



2. Žalobce v žalobě namítal, že návod k obsluze rychloměru stanoví, že měření smí být provedeno pouze v přímém úseku komunikace a žalobce již před správním orgánem namítal, že v místě cca 300 metrů před kruhovým objezdem v ulici Lobežská ve směru z centra města, kde mělo být dle úředního záznamu měřeno, je zatáčka. Správní orgán tento argument odmítl s tvrzením, že nahlédl do mapy a i z místní znalosti je mu známo, že je úsek rovný. Žalobce tvrdil, že takto správní orgán jeho námitku nevypořádal. Údajné nahlédnutí do mapy nebylo realizováno za přítomnosti žalobce, ani provedeno jako důkaz. Není tak zřejmé, jakým způsobem nahlédnutím do mapy nebo z osobní znalosti správní orgán přeměřil, že rádius zakřivení je menší než 1 600 metrů. Žalobce k žalobě předložil kopii mapy, na níž podle žalobce je právě vidět v místě vzdáleném 300 metrů od kruhového objezdu ulice Lobežská, tj. v místě měření, že se komunikace stáčí. Žalobce zastával názor, že správní orgán údajnou místní znalostí a důkazem provedeným mimo jednání bez přítomnosti žalobce nevyvrátil pochybnosti o přímosti komunikace. Žalobce nesprávnost postupu osvědčil i tím, že strážníci zjistili rovnoběžnost ustavení radaru s komunikací dle svého vyjádření dle sloupů veřejného osvětlení, namísto zaměřovacího přípravku a výtyčky a odkrokováním namísto měření. Ze svědeckých výpovědí obou strážníků tak podle žalobce vyplývá, že se nepřesvědčili o přímosti komunikace. Žalobce připomněl, že vozovka může být zakřivená, aniž by toto zakřivení bylo zřejmé či viditelné. Dle návodu k obsluze Rameru AD9 kapitoly 3.1 strany 11 za přímý úsek se považuje rádius zakřivení vozovky do 1 600 metrů. Je-li rádius zakřivení vozovky menší, jedná se o zatáčku. Měření na vnějším okraji zatáčky není dovoleno. Toto podle žalobce představuje zakřivení 19 centimetrů na 25 metrů komunikace, které je okem nerozeznatelné. Úhel odklonu radarové hlavy od osy měřeného vozidla, který musí být roven 22 stupňům, je zaručen jen při rovnoběžném ustavení vozidla s rychloměrem s osou jízdy vozidla měřeného. Návod k obsluze podle žalobce stanoví, jak rovnoběžnost ověřit, a to za pomoci metru a výtyčky. Toto zaměření rovnoběžnosti je dle žalobce obligatorní a nemůže být nahrazeno odhadem nebo vizuálním zaměřením dle sloupů veřejného osvětlení. Zjistit rovnoběžnost měřícího vozidla s osou komunikace pomocí sloupů veřejného osvětlení podle žalobce nelze. Průhled přes trojúhelník ve vozidle na sloupy veřejného osvětlení nezajistí rovnoběžnost vozu s osou komunikace, neboť žádný předpis nestanoví, že sloupy mají být ve stejné vzdálenosti od středu vozovky, a to tím spíše, že v daném místě se dle žalobce komunikace stáčí.
3. Podle žalobce nebyl správní orgán způsobilý vyhodnotit správnost měření v souladu s návodem, neboť správní orgán vycházel z chybné a nepravdivé teze, že pokud by došlo k chybě při měření, nebylo by měření vůbec provedeno a radar by oznámil chybu. Tato teze není podle žalobce pravdivá, jak v jiné věci se stejným rychloměrem uznal i výrobce radaru, což žalobce dokládal přiloženým vyjádřením výrobce. Žalobce požadoval za nutné zjistit, kde přesně byl rychloměr ustaven, aby mohl zpětně vypočítat úhel odklonu osy radarového svazku od osy měřeného vozidla. Správní orgán věc uzavřel s tím, že bylo měřeno poblíž tenisových kurtů. Podle žalobce absence přesného stanovení místa je překážkou k vyhotovení exaktní geometrické analýzy umožňující vypočítat úhel odklonu radarové hlavy od osy měřeného vozidla. Správní orgán mohl podle žalobce provést ohledání místa a předvolat policisty. Policisté mohli zjistit GPS souřadnice nebo provést na místě fotografii. Požadavek na zjištění přesného ustanovení rychloměru není podle názoru žalobce nadbytečný, s ohledem na to, že strážníci nerespektovali návod k obsluze.
4. Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl zamítnutí žaloby s tím, že odborný posuzovatel Mgr. P. Š., jehož posudek žalobce ve správním řízení předložil, na podkladě výpisu z živnostenského rejstříku není osobou, která by byla oprávněna k podání odborných vyjádření v oboru doprava. Dle žalovaného tak zhotovitel odborného posudku není osobou odborně způsobilou, jejíž závěry by mohly provedené měření zpochybnit. V odborném posudku se dovozuje, že nebyl dodržen návod k obsluze, neboť nebylo měřeno na přímé vozovce. Toto je

podpořeno výřezem leteckého snímku Lobežské ulice, kde je bílou linkou naznačeno deklarované zakřivení. Žalovaný k tomu uvedl, že ze snímku je zcela evidentní, že zpracovatel odborného vyjádření bílou linkou záměrně nevedl v přímce, když na horním okraji snímku je vedena při levém okraji vozovky a na spodním okraji snímku je vedena při pravém okraji vozovky. Závěr správního orgánu I. stupně, že je z místní znalosti známo, že je úsek rovný, má žalovaný za dostatečný, neboť z nahlédnutí do mapy je podle žalovaného zřejmé, že vozovka je v úseku, kde byl změřen žalobce, (od tenisových kurtů směrem ke kruhovému objezdu) rovná. Žalobce správnímu orgánu I. stupně sám předložil důkaz, že vozovka je přímá, a to leteckým snímkem obsaženým v odborném vyjádření. Správní orgán I. stupně tedy neprováděl důkaz mimo jednání, neboť tento důkaz předložil sám žalobce, tedy s ním byl prokazatelně seznámen. Žalovaný připomněl, že podle svědka V. P. ověřili zakřivení vozovky tak, že jelikož jsou na čelním skle vozidla nalepeny trojúhelníky sloužící jako záměrné body, dle toho si obsluha radaru ověří, jestli vozidlo stojí rovnoběžně s vozovkou. K tomu žalovaný poukázal na kapitolu 6.2.2 návodu k obsluze s tím, že tento postup při ustavení vozidla návod připouští. Z toho tedy podle žalovaného vyplývá, že vozidlo strážníků bylo ustaveno v souladu s návodem k obsluze. Dle žalovaného na základě fotografie z měření a části návodu k obsluze není možné činit žádné závěry o přesnosti měření. Na účinné zpochybnění výsledku měření by musely být nepochybným způsobem identifikovány nosné údaje pro zmíněné měření, tedy vzájemné pozice rychloměru a měřeného vozidla v okamžiku změření rychlosti. To však pouhým odhadem z fotografie zjistit nelze. Podle žalovaného podklady, které správní orgán I. stupně použil k zjištění skutkového stavu a k prokázání viny žalobce, zpravidla postačují k vydání rozhodnutí, že se obviněný dopustil přestupku spočívajícího v překročení nejvyšší dovolené rychlosti (obdobně viz rozsudek NSS ze dne 2. 5. 2013 č. j. 3 As 9/2013-35). Potenciální nepřesnost měření je navíc zohledněna v odchylce  $\pm 3$  km/h, která naměřenou rychlost ve prospěch řidiče redukuje. Rychloměr byl navíc obsluhován řádně proškoleným strážníkem, který uvedl, že při měření postupoval v souladu s návodem k obsluze. Z výpovědí strážníků dle žalovaného vyplývá, že služební vozidlo bylo ustaveno rovnoběžně s okrajem vozovky. Podle žalovaného nelze ani odhlédnout od skutečnosti, že překročení dovolené rychlosti bylo velmi významné (34 km/h). Lze tedy vyloučit, že by provozní podmínky měřícího zařízení mohly mít na výsledek měření tak významný vliv, že by nebyla naplněna skutková podstata přestupku. Pokud jde o námitku směřující proti výpovědi strážníka, že radar nemůže měřit špatně, žalovaný uvedl, že se ztotožňuje s tím, že radar nemůže rychlost vozidla změřit špatně, pokud je dodržen návod k obsluze, k čemuž došlo v daném případě. K tvrzení žalobce, že mu nebylo sděleno, kde byl radar ustanoven, žalovaný uvedl, že svědek P. uvedl, že s vozidlem stáli na parkovišti před tenisovými kurty na odstavné ploše. Námitka žalobce se tak jeví žalovanému nedůvodnou.

5. Součástí **správního spisu** je především oznámení o přestupku ze dne 12. 3. 2014, podle kterého žalobce v tento den řídil osobní motorové vozidlo VW Transporter bílé barvy RZ. ve 20:34 hodin v ulici Lobežská v Plzni a byla mu naměřena rychlost radarem 87 km/h před odečtením odchylky. Kolonka vyjádření přestupce je proškrtnuta. Podle úředního záznamu z téhož dne bylo měřeno na pozemní komunikaci v ulici Lobežská cca 300 metrů před kruhovým objezdem ve směru z centra města. Součástí spisu je i ověřovací list silničního radarového rychloměru AD 9C a záznam o přestupku pořízený radarem téhož výrobního čísla jako je v ověřovacím listu. Na záznamu přestupku je fotografie změřeného vozidla prakticky uprostřed snímku, zabírá celé vozidlo včetně čitelné registrační značky, jiné vozidlo se na snímku nenachází. Obsahuje údaj, že bylo měřeno ze vzdálenosti 30 metrů, a limit 50 km/h.
6. Ve správním řízení byli vyslechnuti zakročující policisté jako svědci. V. P. uvedl dne 18. 6. 2014, že předmětný den měřili oba dva směry jízdy, protože v Lobežské ulici vždy měří oba směry jízdy, stáli na parkovišti před tenisovými kurty na odstavné ploše, kde stojí a měří vždy. Tento svědek byl řidičem vozidla. Při noční službě bylo změřeno vozidlo žalobce, mohlo být v tu

dobu šero. Radar jim rychlost sám nahlašuje, ukazuje na displeji foto vozidla, směr, rychlost, datum, čas, RZ. Kolega mu pak sdělí směr jízdy, kam má jet za změřeným vozidlem. Ihned za vozidlem vyjíždí. V daném případě zastavili vozidlo v Sušické ulici v prostoru zastávky MHD za kruhovým objezdem. Svědek potvrdil, že byl pro obsluhu měření radarem proškolen, i když v daném případě byl řidičem, přesto potvrdil, že měření bylo v pořádku. Ve výhledu jim nepřekážela žádná překážka, místo pro měření vybrali sami, neboť jsou zde dobré podmínky k měření rychlostí jízdy a měří zde často. Na dotaz, jakým způsobem ověřili zakřivení vozovky, uváděl, že na sklech vozidel jsou nalepeny trojúhelníky sloužící jako záměrné body a dle toho si obsluha radaru ověřuje, jestli vozidlo stojí souběžně s vozovkou. Podle svědka v tomto místě měření není žádné zakřivení vozovky, stáli souběžně s vozovkou, kde měřili.

7. Svědek P. M. uváděl, že zaznamenávají rychlost vozidel, která jedou 65 km/h a více. Po půl deváté večer radar zaznamenal rychlost jízdy vozidla VW Transporter bílé barvy. Na monitoru se objeví přední nebo zadní část vozidla RZ a naměřená rychlost. Radar byl používán v souladu s návodem k použití, po zastavení vozidla tento svědek jednal s řidičem a kolega prováděl lustraci, kdy zjistili, že žalobce byl za stejný přestupek v posledních 12 měsících již řešen, proto nemohl být přestupek řešen na místě. Viditelnost byla dobrá a pouliční osvětlení v pořádku. Ve výhledu jim nebránila žádná překážka. Na Lobežské ulici měří často, jedná se o dlouhou, rovnou ulici – silnici, kde dochází často k obdobným přestupkům, nejsou zde semaforey a řidiče to může svádět. Že je vše v pořádku, se dozví obsluha radaru tak, že radar nehlásí žádnou chybu, jinak radar nahlašuje chyby pod číslem, které je uváděno v manuálu. Radar nemůže tedy tzv. měřit špatně, jinak by museli měření přerušit do doby odstranění chyby. Radar se sám vypne. Proto, aby měřil správně, je každý rok kalibrován. K dotazu, jak odsouhlasili postavení vozidla, aby bylo rovnoběžně s vozovkou, uvedl, že využívají k tomu sloupy veřejného osvětlení, popř. jiný pevný předmět, dle kterého srovnají vozidlo, aby bylo rovnoběžně s měřeným úsekem. Vystoupí z vozidla a pohledem zkontrolují, zda vozidlo je souběžně s pozemní komunikací, pokud není, sdělí kolegovi, aby sjednal nápravu. Podle svědka nejsou na vozidle k tomuto určené zaměřovací body. Před začátkem měření berou v úvahu zakřivení vozovky tak, že vzdálenost odkrojují, metr nevozí, pokud není zjevné zakřivení vozovky, považují ji za rovnou, v tomto případě byla podle svědka zcela rovná. Senzor hlavy se pak nastavuje automaticky, zásah strážníka není možný.
8. Žalobce prostřednictvím svého zástupce ve správním řízení předložil odborný posudek č. ODP-206/2014/PŠ-TR posuzovatele Mgr. P. Š., ve kterém se uvádí, že ne všude v okolí bodu ve vzdálenosti 300 metrů od kruhového objezdu je komunikace přímá a nelze určit, zda obsluha postupovala v souladu s návodem k obsluze, protože přesná poloha měřícího vozidla v době měření nebyla specifikována.
9. V rozhodnutí **správního orgánu I. stupně** se uvádí, že správní orgán považuje svědky za nestranné, jelikož nebyly zjištěny poznatky, že by zakročující strážníci měli jakýkoli zájem na poškození obviněného, když shodně uvedli, že k jeho osobě nemají žádný vztah. Správní orgán tudíž nemá důvod zpochybňovat jimi uváděné skutečnosti zjištěné při výkonu služby a na jejich výpovědi před správním orgánem, které v důležitých bodech spolu korespondují a také s listinnými podklady ve spise korespondují, pohlíží jako na věrohodné. Svědci se shodují ohledně místa, kde byla rychlost jízdy vozidla žalobce změřena, a rovněž ohledně místa zastavení vozidla, kdy oba strážníci uvedli, že vozidlo jim nezmizelo z dohledu. Strážník P. uvedl, že měření rychlosti proběhlo v souladu s návodem k obsluze radaru a strážník M. sdělil, že byl proškolen k obsluze. K posudku předloženému žalobcem správní orgán uvedl, že posudek byl vypracován na základě zadání žalobce, nejedná se o znalecký posudek, nýbrž o vyjádření osoby podnikající na základě živnostenského oprávnění, která není v žádném případě garantem odborné způsobilosti v daném oboru. Odborný posudek tedy správní orgán hodnotil jako vyjádření

žalobce resp. jeho zmocněnce. Vyjádření, které by bylo irelevantní, by mohl podle správního orgánu podat toliko soudní znalec v oboru metrologie, příp. výrobce měřícího zařízení. Z výřezu fotografické mapy, který je součástí odborného posudku a kde je zachycena Lobežská ulice, vyplývá podle posudku, že ne všude je komunikace přímá, a nelze tedy určit, zda obsluha postupovala v souladu s návodem k použití, neboť přesná poloha měřícího vozidla nebyla specifikována. K tomu správní orgán uvádí, že svědeckou výpovědí obou strážníků bylo zjištěno přesné místo měření, kde stálo vozidlo městské policie v době, kdy byla změřena rychlost jízdy. Jedná se o místo ve vzdálenosti cca 300 metrů od kruhového objezdu ve směru jízdy z centra města, jak uváděl svědek M■■■■, jak je i uvedeno v úředním záznamu, což bylo doplněno svědeckou výpovědí strážníka P■■■■, který upřesnil, že to bylo u tenisových kurtů. Výpovědí svědka M■■■■ bylo prokázáno, že obsluhou radaru bylo zkontrolováno rovnoběžné postavení služebního vozidla, nikoli pouze vizuálně, ale i dle sloupu veřejného osvětlení, tedy dle pevných bodů. Dále svědek uvedl, že využívají i další pevné předměty, dle kterých se srovná vozidlo, aby bylo rovnoběžné s měřeným úsekem, přičemž v praxi si to ověří tak, že po vystoupení z vozidla toto pohledem zkontroluje, zda je tedy vozidlo souběžné s pozemní komunikací, a pokud není, sdělí kolegovi, řidiči vozidla, aby sjednal nápravu. Dále svědek M■■■■ uvedl, že se jedná o dlouhou rovnou silnici, kde dochází často k obdobným přestupkům. Svědek P■■■■ toto ještě upřesnil tím, že uvedl, že v tomto místě měření není žádné zakřivení vozovky, takže stáli souběžně s částí vozovky, kde měřili. Správní orgán si tuto skutečnost rovněž ověřil náhledem do mapy, kdy zjistil, a rovněž je mu to známo z místní znalosti, že v daném úseku není žádné zakřivení vozovky, jedná se o rovný úsek. Je tedy zřejmé, že strážníci postupovali v souladu s návodem k použití předmětného radaru. Správní orgán uvedl, že svědeckými výpověďmi bylo prokázáno, že obsluha radaru postupovala zcela v souladu s návodem k použití, kdy strážník M■■■■ detailně popsal postup při měření radarem. K měření byl řádně proškolen, za tuto činnost je odpovědný v rámci plnění pracovních úkolů a správní orgán nemá důvod zpochybňovat řádný výkon jím prováděné činnosti. Radar je pravidelně kalibrován za účelem ověření správnosti provedeného měření. Strážník M■■■■ rovněž uvedl, že před začátkem měření se provádí několik zkušebních měření, tím je ověřeno, zda je vše v pořádku, zda radar měří správně a zda-li se na fotografiích zobrazují vozidla v pořádku, tedy vozidlo s registrační značkou, s komunikací, kde jede, a bez překážek měření. Pokud by měření neprobíhalo v souladu s návodem k použití a byla by v měření chyba, radar ji sám nahlásí pod číslem manuálu. V ověřovacím listu č. 120/13 je uvedeno, že tento silniční rychloměr má požadované metrologické vlastnosti, byl ověřen a lze jej používat k měření rychlosti za dodržování návodu k použití, což bylo dodrženo. Dle správního orgánu na fotografii je vozidlo navíc zachyceno v pozici, která je zcela vyhovující ve vztahu k měření rychlosti jízdy tímto měřícím zařízením, čímž je rovněž potvrzena správnost provedeného měření. K návrhu na vyslechnutí svědka zpracovatele odborného posudku Bc. T■■■■ I■■■■ správní orgán neshledal žádný zákonný důvod. Poukázal na § 52 správního řádu, podle něhož správní orgán není návrhy účastníků vázán, vždy však provede důkazy ke zjištění stavu věci. Dle správního orgánu provedení této svědecké výpovědi je nadbytečný úkon v řízení, neboť byl již zjištěn skutkový stav spolehlivě a beze všech pochybností a spáchání přestupku bylo prokázáno. Provedení dalšího důkazu by představovalo neodůvodněné průtahy v řízení v rozporu se zákonnými zásadami správního řízení, zejména se zásadou rychlosti a hospodárnosti řízení. V případě Bc. T■■■■ R■■■■ se navíc jedná o osobu podnikající na základě živnostenského oprávnění, která není v žádném případě garantem odborné způsobilosti v oboru.

10. Žalobou **napadené rozhodnutí** se zabývalo pouze tím, že přestože byl zástupce žalobce k tomu vyzván, žádné námítky nevznášel v rámci odvolání, toliko uvedl prostřednictvím svého zmocněnce, že žádá o vyhotovení kompletní spisové dokumentace a podání informace, kdy se může dostavit ji převzít. K tomu odvolací orgán uvedl, že žalobci byla stanovena přiměřená lhůta 5 pracovních dnů k doplnění odvolání, které nevyužil. Pokud zmocněnec hodlal nahlédnout do spisu, bylo na něm, aby se ke správnímu orgánu I. stupně dostavil. Povinnosti dle § 36 odst. 3

správného řádu správní orgán I. stupně dostal dne 18. 6. 2014 při ústním jednání, kde se zmocněnec k podkladům pro rozhodnutí vyjádřil a kde mu byla předána kopie spisového materiálu. Není však povinností správního orgánu zasílat spisový materiál na žádost účastníka např. poštou.

11. V řízení před soudem na jednání dne 18. 1. 2016 bylo doplněno dokazování o listiny, které žalobce přiložil k žalobě. Jedná se o fotokopii vyjádření pracovníka autorizovaného metrologického střediska Ramet a.s. Kunovice J██████ H██████ datované 30. 1. 2014 ve věci, která byla vedena před Městským úřadem Rožnova pod Radhoštěm, kde se uvádí, že podle pozice měřeného vozidla nebyl dodržen úhel nastavení silničního rychloměru. Přestože by byl zvýhodněný přestupce, chyba ustavení by pravděpodobně překročila povolenou toleranci  $\pm 3$  km/h, z toho lze dovodit závěr, že nebyl dodržen předepsaný postup ustavení měřiče Ramer 7 CCD podle návodu k obsluze, a měření je proto neplatné.
12. Dále žalobce přiložil kopii výřezu mapy příslušného úseku Lobežské ulice od kruhového objezdu k ulici U Lomů a Mezi Stadiony včetně vyměření délky trasy 300 metrů. Stejná mapa byla soudem provedena při jednání zobrazením mapových stránek webu.
13. Dále byl předložen třístránkový výtisk části návodu k obsluze měřiče Ramer AD 9 strany 13, 74 a 75, ke dni 12. 1. 2010. Na straně 13 se uvádí doporučené hodnoty bočního odstupu od měřených vozidel ve vztahu k minimální délce přímého úseku, přičemž se uvádí, že za přímý úsek se považuje rádius zakřivení vozovky do 1 600 metrů. Je-li rádius zakřivení vozovky menší než 1 600 metrů, jedná se o zatáčku. Měření na vnějším okraji zatáčky není dovoleno. Pro měření na vnitřní straně zatáčky platí další podmínky, tedy že je nutno dodržet maximální vzdálenost mezi středem jízdního pruhu, ve kterém se nachází měřené vozidlo, a středem antény. Tato maximální vzdálenost nesmí být větší než 3% poloměru zatáčky. Ustavení radaru je vždy třeba provést pomocí výtyčky na vzdálenost min. 10 metrů. Na straně 74 a 75 v kap. 6.2.2. je uvedeno, že přesné nastavení polohy měřiče se provede pomocí zaměřovacího přípravku. Jednoduchou kontrolu podaného směru vozidla lze provést pomocí zaměřovacích trojúhelníků, které jsou nalepeny na předním a zadním skle automobilu.
14. Soud rozhodoval ve věci bez na řízení jednání, a to s ohledem na § 76 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. š.“)
15. V souladu s § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě.
16. Žalobu soud **shledal důvodnou.**
17. Předchozí rozsudek zdejšího soudu v této věci byl zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 10. 2017, č. j. 3 As 266/2016-28, který dospěl k závěru, že: „*Nejvyšší správní soud již dříve ve své judikatuře vyslovil, že povinnost zjišťovat skutkový stav stran skutečností odpovídajících skutkové podstatě přestupku, leží vždy na správním orgánu; ten má povinnost prokázat přestupek obviněnému. Obviněný se nemusí vyvíňovat, tedy prokazovat, že se deliktního jednání nedopustil. Uvede-li přesto obviněný v řízení tvrzení ke skutkovým okolnostem případu a navrhne k jejich prokázání důkazy, je správní orgán povinen se řádně vypořádat jak s těmito tvrzeními, tak i s nabízenými důkazy. To neznamená, že musí všechna tvrzení prověřit a nabízené důkazy provést, ale pokud tak neučiní, musí svůj závěr přezkoumatebným způsobem vysvětlit (srov. odst. [18] a [22] usnesení rozšířeného senátu ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011 - 68).*
18. *K tvrzení stěžovatele, kterým zpochybňoval správné ustavení služebního vozidla s rychloměrem rovnoběžně s podélnou osou vozovky správní orgán I. stupně uvedl, že svědeckou výpovědí svědka Bc. F██████ M██████ bylo prokázáno, že kontrola rovnoběžného postavení služebního vozidla, v němž byl umístěn radar, byla provedena „nikoli pouze vizuálně, ale i dle sloupů veřejného osvětlení, tedy dle pevných bodů“ a také, že „k ověření*

rovnoběžnosti jsou běžně využívány další pevné předměty, dle kterých srovná vozidlo, aby bylo rovnoběžné s měřeným úsekem, přičemž v praxi si to ověří tak, že po vystoupení z vozidla si toto pohledem zkontroluje (zda vozidlo je souběžné s pozemní komunikací), a pokud není, sdělí kolegovi-řidiči vozidla MP, aby sjednal nápravu.“ Z výše uvedeného správní orgán I. stupně dovodil, že policisté postupovali v souladu s návodem k obsluze, o čemž i přes námitky stěžovatele neměl pochybnosti. Nejvyšší správní soud ze správního spisu ověřil, že návod k obsluze rychloměru nebyl podkladem rozhodnutí o přestupku.

19. Stěžovatel v žalobě k této otázce navrhl kromě jiného doplnit dokazování třemi stránkami návodu k obsluze radarového rychloměru AD9 (strany 13, 74 a 75, stav ke dni 12. 1. 2010). Krajský soud z uvedeného důkazu zjistil, že „[u]stavení radaru je vždy třeba provést pomocí výtyčky na vzdálenost min. 10 metrů. Na straně 74 a 75 v kap. 6.2.2. je uvedeno, že přesné nastavení polohy měřiče se provede pomocí zaměřovacího přípravku. Jednoduchou kontrolu podaného směru vozidla lze provést pomocí zaměřovacích trojúhelníků, které jsou nalepeny na předním a zadním skle automobilu.“ Tento důkaz krajský soud zhodnotil tak, že policisté sice nepoužili při ustavení vozidla zaměřovací přípravek, vzdálenosti pouze odkrokovali a rovnoběžné ustavení vozidla vzhledem k ose vozovky ověřili jen pohledem, avšak tento postup přesto nenarušil správnost měření, jelikož „jak policisté potvrdili, tak i z předložené mapy bylo jasně prokázáno, že předmětný úsek byl naprosto přímý“.
20. Uvedený závěr krajský soud vyslovil přesto, že z bodu 6. Ověřovacího listu rychloměru č. 120/13 (list č. 4 správního spisu) vyplývá, že rychloměr lze používat k měření rychlosti pouze za dodržování návodu k obsluze. Z provedeného dokazování výsledkem svědků (policistů) a předložených částí návodu k obsluze přitom vyplývá, že policisté při ustavení vozidla postupovali jinak, než jim ukládá návod k obsluze rychloměru. Svědek Bc. P. M., který v době měření obsluhoval radarový rychloměr, vypověděl, že si vzdálenosti pouze odkrokoval (metrem nedisponoval) a rovnoběžnost ověřil pohledem podle sloupů veřejného osvětlení. Návod k obsluze na straně 74 však vyžaduje ustavení radaru pomocí výtyčky na vzdálenost cca 10 metrů. Přesné nastavení polohy rychloměru je třeba provést pomocí zaměřovacího přípravku vloženého namísto radarové hlavy. Pomocí zaměřovacích trojúhelníků, které jsou nalepeny na předním a zadním skle automobilu, lze provést „jednoduchou kontrolu“ směru vozidla, která ale má pouze informativní charakter. Z návodu k obsluze nevyplývá, že by ustavení služebního vozidla s radarem mohlo být provedeno tak, jak v souzené věci učinili policisté.
21. Za dané důkazní situace proto bylo na místě ověřit, zda skutečnost, že vozidlo nebylo ustaveno v souladu s návodem k obsluze, měla vliv na správnost provedeného měření rychlosti. Závěr, k němuž dospěl krajský soud, že měření bylo přesto správné, tudíž učinil předčasně. Ze žádného z provedených důkazů totiž nevyplývá, že správnost měření je zajištěna i v případě, že návod k obsluze rychloměru nebyl dodržen.
22. Také úvaha správního orgánu I. stupně o správnosti měření, vyplývající z výpovědí zasahujících policistů jako svědků ve správním řízení, že pokud by měření neprobíhalo v souladu s návodem k obsluze a při měření by se vyskytla chyba, rychloměr by ji sám nablásl, vypnul by se a dále by neměřil, nemá oporu v provedeném dokazování. Krajský soud k této otázce stručně uvedl, že z důkazu vyjádřením metrologického střediska Ramet a.s. ze dne 30. 1. 2014 (navrženého stěžovatelem) nelze na nesprávnost měření v nyní posuzované věci usoudit. Blíže se výše popsanými závěry správních orgánů o správnosti měření, ač stěžovatelem zpochybňovanými, nezabýval.
23. Předchozí judikatura Nejvyššího správního soudu však dovodila, že fungování rychloměru je otázkou technickou, nejedná se o obecně známou skutečnost a způsob fungování rychloměru je nutné vždy odůvodnit a podložit důkazy (rozsudky ze dne 22. 8. 2013, č. j. 1 As 45/2013 - 37 a ze dne 16. 1. 2013, č. j. 3 As 82/2012 - 27). Správní orgán I. stupně v rozhodnutí o přestupku opakovaně vyslovil, že měření proběhlo a policisté postupovali v souladu s návodem k obsluze. Jak již uvedeno, tento návod nebyl podkladem jeho rozhodnutí. Nebylo tedy postaveno najisto, že popsané funkce, na něž poukazovali zasahující policisté při svém výsledku, rychloměr skutečně má a lze z nich tudíž usoudit na správnost provedeného měření.
24. Vznikly tak opodstatněné pochybnosti o správnosti provedeného měření a v důsledku toho i o naplnění všech znaků přestupku, jenž byl stěžovateli kladen za vinu. Tento stav nezhojil ani žalovaný v napadeném rozhodnutí, ani krajský soud po doplněném dokazování. Za účelem zjištění stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupku (§ 3 správního řádu) bylo nezbytné objasnit, zda i přesto, že policisté postupovali při ustavení vozidla s rychloměrem v rozporu s návodem k obsluze (což bylo prokázáno),

*mohly být výsledky měření rychlosti správné a zda rychloměrem naměřená hodnota odpovídá rychlosti měřeného vozidla. Jako nejhodnější se v tomto směru jeví ověření správnosti měření za pomoci znaleckého posudku resp. obstarání odborného vyjádření výrobce rychloměru ke způsobu jeho fungování, popř. jiným vhodným způsobem. Takové důkazní návrhy ostatně v řízení o žalobě stěžovatel navrhoval, krajský soud však potřebu jejich provedení neshledal.*

25. *Nejvyšší správní soud dále nepřehlédl, že krajský soud při hodnocení zjištěného skutkového stavu pochybil, když spojil požadavek na přímost vozovky v místě měření a požadavek na správné ustavení vozidla vzhledem k podélné ose vozovky, na níž je měření prováděno. Jedná se však o dvě odlišné, byť spolu související, věci. Návod k obsluze rychloměru na straně 13 definuje, co se pro účely měření rozumí přímým úsekem vozovky a stanoví další podmínky pro případ, že měření je prováděno ve vnitřní zatáčce (měření ve vnější zatáčce vůbec nepřipouští).*
26. *V posuzované věci závěr o tom, že vozovka v místě měření byla přímá, učinily správní orgány ze znalosti místní situace a krajský soud k témuž dospěl prostým pohledem na výňatek mapy (předložený jednak stěžovatelem, a jednak z obhledání místní situace v ulici Lobežská na stránkách [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) bez podrobnějšího popisu výsledku tohoto obhledání, např. uvedením měřítka zobrazení a podobně). Nezapomněl ale požadavky vyplývající z návodu k obsluze (viz opět strana 13 návodu k obsluze na č. l. 40 spisu krajského soudu). Za situace, kdy stěžovatel otázkou správnosti měření v důsledku pochyb o přímosti úseku vozovky, na němž bylo měřeno, vznesl, bylo nezbytné posoudit tuto skutečnost nikoliv jen prostým pohledem do výňatku mapy, nýbrž zabývat se tím, zda úsek vozovky v místě měření v délce vyplývající ze str. 13 návodu k obsluze splňuje požadavky tam stanovené (z hlediska zakřivení). I zde totiž platí, že rychloměr lze užít jen v souladu s návodem k obsluze.*
27. *Ohledně toho, zda měření proběhlo na přímém úseku vozovky ve smyslu parametrů vyžadovaných návodem k obsluze rychloměru, tedy dosud nebyl zjištěn skutkový stav věci bez důvodných pochybností a skutková podstata, z níž správní orgány vyšly, tak nemá oporu ve spisu.*
28. *Nejvyšší správní soud na základě výše uvedeného shrnuje, že vzhledem k námitkám stěžovatele je při posouzení nynější věci samostatnou otázkou správné nastavení polohy rychloměru (resp. správné ustavení vozidla se zabudovaným rychloměrem) a samostatně je třeba hodnotit, zda bylo měření provedeno na přímém úseku vozovky ve smyslu požadavků vyplývajících ze str. 13 návodu k obsluze, a popřípadě, nebyl-li úsek vozovky v místě měření přímý (tj. rádius jeho zakřivení byl menší než 1600 m), zda byly při měření dodrženy i další návodem k obsluze stanovené požadavky pro měření v zatáčce.*
29. *K opětovnému posouzení námitek týkajících se správnosti měření rychlosti je proto třeba doplnit skutková zjištění za pomoci dalších důkazních prostředků, jak vyložil Nejvyšší správní soud výše. Teprve poté bude možno ve věci znovu rozhodnout.“*
30. *Soud je podle § 110 odst. 4 s. ř. s. vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem ve zrušovacím rozsudku, a právě s ohledem na to soud žalobu shledal důvodnou, a to ze shora vyložených důvodů.*
31. *Na základě uvedených argumentů soud zrušil napadené rozhodnutí podle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. pro vady řízení, neboť skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí, jednak nemá oporu ve správním spise a za druhé vyžaduje zásadní doplnění. Zároveň soud věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.*
32. *Při novém rozhodování žalovaný zohlední shora v rozsudku Nejvyššího správního soudu vytýkané vady, resp. tedy za účelem zjištění stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupku (§ 3 správního řádu) objasní, zda i přesto, že policisté postupovali při ustavení vozidla s rychloměrem v rozporu s návodem k obsluze (což bylo prokázáno), mohly být výsledky měření rychlosti správné a zda rychloměrem naměřená hodnota odpovídá rychlosti měřeného vozidla. Dále je nezbytné, aby správní orgán zjistil, zda měření proběhlo na přímém úseku vozovky ve smyslu parametrů vyžadovaných návodem k obsluze rychloměru (s čímž souvisí nezbytnost přesně stanovit místo prováděného měření), neboť v tomto směru dosud nebyl zjištěn skutkový stav věci bez důvodných pochybností a skutková podstata, z níž správní orgány vyšly, tak nemá oporu ve spise.*



33. Ve druhém výroku tohoto rozsudku přiznal soud v souladu s ustanovením § 60 odst. 1 věta první s. ř. s. žalobci, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení. Přičemž podle § 110 odst. 3 s. ř. s. je zdejší soud povinen rozhodnout i o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti. Náklady, které žalobci v řízení vznikly, spočívají v zaplaceném soudním poplatku ve výši 3 000 Kč (před Krajským soudem v Plzni) a 5 000 Kč (v řízení před NSS), v nákladech souvisejících s právním zastoupením žalobce advokátem. Tyto jsou tvořeny jednak odměnou za právní zastoupení žalobce advokátem, a to za 4 úkony právní služby (převzetí zastoupení, sepsání žaloby, účast na jednání soudu dne 18. 1. 2016, sepsání kasační stížnosti), přičemž sazba odměny činí 3 100 Kč (§ 7, § 9 odst. 4 písm. d/ vyhlášky č. 177/1996 Sb., ve znění účinném od 1. 1. 2013). Náklady právního zastoupení žalobce jsou dále tvořeny čtyřmi paušálními částkami ve výši 300 Kč (§ 13 odst. 3 vyhlášky č. 177/1996 Sb., ve znění účinném od 1. 9. 2006) a částkou 3 203 Kč odpovídající dani z přidané hodnoty, kterou je advokát povinen z odměny za zastupování a z náhrad odvést podle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty (§ 57 odst. 2 s. ř. s.).
34. Dále soud přiznává žalobci náhradu cestovních výdajů podle § 13 odst. 1 a 4 advokátního tarifu a náhradu za promeškaný čas podle § 14 odst. 1 písm. a) advokátního tarifu za cestu osobním vozidlem Toyota Yaris, reg. zn. ██████ za jízdu z Prahy do Plzně a zpět (celkem 199 km) za účelem účasti na jednání soudu. Pokud jde o náhradu cestovních výdajů, základní náhrada za použití vozidla podle § 157 odst. 4 písm. b) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce (dále jen „zákoník práce“), činí 797 Kč (tj. 199 km x 4 Kč/km). Náhrada výdajů za spotřebovanou pohonnou hmotu podle § 158 odst. 3 zákoníku práce a § 4 písm. a) vyhlášky č. 473/2017 Sb., činí 358 Kč (tj. 5,9l/100km x 30,50 Kč/l x 1,99). Náhrada za promeškaný čas strávený cestou v délce 5 půlhodiny podle § 14 odst. 3 advokátního tarifu činí 500,-Kč.
35. Celková výše nákladů, které žalobci v tomto řízení vznikly, tedy činí 26 459 Kč. Soud proto uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení v této výši, a to ve stanovené lhůtě k rukám právního zástupce žalobce advokáta Mgr. Jaroslava Topola.

#### **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 14. března 2018

Mgr. Jana Komínková v.r.  
samosoudkyně