



# METODIKA URČOVÁNÍ MÍST PRO MĚŘENÍ RYCHLOSTI OBECNÍ POLICIÍ PODLE § 79a zákona č. 361/2000 Sb.



Pomáhat a chránit

Vypracovali: pplk. Ing. Pavel Fiala  
kpt. Bc. Jan Gallo

Schválil: plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA

Verze: 1.00 (10. srpen 2023)

## Obsah:

Úvod.....	3
1. Význam a opatření pro zklidnění provozu na pozemních komunikacích .....	3
2. Určování míst k měření rychlosti vozidel .....	4
2.1. Podmínky pro výběr místa k měření .....	4
2.2. Specifikace místa a jeho označení .....	5
3. Nastavení radaru.....	5
4. Stanoviska k určování míst pro měření rychlosti vozidel.....	5
4.1. Vyhodnocování účelnosti opatření a doba platnosti stanoviska .....	5
4.2. Další podmínky ve stanovisku .....	6
4.3. Forma stanoviska.....	6
4.4. Příslušnost k vypracování stanoviska .....	6
5. Závaznost metodiky .....	6
6. Řešení sporu ve věci vydaného stanoviska .....	6
7. Závěrečné ustanovení.....	7
8. Přílohy.....	8
Příloha č. 1: Judikatura k určování místa pro měření rychlosti a označování míst měření rychlosti .....	8
Příloha č. 2: Judikatura k nastavení radaru .....	12

## Úvod

V souvislosti s vysokým počtem žádostí obecní policie o určení míst měření rychlosti vozidel a se závěry učiněnými na instrukčně metodickém zaměstnání policistů zařazených na dopravně inženýrském úseku krajských ředitelství policie (metodiků), které proběhlo ve dnech 11. - 13. listopadu 2019 v ŠPS v Novém Městě na Moravě a se závěry učiněnými na instrukčně metodickém zaměstnání policistů zařazených na dopravně inženýrském úseku, které proběhlo ve dnech 13. - 15. března 2023 ve Smilovicích, vydává naše součást níže uvedenou metodiku. Tato metodika se vztahuje jak na měření rychlosti vozidel automatizovanými technickými prostředky (úsekové měření rychlosti nebo okamžité měření rychlosti stacionárními radary), tak na měření rychlosti vozidel mobilním měřicím zařízením zabudovaným ve vozidle nebo používaným pro ruční měření.

### 1. Význam a opatření pro zklidnění provozu na pozemních komunikacích

Úvodem považujeme za nutné zmínit obecně známou skutečnost, že chování řidičů se odvíjí zejména od toho, jak vnímají dopravní prostor. Ten by měl být navržen tak, aby umožňoval řidiči jet takovou rychlostí, která je přiměřená nejen požadované dopravní funkci, ale také poloze uvažovaného úseku - má vést cestou přirozené psychologické motivace řidiče k takovému chování, především k volbě takové jízdní rychlosti, jaké je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu žádoucí. Proto je účelné zejména činit taková opatření, která povedou ke zklidňování dopravy zejména na průtazích obcemi, které trpí nedostatky v podobě stejného šířkového uspořádání komunikace jako extravilánu, absencí stavebních prvků usnadňujících přecházení a úzkými nebo chybějícími chodníky. Jednotlivé nedostatky pak lze účinně řešit jednak opatřeními před vjezdem do obce (vytvoření adaptačního úseku pro postupné snižování rychlosti), opatřeními na vjezdu do obce (vjezdový ostrůvek, směrové vychýlení apod.) a opatřeními na průtahu obcí (snížení šířky jízdních pruhů, potlačení přímých linií, dopravní ostrůvky apod.). Základní zásadou při výběru opatření je, že opatření by nemělo řidiče rozptylovat, neboť řidič musí vnímat i další informace z dopravního prostoru a dále, že řidič by měl opatření včas rozpoznat a porozumět mu, protože pokud řidič význam opatření nepochopí, může se chovat agresivně. Významnou roli zde také sehrává pobytová funkce komunikace (nedopravní).

Pobytová funkce je typickou vlastností obestavěných komunikací. Kromě přímé obsluhy přilehlých nemovitostí zahrnuje i pobyt osob v prostoru komunikace, pobyt v předzahrádkách a ohraničených zelených plochách, nákupní ruch, pobyt v pouličních kavárnách, prohlížení pozoruhodností, procházky, přístup k významným budovám (radnicím, veřejným budovám,

muzeím, školám, nemocnicím, domovům důchodců a zařízením pro zábavu a zotavení). Významná pobytová funkce zvyšuje nárok na křížení dopravních proudů na komunikaci a vytváří zvláště silný konflikt s průjezdnou dopravou. Intenzivní pobytová funkce si vynucuje omezení dopravního zatížení komunikace a snížení rychlosti. V tomto směru je pobytová funkce komunikace v příkrém rozporu ke spojovací funkci.

Mezi pobytovou, obslužnou a spojovací funkcí stojí konflikty, které lze zmenšovat pouze prostorovým uspořádáním komunikační sítě vůči zástavbě. Komunikace mimo zastavěné území mají převládající funkci spojovací. Obslužná funkce se omezuje na obsluhu zemědělských ploch a rekreačních území. Rozšiřování obslužných zařízení podél komunikací zvyšuje konflikt obslužné funkce komunikace s funkcí spojovací.

Uvnitř zastavěného území je překryv funkcí pravidlem. Překryv spojovací, obslužné a pobytové funkce je o to problematičtější, pokud jsou na všechny 3 funkce kladeny zvýšené nároky současně. V takovém případě, nebo při intenzivním využívání všech 3 funkcí současně, se kvalita funkcí navzájem snižuje a je třeba docílit kompromisu nebo některou funkci cíleně omezit.

Důležitým principem při navrhování úprav průtahů ve vazbě na bezpečnost (a další výše uvedené požadavky) je tedy optimalizace jízdní rychlosti. Komunikace má být navržena tak, aby nenabízela možnost jízdy rychlostí výrazně vyšší než dovolenou. V opačném případě (objektivně) na základě "nabídky" ze strany předdimenzovaných návrhových parametrů komunikace vzniká "poptávka" po rychlosti na straně řidičů. Rozumná volba šířek jízdních pruhů je proto základní a velmi citlivou záležitostí, která v podstatné míře ovlivňuje, jaký podíl ploch bude možné dát k dispozici nemotorizovaným účastníkům dopravy (dimenzování chodníků a stezek pro cyklisty), dalším aktivitám, funkcím a prvkům (parkování, zásobování, mezilidská komunikace, prodlévání před obchody, zeleň, mobiliář, atd.).

## 2. Určování míst k měření rychlosti vozidel

### 2.1. Podmínky pro výběr místa k měření

**Z hlediska určování míst k měření rychlosti vozidel pro obecní policii je nutné určovat pouze ta místa / úseky, kde je kontrola dodržování nejvyšší dovolené rychlosti důvodná (viz Nález Ústavního soudu z 16.5.2018, sp. zn. Pl. ÚS 15/16, citace: "Stejně tak je třeba důsledně trvat na tom, že aplikace § 125f ProvPoz má být střízlivá, tj. například rozmístění automatizovaných technických prostředků k měření rychlosti má kopírovat problematická dopravní místa, nikoliv sloužit k naplnění obecních rozpočtů."). Jedná se zejména o místa / úseky, kde ve spojitosti s překračováním nejvyšší povolené rychlosti buď opakovaně dochází k dopravním nehodám, případně ke kolizním situacím nebo je to potřeba**

k naplnění zájmu na zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích s ohledem na povahu místa / úseku. Jedná se o takové místo / úsek, který se nachází v obci, je zde zvýšený pohyb chodců, kteří přecházejí vozovku po přechodu pro chodce, např. mezi autobusovými zastávkami, podél komunikace jsou umístěny významné veřejné budovy jako jsou základní či mateřská škola, volnočasové centrum pro mládež, poliklinika apod.). Jedná se tedy o takové místo, kde je vhodné radar umístit z preventivního hlediska, aby pomohlo snížit rizika (viz Usnesení Ústavního soudu US 2478/19). Nicméně stále se však jedná o opatření, které by mělo být voleno až jako sekundární (podpůrné), primárně by měl být nejprve řešen dopravní prostor komunikace (viz výše).

## 2.2. Specifikace místa a jeho označení

**Místo / úsek měření rychlosti je nutné obecní policii konkrétně specifikovat**, např. od křižovatky ke křižovatce, od budovy č. p. X k budově č. p. Y a vhodné je specifikaci doplnit zákresem do mapy s popisem jednotlivých úseků. **Předchozí upozornění řidičů na měření rychlosti se od účinnosti novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 133/2011 Sb.) od 1. 8. 2011 nevyžaduje a tudíž ani neumísťuje. To znamená, že schválení místa měření rychlosti obecní policií nemůže být podmíněno umístěním dopravních značek IP31a - Měření rychlosti a IP31b - Konec měření rychlosti.**

## 3. Nastavení radaru

Co se týká nastavení radaru, Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 17. 12. 2014, čj. 9 As 1185/2014-27 vyložil ust. § 79a zákona č. 361/2000 Sb. tak, že k tomuto **je kompetentní pouze obecní policie, která rozhoduje o nastavení tolerance radaru, stejně jako o době, kdy bude radar v provozu** (viz příloha). Policii České republiky tedy nikterak nepřísluší v tomto směru ve svých stanoviscích určovat dobu provozu radaru, ani hodnotu tolerance radaru.

## 4. Stanoviska k určování míst pro měření rychlosti vozidel

### 4.1. Vyhodnocování účelnosti opatření a doba platnosti stanoviska

Je možné, resp. vhodné požadovat průběžné vyhodnocování účelnosti tohoto opatření a v závislosti na tom koncipovat následná stanoviska k místu či úseku měření. Platnost stanoviska k určení míst / úseků měření doporučujeme proto časově omezit, nejlépe **určit dobu platnosti stanoviska**, a to na jeden kalendářní rok v případě měření rychlosti vozidel mobilním měřícím zařízením zabudovaným ve vozidle nebo používaným pro ruční měření. V

případě použití automatizovaných technických prostředků k měření rychlosti vozidla (úsekové měření rychlosti nebo okamžité měření rychlosti stacionárními radary) se doba planosti stanoviska doporučuje stanovit na delší časové období s ohledem na náročnost zřízení tohoto zařízení, přičemž za přiměřenou dobu platnosti tohoto stanoviska lze považovat 3 roky.

#### **4.2. Další podmínky ve stanovisku**

**Ve stanoviscích ke schválení místa měření rychlosti obecní policií není možné stanovovat podmínky nad rámec této metodiky nebo v rozporu s ní.**

#### **4.3. Forma stanoviska**

Forma určení míst / úseků není ust. § 79a zákona č. 361/2000 Sb. stanovena, významným je ovšem prohlášení či vyjádření souhlasu s určenými úseky (viz Rozsudek Nejvyššího správního soudu 9 As 57/2018-37), avšak **v rámci sjednocení aplikační praxe uvnitř policie určujte místa / úseky samostatným stanoviskem, které bude zpracováno v souladu s usměrnění činnosti č.j.: PPR-32449-3/ČJ-2017-990440 ze dne 2. 1. 2018, které vydala naše součást v problematice formy a náležitostí závazných stanovisek a stanovisek.**

#### **4.4. Příslušnost k vypracování stanoviska**

Upozorňujeme, že určovat místa / úseky měření rychlosti vozidel je dle čl. 60 odst. 3 písm. e) PPP č. 300/2020 oprávněno pouze a jedině specializované pracoviště zřízené u organizačních článků nebo útvarů zřízených v rámci krajských ředitelství policie, tj. tedy pouze dopravně inženýrský úsek.

### **5. Závaznost metodiky**

**Tato metodika je závazná pro vydání stanoviska ke schválení místa měření rychlosti obecní policií a je veřejná.**

### **6. Řešení sporu ve věci vydaného stanoviska**

Případná nedorozumění mezi Policií ČR a obcí zastoupenou starostou, případně osobou řídící obecní policií (§ 3 odst. 1 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů) při stanovení místa/úseku pro měření rychlosti vozidel obecní policií specializovaným pracovištěm zřízeným u organizačních článků nebo útvarů zřízených v rámci krajských ředitelství Policie ČR (dopravně inženýrský úsek) se řeší na úrovni příslušného krajského ředitelství Policie ČR. Pokud i přesto nedojde ke shodě ve věci určení místa/úseku měření rychlosti vozidel obecní policií mezi Policií ČR a obcí, je k řešení této problematiky za

Policii ČR příslušné Policejní prezidium ČR – Ředitelství služby dopravní policie. V tomto směru se doporučuje doplnit, po vzájemné dohodě smluvních stran, i znění stávajících, případně nově uzavíraných koordinačních dohod ve smyslu § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů.

## **7. Závěrečné ustanovení**

V rámci sjednocení činnosti na úseku dopravně inženýrské činnosti Policie ČR seznámte s touto metodikou všechny policisty zařazené na dopravně inženýrských úsecích. Vzhledem k možnému dopadu této metodiky na koordinační dohody uzavírané v souladu s § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů, seznámte s touto metodikou všechny policisty oprávněné k uzavření koordinační dohody.

Tato metodika nahrazuje usměrnění činnosti vedené pod č.j. PPR-41598-1/ČJ-2019-990440 ze dne 6.1.2020, které se tímto ruší.

## 8. Přílohy

### Příloha č. 1: Judikatura k určování místa pro měření rychlosti a označování míst měření rychlosti

Systém ASPI - stav k 29.12.2019 do částky 148/2019 Sb. a 39/2019 Sb.m.s. - RA1495  
JUD430739CZ - JUD430739CZ - III. ÚS 2478/19 - 1-Přestupek; správní delikt; pokuta; správní soudnictví; pravidla silničního provozu - poslední stav textu

III.ÚS 2478/19

Česká republika

USNESENÍ

Ústavního soudu

Ústavní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Josefa Fialy (soudce zpravodaje) a soudců Radovana Suchánka a Jiřího Zemánka o ústavní stížnosti stěžovatelky MUDr. Jany Svobodové, zastoupené Mgr. Martinem Urbáškem, advokátem, sídlem Bráfova třída 764/50, Třebíč, proti rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 23. května 2019 č. j. [5 As 175/2018-29](#) a rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 23. dubna 2018 č. j. [30 A 112/2016-45](#), za účasti Nejvyššího správního soudu a Krajského soudu v Hradci Králové, jako účastníků řízení, a Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, sídlem Pivovarské náměstí 1245/2, Hradec Králové, jako vedlejšího účastníka řízení, takto:

**Ústavní stížnost se odmítá.**

#### Odůvodnění

I.

Skutkové okolnosti případu a obsah napadených rozhodnutí

1. Ústavní stížností podle [čl. 87 odst. 1 písm. d\) Ústavy České republiky](#) (dále jen "Ústava") a [§ 72 a násl. zákona č. 182/1993 Sb.](#), o Ústavním soudu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon o Ústavním soudu"), se stěžovatelka domáhala, aby byly zrušeny rozsudky správních soudů označené v záhlaví, neboť je názoru, že jimi byly porušeny její základní práva a svobody zaručené v [čl. 11 odst. 1](#), [čl. 36 odst. 1](#) a [čl. 40 odst. 2 Listiny základních práv a svobod](#) a v [čl. 6 odst. 1 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod](#).

2. Z vyžádaných správních spisů a soudního spisu Ústavní soud zjistil, že stěžovatelce byla uložena pokuta ve výši 2 500 Kč, neboť se dopustila správního deliktu dle [§ 125f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.](#), o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ([zákon o silničním provozu](#)), ve znění účinném ke dni 13. 6. 2015, tím, že jako provozovatelka motorového vozidla v rozporu s [§ 10 odst. 3 zákona o silničním provozu](#) nezajistila, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích. Řidič vozidla, jehož provozovatelkou je stěžovatelka a jehož totožnost nebyla správnímu orgánu známa, na pozemní komunikaci I/37 v obci Choustníkovo Hradiště v úseku platnosti dopravní značky IS 12a "obec" překročil povolenou rychlost 50 km/hod., neboť mu zde byla naměřena rychlost 73 km/hod. Ke stěžovatelčinu odvolání vedlejší účastník svým rozhodnutím potvrdil rozhodnutí správního orgánu prvního stupně a odvolání zamítl.

3. Proti rozhodnutí o odvolání podala stěžovatelka žalobu, kterou zamítl Krajský soud v Hradci Králové (dále jen "krajský soud") rozsudkem dne 23. 4. 2018 č. j. [30 A 112/2016-45](#). Dle krajského soudu bylo rozhodnutí vedlejšího účastníka přezkoumatelné. Krajský soud nepřisvědčil námitce, že měření rychlosti bylo v daném úseku vedeno snahou získat příjem z pokut, a nikoli zájmem na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Poukázal na obsah veřejnoprávní smlouvy o výkonu úsekového měření rychlosti, usnesení zastupitelstva města Dvůr Králové nad Labem ze dne 6. 6. 2013, usnesení zastupitelstva obce Choustníkovo Hradiště ze dne 29. 5. 2013 a nájemní smlouvy k měřicímu zařízení. Vyhodnotil, že tyto podklady nepodporují obavu stěžovatelky, že měření rychlosti postrádá bezpečnostně-preventivní funkci. Krajský soud dále uvedl, že správní orgán činil všechny nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Nepřisvědčil námitce, že stěžovatelka neměla možnost určit, kdo vozidlo řídil. Krajský soud jako nevěrohodnou vyhodnotil obranu stěžovatelky, která tvrdila, že nevěděla, kdo s jejím vozidlem disponuje. Jako nedůvodné rovněž posoudil námitky, že nebylo prokázáno, že by jednání řidiče naplnilo skutkovou podstatu přestupku. Stěžovatelčiny úvahy o předjíždění nenadále zrychlujícího vozidla či umístění přenosné dopravní značky povolující rychlost 70 km/hod. označil za nepodloženou spekulaci.

4. Stěžovatelčinu kasační stížnost proti rozsudku krajského soudu zamítl Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 23. 5. 2019 č. j. [5 As 175/2018-29](#). Uvedl, že rozsudek krajského soudu nebyl nepřezkoumatelný, jak namítla stěžovatelka. Ztotožnil se se závěrem krajského soudu, že neexistují indicie, že by měření rychlosti bylo vedeno jiným



zájmem než zájmem na bezpečnosti silničního provozu. Nejvyšší správní soud dále shledal, že správní orgán se náležitě pokusil zjistit totožnost řidiče. Jelikož však stěžovatelka jako provozovatelka vozidla jeho totožnost odmítla sdělit, nebylo jej možno zjistit. K námitkám zpochybňujícím, že by řidič vozidla naplnil skutkovou podstatu přestupku, Nejvyšší správní soud poznamenal, že důkazní břemeno ke skutečnostem tvořícím skutkovou podstatu přestupku tíží správní orgán. Hodlá-li obviněný z přestupku některou ze zjištěných skutečností zpochybňovat po skutkové stránce, musí ovšem své skutkové tvrzení též doložit, což stěžovatelka neučinila.

II.

### Argumentace stěžovatelky

5. Stěžovatelka namítla, že Nejvyšší správní soud přehlížel důkazy a argumenty dokládající, že úsekové měření rychlosti bylo v daném místě vedeno snahou obdržet příjem z pokut, nikoli zájmem na bezpečnosti silničního provozu. Namítaná nepřezkoumatelnost rozsudku krajského soudu ohledně námítky excesivního výkonu pravomoci tak dle jejího názoru nebyla řádně vyhodnocena. Správní soudy totiž nehodnotily předloženou nájemní smlouvu či míru nehodovosti v daném místě. Stěžovatelka se domnívá, že navenek obce nebudou ochotny přiznat, že důvodem k zavedení úsekového měření rychlosti je příjem z pokut. Dle jejího názoru je proto třeba pečlivě zkoumat okolnosti zavedení úsekového měření.

6. Stěžovatelka dále namítla, že neměla možnost se vyjádřit k totožnosti řidiče, aniž by dostala nějaké relevantní podklady od správního orgánu. Dvě předložené fotografie byly nezfetelné, a tudíž nepoužitelné k tomu, aby mohla zodpovědně říci, kdo vozidlo řídil. Vyjádřila nesouhlas s hodnocením Nejvyššího správního soudu o povinnostech správního orgánu při vyhledávání pachatele. Dále považuje za absurdní, aby prokazovala svou obranu, že v daném místě mohla být umístěna přenosná dopravní značka povolující rychlost 70 km/hod. Nemůže totiž vědět, zda tomu tak bylo nebo nebylo.

III.

### Procesní předpoklady řízení před Ústavním soudem

7. Ústavní soud posoudil splnění procesních předpokladů řízení a shledal, že ústavní stížnost byla podána včas oprávněnou stěžovatelkou, která byla účastnicí řízení, v nichž byly vydány rozsudky napadené ústavní stížností. Ústavní soud je k jejímu projednání příslušný. Stěžovatelka je zastoupena v souladu s [§ 29 až 31 zákona o Ústavním soudu](#). Ústavní stížnost je přípustná, neboť stěžovatelka vyčerpala všechny zákonné procesní prostředky k ochraně svého práva ([§ 75 odst. 1 zákona o Ústavním soudu a contrario](#)).

IV.

### Posouzení opodstatněnosti ústavní stížnosti

8. Ústavní soud není součástí soustavy soudů, nýbrž je soudním orgánem ochrany ústavnosti ([čl. 83 a čl. 91 odst. 1 Ústavy](#)). Není povolán k instančnímu přezkumu rozhodnutí obecných soudů. Jeho pravomoc podle [čl. 87 odst. 1 písm. d\) Ústavy](#) je založena výlučně k přezkumu toho, zda v řízení nebo rozhodnutím v něm vydaným nebyla dotčena ústavně chráněná práva nebo svobody stěžovatelky a zda řízení jako celek bylo spravedlivé.

9. Ústavní soud nepřisvědčil námitce, že Nejvyšší správní soud pochybil, neshledal-li nepřezkoumatelnost rozsudku krajského soudu ohledně vypořádání námítky excesivního výkonu pravomoci při vybírání pokut. V rámci této námítky stěžovatelka dovozovala, že úsekové měření bylo na daném místě zavedeno, aby se zvýšil příjem veřejného rozpočtu z výběru pokut, nikoli s ohledem na bezpečnost silničního provozu.

10. V bodu 109. nálezu ze dne 16. 5. 2018

sp. zn. [Pl. ÚS 15/16](#)

([116/2018 Sb.](#); rozhodnutí Ústavního soudu jsou dostupná z <http://nalus.usoud.cz>) Ústavní soud obiter dictum poznamenal, že orgány veřejné moci jsou povinny usilovat o to, aby rozmístění automatizovaných technických prostředků skutečně bránilo vzniku škodlivých následků spojených s porušováním povinností řidiče, a aby naopak nesloužilo především naplňování obecních rozpočtů, jejichž jsou pokuty, respektive určené částky příjmem ([§ 125e odst. 6 a § 125h odst. 8 zákona o silničním provozu](#)).

11. V posuzované věci Ústavní soud vyhodnotil, že správní orgány i správní soudy se účelem sledovaným úsekovým měřením rychlosti dostatečně zabývaly a svá rozhodnutí náležitě odůvodnily. **K naplnění zájmu na zajištění bezpečnosti silničního provozu lze přistoupit nejen tak, že automatizované technické prostředky měření rychlosti budou umístovány v místech, kde v minulosti ve zvýšené míře již došlo k dopravním nehodám a rizikovým situacím spojeným s překračováním nejvyšší povolené rychlosti. Tímto směrem zřejmě mířila stěžovatelčina tvrzení o nízké nehodovosti v Choustníkově Hradišti či její požadavek na doplnění spisu o statistiku nehodovosti. Zájem na zajištění bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím automatizovaných prostředků měření rychlosti lze odvíjet i od jiných skutečností**

než nehodovosti v minulosti. Lze jej rovněž odvíjet i od povahy místa, kde se má rychlost měřit, jde-li o místo, kde překročení rychlosti zvyšuje riziko krizových situací. Již správní orgán prvního stupně podrobně rozebral, že měřený úsek se nachází v obci, kde je zvýšený pohyb chodců, kteří zde také přecházejí mezi autobusovými zastávkami, navíc se zde nachází základní a mateřská škola. Stěžovatelce tak bylo podrobně objasněno, že šlo o úsek, kde jakékoli překročení povolené rychlosti neúměrně zvyšuje riziko krizových situací s potenciálně vážnými následky. I v případě, že by doposud shodou šťastných okolností v minulosti v takovém místě nedošlo k vážným dopravním nehodám, stále jde o místo, kde je třeba bezpodmínečně trvat na dodržování nejvyšší povolené rychlosti, k čemuž automatické úsekové měření rychlosti může přispět. Jinými slovy, při umístění automatizovaného úsekového měření není třeba čekat na to, až se v daném místě stane tragédie, ale je vhodné zde úsekové měření umístit s ohledem na povahu místa preventivně, aby napomáhalo snížení rizik. Ústavní soud konstatuje, že správní orgán prvního stupně podrobně odůvodnil, jak úsekové měření rychlosti v daném místě naplňuje zájem na zajištění bezpečnosti silničního provozu, způsobem, pro který nehrály roli stěžovatelkou postrádaná statistika nehodovosti či její tvrzení o nízké nehodovosti nehrály.

12. Správní soudy vyhodnotily, že nájemní smlouva k měřicímu zařízení nepodporuje stěžovatelčinu domněnku, že důvodem k zavedení úsekového měření rychlosti byl příjem z pokut. Dle dané smlouvy může obec jako nájemce měřicího zařízení od smlouvy odstoupit, pozbuďte-li oprávnění udělovat sankce za překročení rychlosti, jež jsou příjmem rozpočtu nájemce. Ústavní soud dané smluvní ustanovení vnímá jako dílčí součást smluvních ujednání, jež obce umožňují reagovat i na případné změny ve veřejnoprávních předpisech týkajících se oprávnění k měření rychlosti či podmínek provádění takového měření. Ze smluvního ujednání, které odstoupením od smlouvy umožňují reagovat na případné změny v právních předpisech týkající se pravomocí správních orgánů na úseku silničního provozu, však nevyplývá, za jakým účelem bylo úsekové měření v Choustníkově Hradišti zavedeno. Nic protiústavního tak nelze spatřovat na závěru správních soudů, že tvrzení o zavedení měření bylo motivováno příjmem z pokut, je pouhou spekulací. Rovněž zmínka v usnesení zastupitelstva, že radar bude financovat Dvůr Králové nad Labem, což se dotkne i příjmu z pokut, nedokládá stěžovatelčino tvrzení o tom, že měření bylo zavedeno za účelem získání těchto příjmů. Je logické, že na zastupitelstvu byla zmíněna i otázka financování zřízení radaru. I u úsekového měření rychlosti, které je zavedeno za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu, je totiž nezbytné vyřešit otázku financování provozu měření. Ze zvoleného způsobu zajištění jeho financování Dvorem Králové nijak nelyne, že by důvodem k jeho umístění mělo být něco jiného než na zastupitelstvu zmíněný zájem na bezpečnosti silničního provozu.

13. Již správní orgán prvního stupně reagoval na stěžovatelčino tvrzení o tom, že řidiči nebyli na úsekové měření upozorněni. Ústavní soud konstatuje, že předchozí upozornění řidičů na měření rychlosti není podmínkou jeho provedení (jen s účinností od 1. 1. 2009 do 31. 7. 2011 byla v [§ 79a odst. 2 zákona o silničním provozu](#) úprava, která počítala s tím, že obecní policie může měřit rychlost jen v úseku označeném značkou "měření rychlosti"; k měření rychlosti v posuzované věci došlo 13. 6. 2015, kdy již daná úprava účinná nebyla). Správní orgán prvního stupně dodal, že veřejnost byla o úsekovém měření rychlosti informována zveřejněním veřejnoprávní smlouvy o výkonu úsekového měření rychlosti, dále v Krkonošském deníku a že informace o měřených úsecích je dostupná na internetových stránkách města Dvůr Králové nad Labem. I zjištění o rozsahu zveřejnění informace o úsekovém měření rychlosti v Choustníkově Hradišti vyvrací stěžovatelčinu spekulaci o tom, že k umístění radaru vedla snaha dosáhnout příjmu z pokut, a nikoli zájem na bezpečnosti silničního provozu.

14. Nedůvodné jsou i námitky, dle nichž stěžovatelka neměla možnost vyjádřit se k totožnosti řidiče. Výše zmíněným nálezením

sp. zn. [Pl. ÚS 15/16](#)

Ústavní soud zamítl návrh na vyslovení protiústavnosti [§ 125f odst. 1 zákona o silničním provozu](#), jež spoluvytváří skutkovou podstatu správního deliktu, za nějž byla stěžovatelka postižena. Shledal zde, že § 10 odst. 3 a na něj navazující [§ 125f odst. 1 zákona o silničním provozu](#) nestanovují povinnosti provozovatele vozidla, nýbrž pouze

jeho objektivní odpovědnost za porušení povinností řidiče (bod 69. zmíněného nálezu). V rámci hodnocení, zda je úprava této objektivní odpovědnosti přiměřená cíli, k němuž směřuje a jímž je zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, zmínil, že zákon upravuje postup, jehož smyslem je přednostně potrestat pachatele přestupku a objektivní odpovědnost provozovatele nastupuje až tehdy, nedošlo-li k potrestání pachatele. Takto vyjádřená subsidiarita správního deliktu činí z objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla prostředek, který sledovaného cíle dosahuje mnohem šetrněji (bod 85. zmíněného nálezu). Součástí popsání subsidiarity je i možnost provozovatele vozidla sdělit k výzvě k úhradě určené částky dle [§ 125h odst. 1 zákona o silničním provozu](#) správnímu orgánu údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku ([§ 125h odst. 6 zákona o silničním provozu](#)). Výzva podle [§ 125h odst. 1](#) daného zákona, na níž je možno reagovat též sdělením totožnosti řidiče, musí dle [§ 125h odst. 4](#) zmíněného zákona obsahovat popis skutku s označením místa i času jeho spáchání a označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje. Ústavní soud konstatuje, že za dostatečný podklad pro to, aby provozovatel vozidla měl možnost sdělit totožnost řidiče, považuje již výzvu dle [§ 125h odst. 1 zákona o silničním provozu](#) s uvedeným zákonem stanoveným obsahem týkajícím se popisu skutku s označením místa a času jeho spáchání a označení přestupku ([§ 125h odst. 4](#) daného zákona).

15. Stěžovatelce byl poskytnut časový údaj o spáchání přestupku s přesností na minuty (dne 13. 6. 2015 v 13.08 hod.) s určením místa (obec Choustníkovo Hradiště, silnice I/37) a popisem skutku v podobě popisu překročení rychlosti. Jde o dostatečný okruh informací, aby byl provozovatel vozidla schopen identifikovat, kdo jeho vozidlo řídil, případně aby to zjistil od osob, kterým ke svému vozidlu umožnil přístup. Sama stěžovatelka v ústavní stížnosti tvrdí, že se jí netýkají spekulace, že by si nevzpomínala, komu vozidlo půjčila nebo kdo její vozidlo obvykle užíval. Její tvrzení o tom, že navíc obdržela dvě fotografie, které ovšem označila za nedostatečné, je irelevantní. Již na základě údajů ve výzvě mohla být schopna identifikovat či dohledat osobu řidiče, který vozidlo řídil v době spáchání přestupku.

16. Jak Ústavní soud poznamenal v bodě 76. zmíněného nálezu

sp. zn. [Pl. ÚS 15/16](#)

, předpokládá se, že provozovatel vozidla ví, kdo v době spáchání přestupku podle [zákona o silničním provozu](#) užil jeho vozidlo, jakož i že má zájem domoci se po řidiči náhrady zaplacené pokuty, respektive určené částky, případně, že bude na řidiče v rámci vzájemných vztahů působit jiným způsobem tak, aby se porušení povinnosti neopakovalo, včetně možnosti zamezit mu v dalším užívání vozidla. Pokud by provozovatel vozidla na porušování povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích adekvátně nereagoval, vystavil by se riziku, že v budoucnu sám ponese případné další sankční následky.

17. Žádné porušení ústavně zaručených práv stěžovatelky nelze spatřovat ve způsobu, jakým se správní soudy vypořádaly s jejím tvrzením, že v daném místě mohla být umístěna dopravní značka povolující rychlost 70 km/hod. V řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, je správní orgán povinen zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být uložena povinnost ([§ 50 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb.](#), správní řád, ve znění pozdějších předpisů). To bylo k úpravě rychlosti splněno, neboť se správní orgán prvního stupně ve svém rozhodnutí věnoval tomu, jaká rychlost byla povolena na měřeném úseku. Uvedl, že šlo o úsek mezi dopravními značkami IS 12a "obec" a IS 12b "konec obce", kde je dle [§ 18 odst. 4 zákona o silničním provozu](#) nejvyšší povolená rychlost stanovena na 50 km/hod. Úpravou maximální povolené rychlosti se tedy správní orgán zabýval. V ústavní stížnosti sama stěžovatelka připustila, že její obrana s možnou vyšší povolenou rychlostí stanovenou dopravní značkou je spekulativní, neboť uvedla, že neví, zda tomu tak bylo či nikoli. Nic neústavního Ústavní soud nespatřuje v tom, že správní soudy zmíněné spekulativní obraně nepřiznaly váhu v situaci, kdy ji stěžovatelka nepodložila žádnými důkazy.

18. Ústavní soud nepřisvědčil ani námitce, že správní orgány se nepokusily vyhledat pachatele přestupku, který překročil rychlost ve vozidle, jehož provozovatelem je stěžovatelka. Dle [§ 125f odst. 4 zákona o silničním provozu](#) může správní orgán projednat správní delikt provozovatele vozidla dle [§ 125f odst. 1](#) daného zákona pouze tehdy, učinil-li nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Ústavní soud nemůže z hlediska ústavních předpisů nic vytknout závěrům, k nimž dospěly správní soudy v napadených rozhodnutích. Dle nich se rozsah nezbytných kroků, které má správní orgán učinit ke zjištění pachatele přestupku, odvíjí od konkrétních okolností případu. Odlíší se tak případy, kdy má správní orgán indicie o totožnosti pachatele a kdy žádné takové indicie nemá. Ústavní soud souhlasí s tím, že v případech, kdy správní orgán nemá žádné indicie o totožnosti pachatele a jeho totožnost odmítne sdělit i provozovatel vozidla, není dána reálná možnost jeho totožnost zjistit. V posuzované věci žádné indicie o totožnosti řidiče nebyly. Nezbytné kroky, které mohl správní orgán učinit ke zjištění totožnosti řidiče, se tak redukovaly na výzvu provozovateli vozidla dle [§ 125h odst. 1 zákona o silničním provozu](#) s poučením, že provozovatel vozidla může sdělit údaje o totožnosti pachatele ([§ 125h odst. 6](#) daného zákona). K této výzvě však stěžovatelka totožnost řidiče nesdělila. Ústavní soud tak neshledal nic neústavního v závěru správních soudů, které vyhodnotily, že správní orgán učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. Ani v ústavní stížnosti stěžovatelka nepoukázala na žádný možný krok, který by v posuzované věci správní orgán mohl reálně učinit k zjištění totožnosti řidiče a který by neučinil.

19. Vzhledem k tomu, že Ústavní soud neshledal žádné porušení ústavně zaručených základních práv a svobod stěžovatelky, odmítl její ústavní stížnost mimo ústní jednání bez přítomnosti účastníků jako návrh zjevně neopodstatněný podle [§ 43 odst. 2 písm. a\) zákona o Ústavním soudu](#).

Poučení:

Proti usnesení Ústavního soudu není odvolání přípustné.

V Brně dne 3. září 2019

Josef Fiala v. r. předseda senátu

## Příloha č. 2: Judikatura k nastavení radaru

Systém ASPI - stav k 31.12.2019 do částky 152/2019 Sb. a 39/2019 Sb.m.s. - RA1497  
JUD375749CZ - JUD375749CZ - 10 As 107/2018 - 36-Správní trestání: přestupky v silniční dopravě; Přestupky: instalace stacionárních měřicích zařízení - poslední stav textu

### Správní trestání: přestupky v silniční dopravě

#### Přestupky: instalace stacionárních měřicích zařízení

k [§ 79a zákona č. 361/2000 Sb.](#), o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ([zákon o silničním provozu](#)), ve znění zákonů č. [480/2008 Sb.](#) a č. [133/2011 Sb.](#)

**Instalaci a nastavení stacionárních měřicích zařízení, jakož i údržbu software a hardware těchto zařízení, které jinak užívá obecní policie, mohou provádět třetí osoby. Není však přípustné, aby takováto třetí osoba měla jakýkoliv hmotný zájem na výsledcích měření stacionárního zařízení ([§ 79a zákona č. 361/2000 Sb.](#), o silničním provozu).**

(Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2018, čj. 10 As 107/2018-36)

**Věc:** Ing. Ladislav P. proti Krajskému úřadu Olomouckého kraje o uložení pokuty, o kasační stížnosti žalobce.

Městský úřad Šternberk (dále jen „městský úřad“) uznal dne 4. 5. 2017 žalobce vinným ze spáchání správního deliktu provozovatele vozidla podle [§ 125f odst. 1 zákona o silničním provozu](#) ve znění účinném do 30. 6. 2017. Žalobce v rozporu s [§ 10 zákona o silničním provozu](#) jakožto provozovatel motorového vozidla nezajistil, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Konkrétně se deliktu dopustil žalobce tím, že dne 3. 8. 2016 v 11:55 hod. nezjištěný řidič v obci Šternberk při řízení vozidla překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci stanovenou obecnou úpravou provozu na pozemních komunikacích na 50 km/h. V měřeném úseku byla vozidlu prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích naměřena rychlost 65 km/h. Při zvážení možné odchylky měřicího zařízení ve výši  $\pm 3$  km/h byla tedy jako nejnižší skutečná rychlost naměřena rychlost jízdy 62 km/h, což je o 12 km/h více než rychlost dovolená. Tím nezjištěný řidič uvedeného vozidla spáchal přestupek dle [§ 125c odst. 1 písm. f\) bodu 4 zákona o silničním provozu](#). Za to městský úřad uložil žalobci pokutu ve výši 1 500 Kč. Žalovaný odvolání dne 10. 8. 2017 zamítl a rozhodnutí městského úřadu potvrdil.

Žalobce se proti rozhodnutí žalovaného bránil žalobou u Krajského soudu v Ostravě – pobočky v Olomouci, v níž zpochybnil s odkazem na judikaturu zákonost měření v obci Šternberk. Instalaci a nastavení měřicího zařízení totiž prováděl třetí subjekt – společnost M & T s. r. o. Tato společnost je hmotně zainteresována na výsledcích měření. Krajský soud tuto námitku neshledal důvodnou, neboť společnost M & T prý nebyla s to ovlivnit výsledky měření, měření samotného se nijak neúčastnila.

Žalobce (stěžovatel) podal proti rozsudku krajského soudu ze dne 28. 2. 2018, čj. [72 A 40/2017-24](#), kasační stížnost. Upozornil, že společnost M & T profituje na vybírání pokut přesně tím způsobem, jak o tom hovoří judikatura Nejvyššího správního soudu.

Nejvyšší správní soud rozsudek Krajského soudu v Ostravě – pobočky v Olomouci a rozhodnutí žalovaného zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

#### Z odůvodnění:

[7] Podle [§ 79a zákona o silničním provozu](#) je za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií.

[8] V rozsudku ze dne 17. 12. 2014, čj. [9 As 185/2014-27](#), vyložil toto ustanovení Nejvyšší správní soud tak, že po městské policii nelze požadovat, aby zaměstnávala techniky schopné instalace a nastavení stacionárních měřicích zařízení. Je proto přípustné, aby tuto instalaci a nastavení prováděl externí subjekt. „Nelze však připustit, aby byl tento subjekt současně hmotně zainteresován na výsledcích měření stacionárního zařízení“ (bod [38]). V kauze řešené devátým senátem veškerou instalaci, údržbu a servis stacionárních radarů (včetně jejich nastavení) měl na starosti pronajímatel, tedy subjekt, který byl dle nájemní smlouvy hmotně zainteresován na postihu řidičů za spáchané přestupky (bod [36]). „S ohledem na skutečnost, že stacionární radary měří

*rychlost automaticky při průjezdu vozidel, je jejich správné nastavení stěžejní. Tím, že toto nastavení prováděl soukromý subjekt hmotně zainteresovaný na výsledcích měření, došlo k porušení [§ 79a odst. 1 zákona o silničním provozu](#). Ač je totiž měření prováděno automaticky, měřicí přístroj kompletně instaluje a nastavuje pronajímatel, tedy dle [§ 79a odst. 1 zákona o silničním provozu](#) k měření nepřislušná osoba. Nic na tom nemění ani to, že umístění stacionárních radarů určila městská policie, která je také oprávněna stanovit dobu, kdy bude zařízení v provozu, a rozhoduje o nastavení tolerance zařízení. Co se týče nastavování tolerance zařízení, je nutné rovněž poukázat na to, že ač městská policie rozhoduje o tom, jaká tato tolerance bude, je to opět pronajímatel (resp. jeho zaměstnanec), kdo fakticky provede nastavení této tolerance v měřicím zařízení“ (bod [37]).*

[9] Rovněž v kauze nyní řešené je vlastníkem měřicího zařízení třetí osoba, obchodní společnost M & T. Tato společnost pronajímá zařízení městu Šternberk jako nájemci, a to na základě smlouvy o nájmu zařízení a poskytnutí služeb s nájmem zařízení spojených ze dne 21. 5. 2014. Smlouva byla měněna dvěma dodatky. Na základě smlouvy se společnost M & T jako pronajímatelka zavázala pronajmout městu úplné a funkční zařízení včetně software pro zaznamenání a zpracování přestupků, a to včetně řádného zaškolení. Pronajímatelka byla dále povinna poskytovat městu služby související se zajišťováním nepřetržitého provozu zařízení, zejména standardní servis, pravidelnou údržbu kamery, servis nočního režimu apod. včetně ročního update software pro zabezpečení správné funkce. Počínaje 25. 2. 2016 byla dodatkem č. 2 vypuštěna služba spočívající ve vymáhání pokut pro město pronajímatelkou. Výběr konkrétního místa pro instalaci jednotlivých zařízení, stejně jako nastavení měřicích parametrů (tolerance), provádí výhradně město, ať již samo nebo prostřednictvím městské policie. Pronajímatelka je povinna umístit zařízení na místo určené městem, a to včetně specifického software pro přenos obrazového záznamu a souvisejících dat (čl. V. odst. 1 ve znění dodatku č. 2). Podle čl. V. odst. 4 si město Šternberk vyhradilo právo nastavit mezní hodnoty rychlosti projíždějícího vozidla, při jejímž překročení zařízení pořídí záznam. Město Šternberk bylo oprávněno kdykoliv změnit nastavenou mezní hodnotu.

[10] Podle článku IX. cena nájmu za užívání pronajatých zařízení je součtem dvou položek. První položka je pevně stanovená konstantní měsíční výše nájmu dvou zařízení v průměrné výši 99 100 Kč plus DPH. Druhá položka (ve znění dodatku č. 2) „je stanovena v závislosti na míře využití pronajatého zařízení pro měření okamžité rychlosti a souvisejícího postupného snižování hodnoty pronajatého zařízení vyjadřujícího opotřebení při jeho provozu a s tím spojenými náklady pronajímatele na související služby, zajišťující funkčnost pronajatého zařízení, takto: Cena za jeden zaznamenaný přestupek odeslaný Městskou policií Šternberk Městskému úřadu Šternberk, odboru dopravy a silničního hospodářství, ke zpracování, je ve výši 65 Kč (slovy: šedesát pět korun českých). Město Šternberk se zavazuje zaslat vždy do 5 pracovních dnů od ukončení kalendářního měsíce počet výše uvedených přestupků společnosti M&T s. r. o.“

[11] Nejvyšší správní soud k tomu předně konstatuje, že smluvní deklarace typu „pronajímatel jako vlastník měřicího zařízení nemá zařízení při jeho nastavení a činnosti pod svým dohledem a svou činností vykonávanou podle této smlouvy, spočívající výhradně v údržbě a opravách zařízení za účelem zajištění jeho plné funkčnosti, nijak neparticipuje na úkonech měření, ani nijak nevystupuje v procesu správního řízení, na jehož konci je postih za přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích“, respektive dokonce právního hodnocení typu „[n]ejedná se proto o zapojení pronajímatele jako soukromé společnosti do výkonu veřejné správy“, soud nijak nevážou. Normy [zákonu o silničním provozu](#) včetně jeho § 79a jsou normy kogentní, tedy normy, od kterých se nemohou smluvní strany odchýlit dohodou.

[12] Smluvně nastavené uspořádání právních vztahů mezi obcí a pronajímatelkou radarového zařízení se nijak podstatně neliší od věci řešené rozsudkem čj. [9 As 185/2014-27](#). Subjekt, který prováděl instalaci software, jeho upgrade a servis hardware zařízení pro měření rychlosti, je totiž hmotně zainteresován na výsledcích měření. NSS opakuje, že stacionární radary měří rychlost automaticky při průjezdu vozidel, proto jejich správné nastavení je stěžejní. Tím, že instalaci software, jeho upgrade a celkový servis zařízení prováděl soukromý subjekt hmotně zainteresovaný na výsledcích měření, došlo k porušení [§ 79a odst. 1 zákona o silničním provozu](#). Nic na tom nemění ani to, že umístění stacionárních radarů určila městská policie, která je také oprávněna stanovit dobu, kdy bude zařízení v provozu, a rozhoduje o nastavení tolerance zařízení. Je to totiž pronajímatelka, kdo každý rok provádí update software, metrologické ověření a celkově provádí servis zařízení. Jakkoliv vlastní měření probíhá bez zásahu lidského činitele, fungování měřicích zařízení je automatické, vše odvisí od servisu a update zařízení, prováděného podle smlouvy pronajímatelkou (viz čl. VIII. smlouvy). Proto skutečnost, že zajištění důkazů z měření rychlosti vozidel zůstává výhradně v rukách Městské policie Šternberk, je bez významu. Klíčové je totiž celkové nastavení zařízení, které dle smlouvy pravidelně provádí pronajímatelka.

[13] Nejvyšší správní soud nerozumí argumentu krajského soudu, že „lze stěžít hovořit o participaci a hmotném zainteresování na výsledcích měření“ ze strany pronajímatelky. Stěžovatel má naprostou pravdu, že druhá složka odměny ve výši 65 Kč za jeden zaznamenaný přestupek je jasná majetková účast na výsledku provozu zařízení. To však zpochybňuje objektivitu měření, neboť servis a upgrade zařízení provádí osoba, která má přímý majetkový zájem na tom, aby zjištěných přestupků bylo co nejvíce. Nejvyšší správní soud neříká, že snad pronajímatelka skutečně systém nekale ovlivnila v zájmu zajištění co nejvyššího příjmu. Ovšem již jen samotná skutečnost, že bylo v jejím obchodním zájmu tak učinit, a že v rámci práv a povinností stanovených smlouvou tak pronajímatelka činit mohla, zásadním způsobem problematizuje výpovědní hodnotu důkazů shromážděných spornými zařízeními.

[14] Nejvyšší správní soud uzavírá, že nastavení „pronájmu měřicího zařízení“ shora popsáním způsobem

vzbuzuje důvodné pochybnosti o objektivitě celého přestupkového procesu a zákonnosti získaných důkazů. Proto Nejvyšší správní soud napadený rozsudek podle [§ 110 odst. 1 s. ř. s.](#) zrušil. S ohledem na důvody zrušení rozsudku krajského soudu zrušil také žalobou napadené rozhodnutí žalovaného a věc mu vrátil k dalšímu řízení [[§ 110 odst. 2 písm. a\) s. ř. s.](#) ve spojení s [§ 78 odst. 1 a 4 s. ř. s.](#)]. V něm bude žalovaný postupovat podle závazného právního názoru vysloveného v tomto rozsudku [[§ 110 odst. 2 písm. a\)](#) ve spojení s [§ 78 odst. 5 s. ř. s.](#)].