



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK**JMÉNEM REPUBLIKY**

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyní Mgr. Jarmilou Úředníčkovou v právní věci žalobce **T. G.**, zastoupeného JUDr. Ivo Hešíkem, advokátem se sídlem Opava, Lepařova 8, proti žalovanému **Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje**, se sídlem Ostrava, 28. října 117, o žalobě na přezkoumání rozhodnutí žalovaného o přestupku ze dne 26.1.2015, č.j. MSK 156345/2014,

t a k t o :

- I. Žaloba **se z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobou ze dne 19.2.2015 se žalobce domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 26.1.2015, č.j. MSK 156345/2014, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Magistrátu města Opavy ze dne 31.10.2014, sp. zn. 13150/2014/DOPR/DoM. Rozhodnutím správního orgánu I. stupně byl žalobce uznán vinným z přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Žalobce namítal, že spáchání přestupku mu nebylo prokázáno. Uvedl, že dne 29.9.2014 u ústního jednání učinil návrh na doplnění dokazování na zpracování písemného dodatku k podanému znaleckému posudku č. AD 1614, ovšem tento návrh správním orgánem akceptován nebyl a správní orgán provedl toliko výslech znalce. Šlo totiž o položení doplňujících otázek, zejména o výpočetní analýzu varianty a), tj. kdy řidič G. již předjížděl a byl ještě předjížděn řidičem F., přičemž výpočetní analýzu nelze nahradit slovním vyjádřením. Výpočetní analýza a) by určila, za jakých podmínek je tato varianta technicky přijatelná. Správní orgán měl respektovat právo žalobce na doplnění znaleckého posudku, a to z toho důvodu, že řidič vozidla Renault (žalobce) ve výpovědi uvedl, že při předjíždění byl v levém jízdním pruhu, přičemž ani analýza varianty b) zpracována znalcem

uvedenému neodpovídá. Znalec na základě výpočetní analýzy obou variant by měl určit, za jakých podmínek by mohly varianty, dle obou řidičů, probíhat a pak by teprve mohl správní orgán objektivně rozhodnout. Jedna z variant byla jako technicky nepřijatelná vyřazena pouze na základě části výpovědi řidiče. To, že mohlo dojít k situaci, kdy vozidlo Peugeot (řízené K. F.) předjíždělo vozidlo Renault (řízené žalobcem), které již předjíždělo vozidlo Opel (řízené R. R.), tj. k variantě a), je zcela triviální, ani ve věci přibráný znalec toto nezpochybňuje, byť všechna tři vozidla by se vedle sebe na vozovku v daném úseku vešla, avšak vozidlo Renault by při předjíždění nejelo v levém jízdnímu pruhu a nebylo by, při střetu, přední částí před vozidlem Opel, jak uvedl v části své výpovědi žalobce. Na základě této části výpovědi žalobce znalec usoudil, že tato varianta je technicky nepřijatelná. Návrhu žalobce na zpracování písemného dodatku znaleckého posudku však správní orgán nevyhověl.

Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby. Uvedl, že kromě invectiv a spekulací, jedinou neustále ve variacích opakovanou žalobní námitkou je, že nebylo vyhověno návrhu žalobce na písemné doplnění znaleckého posudku, nýbrž znalec byl „pouze“ vyslechnut. Tuto námitku žalobce vznášel již v odvolání proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně a žalovaný se s ní řádně vypořádal. Žalobce nebyl postupem správních orgánů zkrácen na svých právech, napadené rozhodnutí je plně přezkoumatelné a byl zjištěn stav věci, o němž nejdou důvodné pochybnosti. V podrobnostech žalovaný zcela odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí.

Soud vyzval účastníky řízení k vyjádření, zda souhlasí s tím, aby soud ve věci rozhodl bez jednání. Současně byli poučeni podle § 51 odst. 1 s.ř.s., zákona č. 150/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů, že nevyjádří-li se do dvou týdnů od doručení výzvy, má se za to, že souhlas je udělen. Žalobce se ve stanovené lhůtě nevyjádřil, žalovaný s projednáním věci bez nařízení jednání výslovně souhlasil. Soud proto v souladu s ust. § 51 odst. 1 s.ř.s. rozhodl bez nařízení jednání.

Krajský soud na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů), a to v mezích žalobcem uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Krajský soud předně konstatuje, že žaloba doručená soudu dne 19.2.2015 byla podána 18.2.2015 včas, neboť rozhodnutí žalovaného bylo doručeno žalobci k rukám jeho zástupce 29.1.2015.

Krajský soud ze správního spisu Statutárního města Opava a správního spisu žalovaného zjistil následující skutečnosti. Rozhodnutím Magistrátu města Opavy ze dne 31.10.2014 sp. zn. 13150/2014/DOPR/DoM byl žalobce uznán vinným tím, že dne 26.3.2014 kolem 5:20 hod. řídil osobní motorové vozidlo Renault Megane rz X po silnici č. I/56 ve směru jízdy od obce Kravaře na obec Velké Hoštice. Při uvedené jízdě, a to v kilometru 4,779 počal předjíždět před ním jedoucí osobní motorové vozidlo Opel Agila rz X řízené řidičem R. R. Při vedeném předjíždění ohrozil řidiče osobního motorového vozidla Peugeot 207 SW rz X K. F., kterým byl v té době již předjížděn, což je zakázáno, neboť levou přední částí vozidla Renault narazil do pravého boku vozidla Peugeot řidiče F. a následně pravou přední částí vozidla Renault do levé přední části vozidla Opel

řidiče R. Po nárazech bylo vozidlo Opel a žalobcem řízení vozidlo Renault uvedeny do smyků, ve kterých vyjeli vlevo mimo pozemní komunikaci do silniční příkop, přičemž se vozidlo Opel otočilo do protisměru své původní jízdy a převrátilo se na pravý bok. Žalobcem řízené vozidlo v uvedené silniční příkopě narazilo pravou zadní částí do kmene listnatého stromu a převrátilo se na levý bok. Při dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na uvedených vozidlech. Tímto jednáním žalobce porušil § 17 odst. 5 písm. c) zákona o provozu na pozemních komunikacích, čímž spáchal přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích a byla mu uložena pokuta ve výši 6.000,- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6ti měsíců s počátkem ode dne nabytí právní moci rozhodnutí. Dále mu byla uložena povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou 2.500,- Kč a bylo rozhodnuto o splatnosti pokuty a nákladů řízení. Správní orgán I. stupně současně zastavil řízení o přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích proti obviněnému K. F.

Správní orgán I. stupně vycházel z protokolu o nehodě v silničním provozu, situačního nákresu včetně fotodokumentace, z výpovědi žalobce, dále svědka R. R. a z vyjádření dalšího účastníka dopravní nehody K. F. a ze znaleckého posudku znalce Ing. A. K., Ph.D. č. AD/1614 včetně jeho ústního doplnění u jednání dne 22.10.2014, které proběhlo za přítomnosti žalobce a jeho zmocněnce, přičemž důkaz listinami včetně předmětného znaleckého posudku na č.l. 42-97 správního spisu byl proveden u ústního jednání dne 29.9.2014. Z protokolu o ústním jednání ze dne 22.10.2014 a protokolu o výslechu znalce z téhož dne správní orgán umožnil žalobci, aby znalci kladl otázky, přičemž žalobce tohoto svého práva prostřednictvím svého zmocněnce aktivně využil.

Ze znaleckého posudku, včetně výslechu znalce, vzal správní orgán I. stupně za prokázáno, že řidič vozidla Peugeot K. F. zahájil předjíždění vozidla Renault (řízeného žalobcem) v čase 3,72 sekund před střetem s tímto vozidlem, a to v době, kdy se vozidlo Renault včetně před ním jedoucího vozidla Opel, nacházela v pravém jízdním pruhu. V té době byla rychlost vozidla Peugeot stanovena na 100 km/h, rychlost vozidla Renault na 87 km/h a rychlost vozidla Opel na 75 km/h. Tyto rychlosti byly znalcem stanoveny s tolerancí na $\pm 10 \%$. V čase 1,08 sekund před střetem, kdy se již vozidlo Peugeot nacházelo v levém jízdním pruhu, a to na úrovni zadní části vozidla Renault, se vozidlo řízené žalobcem Renault dosud stále nacházelo v pravém jízdním pruhu, při rychlosti 87 km/h vzdáleno 26,1 metrů před místem střetu. Vozidlo Opel jedoucí rychlostí 75 km/h se nacházelo rovněž v pravém jízdním pruhu vzdáleno 22,5 metrů od své polohy v okamžiku střetu vozidel Peugeot a Renault. V uvedeném okamžiku zahájil žalobce jako řidič vozidla Renault předjíždění vozidla Opel. Následně, v čase 0,0 sekund nehodového děje, došlo ke střetu mezi levou přední částí vozidla Renault s pravým bokem vozidla Peugeot a posléze ke střetu mezi pravou přední částí vozidla Renault s levou přední částí vozidla Opel. Správní orgán vzal dále ze znaleckého posudku za prokázáno, že žalobce jako řidič vozidla Renault zahájil předjíždění vozidla Opel v době, kdy již byl předjížděn vozidlem Peugeot, které při řádném přesvědčení se o situaci mohl vidět, a nezahájením svého předjížděcího manévru mohl střetu zabránit. Žalobce dle posudku mohl v řádu desítek až stovek metrů za sebou pozorovat vozidlo Peugeot ve vnitřním zpětném zrcátku. V levém zpětném zrcátku při jeho řádném nastavení mohl vozidlo Peugeot vidět nejpozději při jeho najetí na střet vozovky, tedy v čase přibližně 3 sekundy před střetem, kdy již rovněž mohl rozpoznat jeho probíhající předjížděcí manévr.

Znalecký posudek pro technickou nepřijatelnost vyvrátil tvrzení žalobce, že při předjíždění před ním jedoucího vozidla Opel vjel do levé poloviny vozovky a ve chvíli, když se dostal přední částí svého vozidla před předjížděné vozidlo Opel, tak periferním viděním upozoroval to, že byl zleva předjížděn jiným osobním vozidlem. Vyjádření žalobce znalec považoval za technicky nepřijatelné v té části, kde uvedl, že při pohledech do zpětných zrcátek za sebou neviděl jet žádné vozidlo a ani neviděl, že by již byl předjížděn. Vzhledem k velmi dobrým výhledovým poměrům v místě nehody by při řádném přesvědčení se o situaci vozidlo Peugeot musel vidět.

Zejména vzhledem k poloze a charakteru poškození vozidel jako technicky nepřijatelné znalec hodnotil i vyjádření žalobce, podle něhož ke střetu s vozidlem Peugeot mělo dojít nárazem do střední části jeho levého boku, tj. boku vozidla Renault, v důsledku čehož měl být odražen vpravo a pravým bokem narazit do levého boku vozidla Opel, za situace, kdy měl mít vyšší rychlost než předjížděné vozidlo Opel a v daném okamžiku se měl přední částí svého vozidla nacházet před vozidlem Opel.

Dle závěru správního orgánu I. stupně znalecký posudek a výslech znalce zcela potvrdily průběh dopravní nehody tak, jak to ve svém vyjádření uvedl obviněný F., tedy že žalobce jako řidič vozidla Renault prováděl předjíždění před ním jedoucího vozidla řidiče Opel v době, kdy již byl jím předjížděn. Následně žalobce narazil levou přední částí vozidla do pravého boku vozidla Peugeot řízeného K. F. Správní orgán k popsanému jízdnímu manévru žalobce, tedy započetí předjíždění v době, kdy byl již předjížděn, uvedl, že samotný manévr předjíždění vybočením ze směru své jízdy je zákonem povolen, pokud však nebyl započat v rozporu s ust. § 17 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, který stanoví situace, při kterých manévr předjíždění nesmí řidič vůbec zahájit. Citoval dále § 17 odst. 5 písm. c) téhož zákona, podle něhož řidič nesmí zahájit předjížděcí manévr, pokud je z konkrétní situace v provozu na pozemní komunikaci zřejmé, že by svým manévrem ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Správní orgán učinil závěr, že řidič jedoucí za řidičem, který hodlá předjíždět, je chráněn uvedeným ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť jako jiný účastník provozu na pozemních komunikacích nesmí být manévrem předjížděcího řidiče ohrožen. Pokud by řidič, který hodlá předjíždět, měl svým manévrem ohrozit řidiče jedoucího za ním, nesmí takový manévr zahájit. Správní orgán uzavřel, že provedeným dokazováním má za prokázané, že žalobce svým jednáním spáchal přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích, kterého se dopustí fyzická osoba tím, že při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno. Následně pak správní orgán I. stupně odůvodnil uložené sankce a povinnost nahradit náklady řízení.

Proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně podal žalobce odvolání, o němž žalovaný rozhodl nyní napadeným rozhodnutím ze dne 26.1.2015 č.j. MSK 156345/2014, odvolání žalobce zamítl a napadené rozhodnutí potvrdil. Žalovaný v napadeném rozhodnutí kromě jiného konstatoval, že dokazování znaleckým posudkem bylo náležitě provedeno za přítomnosti žalobce při ústním jednání dne 29.9.2014 a poté dne 22.10.2014 byl znalec k věci vyslechnut. K odvolací námitce žalobce ohledně zpracování písemného dodatku k podanému znaleckému posudku

žalovaný uvedl, že by postrádalo smyslu ustanovovat nového či dokonce téhož znalce znovu k vypracování posudku pro to, aby obviněný z přestupku mohl před vypracováním posudku formulovat otázky, kterými se má znalec zabývat. Uvedl, že v přezkoumávaném případě žalobce v řízení své stanovisko vyjádřil a správní orgán se s využitím výsledku znalce vyjádřeními žalobce zabýval, tj. žalobce otázky týkající se posudku znalci položil a na právech tudíž krácen nebyl. Nebyl krácen ani na právu pokládat příbranému znalci otázky, jak vyplývá z protokolu o ústním jednání dne 22.10.2014. Žalovaný současně uvedl, že skutečnost, že se magistrát rozhodl pro provedení výsledku znalce, nikoli pro zadání písemného doplňku znaleckého posudku, náleží do diskreční pravomoci správního orgánu vycházející z ust. § 56 správního řádu, podle kterého správní orgán může znalce také vyslechnout. Dle názoru žalovaného příbrání znalce nespočívá v tom, zda je závěr znalce vyjádřen písemně či ústně do protokolu, nýbrž v samotném vyjádření autority k problematice, k jejímuž posouzení je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají. Žalovaný odkázal na ust. § 51 odst. 1 správního řádu, podle něhož lze k provedení důkazů užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy.

Na tomto místě krajský soud konstatuje, že se zcela ztotožňuje s uvedenými závěry žalovaného. Postup správního orgánu I. stupně byl v souladu s § 56 správního řádu a za situace, kdy po podání písemného znaleckého posudku se u ústního jednání znalec v rámci svého výsledku námitkami žalobce proti znaleckému posudku zabýval, hodnotil technickou přípustnost a reálnost tvrzení jednotlivých účastníků dopravní nehody, věcně se zabýval variantou děje předestřenou žalobcem, a to jak tvrzením o jeho jízdě ve středu levého jízdního pruhu, tak tvrzením o nárazu vozidla Peugeot do vozidla žalobce a tyto své závěry srozumitelně a přesvědčivě zdůvodnil, pak za tohoto stavu nelze správním orgánům z pohledu § 51 odst. 1 a § 56 správního řádu ničeho vytknout a žalobní námitka žalobce, že nebylo podáno písemné doplnění posudku, není důvodná.

Žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí vyslovil nesouhlas s námitkou žalobce, že by se znalec neměl odvolávat na výpovědi řidičů jako náhradu za provedení řádné technické analýzy. Uvedl, že se znalec na výpovědi neodvolává, nýbrž hodnotí technickou přípustnost a reálnost tvrzení jednotlivých účastníků dopravní nehody. Poznamenal, že znalec uvádí výpovědi účastníků jako citace, analýza je souhrn a vyhodnocení všech dostupných podkladů, nikoliv pouze finální počítačová simulace. Zdůraznil, že přesvědčivost posudku nevychází z toho, že znalec provede výpočet nebo děj zobrazí, ale z komplexního vyhodnocení věci včetně vysvětlení, jak která skutečnost do věci zapadá, proč se tvrzení účastníků nehody liší či ke kterým tvrzením není možno se pro technickou nepřípustnost přiklonit apod. Žalovaný shrnul, že znalec nastínil dvě varianty děje a tyto podrobil základnímu hodnocení z hlediska technické přijatelnosti. Znalec hodnotil i variantu předestřenou žalobcem a objasnil skutečnosti, které vedou k jejímu odmítnutí – zejména poloha a charakter poškození vozidel a zadokumentované stopy. Jak zanechané stopy, tak i vzniklé deformační poškození vozidel představují objektivně hodnotitelné vstupní údaje naprosto nezávisle na existenci a obsahu vyjádření žalobce. Technicky přijatelnou variantu dopravní nehody znalec dále ověřil simulací, která potvrdila reálnost děje odpovídajícího popisu podaného dalším účastníkem nehody K. F. Učiněné závěry pak znalec v posudku popsal slovně a znázornil graficky, včetně jednotlivých fází pohybu vozidel před střetem a po střetu.

Žalovaný po vyhodnocení všech podkladů dospěl k závěru, že vzniklé deformační poškození vozidel (z potěru černé barvy na pravých dveřích vozidla Peugeot lze dovozovat kontakt s pneumatikou vozidla žalobce Renault, čemuž dobře odpovídá průraz až vytržení části bočnice levé přední pneumatiky vozidla Renault při namáčknutí na pravou spodní hranu zadních dveří vozidla Peugeot) vypovídá o nárazu levého předního rohu vozidla Renault (vozidla žalobce) do střední části pravého boku vozidla Peugeot. Dle žalovaného odpovídající půdorysné znázornění střetové polohy vozidel v příloze č. 7 znaleckého posudku jednoznačně ukazuje, že vozidlo Peugeot řízené K. F. se v takovém případě nacházelo nalevo od vozidla Renault v levém jízdním pruhu, do kterého vozidlo žalobce Renault šikmo přejíždělo z pruhu pravého. Dle závěru žalovaného žalobce jako řidič vozidla Renault svým předjížděcím manévrem v rozporu s ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, podle něhož řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče, nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích, ohrozil řidiče vozidla Peugeot P. F., jemuž vzniklo bezprostřední nebezpečí vyúsťující nejprve ve střet vozidel Renault a Peugeot, následně pak v druhý střet vozidla žalobce Renault s vozidlem Opel. Žalovaný dále učinil závěr, že v řízení nevyšla najevo existence okolností, které by žalobci znemožňovaly nebo podstatně ztěžovaly možnost rozpoznat aktuální situaci na pozemní komunikaci. Tvzení žalobce o tom, že se před započítím předjíždění náležitě přesvědčil, že může manévr zahájit, jsou podle názoru žalovaného zpochybněna prostorovým postavením vozidel s nevelkou vzájemnou vzdáleností a nerušenou viditelností. Uvedl, že výstupy znaleckého zkoumání názorně nabízejí úvahu nad vcelku obvyklou příčinou dopravní nehody způsobené nedostatečným ujištěním se řidiče o situaci v provozu. Poloha vozidel je ukázkovým příkladem, v němž s ohledem na tzv. mrtvý úhel může existovat prostor, ve kterém řidič jedoucí v pravém jízdním pruhu již nemusí být schopen pozorovat jiné vozidlo jedoucí stejným směrem v levém jízdním pruhu prostřednictvím zpětných zrcátek, aniž by toto vozidlo ještě mohl zaznamenat periferním vnímáním. Pokud se v takovém okamžiku vícekrát či důkladněji o situaci nepřesvědčí a zahájí manévr, je náhle překvapen přítomností jiného vozidla, jehož řidič s ohledem na blízkost vozidel prakticky nemá možnost střet odvrátit. I tato úvaha dle názoru žalovaného v kontextu věci podporuje závěry o porušení povinností stanovených zákonem o silničním provozu žalobcem, nikoli K. F. Žalovaný se ztotožnil se závěrem správního orgánu I. stupně o spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu žalobcem.

Podle ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 téhož zákona, fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.

Krajský soud nesouhlasí s žalobní námitkou žalobce, že spáchání předmětného přestupku mu nebylo prokázáno. Soud neshledal, že by řízení bylo zatíženou vadou mající vliv na zákonnost obou vydaných správních rozhodnutí, která by spočívala

v nedostatečně a neúplně zjištěném skutkovém stavu. Porušení § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, výše citovaného, prokazuje protokol o nehodě v silničním provozu a plánek včetně fotodokumentace, ve spojení se znaleckým posudkem znalce Ing. A. K., Ph.D., včetně výslechu znalce. Z těchto důkazů a shromážděných podkladů, které správní orgán hodnotil jak jednotlivě tak i ve vzájemné souvislosti vyplývá zcela jednoznačně jeho skutkový závěr, že žalobce při předmětné jízdě po silnici č. I/56 od obce Kravaře na obec Velké Hoštice dne 26.3.2014 počal předjíždět před ním jedoucí osobní motorové vozidlo Opel Agila rz X řízené řidičem R. R., a to v době, kdy již byl předjížděn vozidlem zn. Peugeot řízeném K. F., přičemž ohrozil řidiče osobního motorového vozidla Peugeot, neboť levou přední částí vozidla Renault narazil do pravého boku vozidla Peugeot řidiče F. a následně pravou přední částí vozidla Renault do levé přední části vozidla Opel řízeného R. R. Znaleckým posudkem bylo prokázáno, že řidič vozidla Peugeot K. F. zahájil předjíždění vozidla žalobce v čase 3,72 sekund před střetem s tímto vozidlem, a to v době, kdy se vozidlo žalobce, včetně před ním jedoucí vozidlo Opel, nacházely v pravém jízdním pruhu. Znalecký posudek vymezil střetové polohy vozidel jako náraz levého předního rohu vozidla Renault do střední části pravého boku vozidla Peugeot a následně pravého předního rohu vozidla Renault do levého boku v přední části dveří a přilehlé části levého předního blatníku a levého předního kola vozidla Opel. Vzájemná poškození uvedených vozidel v popsanych místech, přičemž v místě poškození vozidla Peugeot se mimo promáčknutí karoserie nacházely i stopy pneumatiky levého předního kola vozidla žalobce, vypovídá o nárazu levého předního rohu vozidla žalobce do střední části pravého boku vozidla Peugeot. Znalec v příloze č. 7 znaleckého posudku půdorysně znázornil střetové polohy vozidel a toto znázornění zcela jednoznačně ukazuje, že vozidlo Peugeot se v takovém případě nacházelo nalevo od vozidla Renault v levém jízdním pruhu, do kterého vozidlo žalobce Renault šikmo přejíždělo z pruhu pravého. Ze shora uvedeného vyplývá nedůvodnost žalobní námitky žalobce, že znalec vyloučil jako technicky nepřipustné tvrzení o průběhu nehodového děje předestřené žalobcem pouze na základě úzké části výpovědi. Znalec ve znaleckém posudku objasnil skutečnosti, které vedou k odmítnutí varianty, a to nikoli na základě úzké části výpovědi, ale jak výše uvedeno, zejména s ohledem na polohu a charakter poškození vozidel a zadokumentované stopy. Technicky přijatelnou variantu dopravní nehody pak dále ověřil simulací, která potvrdila reálnost děje odpovídajícího popisu, jak jej podal účastník nehody řidič vozidla Peugeot K. F. Krajský soud konstatuje, že správní orgány své povinnosti přesně a úplně zjistit skutečný stav věci a za tím účelem si opatřit podklady pro vydání rozhodnutí dostály. V přezkoumávané věci podklady pro rozhodnutí tvořily ucelený důkazní rámec a za této situace bylo možno spolehlivě dovodit odpovědnost žalobce za přestupkové jednání. Správní orgány se řádně vypořádaly s důvody, které vedly k rozhodnutí o uznání viny žalobce, rozhodnutí je přezkoumatelné a zákonné.

Na základě výše uvedeného soud neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.

O nákladech řízení rozhodl krajský soud podle § 60 odst. 1 s.ř.s. tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť žalobce ve věci úspěch neměl a žalovanému prokazatelně žádné náklady nevznikly.

P o u č e n í : Proti tomuto rozhodnutí **I z e** podat kasační stížnost ve lhůtě do dvou týdnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí. Kasační stížnost se podává ve dvou

vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Brno, Moravské náměstí č. 6. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s.

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.

V Ostravě dne 18.5.2015

Mgr. Jarmila Úředníčková
samosoudkyně