uvedli, že přístroj dle jejich názoru pracoval v době měření správně. Také je nutné připomenout, že strážníci nepotvrdili verzi žalobce, že by se k nim přibližoval tak, jak sám uváděl, tj. nejprve nápadně pomalu, podle svého vyjádření měl jet v určitém úseku cca 10 km/hod. kvůli jiné hlídce, a následně že by zase prudce zrychloval, v důsledku čehož podle svého tvrzení nemohl překročit rychlost o 14 km/hod. Kdyby měřicí přístroj ukazoval zásadně odlišné údaje oproti tomu, jakou skutečnou jízdu vozidel sledují policisté, tak by nepochybně jakožto nezávislí svědkové, u nichž nebylo zjištěno, že by měli zájem na výsledku řízení, neuváděli, že podle nich přístroj pracoval správně. Měřicí přístroj proto není jediný důkaz spáchání přestupku, neboť ho obsluhovali na místě policisté, kteří vypovídali jako svědci. Tudíž tvrzení žalobce, na rozdíl od verze policistů, nebylo nijak prokázáno.

26. S ohledem na veškeré výše uvedené skutečnosti soud neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) zamítl.
27. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., kdy by na náhradu nákladů řízení měl právo žalovaný, jenž měl ve věci plný úspěch. Žalovanému však žádné náklady řízení nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly, ani nepožadoval jakoukoli jejich náhradu, proto nebyla náhrada nákladů žádnému z účastníků řízení přiznána.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Plzeň 23. ledna 2023

Mgr. Jana Komínková v.r.
samosoudkyně