



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Ladislava Hejtmánka a soudkyň JUDr. Naděždy Treschlové a JUDr. Hany Kadaňové, Ph.D., ve věci

žalobce:

bytem

proti

žalovanému:

Generální ředitelství cel
sídlem

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 5. 2016, č.j. 10753-8/2016-900000-302,

takto:

I. Žaloba se zamítá.

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění

- 1 Žalobce se žalobou podanou k Městskému soudu v Praze domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 5. 2016, č.j. 10753-8/2016-900000-302 (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým Generální ředitelství cel (dále jen „žalovaný“, kterým je obecně označován též správní orgán 1. stupně, pokud rozlišení nemá význam pro samotný text odůvodnění) zamítlo odvolání žalobce a potvrdilo rozhodnutí Generálního ředitelství cel, vedoucího samostatného oddělení 050 Vnitřní činnosti ze dne 28. 1. 2016, č.j. 6003/2016-900000-405 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce shledán vinným z přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“) tím, že porušil jeho ust. § 4 písm. a) a b) a ust. § 18 odst. 1,

když dne 15. 9. 2015 při řízení služebního motorového vozidla při jízdě po nájezdu z Pražského okruhu směrem k rychlostní silnici č. 6, při jízdě v pravotočivé zatáčce nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které lze předvídat, neboť na mokré vozovce se služebním vozidlem dostal smyk a došlo k nárazu pravé přední části a následně též pravé zadní části do kovových svodidel. Za uvedený přestupek byl žalobci uložen kázeňský trest pokuty ve výši 1.500 Kč podle ust. § 51 odst. 1 písm. e) a odst. 3 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů (dále jen „zákon o služebním poměru“) a ust. § 125c odst. 4 písm. f) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Vedle zrušení napadeného rozhodnutí se žalobce v žalobě domáhá též zrušení rozhodnutí prvostupňového.

- 2 Žalobce v žalobě namítl, že žalovaný nesprávně zjistil skutkový stav věci, neboť nesprávně uzavřel, že žalobce nepřizpůsobil rychlost jízdy okolnostem, a následkem tohoto jednání došlo ke smyku vozidla, k nárazu vozidla do svodidel, k poškození karoserie a poté k průrazu pláště pneumatiky nárazem na zdeformovanou karoserii. Podle žalobce však naopak nejprve došlo k průrazu pláště pneumatiky, a to mechanickým poškozením o neurčitý předmět ležící na vozovce, a následně v důsledku této události, ve spojení se skutečností, že pneumatika byla značně provozně opotřebená, došlo ke smyku vozidla, k nárazu do svodidel a poškození karoserie.
- 3 Žalobce zejména nesouhlasil se závěrem Odborného vyjádření Odboru kriminalistické techniky a expertíz Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje č.j. KRPS-316892-5/PŘ-2015-011606 (dále jen „odborné vyjádření OKTE“), v němž je uvedeno, že průraz pláště pneumatiky byl způsoben nárazem na pevnou překážku. Žalobce namítl, že žalovaný vycházel z daného závěru, aniž by zjišťoval, jak k nárazu došlo. Žalobce zdůraznil, že odborné vyjádření OKTE považuje náraz pneumatiky do zdeformované karoserie pouze za pravděpodobnou příčinu. Závěry Odboru kriminalistické techniky a expertíz Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje byly provedeny pouze opticko-analytickou metodou, když například nebylo vůbec zjišťováno, čím byla pneumatika proražena. Nebyla provedena demontáž pneumatiky z disku a dokumentace obou stěn běhounu nebo boku, nebyl proveden výřez poškozeného místa a jeho zkoumání pod mikroskopem, nebylo provedeno posouzení poškození dosedacích patek a funkce ventilku. Odbor kriminalistické techniky a expertíz Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje navíc zřejmě neměl možnost porovnat umístění poškození na běhounu pneumatiky a umístění případného zdeformovaného prvku na karoserii, který by takové stopy mohl způsobit.
- 4 Podle žalobce mělo vliv na nehodu právě to, že pneumatiky na služebním vozidle byly přes jedenáct let staré, přičemž podle vyjádření výrobců pneumatik předloženého v průběhu řízení žalobcem se celková životnost pneumatik doporučuje maximálně na deset let, a tzv. provozní životnost pneumatik maximálně na šest let od data uvedení do provozu. Žalovaný však stáří pneumatik do svého rozhodování nezohlednil.
- 5 Žalobce nesouhlasil s tím, že žalovaný podpořil skutková zjištění skutečností, že na různých místech běhounu pneumatiky byla zaznamenána tři poškození, dvě bez průrazu a

třetí s průrazem, což podle žalovaného má svědčit o tom, že otáčející se pneumatika byla poškozena o karoserii po nárazu. Podle žalobce uvedená dvě poškození (bez průrazu) nebyla způsobena nehodou, ale existovala již před nehodou v důsledku stárí a opotřebení pneumatiky. Taková pneumatika s povrchovým poškozením se pak při nárazu na pevnou překážku mohla chovat podstatně jinak, než pneumatika neopotřebovaná a nepoškozená.

- 6 Závěr žalovaného je podle žalobce nesprávný i proto, že pokud by vozidlo dostalo v důsledku přílišné rychlosti smyk při najetí do pravotočivé zatáčky, odstředivá síla by jej ve smyku vynesla na levou stranu vozovky. V posuzovaném případě však žalobce poškodil pravá svodidla a pravou část vozidla.
- 7 Nesprávnému závěru o skutkovém stavu nasvědčuje i to, že v dané době byl v místě hustý provoz, v podstatě kolona, všechna vozidla jela stejnou rychlostí, avšak k nehodě došlo pouze v případě služebního vozidla řízeného žalobcem.
- 8 Pochybení se navíc dopustila též Policie ČR, která měla prohlédnout komunikaci minimálně od místa, kde k nějakému nestabilnímu pohybu vozidla došlo, a měla se pokusit zjistit existenci pevné překážky, případně ji zajistit, což však neučinila.
- 9 Žádnou z těchto okolností žalovaný v průběhu správního řízení nezohlednil, ač na ně žalobce upozorňoval.
- 10 Dále žalobce namítal, že žalovaný zatížil řízení vadou, poněvadž neprovedl žalobcem navrhovaný důkaz, svědeckou výpověď svého spolujezdce v době nehody, který by mohl objasnit okolnosti předcházející nehodě, a též nehodu samotnou.
- 11 Žalobce k prokázání skutkového stavu navrhl vypracování znaleckého posudku, kterým by soudní znalec vyhodnotil stav předmětné pneumatiky před a po nehodě a popsal pravděpodobné příčiny nehody. Dosavadní provedené dokazování žalovaným totiž není dle názoru žalobce dostačující, respektive nebyl zjištěn stav věci tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti.
- 12 Žalovaný s žalobou nesouhlasil a navrhoval její zamítnutí, a vzhledem k tomu, že žalobní námítky shledal totožné s námitkami odvolacími, odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a uváděl věcně tytéž závěry, jako v tomto rozhodnutí.
- 13 Shrnu, že příčiny nehody uváděné žalobcem, tedy spočívající v proražení pneumatiky najetím na cizí předmět, byly v řízení spolehlivě vyloučeny. K námitce trajektorie vozidla při smyku v pravotočivé zatáčce doplnil, že ke smyku vozidla došlo v posuzovaném případě při dokončování projetí zatáčky, kdy vozidlo (a jeho kola) bylo rovnáno do přímého směru jízdy, načež došlo ke ztrátě adheze a neovladatelnosti vozidla, u něhož tak nemuselo dojít k jednomu smyku, ale celkové nestabilitě a zasmýkání se při současném spolupůsobení brzdění a částečné trakce na méně klouzavých místech vozovky. Skutečnost, že v dané době projela na místě bez nehody jiná vozidla, označil za nerelevantní. K zpochybňovaným dvěma poškozením pneumatiky uvedl, že byla odborným vyjádřením shledána bez vlivu na funkčnost pneumatiky, a byla potvrzena

společná příčina vzniku jako u třetího poškození, kde došlo k proražení pneumatiky. Žalovaný podotkl, že žalobce své úvahy nijak nedokládá.

- 14 Dne 27. 2. 2018 žalobce oznámil městskému soudu, že žalovaný s ním vede řízení o uložení povinnosti nahradit škodu na vozidle, přičemž dne 16. 1. 2018 vydala ministryně financí rozhodnutí č.j. MF-651/2018/3902-2, kterým bylo rozhodnuto o odvolání žalobce tak, že mu bylo vyhověno, rozhodnutí o povinnosti žalobce nahradit škodu na vozidle bylo zrušeno pro nepřezkoumatelnost a věc byla vrácena žalovanému k novému projednání. Podle žalobce lze závěry uplatněné v tomto rozhodnutí aplikovat též pro právě projednávaný případ, domnívá se, že nepřezkoumatelné bylo nejen rozhodnutí o uložení povinnosti k náhradě škody zrušené ministryní, ale z obdobných důvodů též rozhodnutí, jež bylo napadeno žalobou v tomto řízení.
- 15 Z předloženého správního spisu soud následně zjistil tyto podstatné skutečnosti.
- 16 Dne 16. 10. 2014 rozhodlo Generální ředitelství cel, vedoucí samostatného oddělení 050 Vnitřní činnosti č.j. 6003/2016-900000-405 tak, jak je uvedeno v odstavci 1 odůvodnění tohoto rozsudku.
- 17 K odvolání žalobce vydalo dne 31. 5. 2016 Generální ředitelství cel rozhodnutí č.j. 10753-8/2016-900000-302, kterým zamítlo odvolání žalobce a potvrdilo rozhodnutí Generálního ředitelství cel, vedoucího samostatného oddělení 050 Vnitřní činnosti č.j. 6003/2016-900000-405 ze dne 28. 1. 2016. V odůvodnění rozhodnutí je uvedeno, že závěr o nepřizpůsobení rychlosti jízdy řidičem vyplývá z provedeného šetření Policie ČR a vypracovaného odborného vyjádření OKTE, které zkoumáním pravého předního kola učinilo odborný závěr o poškození pneumatiky až při nárazu na zdeformovanou karoserii služebního vozidla, a nikoliv při njetí na ležící předmět na vozovce před nehodou.
- 18 K žalobcově námitce, že odborné vyjádření OKTE hovoří „*pouze o pravděpodobné příčině*“, žalovaný uvedl, že Odbor kriminalistické techniky a expertíz Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje v popisné části odborného vyjádření skutečně uvedl, že průraz pláště byl způsobený nárazem kola na pevnou překážku, což je objektivní skutečností patrnou též z fotografií, kdy toto doplnil poznámkou, že v daném případě šlo s „*největší pravděpodobností*“ o zdeformovanou karoserii vozidla. Ve stejné popisné části Odbor kriminalistické techniky a expertíz Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje též konstatuje, že zkoumaný plášť nevykazuje žádné charakteristické znaky jízdy s nedostatečným nebo klesajícím tlakem v pneumatice, přičemž Odbor kriminalistické techniky a expertíz Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje měl plášť fyzicky k dispozici a obě strany pláště rovněž zdokumentoval, jak vyplývá ze správního spisu. Proto závěr o charakteru dotčené pevné překážky (zdeformované karoserie vozidla) je zjevně činěný nad rámec závěrů potřebných k odpovědi na položenou otázku, zda došlo k úniku plnicího média (vzduchu) z předložené pneumatiky před dopravní nehodou nebo v jejím průběhu. Stejně tak je třeba nahlížet na závěr, kde se Odbor kriminalistické techniky a expertíz Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje vyjádřil k samotnému charakteru této pevné překážky (zdeformovaná karoserie vozidla).

- 19 Z fotodokumentace pořízené na místě dopravní nehody je dále zřejmé, že povrch inkriminovaného úseku je zcela rovný, bez jakýchkoliv nerovností, a nenachází se zde žádné ležící předměty, které by případně mohly způsobit poškození pneumatik projíždějících vozidel. Také protokol o nehodě v silničním provozu č.j. KRPS-452-3/DNPZ-2015-011606 ze dne 16. 9. 2015 uvádí, že silnice byla bez závad, hustota provozu byla na stupni č. 1, a že kromě střepů a plastů z vozidla odvolatele žádné další stopy nebyly na místě ohledáním zjištěny ani zajištěny.
- 20 Dále je v napadeném rozhodnutí polemizováno s názorem žalobce na stáří pneumatik, a je uvedeno, že neexistuje žádná zákonná definice stáří či životnosti pneumatik. Je odkázáno na odborné vyjádření OKTE, dle něž byla hloubka dezénu na předmětné letní pneumatice 4-5 mm a tato pneumatika byla vyjma dotčených tří zkoumaných poškození v prostřední drážce pneumatiky rovnoměrně opotřebovaná. Tomuto popisu pak také nasvědčují údaje z fotodokumentace odborného vyjádření OKTE, na kterých je zachycena pneumatika, která dle odůvodnění napadeného rozhodnutí svým vzhledem nevzbuzuje žádné pochybnosti o bezpečnosti jejího užívání před vznikem poškození. Dále je v napadeném rozhodnutí konstatováno, že pro jízdu na mokré vozovce, jak tomu bylo v posuzovaném případě, je podstatná hloubka dezénu pneumatiky, nikoliv její stáří. Dostatečná hloubka dezénu totiž umožňuje rychlé odvádění vody v oblasti styku pneumatiky s vozovkou, a zabraňuje tak vzniku vodního filtru mezi pneumatikou a vozovkou, což je spojeno se ztrátou adheze a vznikem smyku. Protože hloubka dezénu na předmětné pneumatice byla více než dostatečná, faktor stáří pneumatiky se na vzniku dopravní nehody žádným způsobem nepodílel.
- 21 K nevyhovění návrhu žalobce na provedení svědecké výpovědi je v napadeném rozhodnutí uvedeno, že k prokázání rozhodného skutkového stavu plně dostačují dosavadní zjištěné okolnosti dopravní nehody, v důsledku čehož je výslech svědka nadbytečný.
- 22 V odborném vyjádření OKTE je uvedeno, že poškození pneumatiky je následkem dopravní nehody, zkoumaný plášť pneumatiky nevykazuje žádné charakteristické znaky jízdy s nedostatečným nebo klesajícím tlakem v pneumatice (jízda na pneumatice bez plnicího média), tedy nejedná se o poškození před dopravní nehodou.
- 23 Ve věci samé rozhodl Městský soud v Praze bez nařízení jednání, neboť s tím účastníci vyslovili souhlas (ust. § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „s. ř. s.“).
- 24 Městský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí, včetně řízení, jež jeho vydání předcházelo, v mezích žalobních bodů, jimiž je vázán, vycházejí přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodnutí správního orgánu (ust. § 75 odst. 1, 2 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
- 25 Při přezkumu napadeného rozhodnutí městský soud vyšel z následující právní úpravy.
- 26 Podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným

jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.

- 27 Podle ust. § 4 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.
- 28 Podle ust. § 4 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích je při účasti na provozu na pozemních komunikacích každý povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
- 29 Podle ust. § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích musí řidič přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.
- 30 Nejprve se Městský soud v Praze zabýval vznesenou námitkou nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí, kdy nepřezkoumatelnost žalobce dovozuje ze skutečnosti, že nepřezkoumatelným bylo shledáno související správní rozhodnutí žalovaného o náhradě škody. Městský soud v Praze však napadené rozhodnutí nepřezkoumatelným neshledal, kritéria přezkoumatelnosti napadené rozhodnutí splňuje. Jedná se o srozumitelné rozhodnutí opřené o dostatek relevantních důvodů, které vycházejí ze správního spisu a informací v něm uvedených. Je z něj zřejmé, proč žalovaný rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, a dostatečně jsou odůvodněny i postoje, které žalovaný zaujal k odvolacím námitkám žalobce. K tomu městský soud podotýká, že úkolem správního orgánu není vyvrátit každý jednotlivý argument, který byl odvolatelem vymezen na podporu jeho odvolacích námitek, pokud odůvodnění napadeného rozhodnutí reaguje na obsah a smysl odvolacích námitek a argumentuje tak, že z hlediska pravidel logického usuzování námitky účastníka vyvrátí. Podle názoru městského soudu napadené rozhodnutí tyto požadavky splňuje. Lze tedy uzavřít, že napadené rozhodnutí netrpí žádnými vadami, které by měly vliv na jeho přezkoumatelnost dle ust. § 76 odst. 1 s. ř. s. a které by měly vést k jeho zrušení. Pro úplnost městský soud dodává, že k důvodům nepřezkoumatelnosti rozhodnutí o náhradě škody, ač se s nimi seznámil (jednalo se, zjednodušeně řečeno, o zrušení rozhodnutí pro nedostatečné odůvodnění, kdy odpovědnost za škodu byla bez dalšího dovozována z existence napadeného rozhodnutí o přestupku), nemůže přihlédnout, neboť řízení o přestupku a řízení o náhradě škody jsou zcela samostatná a na sobě nezávislá řízení.

- 31 Dále městský soud posuzoval nejzásadnější žalobcovu námitku, v níž žalobce brojí proti závěru žalovaného o zavinění vytčeného přestupku, neboť je přesvědčen, že skutková zjištění svědčící o nepřizpůsobení rychlosti jízdy okolnostem nejsou správná a byla učiněna v důsledku nedostatečného dokazování. Tato námitka se prolíná většinou žalobních bodů, kde je konkretizována. Spolu s ní městský soud posoudil i námitku související, v níž žalobce predestřel vlastní skutkovou verzi a vytkl žalovanému, že ji dostatečně neproověřoval.
- 32 Správní orgány při zjišťování skutkového stavu vycházely z podkladů shromážděných Policií ČR, včetně výpovědi žalobce, vysvětlení podaného spolujezdcem a též odborného vyjádření OKTE, neboť správná skutková zjištění si vyžadovala odborné zkoumání z oboru silniční dopravy. Městský soud v Praze se tedy zaměřil na konzistenci závěrů správních orgánů ve vztahu k těmto podkladům a na relevanci těchto podkladů.
- 33 Jedním z takových podkladů je fotodokumentace pořízená z místa dopravní nehody, z níž vyplývá, že povrh inkriminovaného úseku je zcela rovný a nenachází se zde žádné ležící předměty, které by případně mohly způsobit poškození pneumatik projíždějících vozidel.
- 34 Také protokol o nehodě v silničním provozu č.j. KRPS-452-3/DNPZ-2015-011606 ze dne 16. 9. 2015 uvádí, že silnice byla bez závad (viz část Ohledání místa dopravní nehody odst. I písm. a), přehlednost dobrá, hustota provozu na stupni č. 1, a že kromě střepů a plastů z předmětného poškozeného vozidla žádné další stopy nebyly na místě ohledáním zjištěny ani zajištěny (viz část Ohledání místa dopravní nehody odst. II). V tomto protokolu je pak rozebráno, že jako stopa č. 1 bylo označeno vozidlo, jako stopa č. 2 byla označena poškozená svodidla a jako stopa č. 3 střepy a plasty z předmětného poškozeného vozidla nacházející se na vozovce v připojovacím jízdním pruhu ve vzdálenosti 55,0 m až 87,3 m od výchozího bodu měření (viz část Ohledání místa dopravní nehody odst. II).
- 35 V této souvislosti pak městský soud nemůže shledat důvodnou námitku, podle níž Policie ČR pochybila, když neprovedla ohledání komunikace minimálně od místa, kde k nějakému nestabilnímu pohybu vozidla došlo, k zjištění existence případné překážky. Je zjevné, že komunikace byla ohledána přiměřeně, a to i v místě, kde žalobce popisoval najetí na nespecifikovanou překážku (viz Záznam z projednání ze dne 9. 11. 2015). Žalobcem označený úsek je v rámci fotografické dokumentace obsažen ve správním spise zachycen, tj. minimálně od dopravní značky Dej přednost v jízdě, která je zachycená na Plánku dopravní nehody ze dne 15. 9. 2016 pod označením DZ P4, tj. cca 100 metrů úseku komunikace, takže k ohledání místa došlo s tím, že z přiložených fotografií není žádná taková překážka znatelná (viz fotografie 4 až 9).
- 36 Pokud jde o odborné vyjádření OKTE, městský soud nejprve konstatuje, že Odbor kriminalistické techniky a expertíz Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje je specializované pracoviště zaměřené na kriminalisticko-technickou a expertízní činnost, zapsané jako znalecký ústav v Seznamu znalců vedeném Ministerstvem spravedlnosti. Není-li odborné vyjádření znaleckého ústavu v řízení zpochybněno, jde o relevantní důkaz jako každý jiný. Dále městský soud uvádí, že žalovaný při rozhodovací činnosti vycházel ze všech podkladů, které, jak vyplývá z napadeného rozhodnutí, hodnotil jednotlivě i ve

vzájemné souvislosti. Odůvodnění napadeného rozhodnutí není opřeno pouze o odborné vyjádření OKTE, jak tvrdí žalobce, ale vychází ze všech relevantních podkladů. Městský soud neshledal, že by v průběhu správního řízení byly závěry odborného vyjádření zpochybněny jinými důkazy, neboť mezi listinami založenými ve správním spisu není rozpor a lze z nich učinit souladný závěr (jak je rozvedeno dále v odůvodnění tohoto rozsudku). Městský soud proto považuje za správný postup žalovaného, pokud z předmětného odborného vyjádření vycházel.

- 37 Městský soud v Praze považuje za potřebné zdůraznit, že znalecký ústav se v odborném vyjádření nevyjadřoval k příčině vzniku dopravní nehody komplexně; vyjadřoval se pouze k dílčí otázce vznesené de facto na základě tvrzení žalobce, zda mohlo být její příčinou poškození pneumatiky před nehodou. Tuto možnost odborné vyjádření zcela vyloučilo, a to s náležitým a přesvědčivým odůvodněním, že pneumatika nenese stopy po jízdě bez plnicího média.
- 38 Žalobci lze přisvědčit, že závěry vyplývající z odborného vyjádření OKTE mohly být více rozebrány a precizovány, například v popisu toho, jaké jsou ony charakteristické znaky (náhlého) úniku plnicího média. Na druhou stranu, pokud měl žalobce za to, že v odborném vyjádření OKTE jsou takové nedostatky, které mohly mít vliv na jeho základní závěr, nezbyváá než uvést, že žalobce měl tyto své důvody a úvahy nejenom přednést, nýbrž také doložit, například jiným odborným vyjádřením či znaleckým posudkem, který by závěry obsažené v odborném vyjádření OKTE, případně použité metody zkoumání zpochybnil nebo vyvrátil. Neměl se tedy omezovat na to, že vyslovoval pouze nesouhlasná stanoviska k závěrům odborného vyjádření, aniž zdůvodnil, z jakého důvodu byl ten či onen postup zkoumání nesprávný. Namítá-li například žalobce, že nebyla provedena demontáž pneumatiky z disku a dokumentace obou stěn běhounu nebo boku, nebo že nebyl proveden výřez poškozeného místa a toto nebylo zkoumáno pod mikroskopem, měl též zdůvodnit, z jakého důvodu toto považuje za důležité, případně jaký vliv mohlo mít nedodržení postupu na závěr zde přijatý. Nic takového však žalobce neučinil. Stanovisko výrobce pneumatik, kterým žalobce argumentuje, je zcela obecné, vyjadřuje se povšechně k životnosti pneumatik, a neuvádí ničeho a konkrétní sporné pneumatice, o formě jejího poškození ani o tom, co bylo příčinou poškození, nepolemizuje se závěrem odborného vyjádření OKTE, podle nějž předmětná pneumatika nenese stopy po jízdě bez plnicího média. Lze uzavřít, že žalobci se závěr žalovaného o skutkovém stavu nepodařilo znevěrohodnit, už jen z toho důvodu, že sám nepředestřel přesvědčivé tvrzení a nepředložil k důkazům jiné odborné vyjádření (případně znalecký posudek) ani nenabídl žádný jiný důkaz, z něž by bylo možné učinit odlišný závěr.
- 39 Městský soud považuje za vhodné na tomto místě stručně objasnit princip rozložení procesních břemen ve správním řízení. Důkazní břemeno k prokázání skutkového stavu nese primárně správní orgán. Teprve vyvstanou-li o skutkovém stavu důvodné pochybnosti, vyvstane rovněž otázka, kdo dál ponese důkazní břemeno v otázce potvrzení či vyvrácení takových pochybností. Tento princip je vyvážený a brání správnímu orgánu i účastníkovi řízení účelově zpochybňovat zjištěné skutečnosti. Proto ten, kdo hodlá skutkový stav zpochybnit, musí nejprve sám unést břemeno tvrzení, tedy musí předložit taková skutková tvrzení, která jsou skutečně způsobila jej zpochybnit, protože vytvářejí věrohodnou verzi reality, podle níž k posuzovaným skutečnostem došlo jiným způsobem.

Břemeno tvrzení lze unést nabídnutím věrohodné verze reality, jež je z hlediska okolností případu pravděpodobná či možná. Teprve až v případě unesení břemene tvrzení je možné přistoupit k dokazování, které spočívá na správním orgánu.

- 40 V posuzovaném případě je skutkový stav zjištěn na základě listinných důkazů založených ve správním spisu. Pouhé tvrzení žalobce, že skutkový stav byl jiný, ke zpochybnění zjištění žalovaného nepostačuje. Městský soud je toho názoru, že žalobce neuvedl takové konkrétní okolnosti, které by byly s to zpochybnit skutkový stav zjištěný žalovaným, zejména skutečnost, že k proražení pneumatiky došlo až následkem nehody, kdy žalobce se k závěru o absenci stop nasvědčujících jízdě bez plnicího média ve správním ani v soudním řízení nijak nevyjádřil a nepředestřel žádný argument, který by tento závěr zpochybnil. Relevantní skutečnosti, které by měly být žalobcem navrženými důkazy prokázány, tedy chybí; proto žalovaný nepochybil, pokud žalobcem navržené důkazy podporující jeho verzi skutkového stavu (znalecký posudek a svědeckou výpověď žalobcova spolujezdce) neprovedl. (Srovnej například: rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 5. 2019, č.j. 1 As 66/2018-34.) Stejně tak městský soud nepovažoval za potřebné ustanovit znalce a doplnit skutková zjištění znaleckým posudkem, jak navrhl žalobce. Městský soud má za to, že k posouzení skutečností významných pro zjištění skutkového stavu v dané věci není zapotřebí dalších odborných znalostí, když skutkový stav byl žalovaným spolehlivě zjištěn.
- 41 Soud se nemůže ztotožnit ani s námitkou žalobce, podle níž žalovaný při rozhodování nezohlednil stáří pneumatiky, přičemž právě faktor stáří spolu s povrchovým poškozením byly příčinou nehody.
- 42 Z napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že žalovaný se touto žalobcovou námitkou zaobíral, když argumentoval neexistencí zákonné definice stáří či životnosti pneumatik, objasnil, jak se opotřebení pneumatiky posuzuje, uvedl, proč předmětná pneumatika kritéria bezpečnosti splňovala, a zdůraznil, že v posuzované věci byl stav pneumatiky jakožto příčina vzniku nehody vyloučen. Městský soud v Praze se se stanoviskem žalovaného ztotožňuje a nepovažuje za potřebné je doplňovat, pouze odkazuje na odborné vyjádření OKTE, z něž vyplývá, že předmětná pneumatika měla zákonem stanovenou hloubku a že stáří pneumatik nemělo na nehodu žádný vliv.
- 43 Městský soud v Praze uzavírá, že po přezkoumání napadeného a prvostupňového rozhodnutí a řízení, které jejich vydání předcházelo, shledal, že zjištění skutkového stavu a jeho právní posouzení má oporu v shromážděném spisovém materiálu, není v rozporu s obsahem dokumentů tam založených. Žalovaný posoudil otázku přestupku v dostatečném rozsahu, přičemž soud zároveň nedospěl k závěru, že by se žalovaný nezabýval žalobcovými námitkami, v napadeném rozhodnutí v odpovědi na tyto námitky podrobně a beze zbytku reagoval a vyjádřil své vlastní závěry ve vztahu k žalobcově argumentaci. Napadené rozhodnutí městský soud považuje za přezkoumatelné, postavené na správně zjištěném skutkovém základu a správné i po právní stránce, námitky žalobce tak nejsou důvodné. Z tohoto důvodu městský soud žalobu zamítl jako nedůvodnou podle ust. § 78 odst. 7 s. ř. s.

- 44 Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ust. § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého má účastník, který měl ve věci úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem. Vzhledem k tomu, že žalovanému státu tyto náklady nevznikly, soud rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku II.

P o u č e n í :

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem [REDACTED]. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha dne 22. listopadu 2019

JUDr. Ladislav Hejtmánek
předseda senátu