



ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní Mgr. et Mgr. Lenkou Bahýřovou, Ph.D. ve věci

žalobce: J. P.  
bytem X

proti

žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje  
sídlem Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 9. 2023, č. j. JMK 136573/2023, sp. zn. S - JMK 115107/2023/OD/Os,

takto:

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

O d ů v o d n ě n í:

I. Vymezení věci a napadené rozhodnutí

1. Žalobce podal žalobu proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 9. 2023, č. j. JMK 136573/2023, sp. zn. S - JMK 115107/2023/OD/Os („napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Židlochovice ze dne 28. 6. 2023, č. j. MZi-OD/11081/2023/BM, sp. zn. 130/2023 („prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupku“).
2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích („zákon o silničním provozu“) a přestupku podle § 16 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla („zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“). Přestupků se měl žalobce dopustit tím, že dne X v X hodin řídil blíže specifikované osobní motorové vozidlo po dálnici D2, ve směru jízdy na B., v prostoru km 14,5, kde byla jeho motorovému vozidlu měřičem rychlosti Ramer 10C naměřena rychlost 196 km/h. Po zastavení vozidla hlídkou Policie České republiky na odstavné ploše dálnice D2 v prostoru km 4,5 ve směru jízdy na B. žalobce nepředložil ke kontrole zelenou kartu prokazující pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. Žalobce tímto jednáním překročil nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec o 50 km/h a více. Svým jednáním porušil § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu a § 17 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Za spáchané přestupky mu byl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, pokuta ve výši 9 000 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.
3. Žalovaný v napadeném rozhodnutí mj. neshledal pochybení v neprovedení důkazu osvědčením o proškolení policistů. Tento důkaz byl proveden mimo ústní jednání, byl vložen do spisu a žalobce měl možnost se s ním seznámit a vyjádřit se k němu. Dle žalovaného správní orgán v souladu se zásadou materiální pravdy shromáždil dostatečné podklady rozhodnutí, na jejichž základě zjistil skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Žalovaný shledal nedůvodnou námitku, že žalobce nebyl řidičem motorového vozidla. Za prokázané měl i překročení nejvyšší dovolené rychlosti a vypořádal další dílčí odvolací námitky žalobce. Zabýval se zaviněním žalobce a materiální stránkou přestupku a ztotožnil se s právní kvalifikací skutku, provedenou prvostupňovým orgánem a s uloženým trestem.

## II. Žaloba

4. Žalovaný vycházel z nedostatečně zjištěného skutkového stavu ohledně totožnosti řidiče vozidla. Vycházel pouze z podkladového materiálu Policie České republiky, neprovedl žalobcem navrhované důkazy v podobě výsledku policistů či videozáznamu z kamer policistů (k tomu srov. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 1. 2009, č. j. 1 As 96/2008-115 a ze dne 6. 5. 2015, č. j. 6 As 239/2016-39). Rychlost vozidla žalobce byla údajně naměřena na km 14,5, k zastavení vozidla mělo dojít až na km 4,5. Ze spisu navíc plyne, že s žalobcem ve vozidle cestovaly další osoby. Žalobce vozidlo v místě změření neřídil, k výměně řidičů mělo dojít na exitu č. 11. Pochybnosti o totožnosti řidiče nemůže vyvrátit tvrzení policie obsažené v úředním záznamu o tom, že hlídka vozidlo neztratila z dohledu. Úřední záznamy mívají toto tvrzení předepsány, ačkoliv se nezakládá na pravdě. Navíc nemůže být pravdivé ani s ohledem na rozdíl rychlostí vozidel žalobce a policie. Mezi vozidly měl být rozdíl rychlosti cca 90 km/h. Vozidlo policie by muselo zrychlit na výrazně vyšší rychlost než údajně změřenou rychlost žalobce, aby žalobce dojel. Pokud by hlídka žalobce ihned dojela, zastavila by jej na exitu v prostoru 11 km, jakožto na prvním

bezpečném místě. Napadené rozhodnutí je proto nezákonné pro nedostatečně zjištěný skutkový stav (k tomu srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 8. 2013, č. j. 4 As 28/2013-24 a ze dne 6. 1. 2016, č. j. 2 As 217/2015-47).

5. Žalobce nesouhlasil s tím, že správní orgán prvního stupně neprovedl důkaz osvědčením o proškolení policistů a návodem k obsluze rychloměru. Osvědčení o proškolení není uvedeno v přehledu provedených důkazů. Je sporné, zda osvědčení bylo součástí spisového materiálu. Dále nebyl proveden důkaz návodem k obsluze radarového přístroje, o který se žalovaný opírá a cituje z něj. Takový postup způsobuje nezákonnost rozhodnutí (viz rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 13. 2. 2014, č. j. 58 A 33/2012-26). Návod k zařízení Ramer 10C navíc existuje v několika verzích a z napadeného rozhodnutí neplyne, z jaké verze návodu žalovaný vycházel. Pro správnost výsledku měření je přitom nutné dodržet postup v návodu k obsluze. Jedná-li se o radarový měřič, není možné aplikovat judikaturu týkající se laserových měřičů, konkrétně závěry vyplývající z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 4. 2012, č. j. 1 As 306/2017-3, a jemu předcházejících či na něj navazujících rozhodnutí s obdobným závěrem. Na podporu svého tvrzení o tom, že při postupu v rozporu s návodem k měření je zařízení Ramer 10C schopno vytvořit záznam o přestupku, aniž by byly podmínky pro vznik zákonného měření naplněny, žalobce doložil jako důkaz dokument označený názvem *Vadné výstupy Ramer 10C*.
6. Podle žalobce bylo na místě zabývat se tím, zda v daném případě nedošlo k dvojité reflexi radarového paprsku, viz např. str. 15 a násl. návodu k obsluze ze dne 17. 9. 2015. Ta se projevuje nikoli špatnou pozicí vozidla na snímku, jak v napadeném rozhodnutí tvrdí žalovaný, nýbrž naměřením výrazně vyšší rychlost, než jakou měřené vozidlo skutečně jelo.
7. Provedené měření rychlosti bylo podle žalobce nezákonné. Judikatura, kterou žalovaný argumentuje je vytržena z kontextu. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 2. 2021, č. j. 4 As 283/2020-21, primárně opírá své závěry o rozsudek tohoto soudu ze dne 17. 8. 2016, č.j. 7 As 309/2015-51. Tento judikát se však zakládá na vyjádření vypracované metrologem v oboru silničních rychloměrů. Takové vyjádření se ve správním spise žalovaného nenachází, nebylo jako důkaz provedeno. Není možné bez dalšího prohlásit měření za správné. Ze zmíněného rozhodnutí vyplývá, že pokud má být v řízení prokázáno, že měření bylo provedeno v souladu s návodem k obsluze a nedošlo k žádnému pochybení, musí o tom být předložen relevantní důkaz.
8. Podle žalobce nebyly naplněny podmínky pro výběr stanoviště místa měření a nastavení citlivosti radaru. Předložený záznam o přestupku vykazuje zjevné vady spočívající v nedodržení požadavků stanovených v návodu k obsluze. Na snímku měření lze pozorovat svodidla zasahující celou svou plochou do anténního svazku měřiče (bílá čára na spodní straně snímku z měření), což je v přímém rozporu s požadavky na výběr místa měření uvedené v návodu k obsluze. Dále byla chybně nastavena citlivost měřicí jednotky na 30 m, přičemž dle návodu k obsluze má být dosah měření nastaven na 20 m při měření s bočním odstupem do 8 m<sup>3</sup>. Pouze pokud v místě měření panují nepříznivé klimatické podmínky, nebo že by zařízení vynechávalo měření, může obsluha zařízení nastavit dosah na 30 m. Zvýšením citlivosti měřicí jednotky dochází k vyšší pravděpodobnosti vzniku reflexí, což rovněž vyplývá z návodu k obsluze.
9. Žalobce namítl nestandardní polohu vozidla vůči anténnímu svazku. Vozidlo do něj zasahuje jen menší částí. Svodidlo zasahuje do anténního svazku celou plochou a je blíže ke středové ose anténního svazku. I výškové nastavení měření je nestandardní, radar je natočen „do

země“, jako by vozidla jela do kopce, případně jako by vozidlo PČR v okamžik vyhotovení snímku prudce brzdilo a celé se naklonilo dopředu. Kombinace těchto faktorů zavádá důvodné podezření chyby při měření. V řízení nebylo doloženo, že v době provádění měření panovaly nepříznivé klimatické podmínky, nebo že by zařízení vynechávalo měření, aby mohl být dosah nastaven na 30 m. Obsluha nedodržela návod k obsluze, zvýšila možnost vzniku reflexí, a zvýšila pravděpodobnost, že výsledek měření nebude správný. Podle žalobce výstup z rychloměru nelze použít jako důkaz o rychlosti měřeného vozidla. Je nutno odmítnout tvrzení žalovaného, že pokud správně proběhne interní verifikace měření, je vždy nutné považovat měření za správné. Jedná se o kontrolu toho, zda nedošlo k interní chybě měřidla. Měření by bylo anulováno pouze v případě chyby/poruchy měřicího zařízení jako takového, nikoliv v případě reflexí paprsku.

10. Dle žalobce rovněž nebylo prokázáno úmyslné zavinění žalobce. Nepřímý úmysl nelze jen předpokládat, nýbrž je nutno jej na základě zjištěných okolností prokázat. Dle názoru žalobce právě složka volní v subjektivní stránce přestupku, kterého se měl dopustit, absentuje. Míra překročení rychlosti, ani to, že žalobce měl údajně jednat komisivně, nemůže prokázat míru zavinění. Moderní auta umožňují jízdu výrazně vyšší než je rychlost, kterou mělo jet vozidlo žalobce, přičemž tato rychlost je v okolních zemích (např. v Německu) legální a pokud daná osoba často cestuje, nemusí si ani uvědomit, že v daném případě překračuje nejvyšší dovolenou rychlost; v moderním vozidle není natolik znatelný rozdíl mezi rychlostí 130 km/h a rychlostí 196 km/h.
11. Žalobce závěrem namítl i další vady obsahu spisového materiálu, dle žalobce se žalovaný nedostatečně vypořádal s dalšími namítanými skutečnostmi. Ověřovací list rychloměru váže ověření na konkrétní vozidlo. Dle žalobce nebylo doloženo, že měřidlo bylo v době měření skutečně instalováno v daném vozidle. Žalobce dále namítal, že z přiložené fotografie je zřejmé, že měření bylo provedeno měřidlem s výrobním číslem 18/1234. V řízení nebylo prokázáno, že předmětné měřidlo také v době měření obsahovalo senzor s výrobním číslem 18/1234, který byl společně s měřidlem ověřen. Žalobce dále vznesl i pochybnosti o užitém softwaru, z přiložené fotografie měření je zřejmé, že zařízení obsahuje software 1.0.6. Jakákoliv změna verze softwaru může mít vliv na správnost obsluhy zařízení, může vyvolat nutnost nového ověření, či proškolení obsluhy. Z předložených materiálů nevyplývá, kdy byla verze softwaru 1.0.6 instalována, a proto nelze tvrdit, že mezi ověřením měřidla a měřením nedošlo k aktualizaci softwaru, a tudíž k možné příčině ztráty platnosti ověření, či proškolení. K těmto námitkám se žalovaný vůbec nevyjádřil.
12. Žalobce má také za to, že se správní orgány nedostatečně zabývaly naplněním materiální stránky přestupku ve vztahu k přestupku dle § 16 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Dle názoru žalobce skutek, pokud by skutečně byl prokázán, vykazoval zcela bagatelní závažnost, přičemž dle připravované novely zákona o silničním provozu, již nebude nutné doklad o pojištění vozidla předkládat.

### III. Vyjádření žalovaného

13. Žalovaný s podanou žalobou nesouhlasil. Napadené rozhodnutí považuje za správné a odůvodněné. Žalobce v žalobě uvádí shodné argumenty, jaké uplatnil v rámci odvolacího řízení. S námitkami žalovaný nesouhlasí, nadále trvá na závěrech napadeného rozhodnutí.

### IV. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

14. Ve správním spise se nachází zejména oznámení přestupku ze dne 4. 5. 2023 s přílohami. Z úředního záznamu ze dne X plyne, že dne X ve X hodin vykonávala hlídka Policie České republiky dohled nad bezpečností silničního provozu a měření rychlosti jízdy. V tomto čase jeli policisté se služebním vozidlem v pravém jízdním pruhu dálnice D2, kdy je v prostoru 14,5 km ve směru jízdy na B. předjelo vozidlo žalobce rychlostí 196 km/h v úseku, kde je maximální dovolená rychlost 130 km/h. Po odečtu radarové odchylky se jednalo o rychlost 190 km/h, čímž řidič vozidla překročil maximální dovolenou rychlost o 60 km/h. Hlídka poté vozidlo předjela levým jízdním pruhem, dokončila předjížděcí manévry a zařadila se do pravého jízdního pruhu před vozidlo žalobce. V úředním záznamu je popsán způsob, jakým bylo vozidlo žalobce zastaveno. Po prvním pokusu o zastavení vozidla žalobce policejní vozidlo nenásledoval, teprve poté, co pprap. D. z pravého okénka vozidla dal pokyn paži k zastavení vozidla, začal řidič provádět odbočovací manévry do odstavného pruhu. Je uvedeno, že nemohlo dojít k situaci, za které by nebylo prokazatelné, kdo v danou dobu vozidlo žalobce řídil. Po zastavení hlídka ztotožnila řidiče vozidla jako žalobce. Žalobce předložil řidičský průkaz, nepředložil zelenou kartu. Na místě byla zpracována fotodokumentace a ručně vypracované oznámení přestupku, které žalobce podepsal.
15. Na záznamu o přestupku ze dne 30. 4. 2023 je zachyceno vozidlo žalobce jedoucí v levém jízdním pruhu. Naměřená rychlost je uvedena jako 196 km/h, rychlost vozidla hlídky je uvedena jako 107 km/h. Ze záznamu plyne, že zařízení nastavil pprap. J. D., svědkem měření byl nstržm. O. Č. Režim měření je uveden jako automatizovaný.
16. Přílohou oznámení přestupku je také ověřovací list silničního rychloměru Ramer 10C ze dne 19. 4. 2023. Bylo zjištěno, že rychloměr má požadované metrologické vlastnosti. Lze jej používat k měření rychlosti za dodržování návodu k obsluze. Přílohou je dále list s názvem školení pro obsluhu a údržbu radarového rychloměru Ramer 10C, pprap. J. D. podpisem stvrdil, že školení absolvoval.
17. Ve správním řízení byl vydán příkaz, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků, žalobce podal proti příkazu odpor. Součástí spisu je uvědomění obviněného o pokračování v řízení a oznámení termínu provedení dokazování listinami. Dále protokol o provedení důkazu listinou mimo ústní jednání, ke kterému se žalobce nedostavil. Následně bylo vydáno prvostupňové rozhodnutí, proti kterému se žalobce odvolal a následně pak napadené rozhodnutí.

## V. Jednání před soudem

18. Ve věci soud nařídil soudní jednání na 20. 9. 2024, za účelem doplnění dokazování. Jednání proběhlo v nepřítomnosti (řádně předvolaného, leč neomluveného) žalobce a za přítomnosti zástupkyně žalovaného. Soud stručně shrnul obsah žaloby. Zástupkyně žalovaného odkázala na písemné vyjádření k žalobě.
19. V rámci jednání soud doplnil dokazování některými důkazy navrženými žalobcem, konkrétně sadou dokumentů označených souhrnným názvem *Vadné výstupy Ramer 10C* a návodem k obsluze radarového měřiče RAMER10 ze dne 17. 9. 2015. Z návodu k obsluze soud provedl pasáže, ze kterých vycházel při svém právním posouzení věci, a to stranu 15 a 16 návodu (pokud jde o dvojitou reflexi), stranu 12 (pokud jde o obecná pravidla pro výběr stanoviště) a stranu 96 (pokud jde o nastavení dosahu). Soud z dalších navrhovaných důkazů neprováděl návod k obsluze měřicího zařízení AD9, neboť toto zařízení nebylo v posuzované věci použito. Další navrhované důkazy (doručenka k napadenému rozhodnutí, spis žalovaného) soud neprováděl, neboť jsou součástí spisové dokumentace,

k níž se přihlíží bez dalšího. Nebyl proveden ani důkaz ověřovacím listem laserového měřiče LaserCam4, neboť měření bylo prováděno jiným měřičem.

20. Zástupkyně žalovaného k doplněným důkazům uvedla, že provedený návod k obsluze je jí znám z úřední činnosti. Nesprávné měření v případě překročení rychlosti je častou námitkou účastníků řízení. Výstupy z měření odpovídají návodu k obsluze, měření provedl policista, který k tomu byl proškolen. Výstup z radaru nevykazoval vady, vozidlo bylo v radarovém svazku, bylo tam jedno vozidlo. Nic nenasvědčovalo tomu, že by tam měly být nějaké reflexy. Poté bylo dokazování ukončeno. Po závěrečných návrzích soud přerušil jednání a postupoval podle § 49 odst. 12 věta první s.ř.s.

## VI. Posouzení věci krajským soudem

21. Při splnění podmínek řízení soud přezkoumal napadené rozhodnutí v souladu s § 75 odst. 1, 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s.ř.s.“), v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.
22. Žaloba není důvodná.
23. Soud se předně zabýval tím, zda je napadené rozhodnutí způsobilé soudního přezkumu. V souladu s ustálenou judikaturou lze rozhodnutí správního orgánu považovat za nepřezkoumatelné, je-li vnitřně rozporné či nesrozumitelné, popř. není z jeho obsahu zřejmé, o čem a jak bylo rozhodováno. Kromě toho může nepřezkoumatelnost dále spočívat v tom, že úvahy správního orgánu nemají oporu v provedeném dokazování nebo bez náležitého odůvodnění nereflktují námitky účastníka řízení, popř. je bez dalšího označují za mylné či vyvrácené (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005–44). Takové vady napadeného rozhodnutí soud neshledal.

### *Totožnost řidiče vozidla*

24. Žalobce brojil proti tomu, že rozhodnutí správních orgánů jsou založena výhradně na listinných důkazech, pocházejících od policie. K jejich použitelnosti se v minulosti opakovaně vyjádřil Nejvyšší správní soud. Dle rozsudku ze dne 29. 5. 2014, č. j. 10 As 25/2014-48 *„[ú]řední záznam doprovázený fotografickým materiálem má nesporně svou důkazní hodnotu, nota bene v situaci, kdy tam uvedená tvrzení přestupce žádným relevantním způsobem nezpochybní, respektive úřední záznam sám obsahuje skutečnosti odpovídající neopakovatelným a neodkladným úkonům (zde fotografie z měřicího zařízení).“* Nejvyšší správní soud v některých případech dovodil, že k řádnému zjištění skutkového stavu bylo nutné provést rovněž výslechy zasahujících policistů (a nestačilo tak vycházet například pouze z úředních záznamů sepsaných policisty, viz rozsudek ze dne 22. 1. 2009, č. j. 1 As 96/2008 – 115), v jiných věcech označil výslechy policistů za nadbytečný a souhlasil se správními orgány, že z námitek účastníka řízení nebylo zřejmé, k čemu by provedení takového důkazu mělo sloužit (rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2013, č. j. 5 As 64/2011-66, a ze dne 2. 5. 2013, č. j. 3 As 9/2013-35). Pokud jde o nutnost provedení výslechu zasahujících policistů u přestupků překročení rychlosti, vždy záleží na konkrétních okolnostech posuzované věci (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 8. 2013, č. j. 1 As 45/2013-37).
25. Pozdější judikatura Nejvyššího správního soudu (např. rozsudky ze dne 26. 1. 2015, č. j. 8 As 109/2014-70 nebo ze dne 14. 3. 2019, č. j. 1 As 391/2018-23) připouští, že na úseku přestupků spočívajících v překročení nejvyšší dovolené rychlosti může pro závěr o spáchání přestupku postačovat kombinace podkladů od policejních orgánů v podobě fotografie pořízené

měřicím zařízením zachycující měřené vozidlo a jeho registrační značku a dále úřední záznamy a oznámení o přestupku vyhotovené zasahujícími policisty. „Tyto podklady zpravidla poskytnou dostatečné množství informací, aby správní orgán dostál požadavkům § 3 správního řádu, tedy aby zjistil stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Pokud nevzniknou důvodné pochybnosti na základě okolností případu a tyto pochybnosti nevyvolá ani přestupce, uznávají správní soudy, že není namístě provádět výslech zasahujících policistů, neboť by byl nadbytečný.“ (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 7. 2022, č. j. 10 As 50/2022-41).

26. V rozsudku ze dne 14. 3. 2019, č. j. 1 As 391/2018-23, pak Nejvyšší správní soud ve skutkově obdobné věci rovněž shledal podkladovou dokumentaci pocházející od policejního orgánu za dostatečnou. Tvrzení stěžovatele o výměně řidičů označil za ničím nepodložené a nepravděpodobné. Stěžovatel v tamní věci neuvedl, kdo jiný byl řidičem vozidla a z jakého důvodu mělo na úseku mezi změřením rychlosti vozidla a jeho zastavením dojít k výměně řidičů. Tvrzení stěžovatele bylo dle Nejvyššího správního soudu založeno pouze na obecných spekulacích o tom, že výměna řidičů byla teoreticky možná, a proto vyznělo spíše účelově. Tak tomu je i v posuzované věci. Žalobce své tvrzení o tom, že došlo k výměně řidičů, nijak nerozvedl a stejně jako žalovaný mu ani soud neuvěřil.
27. Soud má za to, že podklady spisového materiálu jsou dostatečné pro učinění závěru o totožnosti řidiče vozidla. V tomto směru jsou podklady správního spisu jednoznačné a žalobce je ve správním řízení relevantně nezpochybnil, byť o to usiloval. Úřední záznam o přestupku žalobce obsahuje konkrétní detailní informace týkající se právě přestupku spáchaného žalobcem. Není proto dán žádný důvod domnívat se, že skutečnosti uváděné v úředním záznamu o tom, že nemohlo dojít k záměně řidiče, jsou pouze automaticky kopírovány.
28. Z úředních záznamů neplyne, že by vozidlo žalobce hlídce ani na nepatrný okamžik nezmizelo z dohledu. Irelevantní jsou proto námitky žalobce, který tvrdí, že by to bylo nemožné vzhledem k rychlostním rozdílům obou vozidel. Podstatné pro řešenou věc je, že vozidlo žalobce nezmizelo hlídce z dohledu na dobu nutnou k tvrzené výměně řidičů vozidla. Za účelem tvrzené výměny řidičů by vozidlo žalobce muselo policejní hlídce zmizet ze zorného pole na dobu nutnou pro zpomalení vozidla žalobce z vysoké rychlosti až do zastavení, výměnu řidičů a následné zrychlení vozidla na běžnou rychlost provozu na dálnici. K takto dlouhé ztrátě vozidla žalobce ze zorného pole policistů dojít nemohlo, a to i s přihlédnutím k tomu, že vozidlo policejní hlídky muselo podstatně zvýšit svou rychlost. Dálnice je charakteristická svou šířkou a přímou trasou, vozidlo žalobce tak bylo pro hlídku policie viditelné i na větší vzdálenost, nutnou pro zrychlení policejního vozidla za účelem dojetí vozidla žalobce. Rovněž soud nemá za to, že by vzdálenost místa změřením rychlosti vozidla žalobce do místa jeho zastavení, která činí 10 km, svědčila o tom, že by vozidlo muselo hlídce zmizet ze zorného pole na dlouhou dobu. Vzhledem k běžné rychlosti provozu na dálnici vozidla takovou vzdálenost urazí za necelých 5 minut. Žalobce přitom jel podstatně vyšší rychlostí. Nejedná se proto o nijak zásadní časovou prodlevu (a to i s přihlédnutím k tomu, že policejní hlídce se vozidlo žalobce podařilo donutit k zastavení až na druhý pokus).
29. Pouhé tvrzení žalobce o tom, že vozidlo v danou dobu neřídil a že na exitu č. 11 mělo dojít k výměně řidiče, závěry plynoucí z úředního záznamu o přestupku a další podkladové dokumentace relevantně nezpochybňuje. Žalobcem tvrzené skutečnosti hodnotí soud vzhledem k nastíněným souvislostem a fyzikálním zákonům jako krajně nepravděpodobné.

Bez ohledu na konkrétní čas mezi změřením vozidla žalobce a zastavením jeho vozidla policisty je nemyslitelné, aby vozidlo žalobce zastavilo na dobu nutnou k výměně řidičů, aniž by to hlídka policie zaznamenala. Soud se proto ztotožnil se závěrem správních orgánů o tom, že nejsou dány pochybnosti o totožnosti řidiče změřeného vozidla. Judikatura odkazovaná žalobcem tento závěr nevylučuje. Doplnění dokazování dalšími důkazními prostředky (výslechem policistů) by bylo nutné pouze v případě, že by byla skutková verze plynoucí z úředního záznamu žalobcem relevantně zpochybněna. K tomu však nedošlo.

*Správnost naměřené hodnoty a soulad měření se zákonem*

30. Podmínkami měření radarovým zařízením Ramer 10C se ve své judikatuře rovněž opakovaně zabýval Nejvyšší správní soud. V rozsudku ze dne 17. 8. 2016, č. j. 7 As 309/2015-51, bylo v řízení před krajským soudem obstaráno vyjádření autorizovaného metrologického střediska pro silniční rychloměry. Metrolog v oboru silničních rychloměrů v něm konstatoval, že nelze obecně konstatovat, že v případě nedodržení návodu k obsluze by vůbec nedošlo ke změření rychlosti. Nedodržení návodu k obsluze by se např. mohlo projevit tím, že měřené vozidlo bude na snímku v nesprávné pozici, resp. že bude na snímku zobrazena jenom malá část vozidla. Při nesprávném způsobu jízdy měřícího vozidla může radar vyhodnotit měření jako nesprávné a neuloží záznam o přestupku. Nejvyšší správní soud v tomto rozsudku konstatoval, že *„[p]okud by nebyl dodržen návod k obsluze, tak by neproběhly správně interní testy a verifikace měření a snímek by byl anulován, tedy vůbec by nedošlo k zobrazení výsledku měření na displeji radaru ani k jeho uložení, což však v daném případě nenastalo. Pokud je vytvořen radarem záznam, tak měřící jednotka vyhodnotila proces měření jako správný.“* Pro obdobný závěr srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 5. 2017, č. j. 1 As 53/2017-42, ze dne 8. 4. 2022, č. j. 10 As 195/2020-35, či ze dne 19. 8. 2022, č. j. 2 As 142/2020-33. Pro hlubší porozumění procesů ověřujících správnost měření lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 5. 2017, č. j. 6 As 40/2017-32, dle kterého *„měřící jednotka vybírá úsek, který je nejvhodnější pro dosažení potřebné přesnosti měření. Činí tak tím, že vyhledá v posloupnosti změřených hodnot úsek, který je nejvhodnější pro maximální přesnost. Po získání dostatečného počtu těchto měření je vypočtena průměrná hodnota rychlosti. Následuje ověření výsledku měření, tedy znovu se kontroluje další průběh signálu po změření rychlosti, a pokud by se o více než stanovenou chybu odlišoval, je měření anulováno, jinak je považováno za správné.“*
31. Žalobce nadepsaný závěr o správnosti měření zpochybňuje. Namítá, že judikatura aplikovaná žalovaným není přílehlavá a odkazuje na judikaturní chybu vzniklou v důsledku záměny principů laserových a radarových měřících zařízení. Žalobce trvá na tom, že radar Ramer 10C může vyprodukovat vadný snímek v případě, že není dodržen návod k obsluze. Také namítá, že v řešené věci není ve správním spisu žádné vyjádření metrologa, jako ve věci řešené Nejvyšším správním soudem ve věci ze dne 17. 8. 2016, č. j. 7 As 309/2015-51. Soud má za to, že nadepsaný rozsudek obsahuje obecné závěry, které se následně opakují v judikatuře správních soudů. Není dán žádný důvod, pro který by bylo nutné vyjádření metrologa zajišťovat v každém jednotlivém správním řízení. Zmiňované vyjádření metrologa totiž obsahuje nejen konkrétní posouzení řešené věci, ale i obecně platné zákonitosti týkající se měřícího zařízení Ramer 10C. Ze závěrů tohoto rozsudku ostatně i Nejvyšší správní soud opakovaně vychází, a to i ve věcech ve kterých nebylo provedeno dokazování vyjádřením metrologa (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 8. 2022, č. j. 2 As 142/2020-33, ze dne 8. 4. 2022, č. j. 10 As 19/2020-35, či ze dne 26. 2. 2021, č. j. 4 As 283/2020-21). V posledním citovaném rozhodnutí se navíc Nejvyšší správní

soud zabýval námitkou žalobce, který požadoval provedení dalších důkazních prostředků za účelem prokázání správnosti naměřené hodnoty a konstatoval, že pokud krajský soud výslovně odkázal na relevantní judikaturu, v jejímž světle je doplnění dokazování nadbytečné, nemusel ho již provádět.

32. Soud nemá za to, že by žalovaný vycházel z judikatury správních soudů, která by se zakládala na omylu spočívajícím v záměně funkcí laserových a radarových měřičů. Judikatura správních soudů, především Nejvyššího správního soudu, je naopak konstantní a ustálená, a týká se konkrétně radarového zařízení Ramer 10C, viz např. opakovaně zmiňovaný rozsudek ze dne 17. 8. 2016, č. j. 7 As 309/2015-51. Právní názor v tomto rozsudku obsažený se navíc zakládá na vyjádření autorizovaného metrologického střediska, které se týkalo právě radarového zařízení Ramer 10C. Teorii žalobce o univerzálním judikатурním omylu tento rozsudek vyvrací. Soud shrnuje, že i z tohoto rozsudku a vyjádření metrologa, jakož i z další judikatury správních soudů plyne, že v případě pořízení snímku radarovým zařízením proběhly veškeré interní verifikační procesy a měřící jednotka vyhodnotila měření jako správné. Nedodržení návodu k obsluze by se mohlo projevit tím, že měřené vozidlo bude na snímku v nesprávné pozici, resp. že bude na snímku zobrazena jenom malá část vozidla. Tak tomu však v řešené věci není. Celé vozidlo žalobce je na snímku zachyceno. V souladu s judikaturou Nejvyššího správního soudu proto je možné z výsledku takového měření vycházet.
33. Žalobce jako důkaz přiložil údajně vadné výstupy z radaru Ramer 9/10C. Obsahem této sady důkazů jsou snímky z radaru Ramer 9/10C a současně jsou doloženy pasáže rozhodnutí, usnesení, vyrozumění, či sdělení o zastavení správních řízení. V některých případech bylo řízení zastaveno, neboť spáchání skutku nebylo obviněnému z přestupku prokázáno, v dalších případech není z pasáže rozhodnutí zřejmé, z jakého důvodu bylo řízení zastaveno, v dalších případech se věc přestupku nepodařilo projednat v zákonné lhůtě jednoho roku, přičemž zanikla odpovědnost za přestupek. Ze žalobcem doložených dokumentů tedy dle soudu neplyne, že doložené snímky z radaru Ramer 9/10C jsou zatíženy jednoznačnými vadami, které byly způsobeny postupem v rozporu s návodem k obsluze, a nakonec vedly k nezákonnosti provedeného měření, jak žalobce namítá. Žalobce ani nekonkretizoval, v čem by tyto vady měly spočívat. Z rozhodnutí doložených žalobcem explicitně neplyne, že by řízení bylo zastaveno z důvodu chybného snímku z radaru Ramer 9/10C. Není ani uvedeno, že by některé řízení bylo zastaveno z důvodu dle § 86 odst. 1 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich („zákon o odpovědnosti za přestupky“) z důvodu, že skutek, o němž se vede řízení, se nestal, nebo není přestupkem. Žalobcem doložený důkaz tak nepodporuje jeho tvrzení o možnosti vadného snímku.
34. Žalobce dále pochyboval, zda v řešené věci nedošlo k dvojité reflexi radarového paprsku, která se projevuje výrazně vyšší naměřenou rychlostí. Žalovaný se touto otázkou v napadeném rozhodnutí zabýval. S poukazem na judikaturu Nejvyššího správního soudu a návod k obsluze rychloměru dospěl k závěru, že v řešené věci proběhlo řešení správně. Soud se s tímto závěrem ztotožnil. Vozidlo žalobce není na snímku v neobvyklé poloze, naopak celé vozidlo je na snímku zachyceno. Radar navíc vygeneroval snímek z měření, aniž by jakoukoliv chybu detekoval. Svodidla se na snímku z radarového zařízení nachází teprve za měřeným vozidlem, netvoří tedy překážku mezi radarem a vozidlem. Není pravda, že by na snímku byla zachycena svodidla mezi měřícím zařízením a vozidlem žalobce, jak žalobce namítá. V žalobou citovaném úryvku z návodu k obsluze rychloměru jsou za problematické

označeny pouze překážky mezi anténou a vozidlem. Pokud by jakýkoliv statický předmět v okolí vozidla vylučoval správnost měření, bylo by jakékoliv měření fakticky nemožné (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 6. 2018, č. j. 4 As 96/2018-45). Dle Nejvyššího správního soudu je nadbytečné zabývat se otázkou vzniku reflexe za situace, kdy bylo měření měřicím zařízením Ramer 10C realizováno a tedy je možné je považovat za správné (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2022, č. j. 7 As 96/2020-28, bod 11). K dvojité reflexi navíc nemohlo dojít také proto, že dle návodu se dvojitá reflexe projevuje nerealisticky naměřenou vysokou rychlostí, kdy se počítá dvojitá rychlost měřeného vozidla a rychlost vozidla jedoucího v protisměru. Aby bylo možné uvažovat o tom, že se jednalo o dvojitou reflexi, musela by naměřená rychlost odpovídat trojnásobku rychlosti vozidla jedoucího po dálnici. Tomu však naměřená rychlost 196 km/h neodpovídá. Lze dodat, že dle návodu k obsluze je vznik dvojité reflexe málo pravděpodobný, neboť je pro něj nutné naplnění vícero podmínek.

35. K nastavené citlivosti měřicí jednotky na 30 m soud podotýká, že dle pasáže návodu citované žalobcem je větší pravděpodobnost vzniku reflexí teprve při nastavení dosahu na 60 m. Návod naopak neuvádí, že by tomu tak bylo i při nastavení citlivosti na 30 m. V návodu jsou uvedeny situace, za kterých je vhodné nastavit dosah na 30 m, soud proto nemá za to, že by se jednalo o postup v rozporu s návodem k obsluze, pokud takto byl dosah nastaven. Žalobce ani nevysvětlil, proč by mělo vyšší nastavení dosahu znamenat chybně naměřenou hodnotu rychlosti. Nic přitom nenasvědčuje tomu, že při měření došlo k reflexi radarového paprsku.
36. Pokud jde o pozici vozidla žalobce na snímku z radaru, a konkrétně pozici tohoto vozidla vzhledem k anténnímu svazku, žalobce namítá, že vozidlo do anténního svazku zasahuje pouze částí. Žalobce však netvrdí, proč je taková poloha vozidla podle jeho názoru problematická. Dle soudu je podstatné, že se na snímku nachází celé vozidlo.
37. Žalobce navrhoval provedení důkazu ověřovacím listem laserového měřiče. Podmínky pro provádění měření laserovým měřičem však nejsou v řešené věci relevantní, důkaz proto nebylo nutné provádět. Žalobce byl změřen radarovým měřičem. V řešené věci radarový měřič zaznamenal platný snímek rychlosti měřeného vozidla, byla proto možné z něj vycházet. Ani žádné jiné skutečnosti nenasvědčují tomu, že by byl návod k měření porušen a že by proto nebylo možné vycházet z naměřené hodnoty.

#### *Dokazování ve správním řízení*

38. Pokud jde o namítané neprovedení důkazu osvědčením o proškolení a návodem k obsluze, námitka není důvodná. Z protokolu o provedení důkazů listinami mimo ústní jednání a z prvostupňového rozhodnutí plyne, že byl čten seznam policistů, kteří se podrobili danému školení a plyne z něj, že školení se zúčastnil i pprap. J. D., který tuto skutečnost stvrdil svým podpisem. Kopie seznamu je součástí správního spisu. Je pravda, že prezenční list policistů přítomných na školení není samotným osvědčením o proškolení policisty. Prvostupňový orgán tedy pochybil, když v rozhodnutí o přestupku uvedl, že mezi důkazy bylo i osvědčení o proškolení policistů, jedná se však o pouhou formální chybu, která nemá vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí. Skutečnost, že pprap. D. byl proškolen k obsluze radarového zařízení plyne i z prezenční listiny.
39. Žalobce dále namítal, že nebyl proveden důkaz návodem k obsluze radarového zařízení, žalovaný z něj přesto v napadeném rozhodnutí čerpal. Tato námitka není důvodná. Byl to totiž žalobce, který ve svém odvolání uváděl pasáže z návodu k obsluze radarového zařízení.

Žalovaný pak v napadeném rozhodnutí citoval část návodu k obsluze radarového zařízení, kterou již předtím žalobce uvedl v odvolání. Žalovaný také uvedl, že návod k obsluze je žalobci znám, což plyne z odvolání, ve kterém žalobce návod k obsluze cituje. Žalovaný tak pouze reagoval na odvolací námitky žalobce, nejednalo se o situaci, kdy by napadené rozhodnutí založil na návodu k obsluze, který by v takovém případě bylo nutné jako důkaz provést a založit do správního spisu. Žalobcem odkazovaný rozsudek krajského soudu v Ostravě ze dne 13. 2. 2014, č. j. 58 A 33/2012-26, byl v důsledku podání kasační stížnosti zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 5. 2014, č. j. 2 As 39/2014-30, s tím, že „[v] předmětné věci ovšem ve správním řízení nebyl konkrétní způsob měření nikterak kvalifikovaně (ani jakkoliv jinak) zpochybněn. Proto správní orgány nemusely nutně založit do spisu předmětný návod. Ostatně založení tohoto návodu do spisu by samo o sobě nemohlo osvědčit, že k měření došlo v souladu s ním. Požadavek na automatické založení návodu do přestupkového spisu ve všech případech tak zdejší soud považuje za formalistický.“

#### *Zavinění žalobce*

40. Zavinění lze definovat jako vnitřní psychický stav pachatele přestupku k protiprávnímu jednání a jeho následku. Dle Nejvyššího správního soudu „[z]avinění obecně je vždy vybudováno na složce vědění a složce vůle; z jejich existence nebo naopak absence potom vychází rozlišování dvou základních forem zavinění, a to zavinění z nedbalosti a zavinění úmyslné.“ (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 6. 2008, č. j. 5 As 35/2007-75). Nepřímý úmysl, který v řešené věci dovodily správní orgány, spočívá podle § 15 odst. 2 písm. b) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v tom, že pachatel „věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, a pro případ, že jej poruší nebo ohrozí, s tím byl srozuměn.“
41. Součástí skutkové podstaty ohrožovacích deliktů není následek v podobě zasažení do zákonem chráněných zájmů, postačí i pouhé jejich ohrožení (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2016, č. j. 1 As 237/2015-31, bod 25). V případě přestupku spočívajícího v překročení nejvyšší povolené rychlosti se jedná o ohrožení zájmu na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zájmu na ochraně života, zdraví či majetku účastníků silničního provozu. Za účelem prokázání úmyslného zavinění žalobce proto bylo nutné prokázat, že žalobce věděl, že svou rychlou jízdou může porušit nebo ohrozit tento zájem, a pro případ, že jej poruší nebo ohrozí s tím byl srozuměn.
42. Judikatura správních soudů se v obdobných případech výrazného překročení nejvyšší dovolené rychlosti přiklonila k závěru minimálně o vědomé nedbalosti. Řidič si musí být vědom toho, že překračuje nejvyšší dovolenou rychlost výrazným způsobem, jinak by nesplňoval podmínky pro držení řidičského oprávnění a pro řízení vozidla v konkrétní situaci (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 8. 2018, č. j. 2 As 67/2018-42, bod 31, nebo ze dne 28. 2. 2018, č. j. 10 As 238/2017-54, bod 42). V řešené věci správní orgány dokonce dovodily závěr o úmyslném zavinění, a to zejména na základě velmi vysokého překročení nejvyšší povolené rychlosti. Soud se se závěry správních orgánů o úmyslném zavinění žalobce ztotožnil.
43. Žalobce překročil nejvyšší povolenou rychlost o 60 km/h. Jel rychlostí, která není povolená nikde na území České republiky, čehož si žalobce jako držitel řidičského oprávnění musel být vědom. Žalobce tvrdí, že v moderních vozidlech není znatelný rozdíl mezi nejvyšší povolenou rychlostí a rychlostí kterou měl jet. I pokud by tento zásadní rozdíl v rychlosti nebyl patrný z chování vozidla samotného a z údaje na tachometru, musí být řidiči vozidla

zřejmý z rychlosti ubíhání okolní krajiny či rozdílu mezi rychlostí jeho vozidla a okolních vozidel. Je nepochybné, že v místě se nacházelo minimálně jedno další vozidlo, a sice vozidlo policejní hlídky.

44. Zvýšení rychlosti motorového vozidla vyžaduje aktivní jednání řidiče, z povahy věci je proto přítomna i volní složka zavinění (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 7. 2022, č. j. 10 As 339/2020-44). Žalobce jel minimálně rychlostí 190 km/h. Žalobce věděl že podstatně překračuje nejvyšší povolenou rychlost. Překročení nejvyšší povolené rychlosti o 60 km/h svědčí o žalobcově ignoraci zájmů chráněných zákonem, na které nedbal žádný ohled. Vzhledem k vysoké rychlosti nepřipadá v úvahu, že by si žalobce neuvědomil, jak vysokou rychlostí jede, či že by tuto skutečnost přehlédl, a že tedy měl za to, že zájem chráněný zákonem neporuší či neohroží. Naopak s tím musel být srozuměn.

#### *Další námitky*

45. Žalovaný v napadeném rozhodnutí reagoval na další námitky ohledně nespecifikování vozidla, ve kterém byl radar instalován, senzoru, který byl ověřen společně s měřidlem, nebo verze použitého softwaru. Soud souhlasí s jeho závěrem, že tyto námitky nevyvolávají důvodné pochybnosti o řádném postupu policistů, kteří jsou oprávněni k provádění měření a jsou k tomuto účelu proškoleni. Námitky žalobce se nezakládají na žádném reálném podkladě.
46. Správní orgány se zabývaly naplněním materiální stránky přestupku. Žalovaný se zabýval také společenskou škodlivostí spočívající v nepředložení zelené karty. Dle rozsudku rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 8. 2018, č. j. 1 As 165/2018-40, tvoří rozhodnutí správních orgánů pro účely soudního přezkumu jeden celek. Proto může odvolací správní orgán „*nabradit část odůvodnění orgánu prvního stupně vlastní úvahou a korigovat tak určitá dílčí „argumentační zaškrtnutí“ podřízeného správního orgánu.*“ Žalovaný v tomto směru rozšířil stručné odůvodnění prvostupňového orgánu. Není proto pravda, že by správní orgány rezignovaly na zkoumání naplnění materiální stránky obou přestupků a spokojily se s naplněním jejich formální stránky.
47. Žalobce v žalobě odkazoval na připravovanou právní úpravu, dle které již nebude nutné předkládat doklad o pojištění vozidla. S touto skutečností žalobce spojoval zcela bagatelní závažnost přestupku. Žalobci lze přisvědčit v tom, že ve srovnání s přestupkem spočívajícím v překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 50 km/h vykazuje tento přestupek nízkou míru společenské škodlivosti, což ovšem neznamená, že by za porušení této (spíše administrativní povinnosti) nebyl žalobce správně shledán odpovědným. Je pravdou, že nová právní úprava zavádí odlišný způsob ověření, zda k vozidlu bylo sjednáno pojištění. Podle § 44 odst. 1 zákona č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, platí s účinností od 1. 10. 2024, že „*Policie České republiky provádí kontrolu pojištění odpovědnosti při provozu tuzemského vozidla v České republice na základě údajů vedených Kanceláři*“ (pozn. soudu – Českou kanceláří pojistitelů). V době spáchání přestupku žalobcem, stejně jako v době vydání tohoto rozsudku, byla účinná jiná právní úprava. Žalobce byl povinen předložit policejní hlídce zelenou kartu, neboť takto byl (a do 30. 9. 2024 i nadále je) nastaven proces ověření pojištění vozidla (viz § 94 odst. 4 zákona č. 30/2024 Sb.). Na společenské škodlivosti jednání žalobce proto nic nemění zjištění, že v budoucnu bude tento ověřovací proces nastaven jinak.

#### **VII. Závěr a náklady řízení**

48. Krajský soud neshledal žalobu důvodnou, proto ji zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.). Neshledal ani jiná pochybení, pro která by měl napadené rozhodnutí zrušit.
49. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce neměl ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Úspěšnému žalovanému žádné náklady nad rámec jeho obvyklé úřední činnosti nevznikly, náhrada nákladů řízení mu tudíž přiznána nebyla (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014–47).

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu. 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.

Brno dne 20. září 2024

Mgr. et Mgr. Lenka Bahýřová, Ph.D., v. r.  
samosoudkyně