



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. Rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 5. 2010, č. j. KUOK 53088/2010, **s e ruší** a věc **s e** žalovanému **v r a c í** k dalšímu řízení.

II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci k rukám jeho zástupce Mgr. Jaroslava Macka náhradu nákladů řízení ve výši 14.863 Kč do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku.

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 Česká Ves, okres Jeseník, způsobil dopravní nehodu, kdy jako řidič vozidla Renault Clio RZ X při jízdě po předemtné 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.l. 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.l. 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 vozidla 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. L. K. zaujal, stanovisko, že otázky byly znalci kladeny s cílem zpochybnit výpověď jednoho z účastníků nehody a závěry znalce Ing. I. 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. I. 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. I. 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. L. 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. I. 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. L. 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. Tvzení 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. I. 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. L. 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 provedenímu 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. L. 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 provedenímu 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.

Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci, 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.

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 brzdovou 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 řidičky 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 uhybal 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 neblikal. 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 přibrzdoval žalobce, řidička by přibrzdovala také, žalobce si přibrzdl 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. Ivan Krejsa 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 brzdnou 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.

Svědčyně – manželka žalobce – vypověděla zejména to, že řidička nebyla v šoku, ale docela klidná, že přehlédla 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 blízském 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, brzdná dráha vozidla Citroen směřovala pozvolna od středu ke krajnici a nebyla souběžná s okrajem vozovky, dále napadl žalobce závěr znalce, že zimní pneumatika nemá brzdnou 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 brzdná 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 $22 \div 32$ m. V čase 4,0 – 4,5 s před střetem řidička nezačala (po uplynutí nutné reakční fáze $0,4 \div 0,85$ s) reagovat a nadále se pohybovala nesníženou rychlostí $45 \div 54$ 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 započetí odbočovacího manévru. Řidička nereaguje a vzdálenost mezi vozidly se snížila na $19 \div 25$ m. V čase $1,3 \div 1,9$ s před střetem je řidička $14 \div 26$ m od střetu a začíná reagovat, Clio najíždí a zpomaluje. V čase $0,9 \div 1,1$ s před střetem začíná Clio odbočovat a Citroen brzdit a je $9 \div 13$ m od místa střetu. Střetová rychlost vozidla Clio je $7 \div 11$ m a vozidla Citroen $21 \div 25$ m. Jednoznačnou příčinou nehody byla technicky nevysvětlitelná prodleva okamžiku reakce řidičky vozidla Citroen, kdy začala reagovat na zpomalující a najíždějící si vozidlo Clio až $1,3 \div 1,9$ 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 manévry 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. L. 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. L. 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 reagovat 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 by 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 Ing.

L. K. rovněž nepřísluší hodnotit závěry jiného znalce. Podle žalovaného právní otázky hodnotil pouze znalec Ing. 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 je 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 přdestírané 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.“*).

Spornými otázkami v souzené věci byly především ty, zda byl zjištěn skutkový stav tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti, zda v souvislosti s tím byl správný procesní postup správních orgánů a zda z toho všeho vyplynulo správné právní hodnocení věci.

V návaznosti na uvedené je zde klíčová otázka, jak k nehodě došlo. Podle názoru soudu je logicky nevysvětlitelné a vzbuzuje zásadní pochybnosti fakt, že řidič v době střetu byl téměř kolmo k vozidlu řidičky a proč tedy v takové situaci řidička včas a dostatečně nereagovala na změnu jízdy řidiče. Protože správní orgány posoudily tuto otázku (dle názoru krajského soudu správně) jako otázku odbornou, ustanovily k jejímu zodpovězení soudního znalce (z oboru doprava, ekonomika, strojírenství).

Pro posouzení skutkového stavu a související argumentaci soud předně konstatuje, že podle oznámení o přestupku ze dne 26. 7. 2009, sepsaného policisty, a shodně podle oznámení o nehodě ze dne 17. 7. 2009, nedodržel řidička vozidla Citroen *„bezpečnostní vzdálenost za před ní odbočujícím vozidlem a došlo k nárazu...“*. Podle protokolu o nehodě ze dne 17. 7. 2009 vyhodnotili policisté dopravní nehodu tak, že řidička vozidla Citroen se stala podezřelou z porušení § 4 písm. a) a § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. a tím ze spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích. V doplnění protokolu je pak uvedeno ještě porušení § 30 odst. 1 písm. i) zákona o přestupcích řidičkou vozidla Citroen. V citovaném protokole včetně jeho doplnění není vůbec uvedeno podezření o

spáchání přestupku žalobcem. Podle plánu nehody bylo postavení vozidla žalobce kolmé k postavení vozidla řidičky vozidla Citroen. Vozidlo žalobce bylo v poloze před vjezdem k domu, kolmo k jízdním pruhům na komunikaci. Podle výpovědi svědkyně – manželky žalobce – řidička vozidla Citroen na místě nehody svou chybu uznala a policie měla o viníkovi nehody jasno. Podle záznamu o určení oprávněné úřední osoby správního orgánu I. stupně ze dne 28. 7. 2009 se souzená věc týkala dvou podezřelých – jak řidičky vozidla Citroen, tak žalobce. Rozhodnutím správního orgánu I. stupně ze dne 8. 2. 2010 byl uznán vinným ze spáchání přestupku pouze žalobce, řízení o přestupku řidičky vozidla Citroen bylo tímto rozhodnutím zastaveno, neboť podle posudku znalce Ing. I. K. tento znalec nehodnotil způsob jízdy řidičky vozidla Citroen v příčinné souvislosti se vznikem a průběhem nehody, protože nejela rychlostí vyšší, než byla rychlost v místě stanovená a na situaci před sebou reagovala včas a bez opoždění. Napadené rozhodnutí se k otázce odpovědnosti řidičky vozidla Citroen za vzniklou nehodu vůbec nevyjadřuje.

Z výše uvedeného vyplývá, že z pohledu celého správního řízení nebyla otázka podílu obou účastníků na odpovědnosti za nehodu po celou dobu jednoznačná a názor správního orgánu I. stupně na tuto otázku se v průběhu řízení změnil. Účastníci nehody se o podílu viny přeli až do vydání rozhodnutí o přestupku, kterým bylo řízení vůči řidičce vozidla Citroen zastaveno a tak zcela ukončeno. Hlavním důvodem k úplnému zproštění viny řidičky byl znalecký posudek Ing. I. K., jehož závěry si vyložil správní orgán tak, že řidička nehodu nezavinila.

Podle § 50 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění účinném k dne vydání napadeného rozhodnutí, podklady pro vydání rozhodnutí mohou být zejména návrhy účastníků, důkazy, skutečnosti známé správnímu orgánu z úřední činnosti, podklady od jiných správních orgánů nebo orgánů veřejné moci, jakož i skutečnosti obecně známé.

Podle § 50 odst. 2 správního řádu podklady pro vydání rozhodnutí opatřuje správní orgán. Jestliže to nemůže ohrozit účel řízení, může na požádání účastníka správní orgán připustit, aby za něj podklady pro vydání rozhodnutí opatřil tento účastník. Nestanoví-li zvláštní zákon jinak, jsou účastníci povinni při opatřování podkladů pro vydání rozhodnutí poskytovat správnímu orgánu veškerou potřebnou součinnost.

Podle § 50 odst. 3 správního řádu správní orgán je povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. V řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, je správní orgán povinen i bez návrhu zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena.

Podle § 50 odst. 4 správního řádu pokud zákon nestanoví, že některý podklad je pro správní orgán závazný, hodnotí správní orgán podklady, zejména důkazy, podle své úvahy; přitom pečlivě přihlíží ke všemu, co vyšlo v řízení najevo, včetně toho, co uvedli účastníci.

Podle § 51 odst. 1 správního řádu k provedení důkazů lze užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci a které nejsou získány

nebo provedeny v rozporu s právními předpisy. Jde zejména o listiny, ohledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek.

Podle § 52 správního řádu účastníci jsou povinni označit důkazy na podporu svých tvrzení. Správní orgán není návrhy účastníků vázán, vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci.

Podle § 56 správního řádu závisí-li rozhodnutí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu, správní orgán usnesením ustanoví znalce. Usnesení se oznamuje pouze znalci. O zamýšleném ustanovení znalce, popřípadě o ustanovení znalce správní orgán vhodným způsobem účastníky vyrozumí. Správní orgán znalci uloží, aby posudek vypracoval písemně a předložil mu jej ve lhůtě, kterou současně určí. Může znalce také vyslechnout.

K samostatné dílčí otázce, jestli žalobce měl před střetem zapnutou směrovku, označující jeho odbočování vpravo, z provedeného dokazování vyplynulo, že tuto otázku nelze objektivně jednoznačně odpovědět. Výpovědi žalobce a řidičky vozidla jsou protichůdné, hodnověrnost výpovědi manželky žalobce je snížena jejím poměrem k žalobci a další svědci ani jiné důkazy neexistují. Nemožnost zjištění této skutečnosti potvrdili ve svých posudcích i oba znalci. Soud konstatuje, že v takovém případě je nutno tuto otázku nechat nevyhodnocenou a dokazování provést a vyhodnotit na základě ostatních skutečností. Takový postup je v souladu s principem *in dubio pro reo* (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2006, č. j. 2 As 46/2005-65, citovaný dále).

Správní orgán znalci zadal provedení analýzy nehodového děje včetně rychlostí obou řidičů, odpověď na otázku možnosti odvrácení nehody ze strany bobu řidičů a další skutečnosti, jež vyjdou znaleckým zkoumáním najevo a mohou přispět k objasnění věci. Znalec Ing. I. K. v posudku mj. uvedl, že žalobce měl možnost nehodě předejít a zabránit, pokud by neodbočoval doprava přes levý jízdní pruh, ve kterém manévr započal. Znalec se ovšem odmítl z technického hlediska vyjádřit k tomu, zda lze od žalobce požadovat, aby v daném místě odbočoval doprava z pravého jízdního pruhu. Pokud jde o řidičku vozidla Citroen, znalec uvedl, že neměla možnost rozpoznat, že se žalobce vrátí do jejího – pravého jízdního pruhu po odbočení do levého jízdního pruhu a že nebyla schopna změnit rychlost vozidla tak, aby zabránila střetu dřívější reakcí. Protože řidička nejela rychlostí vyšší než je v místě stanovená neměla možnost nehodě předejít. Podle znalce mohla řidička nehodě zabránit, pokud by jela rychlostí asi 41 km/h a intenzivně brzdila. Další možností, jak by řidička předešla nehodě podle znalce byla ta, pokud by jela řidička rychlostí do 28 km/h a nebrzdila. Podle znalce je jinou než technickou otázkou, zda lze od řidičky vozidla Citroen vyžadovat, aby se v daném místě pohybovala rychlostí 41 km/h s intenzivním brzděním, případně rychlostí do 28 km/h bez brzdění. Znalec popsal pravděpodobný průběh nehody a vyvodil závěr, 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. Rychlost ani způsob jízdy řidičky vozidla Citroen znalec nehodnotil v příčinné

souvislosti se vznikem a průběhem nehody, neboť nejela rychlostí vyšší, než byla rychlost v místě stanovená a na situaci před sebou reagoval včas a bez opoždění“.

Soud konstatuje, že závěry posudku znalce Ing. I. K. neodpovídají dílčím závěrům jeho posudku. Jak bylo výše citováno, znalec uvedl tři situace nebo možnosti jednání řidičky při nehodě, z nichž u dvou mohla řidička vozidla Citroen zabránit nehodě, a odmítl se vyjádřit k tomu, zda po ní bylo možno toto alternativní jednání požadovat. Znalec se opřel o analýzu pravděpodobného nehodového děje, upnul se pak na jednu z možností, jak děj proběhl, a to konkrétně tu, kdy řidička nemohla nehodě zabránit, a toto převzal nekriticky do svého rozhodnutí o přestupku i správní orgán, bez toho, že by vyhodnotil, proč řidička nejela pomaleji, aby mohla na vzniklou dopravní situaci reagovat s takovou rychlostí, aby jí zabránila. Ostatně, i v samotných odpovědích na otázky správního orgánu, znalec popsal všechny tři možnosti, tedy i ty dvě, podle kterých řidička nehodě zabránit mohla. V úplném závěru posudku znalec uvádí, že nehodnotil rychlost ani způsob řidičky v příčinné souvislosti se vznikem a průběhem nehody, avšak neuvedl takovou odpověď, že by z technického hlediska vyplynulo jednání řidičky s nulovou odpovědností za nehodu.

Soud souhlasí s žalovaným v tom, že znalcům přísluší toliko posuzovat otázky skutkové a nikoli právní, o tom panuje shodnuté stanovisko široké odborné veřejnosti, podpořeno judikaturou všech soudů. A otázka viny je otázkou právní, nikoli skutkovou. Proto je správný závěr žalovaného, že přihlížet z vypracovaných posudků měl a mohl jen k odpovědím na otázky, které se týkají skutkového stavu.

Oproti posudku znalce Ing. I. K. vypracovaného na žádost žalovaného stojí v řízení posudek Ing. L. K., vypracovaný na žádost žalobce a doručený správnímu orgánu před vydáním napadeného rozhodnutí. Podle posudku Ing. L. K. „z důvodů jiných než technických řidička vozidla Citroen na zpomalující se vozidlo Clio nezačala po uplynutí nutné reakční fázi řidičky $0,4 \div 0,85$ s v čase $4,0 - 4,5$ s před střetem reagovat a dále s pohybovala nesníženou rychlostí $45 \div 54$ km/h. Vozidlo Clio se v tomto okamžiku již pohybovalo střední rychlostí 43 km/h a dále zpomalovalo (viz obrázek č. 13 – str. 23).“ Dále v posudku znalec popisuje nehodový děj tak, že ani v dalším okamžiku řidička vozidla Citroen nereagovala na zpomalovací manévry vozidla Clio z důvodů jiných než technických. Podle znalce začala reagovat řidička až $1,3 \div 1,9$ s před střetem a brzdí $0,9 \div 1,1$ s před střetem. Podle znalce jednoznačnou příčinou nehody byla technicky nevysvětlitelná prodleva okamžiku reakce řidičky vozidla Citroen, i když na vozidlo mohla reagovat 62 m od střetu. Podle znalce žalobce je obtížné hodnotit, zda mohl nehodě za dané situace předejít, když jeho výhledové poměry ve zpětných zrcátkách byly změněny odbočovacím manévrem. Řidička vozidla Citroen mohla nehodě zabránit dvěma způsoby, sundáním nohy z plynu anebo brzděním. Výpověď řidičky vozidla Citroen znalec prohlásil za technicky nepřijatelnou ze dvou důvodů: střetová rychlost vozidla Clio byla 9 km/h, což je v rozporu s tvrzením řidičky o náhlém stržení řízení vlevo a následně vpravo bez jakékoli změny rychlosti vozidla. Za druhé ve výpočetním programu Virtual Crash bylo zjištěno, že vozidlo Clio bylo schopné tento manévry zvládnout nejvyšší rychlostí 25 km/h, při vyšších rychlostech by vozidlo ztratilo stabilitu. Tím je vyloučeno tvrzení žalobkyně, že vozidlo z rychlosti 50 km/h vůbec před manévrem nezpomalilo. Výpověď řidičky o manévru žalobce je nelogická (viz. str. 28 posudku). Je technicky nepřijatelné, aby žalobce jel rychlostí 40 km/h v levém pruhu před pravotočivou

nepřehlednou zatačkou. Výpověď žalobce shledal znalec Ing. L. K. jako technicky přijatelnou a toto řádně zdůvodnil. Znalec Ing. L. K. nesouhlasí se znalcem Ing. I. K., že žalobce jel po „předmětné“ komunikaci rychlostí 31 km/h, protože je to v rozporu s pohybem obou vozidel před střetem, jak jej uvedli oba účastníci, a není jasné, jak k ní znalec Ing. I. K. dospěl. To je také důvodem rozdílných závěrů znalců. Dalším důvod rozporu v posudcích vysvětluje znalec Ing. L. K. tím, že znalec Ing. I. K. „podhodnotil hodnoty“ tzv. EES a znalec Ing. L. K. použil vyšší hodnoty, avšak tím došlo ke změně v odhadu místa střetu a tento rozpor byl ve výsledné rychlosti vozidla Citroen částečně eliminován. Podle znalce to však na výsledky posudků nemělo vliv. Znalec Ing. L. K. v posudku konstatoval, že možnost odvrácení nehody žalobcem (jak to uvedl znalec Ing. I. K.) považuje za technicky nepřijatelné. Pro řidičku podle znalce Ing. L. K. nebylo vozidlo žalobce překážkou náhlou a neočekávanou.

Znalec Ing. L. K. se na str. 30 vyjadřuje k tomu, že řidička uvedla důvod své reakce až ve druhé výpovědi, což snižuje její technickou přijatelnost a věrohodnost, avšak toto je podle soudu skutečně závěr, který znalci nepřísluší, je otázkou právní, kterou může a má posuzovat správní orgán a posléze případně soud. V tom soud souhlasí s žalovaným a proto k této části posudku nepřihlížel.

Soud souhlasí se správním orgánem v tom, že ne vždy je v řízení třeba nechat vypracovat doplnění posudku, další posudek, revizní posudek, výslech či konfrontaci znalců, k tomu musí vždy důvod. V souzené věci tento důvod existoval. Znalecké posudky se lišily ve svých závěrech, jaké byly rychlosti vozidel před střetem a v tom, co bylo příčinou nehody, kdy mohla a měla reagovat řidička (1,8 s a 20 m před střetem podle znalce Ing. I. K. a podle znalce Ing. L. K. 4,4 ÷ 5,4 s a 62 m před střetem).

Pokud technické otázky a rozpory mezi posudky vyhodnotil správní orgán sám, bez toho, že by se jimi zabýval zaměstnanec, který má odbornou způsobilost, považuje to soud v souzené věci a za všech okolností souzené věci za nesprávné. Při jednání soudu dne 6. 9. 2011 zástupce žalovaného potvrdil, že správní orgán neposuzoval věc zaměstnancem, který by měl odbornou způsobilost. Správní orgán vyhodnotil posudek znalce Ing. L. K. tak, že je z položených otázek zřejmé, že byly kladeny s cílem zpochybnit výpověď jednoho řidičky vozidla Citroen i závěry znalce Ing. I. K.. Konkrétní technické otázky však správní orgán nevyhodnotil, ve skutečnosti posudek předložený k důkazu žalobcem odmítl pro jeho nevěrohodnost, kterou opřel o způsoby položených otázek a napadení spekulativních závěrů znalce Ing. L. K. a to, že znalec Ing. L. K. nebyl podle správního orgánu oprávněn hodnotit posudek jiného znalce. Soud považuje za podstatné především to, že pokud se vyskytly předložením posudku znalce Ing. L. K. důvodné pochybnosti o skutkovém stavu v souzené věci, měl na to reagovat správní orgán tak, že tyto pochybnosti buď odstraní dalším dokazováním anebo v napadeném rozhodnutí zdůvodní, proč k jejich odstranění nepřistoupil, pokud nebyly vyjasněny. Správní orgán zaujal stanovisko, že skutkový stav byl řádně zjištěn a že pochybnosti do jeho zjištění posudek znalce nevnesl. S tím krajský soud nesouhlasí, za prvé z důvodu, že posoudil posudek znalce Ing. L. K. tak, že pochybnosti do zjištěného skutkového stavu konkrétními argumenty o skutkovém stavu vznesly, či spíše tak, že jej vyjádřily odborně, za druhé proto, že tyto pochybnosti, resp. opačná zjištění a důkazy, tu již byly před předložením posudku Ing. L. K., což vyplývá zejména z rozporu mezi hodnocením

příčiny nehody policisty na místě samém a posudkem znalce I. K.. Podle krajského soudu nepostačuje pouhé odmítnutí posudku předloženého žalobcem s odkazem na jeho nevěrohodnost bez dalšího, zejména v případě, kdy v posudku v posudku s opačnými závěry jsou konkrétní skutkové a technické argumenty a toto odborné vyjádření přitom podal znalec, zapsaný v seznamu soudních znalců. Pokud žalovaný hodnotil skutkové závěry, aniž by k tomu byl oprávněn, a současně přitom pomine vyjasnění sporných skutkových otázek, soud konstatuje, že toto považuje v souzené věci za vadu řízení.

Pro podporu tohoto názoru odkazuje krajský soud na právní názory vyslovené v judikatuře správních soudů, především Nejvyššího správního soudu, s nimiž se ztotožňuje.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 10. 2009, č. j. 7 Afs 26/2008-69 (všechna dále citovaná rozhodnutí Nejvyššího správního soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz), který se sice týká finančně-správní věci avšak dle názoru krajského soudu ohledně použití posudku jako důkazu je plně aplikovatelný na souzenou věc, „posudek SZPI použitý v dané věci byl tedy vydán v rámci pravomoci udělené SZPI citovaným zákonem. Jeho použití v daňovém řízení zásadně nic nebrání, neboť podle § 31 odst. 4 zákona o správě daní a poplatků lze jako důkazních prostředků užít všech prostředků, jimiž lze ověřit skutečnosti rozhodné pro správné stanovení daňové povinnosti a které nejsou získány v rozporu s obecně závaznými právními předpisy. Jde zejména o různá podání daňových subjektů (příznání, hlášení, odpovědi na výzvy správce daně apod.), o svědecké výpovědi a znalecké posudky, veřejné listiny, zprávy o daňových kontrolách, protokoly a úřední záznamy o místním šetření a ohledání, povinné záznamy vedené daňovými subjekty a doklady k nim apod. ... Jednotlivé skutečnosti rozhodné pro daňové řízení se prokazují v rámci důkazního řízení. Provedené důkazní řízení pak osvědčí, které z předložených důkazních prostředků se staly skutečně důkazem. Je tedy nerozhodné, zda se jedná o posudek označený jako znalecký či odborný, podstatné je, co je jeho obsahem, kdo jej vyhotovil, za jakým účelem a jak jej prováděl.“

Podle krajského soudu lze aplikovat na souzenou věc i rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2007, č. j. 1 Afs 42/2007-53, podle kterého „skutečnost, že celně technické laboratoře [§ 3 odst. 4 písm. j) zákona č. 185/2004 Sb., o Celní správě České republiky] jsou součástí organizační struktury celní správy, sama o sobě nesnižuje důkazní hodnotu jimi vypracovaných posudků. Posudky vypracované celně technickými laboratořemi však celní orgány nemohou považovat za důkazní prostředky vyšší důkazní síly než znalecké posudky, a to ani v případě, kdy znalecké posudky předloží v celním řízení dovozce k prokázání skutečností uvedených v celní deklaraci (složení dovezeného zboží a z toho vyplývající sazební zařazení) ve smyslu § 31 odst. 9 zákona č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků. Posudek vypracovaný celně technickou laboratoří je tedy jen jedním z možných důkazů a může být jinými důkazními prostředky – znaleckým posudkem – zpochybněn.“ V této věci šlo o to, že „v celním řízení tak proti sobě stály dva odporující si, avšak rovnocenné důkazní prostředky – znalecké posudky. Mezi zpracovateli posudků, Ing. P. a Celně technickou laboratoří Praha, vznikl zásadní rozpor v otázce složení dovezeného zboží a metod použitých ke zkoumání vzorků.

Vyřešení sporných otázek pak mohlo mít v celním řízení vliv na sazební zařazení zboží a v důsledku i na výši cla. V takovém případě bylo na žalovaném, aby dle § 31 odst. 2 daňového řádu rozpory odstranil a odůvodnil, který důkazní prostředek ob stojí a který nikoliv. Přitom bylo třeba zhodnotit, zda provedené dokazování je dostatečné, a to bez ohledu na důkazní návrhy žalobce. To samozřejmě neznamená, že by celní orgány nesly důkazní břemeno v plném rozsahu. V celním řízení spočinulo důkazní břemeno na žalobci v takové míře, která odrážela jeho tvrzení. Obstaral-li si žalobce na podporu svého tvrzení znalecký posudek, bylo již na celních orgánech, aby buďto vyvrátily tvrzení, jež bylo závěrem znaleckého posudku (a to rovněž důkazními prostředky shodné důkazní síly) a nebo považovaly žalobcem doložený skutkový stav pro účely rozhodování o výši cla za prokázaný. ... S vyjádřením znalce Ing. P. ze dne 28. 4. 2005, které žalobce předložil žalovanému po té, kdy využil možnosti seznámit se s analýzou Celně technické laboratoře Praha, se tak žalovaný vypořádal pouze částečně. Odůvodnil sice neprůkaznost sensorické analýzy a nepodloženost námitky mikrobiální degradace vzorků, avšak k dalším námitkám týkajícím se hodnocení výsledků laboratorně provedených analýz se nevyjádřil. Naopak konstatoval, že žalobce neupřesnil, co „navrženým důkazem (vyjádřením znalce ze dne 28. 4. 2005) sleduje“. Takové hodnocení vyjádření znalce ze dne 28. 4. 2005 však nemůže obstát. Žalobcem předložené vyjádření znalce zpochybňuje hodnocení výsledků analýz provedených Celně technickou laboratoří Praha. Formálně vzato se nejedná o návrh důkazu, ale o doplnění dříve předloženého důkazního prostředku – samotného posudku znalce. V předmětném celním řízení tedy skutečně i nadále existovala potřeba pokračovat v dokazování a lze tak uzavřít, že hlavní důvod, pro který krajský soud rozhodnutí žalovaného zrušil, byl naplněn. K tomu je vhodné doplnit, že způsob odstranění těchto rozporů, který popsal v rozsudku krajský soud, totiž vypracování „nezávislého“ znaleckého posudku ohledně metod použitých při laboratorních analýzách, není jediným možným. I s ohledem na to, co bylo shora uvedeno ohledně analýz prováděných celně technickými laboratořemi jako důkazními prostředky, přichází v úvahu také takový postup, v rámci něhož žalovaný odstraní rozpory mezi odbornými stanovisky vzájemnou konfrontací znalce Ing. P. a příslušného pracovníka Celně technické laboratoře Praha, bude-li takový postup dostatečný. Skutečnost, že se doplnění dokazování neujal krajský soud, ač takový postup umožňuje § 77 odst. 2 s. ř. s., na věci nic nemění. Protože vady v dokazování byly rozsáhlého charakteru, krajský soud přikázal žalovanému, aby je odstranil.“

Obdobně lze odkázat na rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 5. 4. 2006, č. j. 22 Ca 354/2004-49 (rozsudky krajských soudů jsou uveřejněny na webu Nejvyššího správního soudu anebo je lze získat na základě žádosti podle zákona č. 106/1999 Sb.), ve věci lékařského posudku, který lze aplikovat i na správní řízení, podle něhož „hodnocení [soudu] nepodléhají odborné znalecké závěry ve smyslu jejich správnosti, neboť k tomu nemají soudci odborné znalosti. Soud hodnotí pouze přesvědčivost znaleckého posudku co do jeho úplnosti ve vztahu k zadání, logické odůvodnění znaleckého nálezu a jeho soulad s ostatními provedenými důkazy“.

Použitelný je taktéž rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 25. 10. 2007, č. j. 30 Ca 258/2005 - 37), č. 1579/2008 Sb. NSS (www.nssoud.cz) ve věci dodatečného stavebního povolení, podle něhož „nesouhlasí-li stavební úřad se závěry znaleckého posudku předloženého účastníkem řízení, musí v rozhodnutí dostatečným a srozumitelným způsobem vyložit, v čem konkrétně neodpovídají

závěry znaleckého posudku faktickému provedení stavby a v čem závěry znaleckého posudku neodpovídají požadavkům stanoveným právními předpisy. Oproti závěrům, vyplývajícím ze znaleckého posudku, musí správní orgán také položit své vlastní zcela konkrétní hodnocení, zda došlo ke splnění veřejného zájmu (zde souladu se zájmem na protipožární ochraně), a to i za pomoci jiného znaleckého posudku.“

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 1. 2009, č. j. 8 As 40/2008-170, „*důkaz znaleckým posudkem nelze konstruovat jako povinný důkaz, neboť takový důkaz by byl na místě pouze tehdy, záviselo-li by rozhodnutí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, jimiž správní orgán nedisponuje*“ (věc se týkala katastru nemovitostí, který nebyl povinen učinit důkaz znaleckým posudkem, protože „*otázka, která má být znaleckým posudkem zodpovězena, spadá do věcného rozsahu působnosti správního orgánu*“). V souzené věci tomu tak není, což potvrzuje samotný fakt, že k posouzení skutkového stavu si správní orgán vyžádal posudek znalce již v řízení v I. stupni.

Pokud jde o oblast dopravních nehod, podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 1. 2008, č. j. 5 As 41/2006-86, „*pro naplnění skutkové podstaty přestupku je určení zavinění jakožto obligatorního znaku jeho subjektivní stránky nezbytné. Jak již uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 2. 8. 2006, č. j. 3 As 24/2005 - 73, www.nssoud.cz, zavinění stěžovatele nutno posuzovat také s ohledem na tzv. princip omezené důvěry, podle něhož po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání (viz odkaz v citovaném rozsudku na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, č. 8/2005 Sb. NS, které dále rozvádí posuzování spoluviny, a právní názor, že povinnost přednosti není právem absolutním za každých okolností a ten, kdo porušil výrazným způsobem pravidla provozu na pozemních komunikacích, se principu omezené důvěry nemůže dovolávat; toto pravidlo představuje z uvedené zásady přednosti výjimku). Připomenout lze též novější judikaturu Nejvyššího soudu, např. rozhodnutí ze dne 13. 6. 2007, sp. zn. 3 Tdo 593/2007, dostupné na www.nssoud.cz, případně v jeho odůvodnění citovaná další rozhodnutí.*“ K podstatě nedbalosti pak pro stručnost zdejší soud pouze odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 As 13/2008-53.

Pokud budeme stavět na provedené argumentaci správního orgánu, že řidička vozidla Citroen nenese žádnou odpovědnost za vzniklou nehodu jen proto, že dodržela nejvyšší rychlost, která byla v místě povolena, znamenal by tento argument, doveden ad absurdum, že řidičům by v každé dopravní situaci postačovalo, aby dodrželi nejvyšší povolenou rychlost a tím by byli zproštěni jakékoli odpovědnosti na případných nehodách. Jak by ale takové pravidlo odpovídalo na situace, kdy by došlo k nehodě účastníků, kteří by všichni či oba dodrželi nejvyšší povolenou rychlost, není z argumentace správních orgánů jasné.

Jako příčinu nehody vzal žalovaný pouze zavinění řidiče, ale porušením odpovědnosti řidičky se v napadeném rozhodnutí nezabýval.

V souzené věci jde o správní trestání, ve kterém je třeba v situaci, kdy je více příčin nehody, posoudit jejich vztah ke škodlivému následku. Podle rozsudku

Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 25. 9. 2009, č. j. 51 Ca 10/2008-27, „řešení příčinné souvislosti v případech dopravních nehod je jednou z nejdůležitějších otázek z hlediska posouzení viny obviněného, neboť je jedním z předpokladů jeho trestní odpovědnosti. Příčinný vztah, který spojuje jednání s následkem, je obligatorním znakem objektivní stránky přestupku, a proto je příčinná souvislost objektivní kategorií. Požadavek příčinného vztahu znamená, že určitá osoba může být trestná jen tehdy, jestliže svým jednáním následek skutečně způsobila. Zejména u dopravních nehod je každý následek výsledkem mnoha příčin. Příčinou je každé jednání, bez kterého by následek nenastal. Určitá okolnost neztrácí svůj charakter příčiny jenom proto, že mimo ní vedly k následku i další příčiny. Pro posouzení zavinění přestupce je důležité, aby jeho jednání bylo z hlediska způsobení následku dostatečně významnou příčinou. Správní orgán má proto povinnost vypořádat se i s povinnostmi druhého účastníka dopravní nehody, pokud jeho jednání může být další příčinou, která způsobila dopravní nehodu.“

K důkazní břemenu o spáchání přestupku je nutno odkázat i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2006, č. j. 2 As 46/2005-65, „správní orgán je povinen postavit nad vší rozumnou pochybnost najisto, že se jednání majícího znaky skutkové podstaty přestupku dopustil právě ten, kdo má být za přestupek postižen. Existuje-li rozumná pochybnost, tj. existuje-li ne zcela nepravděpodobná možnost, že uvedeného jednání se dopustil někdo jiný než obviněný z přestupku, nelze jej za přestupek postihnout (in dubio pro reo). Důkazní břemeno k prokázání, že jednání majícího znaky skutkové podstaty přestupku se dopustil obviněný z přestupku, přirozeně nese správní orgán. Obviněnému z přestupku proto k tomu, aby nemohl být za přestupek postižen, postačí, aby o otázce, kdo se uvedeného jednání dopustil, vznikla rozumná pochybnost; nemusí se tedy vyvíňovat, tj. prokázat, že se jednání nedopustil. Pokud je jisté či vysoce pravděpodobné, že jedna z vícero konkrétních osob se jednání majícího znaky skutkové podstaty přestupku dopustila, avšak není na jisto postaveno, která z nich to byla, nelze za přestupek postihnout nikoho, třebaže pachatel přestupku se mezi uvedenými osobami zjevně nachází. V reálném světě však k takovéto eventualitě nebude docházet často, neboť většinou bude možno, třeba i na základě uceleného řetězce „nepřímých“ důkazů, zjistit, kdo konkrétně se z okruhu osob, jež připadají v úvahu, deliktního jednání dopustil, a to i tehdy, přenáší-li jedna z nich odpovědnost ze spáchání přestupku na jinou.“ S touto argumentací se soud ztotožňuje a vyzdvihuje ji v souzené věci zejména v souvislosti se skutečností, že se nepodařilo a nebylo možno zjistit, zda a jak řidič ukazoval směrovkou změnu směru jízdy.

Pro úplnost soud dodává, že si je vědom, stejně jako jistě i správní orgán, plynutí jednorocní lhůty podle § 20 odst. 1 zákona o přestupcích s ohledem na správní řízení, zejména jeho počátek, ve vztahu k řidičce vozidla Citroen. Krajský soud rozhodl o zrušení napadeného rozhodnutí a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení (a nikoli o zpracování znaleckého posudku v rámci soudního řízení) ze dvou důvodů. Jedním jsou konkrétní okolnosti souzené věci, popsané shora, a druhým samotný charakter přezkumného správního řízení soudního. Pro doplnění zejména ohledně jednání, které lze přičíst k odpovědnosti řidičky, lze opět odkázat na poslední citovaný judikát Nejvyššího správního soudu, že v demokratickém právním státě v odůvodněných případech může zůstat některé jednání spíše nepotrestáno.

Soud nepřiznal náhradu nákladů řízení neúspěšnému žalovanému a přiznal ji úspěšnému žalobci v souladu s ust. § 60 odst. 1 s. ř. s.

Žalobci přiznal soud na nákladech právního zastoupení odměnu za zastupování, spočívající v odměně za čtyři úkony právní služby podle § 9 odst. 2 ve spojení s § 11 odst. 1 písm. a), d) – dvakrát - a g) vyhlášky č. 177/1996 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v částce 4 x 2.100 Kč a čtyřikrát režijní paušál podle § 13 odst. 3 téže vyhlášky ve výši 1.200 Kč, tj. celkem 9.600 Kč; dále k odměně náleží náhrada zaplaceného soudního poplatku ve výši 2.000 Kč, náhrada za promeškaný čas 600 Kč (jednání soudu 1 hodina 30 minut, cesta ze sídla advokáta a zpět dle serveru mapy.cz trvá 1 hodinu 30 minut), cestovné žalobce (spotřeba dle normy EU 1999/100 činí 7,8 l/km, tj. $7,8 \times 30,80 = 240,24 / 100 = 2,40 + 3,90 = 6,30 \times 224 \text{ km}$) ve výši 1.411 Kč a cestovné zástupce žalobce (spotřeba dle normy ES 1999/100 činí 5,8 l/km, tj. $5,8 \times 30,80 = 178,64 / 100 = 1,79 + 3,90 = 5,69 \times 220 \text{ km}$) ve výši 1.252 Kč. Celkem náklady řízení činí 14.863 Kč.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku je **m o ž n o** podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů po doručení tohoto rozhodnutí prostřednictvím Krajského soudu v Ostravě - pobočka v Olomouci, k Nejvyššímu správnímu soudu v Brně.

V Olomouci dne 6. 9. 2011

Za správnost vyhotovení:
Jiřina Kopková

JUDr. Martina Radkova, v. r.
samosoudkyně