



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci rozhodl samosoudkyní JUDr. Martinou Radkovou v právní věci žalobce **F. H.**, bytem Č. V. 8, zast. Mgr. Jaroslavem Mackem, advokátem se sídlem v Jeseníku, nám. Svobody 829/17, proti žalovanému **Krajskému úřadu Olomouckého kraje**, se sídlem Jeremenkova 40a, Olomouc, o přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 5. 2010, č. j. KUOK 53088/2010, sp. zn. KÚOK/29591/2010/ODSH/359, ve věci přestupku,

t a k t o :

I. Žaloba **se z a m í t á .**

II. Žalovanému **se** náhrada nákladů **nepřiznává.**

III. Žalobce **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Podanou žalobou se žalobce domáhal přezkoumání rozhodnutí žalovaného, označeného v záhlaví. Tímto rozhodnutím bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Jeseník, odboru dopravy a silničního hospodářství, ze dne 8. 2. 2010, sp. zn. MJ/37036/2009, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. i) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, kterého se měl dopustit tím, že „dne 17. 7. 2009 v 10:55 hodin na silnici I/44 v km 66,137 v obci Č. V., okres J., způsobil dopravní nehodu, kdy jako řidič vozidla Renault Clio RZ X při jízdě po předmětné komunikaci odbočoval doprava, přičemž svým způsobem jízdy ohrozil řidičku za ním jedoucího vozidla zn. Citroen C3 RZ X řízeného A. U., kdy řidičce vytvořil překážku náhlou a neočekávanou, přičemž došlo ke střetu obou vozidel a to pravé zadní části vozidla Clio a přední části vozidla Citroen.“ Tím žalobce porušil § 21 odst. 1, 3 zákona č. 361/2000 Sb. Za to mu byla uložena pokuta 3.500 Kč a stanovena k úhradě paušální částka nákladů řízení ve výši 2.500 Kč. Hmotná škoda na vozidle Clio byla stanovena na 127.137,27 Kč a na vozidle Citroen 60.000 Kč. Technická závada nebyla zjištěna a dechová zkouška vyloučila přítomnost alkoholu v dechu u obou účastníků nehody. Ve věci přestupku A. U. bylo řízení o jejím přestupku podle § 22 odst. 1 písm. i) zákona o přestupcích napadeným rozhodnutím zastaveno.

V žalobě namítal žalobce, že skutkový stav nebyl náležitě objasněn a že správní orgán nekriticky přijal ze znaleckého posudku hodnocení právních skutečností, která znalci nepřísluší. Podle žalobce znalecký posudek byl zpracován tendenčně, neboť znalec nesprávně, neodůvodněně a neoprávněně vyšel z předpokladu, že vozidlo Clio se zcela nepochybně před střetem nacházelo v levém jízdním pruhu, dále znalec vyšel z předpokladu nečinnosti žalobce, pokud jde o znamení vpravo, ačkoliv toto nemohl vyloučit a neměl k tomu objektivní podklady, jak sám přiznává v závěru posudku, dále znalec hodnotil právní otázky, které mu nepřísluší, zejména pokud jde o neočekávanost údajné překážky, vytvořené řidičem vozidla Clio (odpověď na otázku č. 3 dodatku č. I. 2) a konečně bez dalšího znaleckého zkoumání znalec konstatuje, že řidič vozidla Clio nemusel při odbočování doprava vybočit ze směru své jízdy vlevo (odpověď na otázku č. 3 dodatku č. I. 2). Žalobce namítal, že znalec nepřihlížel dostatečně k tomu, co uvedli v řízení účastníci. Žalobce je přesvědčen, že řidička neměla důvod očekávat odbočení vozidla Clio vlevo, že mohla být omezena řidičem vozidla Clio odbočujícím vpravo a že řidič vozidla Clio byl oprávněn s ohledem na rozměry vozidla při odbočování vpravo vybočit ze směru své jízdy vlevo. Žalobce již ve správním řízení namítal porušení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu řidičkou vozidla Citroen, protože mohla a měla na vzniklou situaci reagovat dříve. Tvzení žalobce, že dával celou dobu odbočování znamení o změně směru jízdy vpravo nebylo ve správním řízení vyvráceno. Naopak, v řízení nebylo tvrzeno ani prokázáno, že by žalobce dával znamení o změně směru jízdy vlevo, netvrdí to ani řidička vozidla Citroen. Ta se vůbec neměla pokoušet předjet vozidlo zprava. Pokud tak učinila, nese odpovědnost za vzniklou nehodu. Žalobce předložil ve správním řízení znalecký posudek Ing. L. K. k posudku Ing. I. K.. Žalovaný odvolací námitky žalobce shledal pouze jako obecné, žalobcovy výhrady jako subjektivní vyjádření nesouhlasu k posudku vypracovaném ve správním řízení a k oponentnímu posudku Ing. K. zaujal, stanovisko, že otázky byly znalci kladeny s cílem zpochybnit výpověď jednoho z účastníků nehody a závěry znalce Ing. K. a

dále, že znalec hodnotí neoprávněně právní otázky a vyslovuje spekulativní závěry. Žalovaný považoval za stěžejní otázku, ze kterého jízdního pruhu započal odbočovací manévr řidiče vozidla Clio. Žalovaný měl zkoumat objektivní stránku přestupku a příčinnou souvislost mezi protiprávním jednáním a škodlivým následkem a je třeba rozlišit mezi ohrožovacím (stav nebezpečí nebo hrozby poruchou) a poruchovým následkem (přímý zásah do chráněného zájmu). Podle žalobce bylo příčinou dopravní nehody porušení § 19 odst. 1 a § 4 písm. a) zákona o silničním provozu ze strany řidičky vozidla Citroen. Není jasné, jak znalec Ing. K. dospěl k závěru, že řidič vozidla Clio jel rychlostí asi 31 km/h, což je v rozporu s uváděným předstřetovým pohybem uváděným oběma účastníky (jeli za sebou stejnou rychlostí). Závěry znalců se liší v tom, ke kterému okamžiku přiřadili reakci řidičky vozidla Citroen na zpomalení vozidla Clio a z toho plynuly zcela odlišné závěry znalců. Znalec Ing. K. podle žalobce zcela rezignoval na analýzu pohybu obou vozidel k okamžiku odbočení vozidla Clio vpravo z rychlosti 50 km/h na 31 km/h. Důsledkem tohoto pochybení je logicky nesprávný závěr o včasnosti reakce řidičky vozidla Citroen. Podle znalce Ing. L. K. mohla řidička reagovat na zpomalující vozidlo Clio $4,0 \div 4,4$ s před střetem. Protože řidička reagovala o $2,1 \div 2,7$ s později, pak by ke střetu došlo, i kdyby vozidlo Clio zastavilo ve svém pruhu. Prodleva v reakci řidičky je nevysvětlitelná, při včasné reakci by řidička musela jen zpomalit na rychlost cca $1,3 \text{ m/s}^2$, což lze přirovnat sundání nohy z plynu a pouhé brzdění motorem. Podle znalce Ing. K. na počátku nehodového děje ($4,8$ s před střetem) vozidla byla od sebe vzdálena $22 \div 32$ m, což je akceptovatelná bezpečná vzdálenost pro rychlost okolo 50 km/h. Pozdní reakcí si řidička zkrátila odstup vozidla na $9 \div 16$ m, což mělo za následek to, že ani při využití plného brzdného zpomalení nebyla schopna střetu zabránit. Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 23. 1. 2008, sp. zn. 5 Tdo 10/2008, nelze po řidiči odbočujícím vlevo bez dalšího požadovat, aby se nepřetržitě díval za sebe. Správní orgány bez bližšího zkoumání konstatovaly, že žalobce vybočil do levého jízdního pruhu bez ohledu na další skutečnosti. Pokud měl správní orgán v řízení dva znalecké posudky, které se různily, měl správní orgán přistoupit k reviznímu znaleckému zkoumání. Pokud takový postup navrhne účastník řízení, správní orgán musí odůvodnit, proč návrhu nevyhovuje. V souzené věci skutkové zjištění správního orgánu nemá oporu v provedeném dokazování. Žalovaný dostatečně nezdůvodnil, proč se nezabýval blíže konkrétními závěry oponentního posudku, zejména ve vztahu k pozdní reakci řidičky. Znalec Ing. K. se vyjadřoval k posudku Ing. K. pouze v technické rovině. Se znaleckým posudkem předloženým žalobcem má správní orgán nakládat stejně jako s posudkem vyžádaným správním orgánem. Podle žalobce nebyl jím předložený posudek hodnocen v souladu s § 50 správního řádu a správními orgány nebylo s dostatečnou mírou pravděpodobnosti prokázáno, že se žalobce dopustil jednání, které mu bylo kladeno za vinu. Žalovaný se dostatečným způsobem nevypořádal s odvolacími námitkami žalobce ani se závěry Ing. K..

Ve vyjádření žalovaný uvedl, že žalobce neuvádí porušení konkrétního ustanovení zákona a z důvodu obecnosti se proto nemůže konkrétně vyjádřit k tomu, že bylo nesprávné rozhodnutí i řízení, které předcházelo jeho vydání. Tvrzení žalobce, že správní orgány neobjasnily dostatečně rozhodné skutečnosti, neposoudil a nezohlednil vše, co vyšlo v řízení najevo a co uvedli účastníci, odporuje spisovému materiálu. Námitka tendenčnosti posudku znalce Ing. K. pouze zvýrazňuje skutečnost, že žalobce argumentuje obecnými frázemi bez uvedení konkrétních argumentů (např. rozpor s podklady Policie ČR, špatné výpočty drah a postavení vozidle apod.). Takové námitky nebyly obsahem ani odvolání ani žaloby. Podle

žalovaného v řízení bylo třeba zjišťovat skutečnosti svědčící spáchání přestupku výlučně u žalobce, nikoli u řidičky, protože každý odpovídá za své jednání samostatně (srov. rozsudek NSS ze dne 21. 11. 2007, 5 As 48/2007-157). Námitky žalobce o porušení právních předpisů vyhodnotil žalovaný jako obecné bez reálného podkladu. Žalovaný se vypořádal i se závěry oponentního znaleckého posudku, přičemž hodnocení podkladů pro vydání rozhodnutí přísluší pouze samotnému správnímu orgánu. Účastník řízení má právo činit návrhy, seznámit se s podklady pro rozhodnutí a vyjádřit se k nim. I odkaz žalobce na rozsudek NSS o dosažení stupně praktické jistoty je pouze obecný. Žalovaný vyčerpал všechny důkazy ke zjištění stavu, o kterém nejsou pochybnosti a proto nepřistoupil k doplnění posudku. Oba posudky se v zásadních otázkách nelišily, odlišnosti byly pouze v závěrech posudků, ke kterým nebyl Ing. K. ze zákona oprávněn, a proto k nim žalovaný nepřihlédl.

V replice žalobce poukázal na chybné upnutí pozornosti žalovaného pouze na způsob jízdy a odbočování žalobce místo toho, aby zjistil skutečnou příčinu nehody, což je základem sporu. A tou bylo podle žalobce porušení povinností řidičkou vozidla Citroen, které je v příčinné souvislosti s nehodou. Nesprávně došly oba správní orgány k závěru, že žalobce nevybočil ze svého jízdního pruhu – toto není fakticky možné vzhledem k místním poměrům. Žalobce znovu poukázal na rozpory dvou znaleckých posudků a na nesprávné hodnocení důkazů. Míra pravděpodobnosti, ke které při zjišťování skutkového stavu dospěly správní orgány, nedosahuje intenzity požadované na objasnění skutkového stavu správním řádem.

Při jednání soudu dne 6. 9. 2011 na dotaz soudu, zda u žalovaného posuzoval znalecké posudky někdo, kdo má odbornou způsobilost, zástupce žalovaného uvedl, že nelze po správním orgánu požadovat, aby měl odbornost jako znalec – to by znalecké posudky ztrácely význam. Správní orgán se nevyjadřoval v napadeném rozhodnutí k technickým věcem, ale k právním úvahám, ke kterým nebyl znalec oprávněn. Znalecký posudek je důkaz jako každý jiný a takto je posuzován. K porovnání fotografií, rozměrů zjištěných policií, plánu dopravní nehody apod. s parametry použitými ve znaleckém posudku je třeba logického úsudku a není potřeba vysokoškolského vzdělání.

Zástupce žalobce k provedenému dokazování uvedl, že provedeným dokazováním bylo prokázáno, že napadené rozhodnutí je nezákonné. Žalovaný nezjišťoval řádně skutkový stav tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti. Nevypořádal se řádně s doručeným znaleckým posudkem Ing. K. a podle žalobce počátek nehodového děje se musí počítat se shodnou rychlostí obou vozidel. Žalobce navrhuje zrušit napadené rozhodnutí a z procesní opatrnosti navrhuje podle uvážení soudu výslech obou znalců. Podle žalobce žalovaný ignoroval odvolací námitky s poukazem na jejich obecnost.

Zástupce žalovaného k provedenému dokazování uvedl, že žalobce opět namítl jen obecná tvrzení. Správní orgán provedl maximum dokazování, které je možné u dopravních nehod. Doplnil na návrh žalobce znalecký posudek. Žalobce svým konstatováním podsouvá skutkový stav, který je v rozporu se spisovým materiálem. Správní orgány se vypořádaly se všemi konkrétními námitkami žalobce. Žalovaný hodnotil dopravní nehodu i z pohledu druhého účastníka nehody. Podle judikatury Nejvyššího správního soudu se posuzuje jednání každého účastníka nehody zvlášť. Dokazováním byl prokázán skutek tak, jak se stal, a to je uvedeno

v rozhodnutí správního orgánu I. i II. stupně. Proto zástupce žalovaného navrhl žalobu jako nedůvodnou zamítnout.

Po vyjádření k dokazování účastníci žádné další návrhy na dokazování neměli.

Soud rozhodl věc při jednání rozsudkem dne 6. 9. 2011. Proti němu podal kasační stížnost žalovaný. Nejvyšší správní soud dne 1. 2. 2012 svým rozsudkem č. j. 3 As 22/2011-66 rozsudek krajského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci, opětovně přezkoumal napadené rozhodnutí podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále „s. ř. s.“) v mezích žalobních bodů a při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.), tedy ke dni 21. 5. 2010 a ze závazného právního názoru Nejvyššího správního soudu ze shora citovaného rozsudku.

Ze správního spisu krajský soud zjistil, že podle oznámení přestupku Policie ČR ze dne 26. 7. 2009 došlo dne 17. 7. 2009 v 10:55 hodin k nehodě v Č. V. na ulici P. o domu č. p. 448 na silnici č. 44 v km 66,137 ke střetu vozidla Citroen C3 a Renault Clio, *„kdy za domem č. p. 206 nedodržela řidička bezpečnostní vzdálenost za před ní odbočujícím vozidlem Renault Clio a došlo k nárazu levé přední části vozidla Citroen C3 do pravého boku vozidla Renault Clio a hmotné škodě na obou vozidlech“*. Technická závada nebyla zjištěna ani uplatněna a dechovou zkouškou byl vyloučen alkohol v dechu obou řidičů.

Podle vysvětlení řidičky ze dne 26. 7. 2009 tato upozornila zejména na brzdnou dráhu 14 m, dále na to, že řidič vybočil před odbočením do levého jízdního pruhu do protisměru a následně strhl řízení doprava, neměl zapnutý blinkr ani nepřibrzdil, vše se odehrálo velmi rychle. Nic nenasvědčovalo tomu, že řidič bude odbočovat. Řidička označila manévr řidiče za sportovní a riskantní s tím, že neměla naprosto čas situaci vyhodnotit a účinně reagovat. Zcela odmítla, že by řidič měl zapnutý blinkr. Po kolizi vozidla řidiče začal žalobce nadávat a na její námitku, že měl zapnutý blinkr a že manévr byl diskutabilní a ohrožující, řidič řekl, že blinkr zapnutý byl a že se automaticky vypnul. Řidička mu na to sdělila, že ještě má stočená kola, takže se vypnout nemohl. Řidič odpověděl, že o něj zavadil při vystupování a tím se vypnul. Toto uvedl řidič i policistům. Podle řidičky rychlý manévr doprava řidič uskutečnil proto, kdyby vjelo z nepřehledné ostré zatáčky vozidlo do levého pruhu. Žádného zpomalení řidiče si řidička nevšimla, překážka vznikla náhle a neočekávaně.

Podle vysvětlení žalobce ze dne 24. 7. 2009 tento zaregistroval za ním jedoucí vozidlo „u zrcadla“ v České Vsi a vozidlo bylo podle něj blíže než by mělo, určitě blíže než 50 m. Žalobce 40 m před domem tchána zapnul pravou směrovku, z dálky viděl, že je otevřená brána do zahrady, začal sledovat provoz proti vozidlu, najel si ke středu a když uhýbal a byl už kolmo k vozovce a přední polovinou vozu v bráně, najednou do pravých zadních dveří narazilo vozidlo Citroen. Vozidlo odskočilo asi půl metru. Žena ve vozidle otevřela okýnko a já jsem jí řekl, že kdyby dodržela dostatečný odstup, nemuselo k nehodě dojít. Ona na to reagovala slovy, že jsem

neblinkal. To však nebylo možné, po celou dobu jsem držel páčku směrovky rukou v horní poloze. Směrovka byla v činnosti a fungoval i po příjezdu policie. Podle žalobce jela řidička rychle a nestačila z tak malé vzdálenosti zabrzdit.

Podle protokolu o nehodě ze dne 17. 7. 2009 byla řidička policisty podezřelá z porušení § 4 písm. a) a § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., povrch vozovky byl suchý a byl popsán v tomto protokolu, stejně jako i teplota vzduchu a provoz. Místo střetu obou vozidel nebylo mezi řidiči sporné, dokumentace je doplněna fotografiemi.

Ve výpovědi řidička dne 9. 9. 2009 odkázala na protokol u policie a doplnila, že před nehodou jeli oba řidiči rychlostí 50 km/h, že žalobce před příjezdem policie zapnul nikoli směrovku ale výstražná světla, bránu vidět ze silnice nemohl a že žalobce najel do protisměru až k levé čáře. Kdyby přibrzdňoval žalobce, řidička by přibrzdňovala také, žalobce si přibrzdil až těsně před odbočením, neposunula Renault Clio o jeden metr. Myslela si, že žalobce chce odbočovat na chodník v protisměru.

Ve výpovědi z téhož dne žalobce rovněž odkázal na svou výpověď u policie. O otevřené bráně věděl jednak z předchozího hovoru s manželkou, což se dá prokázat, a dále z toho, jak vrhá stín, což je vidět nejméně z 30 m. Tvzení řidičky, že neblinkal, je v rozporu s tím, co na místě havárie uvedla policie i ženě žalobce, že si myslela, že odbočuje na protější chodník. Manévr tak, jako ho popsala řidička, není technicky možný bez brzdění. Pokud řidička přehlédla blinkr, nemůže tvrdit, že přehlédla brzdová světla, bez brzdění by nemohl do brány žalobce najet – šířka brány je 2,8 m a silnice je 0,5 m nad zahradou, bez zpomalení se tam najet nedá. Najetí mimo pravý pruh je nezbytné, žalobce najel levou polovinou vozidla do levého pruhu, asi tak 1 metr od levého okraje vozovky. S vyhotovením znaleckého posudku i otázkami znalci oba řidiči souhlasili. Žalobce poukázal na to, že řidička vozidla Citroen změnila výpověď.

Podle odpovědí na otázky ve znaleckém posudku Ing. I. K. popsal nehodový děj, znamení žalobce nehodnotil, protože pro něj neměl objektivní podklady. Podle znalce jel žalobce rychlostí asi 31 km/h a řidička 50 km/h, v okamžiku střetu žalobce asi 18 km/h a řidička 8 km/h, řidička reagovala na odbočení žalobce včas a bez opoždění, žalobce vytvořil překážku náhlou a neočekávanou. Podle znalce oba řidiči mohli nehodě předejít, a to žalobce tehdy, pokud by neodbočoval tak, jak odbočil a podle znalce není technickou otázkou, zda lze po žalobci požadovat, aby v daném místě odbočoval z pravého jízdního pruhu. Řidička by zabránila nehodě, pokud by v době reakce jela rychlostí 41 km/h a intenzívně brzdila, anebo pokud by jela rychlostí do 28 km/h a nebrzdila. Podle znalce není technickou otázkou, zda je možné po řidičce požadovat, aby jela těmito rychlostmi. Podle znalce rychlost a způsob jízdy řidičky nehodnotil znalec v příčinné souvislosti se vznikem a průběhem nehody, protože řidička nejela vyšší, než povolenou rychlostí a reagoval včas a ohledně žalobce znalec uvedl, že *„z technického hlediska v příčinné souvislosti se vznikem a průběhem nehody lze hodnotit způsob jízdy žalobce, neboť vytvořil řidičce vozidla Citroen překážku náhlou a neočekávanou.“*

Oba řidiči se k posudku vyjádřili tak, že řidička uvedla, že žalobce mění výpověď ohledně blinkru a že pokud by žalobce brzdil, brzdila by také. Žalobce se vyjádřil písemně a uvedl, že se řidička nejdříve omlouvala žalobci i jeho ženě a uvedla, že škodu uhradí, na policii pak uvedla jinou verzi a změnila své výpovědi. Dále poukázal na to, že brzdná dráha nebyla 14, ale 9 m, což není bezpečná

vzdálenost. Tvzení řidičky, že byla stočena kola, vyvrací fotografie. Manželka byla na dvoře a po nárazu přišla na místo nehody. Řidička měla vysoké podpatky a její vozidlo zimní pneumatiky, což má vliv na brzdnou dráhu a znalec toto neposuzoval – znalecký posudek a jeho výpočty by se měly přehodnotit. Znalec by se měl také vyjádřit k tomu, jaký měl být odstup mezi vozidly.

Podle doplnění posudku znalec uvedl, že užití zimních pneumatik nemělo vliv na brzdou dráhu ani na výpočet hodnot při nehodě v programu Virtual Crash. Podle znalce řidička nemohla poznat, že žalobce odbočuje vpravo a nikoli vlevo a reagovala správně, když 1,8 s před střetem začala brzdit. Bezpečná vzdálenost mezi vozidly byla 20 m. Zpětným odvíjením nehodového děje 4,5 s před střetem jela řidička za žalobcem asi 35 m. Jinak na svých závěrech setrval.

Svědce – manželka žalobce – vypověděla zejména to, že řidička nebyla v šoku, ale docela klidná, že přehléla blinkr, což bylo možné kvůli ostrému slunci, řidička uznala svou vinu a i policie měla o vině jasno. Řidička uvedla, že škodu uhradí, oni jí pomohli odtlačit vozidlo a počkali s ní na její odjezd z místa nehody s opravářem. Řidička zcela změnila svou výpověď do protokolu (blinkry, brzdění, způsob odbočení, vina, úhrada škody, šok). V době ihned po nehodě uvedla, že viděla, že žalobce brzdil, neviděla jen blinkr, myslela, že bude odbočovat doleva. Podle svědkyně byla výpověď řidičky účelová. I o tom, že se rodina žalobce otáčí na blízkém plácku není pravdivá, tam se otáčí pouze svědkyně, protože je řidič začátečník.

K posudku znalce uvedl žalobce, že je v něm pojata nesprávně šířka vozovky (6 místo 5,4 m), zadní kolo vozidla Renault po nehodě nebylo 180 ale 130 cm od okraje vozovky, brzdou dráha vozidla Citroen směřovala pozvolna od středu ke krajnici a nebyla souběžná s okrajem vozovky, dále napadl žalobce závěr znalce, že zimní pneumatika nemá brzdou dráhu delší, než letní a přiložil vyjádření experta na testování pneumatik Ing. Š. a dva grafy a znalec se přiklání v tom, že neočekávaně a náhle žalobce odbočil k výpovědi řidičky, což mu nepřísluší, a z technického hlediska toto znalec neprokazuje, navíc hodnotí reakce řidičky až od chvíle, kdy žalobce začal odbočovat doprava. Je možné, že řidička sledovala svou matku na procházce se psem a nevěnovala pozornost řízení. Podle přiloženého elektronického vyjádření Ing. Š. se brzdou dráha zimních pneumatik prodlouží až o 25%.

Po podání odvolání předložil žalobce správnímu orgánu I. stupně znalecký posudek Ing. L. K., znalce v oboru doprava silniční a městská, technické posudky o příčinách silničních nehod. Podle tohoto posudku 4,8 s a 34 m od místa střetu začalo zpomalovat vozidlo Renault Clio, za nímž se nacházelo vozidlo Citroen ve vzdálenosti 22 ÷ 32 m. V čase 4,0 – 4,5 s před střetem řidička nezačala (po uplynutí nutné reakční fáze 0,4 ÷ 0,85 s) reagovat a nadále se pohybovala nesníženou rychlostí 45 ÷ 54 km/h. Vozidlo Clio se již pohybovalo rychlostí 43 km/h a nadále zpomalovalo. V čase 3 s před střetem Clio zpomalilo na 30 km/h a chystalo se k započatí odbočovacího manévru. Řidička nereaguje a vzdálenost mezi vozidly se snížila na 19 ÷ 25 m. V čase 1,3 ÷ 1,9 s před střetem je řidička 14 ÷ 26 m od střetu a začíná reagovat, Clio najíždí a zpomaluje. V čase 0,9 ÷ 1,1 s před střetem začíná Clio odbočovat a Citroen brzdí a je 9 ÷ 13 m od místa střetu. Střetová rychlost vozidla Clio je 7 ÷ 11 m a vozidla Citroen 21 ÷ 25 m. Jednoznačnou příčinou nehody byla technicky nevysvětlitelná prodleva okamžiku reakce řidičky vozidla Citroen, kdy začala reagovat na zpomalující a najíždějící si vozidlo Clio až 1,3 ÷ 1,9 s před

střetem ($14 \div 26$ m před místem střetu), když na toto vozidlo mohla reagovat $4,0 \div 4,4$ m před střetem, kdy byla ve vzdálenosti $54 \div 56$ m od místa střetu. Z hlediska možnosti odvrácení střetu a technické stránky způsobu jízdy nebylo u žalobce nutné, aby předpokládal, že ohrozí za ním jedoucí vozidlo, během odbočovacího manévru je problematické hodnotit vzhledem k postavení vozidla, zda mohl či nemohl reagovat na vozidlo Citroen. Kdyby řidička reagovala včas, nemusela by brzdit (projela by místem nehody 1 s po žalobci) anebo by nemuselo k nehodě dojít (zpomalení by postačovalo $1,3 \text{ m/s}^2$, což lze přirovnat sundání nohy z plynu). Střetová rychlost vozidla Citroen byla 23 km/h a vozidla Clio 9 km/h . Výpověď řidičky u policie znalec shledal jako technicky nepřijatelnou, protože střetová rychlost vozidla ji vylučuje a protože podle výpočtu v programu Virtual Crash vozidlo Clio bylo schopné odbočovací manévr zvládnout nejvýše rychlostí 22 km/h . Při vyšší rychlosti by došlo ke ztrátě stability vozidla, čímž je vyloučeno, že vozidlo před odbočením nijak nezpomalilo. K popisu řidičky o odbočovacím manévru znalec Ing. K. uvedl, že technicky je takový způsob odbočení možný, avšak není logický, protože před nepřehlednou zatáčkou by musel jet žalobce rychlostí 40 km/h bez zpomalení, kde začala řidička reagovat, a to i tehdy, kdy si řidička myslela, že žalobce bude odbočovat vlevo. Rovněž je zjevné, že dopravní situaci v místě znala (ostrá nepřehledná zatáčka). Výpověď bližší skutkovému ději podal žalobce, takto je zjistil a popsal znalec v odpovědi na otázku č. 1. Z technického hlediska nelze vyhodnotit, zda pravé směrové světlo bylo zapnuto. Bylo by možné usuzovat o pravděpodobnosti výpovědi s ohledem na nepřijatelnost a nejednoznačnost výpovědi řidičky, že zapnuté bylo. V poslední, šesté otázce, se znalec Ing. K. vyjádřil k šesti prvkům posudku Ing. K., které jsou v rozporu se zjištěními v posudku znalce Ing. K. – rychlost před střetem je v posudku jiná, než uvedli shodně účastníci (31 oproti 50 km/h), z toho pak plynou protichůdné závěry znalců, k závěru znalce K. nejsou objektivní podklady. Za technicky nepřijatelné shledává znalec L. K. závěry o možnosti zabránění nehodě a k nehodě by došlo, i kdyby žalobce zastavil ve svém jízdním pruhu, protože řidička mohla na zpomalující vozidlo Clio reagovat už $4,0 \div 4,4$ s před střetem. Žalobce nemohl vytvořit řidičce překážku náhlou a neočekávanou, protože byla technicky prokázána nevysvětlitelná prodleva v reakci řidičky. Podle znalce L. K. mělo užití zimních pneumatik částečný vliv na brzdnou dráhu, avšak na výsledek nikoli. Z důvodu pozdní reakce řidičky ($1,3 \div 1,9$ s před střetem) na zpomalení žalobce, nebyla řidička schopna zastavit vozidlo ani při využití plného brzdného zpomalení.

O podaném odvolání proti rozhodnutí správního rozhodnutí I. stupně rozhodl žalovaný napadeným rozhodnutím, v němž uvedl, že námitky žalobce jsou pouze obecné, námitky žalobce proti znaleckému posudku pořízenému správním orgánem jsou pouze subjektivní, Ing. I. K. je znalcem v oboru silniční doprava – silniční nehody a znalecký posudek a jeho doplnění byly ve správním řízení řádně vyhodnoceny. Žalovaný neshledal v posudku řešení právních otázek. Žalobce podle žalovaného není oprávněn hodnotit podklady pro rozhodnutí a jednání dalších účastníků. Tvzení žalobce o tom, že je zkušený řidič, je subjektivní názor žalobce a nevyvrací závěry správního orgánu. Podle žalovaného skutkový stav byl dostatečně objasněn a vina žalobce prokázána, což má oporu v provedených důkazech. Ke znaleckému posudku Ing. L. K. žalovaný uvedl, že otázky byly kladeny žalobcem znalci s cílem zpochybnit výpověď řidičky a závěry znalce Ing. I. K., zejména otázky č. 5 a č. 6, hodnotit podklady pro rozhodnutí přísluší správnímu orgánu, nikoli znalci. Znalci L. K. rovněž nepřísluší hodnotit závěry jiného znalce. Podle žalovaného právní otázky hodnotil pouze znalec L. K. (výpověď řidičky u policie). Ten také vyslovuje

spekulativní závěry – konkrétně o zapnutí směrového světla vzhledem k nepřijatelnosti a nejednoznačnosti výpovědi řidičky. Podle žalovaného stěžejní otázkou bylo, ze kterého jízdního pruhu započal odbočovací manévř žalobce a v tom jsou oba posudky shodné (že z levého). Žalovaný se ztotožnil se závěrem správního orgánu I. stupně, že odbočovat měl žalobce z pravého jízdního pruhu.

Krajský soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Krajský soud se nejdříve zabýval námitkou žalobce o nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí a dospěl k závěru, že napadené rozhodnutí je přezkoumatelné, protože žalovaný svůj postup ve správním řízení a své následné rozhodnutí dostatečně odůvodnil, včetně toho, že uvedl své argumenty k posudku předloženého žalobcem (srov. např. rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 26. 2. 1993, č. j. 6 A 48/92-23: *„Z odůvodnění rozhodnutí musí být seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, proč považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů a – v případě rozhodování o relativně neurčité sankci - jaké úvahy jej vedly k uložení sankce v konkrétní výši. Rozhodnutí, jehož odůvodnění obsahuje toliko obecný odkaz na to, že napadené rozhodnutí bylo přezkoumáno a jeho důvody shledány správními, je nepřezkoumatelné, neboť důvody, o něž se výrok opírá, zcela chybějí.“*).

Ve shora citovaném rozsudku Nejvyšší správní soud dal zapravdu stěžovateli v tom, že měla být posuzována odpovědnost žalobce a nikoli spoluodpovědnost řidičky vozidla Citroen a její vliv na odpovědnost za dopravní nehodu.

Nejvyšší správní soud uvedl, že *„stěžovatel v kasační stížnosti nesouhlasil se závěrem krajského soudu, že ze znaleckého posudku Ing. K. vyplynuly pochybnosti o zjištěném skutkovém stavu v prvoinstančním řízení a že se stěžovatel nezabýval rozpory mezi závěry vypracovaných znaleckých posudků. Stěžovatel namítl, že posuzoval pouze ty závěry znaleckých posudků, které se týkaly způsobu jízdy žalobce, přičemž v tomto směru se oba znalecké posudky shodovaly.*

Nejvyšší správní soud předně zdůrazňuje, že při posouzení odpovědnosti účastníka nehody za přestupek podle § 22 odst. 1 písm. i) zákona č. 200/1990 Sb. správní orgán zkoumá, zda řidič porušil zvláštní právní předpis a způsobil tak dopravní nehodu. Pro posouzení odpovědnosti řidiče za přestupek přitom není podstatné, zda svým jednáním způsobili dopravní nehodu i další účastníci této nehody. Příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí další skutečnost, jež spolupůsobí při vzniku následku, avšak jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo (srov. usnesení Ústavního soudu ze dne 20. 5. 2004, sp. zn. II.ÚS 728/02, usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 2. 2002, sp. zn. 3 Tz 317/2001). Při posouzení uvedené námitky stěžovatele Nejvyšší správní soud zjistil, že oba znalecké posudky potvrzují, že žalobce odbočoval doprava přes levý jízdní pruh. Znalec Ing. K. v doplnění posudku dále uvedl, že žalobce nemusel s ohledem na rozměry vozidla při odbočování doprava vybočit ze směru své jízdy vlevo. Znalec Ing. K. se k této skutečnosti nevyjádřil. Nejvyšší správní soud zde přisvědčil závěru správních orgánů, že po žalobci bylo možné požadovat, aby v daném místě

odbočoval doprava z pravého jízdního pruhu, neboť neměl důvod vybočit doleva vzhledem k rozměrům vozidla ani nákladu. Lze tedy uzavřít, že závěry znaleckých posudků týkající se otázky, zda žalobce porušil povinnost zařadit se před odbočováním vpravo co nejbližší k pravému okraji vozovky stanovenou v § 21 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., nebyly v rozporu. Co se týče otázky, zda žalobce porušil povinnost neohrozit řidiče jedoucí za ním, ze závěrů posudku znalce Ing. K. vyplývá, že se vozidlo žalobce v čase 1,8 s před střetem vracelo zpět z levého do pravého jízdního pruhu, v tomto okamžiku řidička vozidla Citroen reagovala na situaci před sebou. Podle znalce nebyla řidička vozidla Citroen za dobu 1,8 s schopna odvrátit střet vozidel intenzivním brzděním, byť podle závěru znalce jela rychlostí asi 48 km/h (46 – 50 km/h), tedy nikoli rychlostí vyšší než byla v místě povolená. Znalec Ing. K. ve svém posudku dospěl k závěru, že řidička vozidla Citroen začala reagovat na zpomalující a najíždějící si vozidlo žalobce v čase 1,3 ÷ 1,9 s před střetem a 14 ÷ 26 m před místem střetu. Vozidlo žalobce v tomto okamžiku provádělo manévry najetí vlevo před odbočením vpravo, podle znalce nebylo možné technicky určit přesnější polohu vozidla žalobce v okamžiku reakce řidičky. V čase 0,9 ÷ 1,1 s před střetem začalo vozidlo žalobce odbočovat vpravo, vozidlo Citroen začalo brzdít, v tomto okamžiku bylo 9 – 13 m od místa střetu (obr. 10, s. 22). Znalec dále konstatoval, že pokud řidička začala reagovat na vozidlo žalobce v čase 1,3 ÷ 1,9 s před střetem, nebyla schopná při rychlosti vozidla 45 ÷ 54 km/h zastavit vozidlo před místem střetu ani při využití plného brzděného zpomalení. Na základě uvedeného lze konstatovat, že oba znalci dospěly ke shodnému závěru, že žalobce začal z levého jízdního pruhu odbočovat a najíždět do pravého jízdního pruhu v době, kdy bylo vozidlo řidičky jedoucí rychlostí v rozmezí 45 ÷ 54 km/h v takové vzdálenosti, že řidička nebyla schopná zastavit vozidlo před místem střetu ani při využití plného brzděného zpomalení. Je tedy zřejmé, že si žalobce nepočínal tak, aby řidičku vozidla Citroen neohrozil. Nejvyšší správní soud zde zdůrazňuje, že povinnost řidiče neohrozit řidiče vozidla jedoucího za ním stanovená v ustanovení § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. trvá po celou dobu provádění odbočování. Podle ustanovení § 2 písm. l) zákona č. 361/2000 Sb. povinnost nesmět ohrozit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí. Pro splnění této povinnosti byl v projednávaném případě rozhodující právě okamžik, kdy se žalobce do pravého jízdního pruhu při odbočování vracel a kdy hrozilo, že zkříží jízdní dráhu zde jedoucího vozidla. Přestože byl žalobce nepochybně povinen sledovat i provoz v levém jízdním pruhu, do něhož při odbočovacím manévru najížděl, a současně věnovat pozornost najíždění do brány, nezbavovalo ho to povinnosti se v tomto okamžiku přesvědčit, zda v pravém jízdním pruhu nejede vozidlo, které by mohl svojí jízdou ohrozit. Na splnění této povinnosti měl přitom pamatovat tím spíše, že (jak uvedl při podání vysvětlení dne 24. 7. 2009) zaregistroval „u zrcadla“ v České Vsi za ním jedoucí vozidlo, které podle něj za ním jelo blíže než by mělo, určitě blíže než 50 m. V tomto vyjádření rovněž uvedl, že v době najíždění do brány vozidlo jedoucí za ním nesledoval. Nejvyšší správní soud nepřisvědčil úvaze znalce Ing. K., že je problematické hodnotit, zda žalobce na vozidlo Citroen mohl či nemohl nějak reagovat, neboť vzhledem k odbočovacímu manévru měl změněné výhledové poměry ve zpětných zrcátkách a taktéž musel věnovat převážnou část pozornosti najíždění do předmětného dvora. V případě, že řidič nemůže dostatečně sledovat provoz, např. pro nedostatečný výhled, musí v souladu s § 21 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. zajistit bezpečné odbočení pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Nejvyšší správní soud se tak ztotožnil se závěrem správních orgánů, že bylo jednoznačně prokázáno, že se žalobce dopustil projednávaného přestupku. Současně přisvědčil námitce stěžovatele, že ohledně

skutečností rozhodných pro posouzení toho, zda žalobce porušil povinnosti stanovené v § 21 odst. 1 a 3 zákona č. 361/2000 Sb. a způsobil tak dopravní nehodu, nebyly závěry znaleckých posudků ve vzájemném rozporu. Nebyl tudíž dán důvod pro další dokazování. Nejvyšší správní soud dále nesouhlasí s názorem krajského soudu, že bylo nesprávné, jestliže správní orgán vyhodnotil znalecké posudky sám, bez toho, že by se jimi zabýval zaměstnanec, který má odbornou způsobilost. Dokazování znaleckým posudkem provádí správní orgán tehdy, kdy jeho rozhodnutí závisí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu (§ 56 správního řádu). Ze znaleckého posudku musí být zřejmé, z jakých skutečností znalec vycházel a na základě jakých postupů ke svým zjištěním dospěl. Dále musí znalec své závěry náležitě odůvodnit v souladu s pravidly logického myšlení. Za splnění těchto požadavků je znalecký posudek srozumitelný jak správnímu orgánu, tak účastníkům řízení. Správní orgán dále posuzuje, zda nejsou dány žádné jiné skutečnosti nebo důkazy, kterými by správnost závěrů posudku mohla být zpochybněna. Toto hodnocení je správní orgán nepochybně oprávněn provést bez toho, že by disponoval odbornými znalostmi. V případě, kdy by úřední osoba měla odborné znalosti, nemělo by navíc vypracování znaleckého posudku žádný význam. Krajský soud poukázal na to, že rozpory ve skutkových zjištěních existovaly v projednávané věci již před předložením znaleckého posudku Ing. K., přičemž se jednalo zejména o odlišné hodnocení příčiny dopravní nehody policisty na místě samém a v posudku znalce Ing. K.. Nejvyšší správní soud zde uvádí, že orgán policie činí nezbytná šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání přestupku a k zajištění důkazních prostředků nezbytných pro pozdější dokazování před správním orgánem, v případě dopravní nehody se jedná především o přesné zaznamenání místa nehody a zjištění a zajištění stop. Hodnocení příčin dopravní nehody a uvedení osoby podezřelé ze spáchání přestupku v oznámení přestupku však není pro správní orgán závazné. Jak vyplývá i z ustanovení § 66 odst. 3 zákona č. 200/1990 Sb., je správní orgán oprávněn věc odložit, jestliže došlé oznámení neodůvodňuje zahájení řízení o přestupku. Správní orgán tedy samostatně hodnotí skutečnosti odůvodňující podezření, že přestupek spáchala určitá osoba, přičemž shromažďuje další důkazy. Pro závěr o tom, který z řidičů dopravní nehodu způsobil, je často navíc nezbytné právě vypracování znaleckého posudku. Co se týče argumentace krajského soudu, že stěžovatel vzal jako příčinu nehody pouze jednání žalobce, ale odpovědnosti druhé účastnice dopravní nehody se v napadeném rozhodnutí nezabýval, je nutno uvést následující: Žalobce napadl svým odvoláním prvoinstanční rozhodnutí jako celek. Je však zřejmé, že nebyl oprávněn napadnout výrok č. II rozhodnutí, jímž bylo zastaveno řízení ve věci přestupku druhé účastnice dopravní nehody. Ačkoli stěžovatel zamítl odvolání žalobce jako celek podle § 90 odst. 5 správního řádu a nezamítl je v části směřující do výroku č. II podle § 92 odst. 2 správního řádu jako nepřipustné, je zřejmé, že nepochybil, jestliže meritorně přezkoumal prvoinstanční rozhodnutí pouze v části výroku č. I, tedy ohledně spáchání přestupku žalobce. Pokud bylo odvolání žalobce do výroku č. II nepřipustné, nemohla se stát otázka spáchání přestupku druhou účastnicí dopravní nehody ani předmětem meritorního přezkumu v řízení o žalobě. Žalobní námitky bylo možné hodnotit pouze ve vztahu k otázce spáchání přestupku žalobcem. Nejvyšší správní soud opětovně zdůrazňuje, že pro posouzení odpovědnosti žalobce za přestupek podle § 22 odst. 1 písm. i) zákona č. 200/1990 Sb. je nevýznamná otázka, zda rovněž druhá účastnice dopravní nehody porušila zvláštní právní předpis a zda tedy i její jednání bylo možné považovat za příčinu dopravní nehody. Argumentace krajského soudu, že ve správním řízení nebyla otázka odpovědnosti druhé řidičky za

způsobení dopravní nehody náležitě objasněna, je proto z hlediska posouzení odpovědnosti žalobce za přestupek irelevantní.“

Soud byl právním názorem vysloveným ve shora citovaném rozsudku vázán, proto se ztotožnil s citovaným právním názorem a odkazuje na něj.

Soud nepřiznal náhradu nákladů řízení neúspěšnému žalobci a úspěšnému žalovanému ji nepřiznal proto, že žalovaný žádné náklady řízení neuplatnil, to vše v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s.

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 vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. 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 nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat 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.

V Olomouci dne 9. 5. 2012

JUDr. Martina Radkova
samosoudkyně