



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě – pobočka v Olomouci rozhodl samosoudkyní
JUDr. Martinou Radkovou ve věci

žalobce: D. C.
bytem X
zastoupený advokátkou Mgr. Dagmar Beníkovou
sídlem Legionářská 797/3, 779 00 Olomouc

proti
žalovanému: Krajský úřad Olomouckého kraje
sídlem Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 9. 2018, č. j. X, ve věci přestupku

takto:

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává**.
- III. Žalobce **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalovaný napadeným rozhodnutím změnil rozhodnutí Magistrátu města Olomouce (dále jen „magistrát“) z 23. 4. 2018, č. j. X. Magistrát tímto rozhodnutím uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku z nedbalosti podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění účinném ke dni spáchání přestupku (dále jen „zákon o silničním provozu“).
2. Žalobce se přestupku měl dopustit tím, že 31. 10. 2016 asi od 7.50 h v katastru obce Olomouc na silnici I. třídy č. 46 v km 38,471 jako řidič jízdní soupravy nákladního motorového vozidla tov. zn. Volvo, RZ X, s návěsem tov. zn. UMIKOV, RZ X (dále jen „jízdní souprava“), při jízdě ve směru od obce Prostějov na obec Olomouc na přímém úseku komunikace při přejíždění z pravého jízdního pruhu do levého jízdního pruhu došlo k bočnímu střetu mezi levou částí jeho jízdní soupravy a pravou přední částí nákladního motorového vozidla tov. zn. DAF 95XF, RZ X (dále jen „vozidlo DAF“) řidiče L. M.,

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

který jel s vozidlem ve stejném směru jízdy v levém jízdním pruhu, do kterého žalobce přejížděl. Žalobce tak zavinil dopravní nehodu, při které nedošlo ke zranění osob, vliv alkoholu nebyl dechovou zkouškou přístrojem Dräger u řidiče L. M. zjištěn. Vliv alkoholu nebyl u žalobce zjišťován z důvodu nepřítomnosti žalobce na místě dopravní nehody. Vznikla hmotná škoda na vozidle DAF ve výši asi 50 000 Kč dle odhadu Policie ČR (dále jen „policie“). Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla šetřením zjištěna, ani později uplatněna. Žalobce svým jednáním porušil § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu a magistrát mu uložil pokutu ve výši 2 200 Kč, paušální náhradu nákladů správního řízení 1 000 Kč a náhradu znalečného 5 000 Kč.

3. Žalovaný změnil rozhodnutí magistrátu tak, že text „...zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů...“ nahradil textem „...zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění do 30. 6. 2017...“ a text „...podle § 79 odst. 5 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích a § 95 zákona č. 250/2016 Sb., odpovědnosti za přestupky a řízení o nich...“ nahradil textem „...podle § 79 odst. 5 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění do 30. 6. 2017, s odkazem na vyhlášku č. 231/1996 Sb., v platném znění...“. Ve zbylé části žalovaný rozhodnutí magistrátu o přestupku potvrdil.
4. **Žalobce v žalobě** namítal nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, přijetí nesprávných skutkových a právních závěrů a opomenuté důkazy. Magistrát nezjistil skutkový stav tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti. Střet obou vozidel byl prokázán. Spor byl pouze o to, v které části komunikace ke střetu došlo a kdo byl viníkem střetu. Nebylo prokázáno, že stopa na vozovce nevznikla od levého předního kola vozidla DAF, protože brzdový systém vozidla brání tvorbě takové stopy. Pokud by v důsledku závady na brzdovém systému (čemuž nic nenasvědčovalo) došlo k blokaci kol, pak by zde byly stopy dvě. Identifikace dezénu právě přední pneumatiky byla pouze druhová a správní orgán se vůbec nezajímal o dezén pneumatiky druhého (levého) předního kola, u kterého panuje předpoklad naprosté druhové shodnosti.
5. Žalobce dále brojil proti důkazu dovozovanému z rozptylu střepů, neboť znalec okruh střepů výrazně nadsadil, nebral v úvahu dobu, která uplynula od nehody do ohledání místa, a rovněž nezohlednil hustý provoz, který v tomto úseku byl. Magistrát neprovedl výsledk znalce i přesto, že ho žalobce navrhl. Znalec se mohl relevantně vyjádřit jak k námitkám žalobce, tak k odbornému vyjádření Ing. K., které žalobce doložil, aby byl skutkový děj bez jakýchkoliv pochybností prokázán.
6. Žalovaný se v argumentaci zaměřil pouze na porovnání důkazní hodnoty odborného vyjádření a znaleckého posudku, aniž by se konkrétně vyjádřil k argumentům žalobce. Z odůvodnění žalovaného nelze dovodit, proč si stejně jako magistrát myslí, že stopa na komunikaci byla způsobena právě vozidlem DAF, a pokud ano, proč si myslí, že stopa byla způsobena právě pravým předním kolem tohoto vozidla. Proto žalobce považoval rozhodnutí žalovaného za nepřezkoumatelné.
7. Z procesní opatrnosti i přes nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí žalobce namítal, že brzdový systém vozidla DAF je elektronicky řízen a brání zablokování kol vozidla, které způsobuje snížení brzdného účinku. Brzdy vozidla jsou konstruovány na nejvyšší dovolené zatížení vozidla, při prázdném vozidle není žádný důvod k zablokování kola. Vozidlo jelo v přímém směru a stopa je v přímém směru. Není tedy důvod k blokaci jen

jednoho kola na stejné nápravě. Ve spise je fotografie pouze dezénu pravého předního kola a fotografie levého předního kola zcela chybí. Přitom právě rozbor dezénu pneumatiky pravého předního kola je předkládán jako jeden z důkazů viny. V případě, že by se jednalo o blokovací stopu levého předního kola, pak by to znamenalo, že vozidlo DAF zasahovalo do pravého jízdního pruhu. Argumentace úlomky na levé straně komunikace je nesprávná, neboť na komunikaci dálničního typu s nejvyšší povolenou rychlostí 110 km/h vzniká od projíždějících aut takový poryv vzduchu, který je schopen úlomky odváet daleko na obě strany. Tato situace trvala od střetu do příjezdu policistů jednu hodinu a 43 minut.

8. Žalobce se žalovaným obecně souhlasil, že odborné vyjádření odpovídá na jednoduché otázky a znalecký posudek dává komplexní odpovědi na otázky důležité pro řízení. Podle žalobce však v posuzovaném případě vyjádření soudního znalce v oboru silniční dopravy Ing. F. K. je dostačující. Ing. F. K. souhlasil se znalcem Ing. M., jak se komplexně zabýval celým nehodovým dějem a dal odpověď na otázku, zda a jak ke střetu došlo. Ing. K. však nesouhlasil s tím, že střet způsobil žalobce. Z technického hlediska není možné jednoznačně prokázat, zda k takovému střetu došlo při jízdě jízdní soupravy žalobce mírně pozvolna doleva do koridoru jízdy vozidla DAF nebo naopak jízdou vozidla DAF mírně pozvolna doprava do koridoru jízdy jízdní soupravy žalobce. Žádnou z obou uvedených variant vlastního tečného střetu nelze vyhodnocením provedených důkazů z technického hlediska potvrdit nebo vyloučit.
9. Podle žalobce stopa, která se náhodně nachází na vozovce v místě střetu, je stopou jakéhokoliv vozidla DAF. K tomu žalobce předložil odborné vyjádření znalce, který srozumitelně popsal všechny známé důvody, pro které by taková stopa vozidla DAF při nehodě vůbec neměla vzniknout. Vychází z premisy, že brzdový systém vozidla fungoval správně a bez závad a na vozidle DAF byly použity pneumatiky v souladu s platnou právní úpravou, tedy na téže nápravě stejné konstrukce, typu a vzorku dezénu. Naopak správní orgány pracují s nedůvodnou alternativou závady brzdového systému a jiného vzorku dezénu pneumatiky levého předního kola. Podle žalobce odborné vyjádření bylo dostatečným podkladem pro vymezení pochybností, které v řízení objektivně existují, a nebylo nutné předkládat oponentní znalecký posudek, který by se v podstatné části shodoval se závěry znalce Ing. M. a ve zbývajícím by nepřesáhl rozsah odborného vyjádření. Blokovací stopa jednoho kola mohla vzniknout pouze při nesprávné funkci brzdového systému vozidla DAF a bylo na správních orgánech, aby se s tímto argumentem vyrovnaly. Stejně tak argument druhově shodným dezénem pravé pneumatiky přední nápravy může platit jen v případě jiného dezénu levé pneumatiky téže nápravy. Obě takové závady jsou v rozporu se zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, a pokud by tomu tak bylo, správní orgán by měl v souladu se zásadou oficiality reagovat postihem řidiče i provozovatele takového vozidla.
10. **Žalovaný ve vyjádření k žalobě** k námitce nesprávného zjištění skutkového stavu podrobně citoval z podkladů správního řízení, znaleckého posudku a napadených rozhodnutí. Žalovaný zdůraznil ze závěrů znalce, že žalobce z technického hlediska vytvořil vjetím do levého jízdního pruhu vozidla DAF nepředpokladatelnou, náhlou překážku, omezil ho v jízdě a nerespektoval jeho přednost. Technicky je nerovnoměrnost brzdného účinku možná a je možný vznik pouze jedné brzdné stopy v důsledku prudkého brzdění vozidla. Dezén pneumatiky pravého předního kola nebyl zadokumentován vzhledem k absenci brzdné stopy. Znalec vysvětlil, proč není přijatelná z technického hlediska varianta, při které brzdnou stopu zanechalo levé přední kolo vozidla DAF. Žalobce pouze spekuluje a

k tomuto tvrzení nepředložil žádný důkaz. Střepiny na vozovce se nacházely i v oblasti mezi deklarovaným místem nehody a zadokumentovanou polohou střepin. Znalec vycházel z fotografií policie. Střepiny samy o sobě nezakládají technickou příčinu nehody a míru zavinění. K námitce elektronicky řízeného brzdového systému vozidla DAF, který brání zablokování kol vozidla a způsobuje snížení brzdného účinku, žalovaný uvedl, že pod hranici rychlosti 30 km/h k zamezení blokace kol regulací již nedochází. Při prvotním impulsu i při vyšších rychlostech od zahájení regulace k počáteční blokaci kol může dojít, respektive pouze jednoho kola v důsledku rozdílné adheze mezi levou a pravou přední pneumatikou nebo dovolené nesouměrnosti brzd či technického stavu brzdové soustavy. K námitce, že brzdy vozidla jsou konstruovány na nejvyšší dovolené zatížení vozidla a u prázdného vozidla není důvod k zablokování kol, žalovaný uvedl, že zde si žalobce silně odporuje, protože pro plně zatížené vozidlo jsou vyžadovány výrazně vyšší brzdné síly na kole než u prázdného vozidla. Pokud v době nehody bylo vozidlo DAF prázdné, pak účinnost brzd navržená pro plně vozidlo by měla za následek zaručenou blokaci kol při brzdění s vozidlem prázdným. Brzdové systémy jsou vybavené zátěžovými regulátory pro zajištění správné činnosti brzdové soustavy pro jakékoliv aktuální zatížení vozidla. K námitce, že vozidlo jelo v přímém směru a není důvod blokace jen jednoho kola na stejné nápravě, žalovaný uvedl, že vznik brzdné stopy souvisí mj. i s adhezními poměry a rozdíly mezi levou a pravou stranou vozidla. Z fotodokumentace v místě nehody a detailů dané brzdné stopy jasně vyplývá, že se nejedná o černou stopu zanechanou pryžovým materiálem pneumatiky, ale o stopu zaprášenou, která vzniká za podmínky, že zablokováné brzděné kolo vozidla se pohybuje po znečištěném asfaltu, v tomto případě znečištěném hlínou. Není pochyb, že v místě nehody se vyskytovaly oblasti s rozdílnou adhezí povrchu vozovky dle míry jejího znečištění a tedy vznik pouze jedné brzdné stopy lze z technického hlediska velmi dobře vysvětlit. K námitce, že chybí ve spise fotografie dezénu levého předního kola, což by byl důkaz viny, žalovaný opět odkázal, že ani znalec nezpochybnil shodnost dezénu pneumatik levého a pravého předního kola vozidla DAF. K námitce, že pokud by šlo o blokovací stopu levého předního kola, znamenalo by to, že vozidlo DAF zasahovalo do pravého jízdního pruhu, žalovaný odkázal na znalecký posudek a vysvětlení technické nepřijatelnosti této varianty. K námitce o nesprávné argumentaci úlomky na levé straně komunikace a jejich odvátím žalovaný uvedl, že vozidlo DAF po nehodě zůstalo stát v levém jízdním pruhu, čímž vznikla v tomto pruhu překážka a vozidla se ani v pravém jízdním pruhu nemohla pohybovat rychlostí 110 km/h. K námitce neprokázání, zda ke střetu došlo mírným vybočováním vozidla DAF doprava nebo vozidlem žalobce doleva, žalovaný s poukazem na znalecký posudek uvedl, že závěry posudku nebyly vyvráceny. Znalec uvedl, že žalobce nemohl nezaregistrovat kolizi, že je to technicky nepřijatelné. K tomu se žalobce ve správním řízení nevyjádřil, respektive nebyl si vědom svého pochybení a po nehodě bez zastavení pokračoval v jízdě. Pokud žalobce kolizi nezaregistroval, svědčí to o tom, že situaci kolem sebe vůbec nesledoval. K námitce žalobce, že stopa na vozovce v místě střetu může být stopou jakéhokoliv vozidla DAF, žalovaný uvedl, že z dokumentace, dokazování a znaleckého zkoumání vyplynulo, že jde o stopu dotčeného vozidla DAF.

11. Vyjádření znalce Ing. F. K. je podkladem pro hodnocení věci, ale není možné ho stavět naroveň s posudkem znalce ustanoveného magistrátem. Objektivitu vyjádření znalce Ing. K. snižuje kritika posudku znalce Ing. M. a nejedná se o revizní znalecký posudek. Ing. K. se za své odborné vyjádření nevystavuje trestnímu postihu ve smyslu § 346 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Jeho nepravdivě hrubě zkreslené odborné

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

vyjádření, které není znaleckým posudkem s vyznačeným otiskem kulatého razítka, nemůže vést k jeho potrestání ani trestem odnětí svobody ani zákazem činnosti.

12. **Krajský soud přezkoumal** v mezích žalobních bodů dle § 75 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) napadené rozhodnutí, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.).
13. Soud zjistil **ze správního spisu** ve vztahu k žalobním námitkám spáchání přestupku tak, jak je uvedeno v úvodní části tohoto rozsudku.
14. Soud dospěl k závěru, že žaloba **není** důvodná.
15. Neopodstatněná je proto **námítka nepřezkoumatelnosti** napadeného rozhodnutí, jakožto celku rozhodnutí magistrátu a rozhodnutí žalovaného o odvolání.
16. Pokud jde o obsah pojmu nepřezkoumatelnosti, odkazuje soud na ustálenou judikaturu Nejvyššího správního soudu (srov. např. rozsudky ze dne 29. 7. 2004, č. j. 4 As 5/2003-52, ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004-73, č. 787/2006 Sb. NSS, ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005-44, č. 689/2005 Sb. NSS, ze dne 17. 1. 2008, č. j. 5 As 29/2007-64, nebo ze dne 25. 5. 2006, č. j. 2 Afs 154/2005-245), ze které se podává, že rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, jestliže není zřejmé, jakými úvahami se správní orgán nebo soud řídil při naplňování zásady volného hodnocení důkazů či utváření závěru o skutkovém stavu; z jakého důvodu nepovažoval za důvodnou právní argumentaci; proč považoval námitky za liché, mylné nebo vyvrácené nebo proč subsumoval skutkový stav pod zvolené právní normy. Dalším důvodem nepřezkoumatelnosti rozhodnutí může být případ, kdy soud nebo správní orgán opomněl přezkoumat některou (ze včas) uplatněných námitek. Nesrozumitelné je pak rozhodnutí soudu nebo správního orgánu především tehdy, pokud z něho není zřejmé, jak soud nebo správní orgán rozhodl, v jaké věci, pokud výrok neodpovídá odůvodnění, případně pokud jsou v rozhodnutí jiné vnitřní rozpory. Dle judikatury Ústavního soudu (viz např. nálezy ze dne 20. 6. 1996, sp. zn. III. ÚS 84/94, ze dne 26. 6. 1997, sp. zn. III. ÚS 94/97, a ze dne 21. 10. 2004, sp. zn. II. ÚS 686/02) je jedním z principů, představujících součást práva na řádný proces a vylučujících libovůli při rozhodování, i povinnost soudů své rozsudky (a obdobně správní orgány svá rozhodnutí) řádně odůvodnit (ve správním soudnictví srov. § 54 odst. 2 s. ř. s.; ve správním řízení § 68 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád). Z odůvodnění tak musí vyplývat vztah mezi skutkovými zjištěními a úvahami při hodnocení důkazů na straně jedné a právními závěry na straně druhé. Nepřezkoumatelné rozhodnutí nedává dostatečné záruky pro to, že nebylo vydáno v důsledku libovůle a způsobem porušujícím ústavně zaručené právo na spravedlivý proces.
17. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů musí být vykládána ve svém skutečném smyslu, tj. jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit v něm jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno. Není přípustné institut nepřezkoumatelnosti libovolně rozšiřovat a vztáhnout jej i na případy, kdy se správní orgán, resp. soud podstatou námitky účastníka řízení řádně zabývá a vysvětlí, proč nepovažuje argumentaci účastníka za správnou, byť výslovně v odůvodnění rozhodnutí nereaguje na všechny myslitelné aspekty vznesené námitky a dopustí se (toliko) dílčího nedostatku odůvodnění. Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je vyhrazeno těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů či pro nesrozumitelnost skutečně nelze rozhodnutí meritorně přezkoumat. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro

nedostatek důvodů tak má místo zejména tehdy, opomene-li správní orgán či soud na námitku účastníka zcela (tedy i implicitně) reagovat. Přehlédnout pak nelze ani fakt, že správní orgány a soudy nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou, pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor, v jehož konkurenci námitky jako celek neobstojí (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2019, č. j. 8 Afs 267/2017-38).

18. Těmto požadavkům napadené rozhodnutí jako celek dostalo. Magistrát i žalovaný odůvodnily svůj postup a úvahy každý na devíti stranách rozhodnutí. Magistrát důvěřoval všem skutečnostem sděleným policisty, vyšel z protokolu nehody a fotografií, které potvrdily poškození, jeho rozsah a osvědčily způsob vzniku nehody. Magistrát vycházel i z výpovědi řidiče L. M., který po nehodě, na rozdíl od žalobce, zůstal na místě nehody a přivolal policii. Vozidlo a osoba žalobce byly zjištěny pomocí dat z průjezdu mýtnou bránou. Magistrát označil jako důležitý důkazní prostředek znalecký posudek, podle kterého technickou příčinou kolize jízdní soupravy a vozidla DAF je jednáni, respektive technika a způsob jízdy žalobce, který vybočil vlevo ze svého pravého průběžného pruhu a začal vjíždět doleva, kdy se vedle jeho jízdní soupravy v levém průběžném pruhu pohybovalo vozidlo DAF. K odbornému vyjádření Ing. K., které předložil žalobce, magistrát poukázal na výsledky Ing. K., který uvedl, že z předložených důkazů není možné z technického hlediska jednoznačně prokázat, zda jízdní souprava žalobce narazila pozvolně doleva do boku vozidla DAF nebo to bylo naopak.
19. Žalovaný shledal, že závěry znaleckého posudku korelují s oznámením přestupku a s údaji v protokolu o nehodě v silničním provozu. Zákon o znalcích o odborném vyjádření nehovoří a naopak upravuje znaleckou činnost. Odborné vyjádření nemá místo ve znaleckém deníku a evidenci činnosti znalce. V běžné praxi odborné vyjádření zpravidla nezpracovávají znalci. Odborné vyjádření má povahu listinného důkazu a je mnohem stručnější než znalecký posudek. Na rozdíl od znaleckého posudku u odborného vyjádření se neposuzují postupy, na základě kterých znalec dospěl k odpovědi na položenou otázku, věrohodnost a objektivita. Znalec je při podání posudku trestně odpovědný za nepravdivý znalecký posudek. Proto odborné vyjádření není znaleckým úkonem, slouží pouze jako listinný podklad pro hodnocení věci, ale nelze ho z hlediska důkazní váhy stavět naroveň se znaleckým posudkem. Žalovaný posuzoval odborné vyjádření s větší rezervou než znalecký posudek vyhotovený k podnětu magistrátu. Podle žalovaného Ing. K. nepřísluší kritika práce znalce, protože nejde o revizní znalecký posudek.
20. Žalovaný se ztotožnil s postupem a úvahami magistrátu. V průběhu řízení nebyla vznesena žádná námitka svědčící o podjatosti oprávněných úředních osob či policistů. Znalec vycházel z kompletního spisového materiálu. Námitky žalobce vůči obsahu a závěrům znaleckého posudku jsou přímo v rozporu s textem posudku. Žalobce nevyužil toho, aby předložil jiný posudek znalce. Pokud by tak učinil, teprve tehdy by byl povinen magistrát nebo žalovaný se s případnými rozpory vypořádat. Žalovaný se přiklonil k závěrům znaleckého posudku, protože ho zpracoval nestranný znalec, který své závěry dostatečně odborně zdůvodnil. Následné závěry magistrátu jsou příléhavé provedenímu dokazování a v souladu se zásadou volného hodnocení důkazů.
21. Neopodstatněná je námitka **nesprávných skutkových a právních závěrů**.

22. Podle § 12 odst. 5 věty první zákona o silničním provozu *přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy.*
23. Soud zdůrazňuje, že protokol o nehodě v silničním provozu, plán místa nehody ani fotografie pořízené policií nikdo nezpochybňoval. Tyto podklady rozhodnutí spolu s výpověďmi účastníků nehody byly dostatečné pro vypracování znaleckého posudku Ing. M., ustanoveného magistrátem.
24. Soud se ztotožnil se závěry magistrátu a žalovaného, že posudek znalce Ing. M. byl úplný, dostačující, vnitřně bezrozporný, přesvědčivý a odpověděl vyčerpávajícím způsobem na všechny otázky k objasnění příčiny střetu vozidel a naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu.
25. **Znalec v posudku** podrobně vysvětlil a odůvodnil, že střet mezi vozidly nebyl krátkodobý, ale jednalo se o sérii vzájemných kolizí. K prvotnímu kontaktu došlo, když kabiny obou vozidel byly přibližně ve stejné úrovni, což dokazuje zelený otěr na vnějším boku pneumatiky pravého předního kola, který vznikl výhradně při kontaktu s kabinou tahače Volvo (jízdní soupravy), na které se nachází kompatibilní stopy, odpovídající kontaktu rotující pneumatiky s levým bokem kabiny tahače Volvo. Z technického hlediska lze definovat nejen vlastní polohu místa střetu mezi kolizními vozidly a tedy i technickou příčinu vzniku dopravní nehody, ale lze se vyjádřit i k technické přijatelnosti tvrzení žalobce nejen ve vztahu k podmínkám kolize mezi vozidly, ale i ve vztahu k jeho možnosti střet s vozidlem DAF zaregistrovat.
26. Řidič vozidla DAF jel v levém pruhu výrazně dříve než žalobce. Svým jednáním nevytvořil ostatním účastníkům silničního provozu žádnou náhlou změnu situace a z pohledu žalobce bylo vozidlo DAF v levém jízdním pruhu viditelné. Řidič vozidla DAF se v místě nehody pohyboval s největší pravděpodobností zcela běžným, standardním způsobem a nevytvářel žádnou překážku. V jednání řidiče vozidla DAF nelze spatřovat jakoukoliv souvislost se vznikem předmětné dopravní nehody. Řidič vozidla DAF nemohl s ohledem na rozměry obou kolizních jízdních souprav střetu vozidel účinně zabránit. Žalobce, který jel v pravém jízdním pruhu, vjel do levého jízdního pruhu v době, kdy se v něm pohybovalo vozidlo DAF, tímto jednáním vytvořil řidiči vozidla DAF překážku zcela nepředpokladatelnou s ohledem na rozměry kolizních dopravních prostředků a jejich vzájemných poloh v okamžiku střetu i překážku náhlou. Z technického hlediska je nutné konstatovat, že příčinnou souvislost se vznikem předmětné dopravní nehody je nutné spatřovat výhradně v jednání žalobce, který měl střetu možnost předejít, pokud by sledoval situaci kolem sebe a před vybočením vlevo se podíval vedle sebe nebo do levého vnějšího zpětného zrcátka, kde měl možnost pohyb vozidla DAF v levém jízdním pruhu zaregistrovat. Při správné technice a způsobu jízdy měl žalobce technické předpoklady střetu s vozidlem DAF nejen zabránit, ale zcela předejít.
27. Spisové podklady dovolily s vysokou mírou přesnosti a pravděpodobnosti určit nejen polohu místa střetu, ale dokázat, že právě žalobce s návěsem vybočil vlevo a vjel do levého jízdního pruhu, ve kterém se pohybovalo vozidlo DAF. S ohledem na podmínky střetu a výsledky rozborů lze prakticky vyloučit variantu, že žalobce vozidlo DAF nezaregistroval. Z obsahu výpovědi řidiče vozidla DAF nevyplývaly žádné skutečnosti, které by byly v rozporu s objektivně zjištěnými skutečnostmi a výsledkem rozboru předmětné dopravní

nehody. Výpověď řidiče vozidla DAF byla korektní, v souladu s technickou přijatelností a bylo možné z ní vycházet při objektivním posouzení věci.

28. Soud nesouhlasí se žalobcem, že nelze určit viníka nehody a místo na komunikaci, kde ke střetu došlo. Znalecký posudek k tomu v části týkající se skutkového stavu dal jasnou odpověď. Ta je zcela v souladu s dalšími podklady rozhodnutí – oznámením přestupku, plánkem místa nehody, fotografiemi a výpověďmi účastníků nehody. Skutečnost, zda žalobce nehodu zaznamenal, nemá vliv na průběh děje, ke kterému se vztahuje řada důkazů.
29. Výklad § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu je jednoznačný a nevzbuzuje pochybnosti, ostatně ani žalobce nenabízí jinou alternativu výkladu. Na zjištěný skutkový stav byla třeba aplikovat citované ustanovení a z něj právě vyplynul právní závěr, že žalobce přejížděl z pravého jízdního pruhu do levého a omezil a ohrozil řidiče vozidla DAF, který v něm v ten okamžik souběžně jel. Podle § 2 písm. l) zákona o silničním provozu pro účely tohoto zákona nesmět ohrozit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí. Podle § 2 písm. m) téhož zákona nesmět omezit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo. Obě povinnosti žalobce (neomezit a neohrozit) opakovaným najížděním do levého jízdního pruhu porušil, jak osvědčují stopy poškození obou vozidel a brzdné stopy vozidla DAF. Žalobce způsobil vozidlu DAF nebezpečí a překážku.
30. Z rozsahu poškození vozidla DAF na pravé straně (kabiny i návěsu, nikoli jednou „čarou“ ale přerušovaně, viz fotografie na č. l. 9 – 11 a 91 – 93 - zvětšené ve znaleckém posudku) se podává, že šlo o poškození většího rozsahu, nikoli jen malé otěry, jsou zde vylámané části nárazníku vozidla DAF. Zelená barva otěru na vozidle DAF se shoduje s barvou vozidla žalobce. Vzájemné otěry obou vozidel jsou ve stejné výšce. Brzdná stopa vozidla DAF se nachází v levém jízdním pruhu. Brzdná stopa vzorkem odpovídala vzorku pravé přední pneumatiky vozidla DAF, jak je vyobrazeno na fotografiích 6c a 6d ve znaleckém posudku (č. l. 88). Znalec uvedl, že poloha a průběh stopy se shoduje s polohou oblasti střepin a že vozidlo DAF bylo natlačeno ke svodidlům, do kterých ale nenarazilo. Střepy z plastů podle fotografií odpovídají poškození vozidla DAF. Četné fotografie, záznamy policie a řidič vozidla DAF se shodují v tom, že vozidlo DAF po nehodě zůstalo stát na místě do příjezdu hlídky policie. Bílé střepy z nárazníku odpovídají tomuto skutkovému zjištění. Znalec uvedl, že vzhledem k hloubce rýh, které byly na více místech, nešlo o jediný a krátkodobý kontakt vozidel a není možné, aby žalobce sérií kontaktů nezaregistroval, jak vypověděl.
31. Lichá je námitka o **opomenutém důkazu**. Soud se shoduje s magistrátem a žalovaným, že výslech znalce Ing. M. byl nadbytečný. Znalec pečlivě a podrobně odůvodnil svůj posudek, který byl úplný a dostatečný. Magistrát vyslechl Ing. K., jehož odborné vyjádření mělo podle žalobce vznést do věci důvodné pochybnosti. Avšak Ing. K. při jednání magistrátu při svém výslechu uvedl, že z předložených důkazů není možnost z technického hlediska jednoznačně prokázat, zda jízdní souprava žalobce narazila pozvolně doleva do boku vozidla DAF nebo to bylo naopak. Soud souhlasí se správnými orgány, že takové vysvětlení k podanému odbornému vyjádření pochybnosti proti posudku znalce odstranilo a nemohlo vyvolat potřebu dalšího dokazování. Znalec do svého posouzení zahrnul i odborné vyjádření a výslech Ing. K. a označil ho za nesprávné, protože se Ing. K. nezabýval objektivně získanými důkazy.

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

32. Žalovaný soudu ve vyjádření k žalobě navrhl, aby vyslechl znalce Ing. M., pokud žalobce bude požadovat jednání. Jako shora uvedl soud, shledal dokazování provedené magistrátem jako dostatečné a výslech znalce jako nadbytečný. Znalec se ve svém posudku vyjádřil i k odbornému vyjádření a výslechu Ing. K. Žalobce jednání nepožadoval.
33. Soud rozhodl o nákladech řízení o žalobě a kasačních stížnostech v souladu s § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, protože plný úspěch ve věci neměl – žaloba byla zamítnuta (výrok III) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, respektive ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, proto se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok II).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **je možno** podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od jeho doručení k Nejvyššímu správnímu soudu v Brně.

Olomouc 29. ledna 2021

JUDr. Martina Radkova v. r.
samosoudkyně