



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní JUDr. Alenou Hockou ve věci

žalobce: F. Z., narozený X, bytem P.,
zastoupený: JUDr. Kateřina Královcová, advokátka, se sídlem
Jiráskova 4, 337 01 Rokycany,

proti
žalovanému: Krajský úřad Plzeňského kraje, se sídlem Škroupova 1760/18, 306
13 Plzeň

v řízení o žalobě ze dne 29.6.2020 proti rozhodnutí žalovaného ze dne 1. 6. 2020 č.j. PK-DSH/5778/20,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
II. Žádný z účastníků nemá nárok na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Včasnou žalobou ze dne 29.6.2020 a jejím doplněním ze dne 28.7.2020 se žalobce domáhal přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 1.6.2020 č.j. PK-DSH/5778/20, jehož kopie byla připojena.
2. V žalobě žalobce mimo jiné uvedl, že napadené rozhodnutí žalovaného považuje za nesprávné a nezákonné, neboť vychází z neúplně a nesprávně zjištěného skutkového stavu

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

věci a spočívá na nesprávném právním posouzení věci. Zejména nesouhlasil se skutkovým zjištěním správního orgánu, že na železničním přejezdu zahájil předjíždění osobního vozidla VW Touran, což mělo být dle správního orgánu jednou z příčin dopravní nehody. Žalobce namítal, že v době předmětné dopravní nehody nezahájil předjížděcí manévr (tedy nevybočil do levého jízdního pruhu) v místě železničního přejezdu, ani před železničním přejezdem. Je si naprosto jistý, že se svým vozidlem Škoda Fabia vybočil do levého jízdního pruhu (za účelem přjetí vozidla VW Touran) až poté, co vozidla VW Touran i Škoda Fabia přejela železniční trať, a to ve vzdálenosti cca 4,5 metrů za kolejemi (přičemž ke kolizi mezi vozidly došlo následně v místě vzdáleném 12,2 m od kolejíště). Uvedl, že si vždy byl vědom pravidla silničního provozu, které zakazuje předjíždět na železničním přejezdu a v minulosti byl v rámci výkonu svého zaměstnání pravidelně proškolen z pravidel silničního provozu. Pravidlo o nemožnosti předjíždět na železničním přejezdu zná, vždy ho respektuje a dodržuje, stejně tak i v den dopravní nehody. Následně vyjádřil přesvědčení, že nesprávný závěr žalovaného o přejíždění na železničním přejezdu (resp. zahájení předjíždění před železničním přejezdem) pramení z vadně zpracovaného znaleckého posudku č. 2304/79/2019 Ing. X, X, vyhotoveného na podnět prvostupňového správního orgánu, tj. Městského úřadu Rokycany. Žalobce uplatnil námitky vůči posudku, a to zejména, že znalec neměl pro zpracování posudku všechny potřebné vstupní údaje a podklady a vozidla nezanechala žádné stopy využitelné pro zpracování posudku. Dle vlastního vyjádření zpracovatele posudku znalec neměl k dispozici zakreslení a zaměření vozidel v konečné poloze. Proto znalec postřetový pohyb obou vozidel do konečné polohy pouze odhadoval. Žalobce také nesouhlasil ani se závěrem znalce, že střetová rychlost jeho vozidla činila 39-44 km/hod., neboť je přesvědčen, že v době kolize jel nejvýše rychlostí 30 km/hod. Znalec střetovou rychlost určil na základě odhadu, nikoli na základě konkrétních zjištěných skutečností. Žalobce tak rozporoval schéma dopravní nehody uvedené na str. 18 a 19 posudku. Tato schémata neodpovídají posuzované dopravní nehodě. Rovněž nesouhlasil s tvrzením znalce, že žalobce narazil přední částí svého vozu do vozidla VW Touran. Pokud by totiž (byť i jen část) přední části vozidla Fabia narazila do vozidla Touran, nezůstalo by pravé přední světlo vozidla Fabia bez poškození. Světla vozidla Fabia však nijak poškozena nebyla (což je patrné např. z fotografie na str. 5 znaleckého posudku). Žalobce dále zpochybnil závěr znalce (na str. 16 posudku), že žalobce zahájil předjížděcí manévr ve vzdálenosti 32 až 44 m před výchozím bodem měření (tj. 17 m před bližším železničním křížem), protože pokud by zahájil předjížděcí manévr v takové vzdálenosti před přejezdem, stihl by dokončit předjíždění a zařadit se před vozidlo VW Touran ještě před kolejíštěm. Žalobce dále namítal, že ze zjištěných skutečností rovněž vyplývá, že ke kolizi vozidel došlo 12,2 m za přejezdem. Délka vozidla Škoda Fabia činí (dle údaje v technickém průkazu) 4,3 m, tak měl dostatek času a prostoru proto, aby vybočil do levého jízdního pruhu až poté, co obě vozidla v těsném závěsu za sebou opustila kolejíště, přičemž žalobce přistoupil k vybočení do levého jízdního pruhu cca v místě 4,5 m za kolejíštěm. V levém jízdním pruhu pak žalobce postupně míjel vozidlo VW Touran až do okamžiku, kdy zjistil, že předjížděné vozidlo náhle odbočuje vlevo. Nato došlo ke kolizi vozidel v místě vzdáleném od přejezdu 12,2 m. Žalobce tedy znovu odkázal na vlastní náčrt situace, ze kterého vyplývá, že jeho vozidlo mělo prostor pro to, aby vybočilo do levého jízdního pruhu za účelem předjíždění až po překonání přejezdu. Žalobce nevyklučoval, že světelný signál dal již před železničním přejezdem. Tento úkon však nemohl být příčinou kolize vozidel, včasná signalizace spíše

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

mohla přispět k jejímu odvrácení, pokud by řidič vozidla VW Touran sledoval provoz za svým automobilem i ve zpětných zrcátkách. Následně žalobce vznesl námitku proti úvaze žalovaného vyjádřenou na straně 5-7 napadeného rozhodnutí. V této souvislosti žalobce znovu připomněl, že vzdálenost mezi kolejištěm a místem kolize vozidel činí 12,2 m. Žalovaný však stejnou vzdálenost ve svém rozhodnutí hodnotil jako vzdálenost, jen o málo delší než osobní automobil. Délka osobního automobilu Fabia činí 4,3 m. Úvaha žalovaného se tak jeví jako lichá. Žalobce také uvedl, že je přesvědčen, že při předmětné dopravní nehodě neporušil žádné pravidlo silničního provozu, zcela jistě nepředjížděl před, ani na železničním přejezdu. Dopravní nehoda byla zapříčiněna, podle názoru žalobce, pouze tím, že řidič vozidla VW Touran náhle a nepředvídatelně změnil směr jízdy a vjel bez předchozí signalizace do levého jízdního pruhu právě v době, kdy míjel jeho vozidlo. Závěrem žalobce navrhl, aby soud napadeného rozhodnutí i jemu předcházející rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení, současně požadoval přiznání náhrady nákladů řízení.

3. **Žalobce dne 1.7.2020 požádal o přiznání odkladného účinku žalobě.** Jeho návrh byl zamítnut pravomocným usnesením zdejšího soudu ze dne 23.7.2020 č.j. 17 A 57/2020-27.
4. **Napadeným rozhodnutím žalovaného ze dne 1.6.2020 č.j. PK-DSH/5778/20 bylo rozhodnuto takto:**
 - výrokem I. dle § 90 odst. 5 správního řádu bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzen výrok II. rozhodnutí Městského úřadu Rokycany, odboru dopravy (dále jen **správní orgán I. stupně** či **MÚ**), ze dne 27.4.2020 č.j. MeRo/8418/OD/20, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen **zákon o silničním provozu**), v souvislosti s porušením § 17 odst. 5 písm. g) téhož zákona, za což mu byl uložen správní trest pokuty ve výši 5 000 Kč; správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 6 měsíců a zároveň mu byla rozhodnutím uložena povinnost nahradit náklady spojené s projednáním přestupku ve výši 6 000 Kč.
 - výrokem II. dle § 92 odst. 1 správního řádu bylo zamítnuto odvolání žalobce proti výroku I. Městského úřadu Rokycany, odboru dopravy ze dne 27.4.2020 č.j. MeRo/8418/OD/20, kterým byl pan X, nar. X, bytem X. uznán vinným z přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, v souvislosti s porušením § 21 odst. 1 téhož zákona, jako nepřípustné.
5. **Z odůvodnění napadeného rozhodnutí mimo jiné vyplývá,** že dne 21.9.2019 v době kolem 09:55 hod. řídil žalobce motorové vozidlo tov. zn. Škoda Fabia, RZ: X, po silnici č. 111/1783 v 11,893 km, kde na železničním přejezdu zahájil předjíždění osobního motorového vozidla tov. zn. VW Touran, RZ: X (dále jen **vozidlo VW**), který odbočoval vlevo a jehož řidič nedbal při tomto manévru zvýšené opatrnosti, následkem čehož došlo ke střetu pravého boku vozidla Škoda s vozidlem VW. Při nehodě došlo ke hmotné škodě na obou vozidlech. Správní orgán I. stupně na základě doložených podkladů zahájil řízení a předvolal žalobce i druhého obviněného k ústnímu jednání. Žalobce mj. vypověděl, že na odbočujícím vozidle znamení o změně směru jízdy nezaznamenal. Rychlost, kterou jel za vozidlem, odhadnul na 30 km/hod., až na přejezdu začal zrychlovat. Za vozidlem předtím jel ve vzdálenosti cca 20 m, na přejezdu pak cca 15 m. V momentě, kdy vozidlo VW

opouštělo koleje, tak začal přejíždět do levého jízdního pruhu. Přesnou vzdálenost za vozidlem v době vybočení do levého jízdního pruhu nedokáže určit, bylo to blízko. Správní orgán I. stupně následně zadal soudnímu znalci Ing. X zpracovat znalecký posudek. Ze znaleckého posudku především vyplynulo, že „*Začátek manévru předjíždění automobilu Škoda Fabia dvojitým obloukem byl vypočítán na čas $t = y_{šk} \geq 3,56$ až $2,91$ sekundy, což je v podélném směru ve vzdálenosti asi 32 až 44 m před VBM. Počátek předjíždění automobilu Škoda Fabia tedy začal jednoznačně před železničním přejezdem. Vzdálenost 32 m před VBM je 17 m před bližším železničním křížem (A 32a) ze směru jízdy, který je doplněn světelnou signalizací S 14a.*“

Žalovaný dále uvedl, že žalobce usvědčil především zpracovaný znalecký posudek, jenž rozporuje. V tomto posudku znalec učinil kategorický závěr, že „*počátek předjíždění automobilu Škoda Fabia tedy začal jednoznačně před železničním přejezdem.*“ Žalobce se snažil závěry znaleckého posudku zpochybnit tím, že nemohlo dojít ke středu s vozidlem VW ve střední části jeho boční strany, jak zachycuje modelace ve znaleckém posudku. Žalovaný však konstatoval, že tuto argumentaci žalobce vyvrací pořízená fotodokumentace, z níž je naprosto zřejmé, že k prvnímu kontaktu vozidel došlo v prostoru středu levého boku vozidla VW v prostoru mezi dveřmi řidiče a zadními dveřmi spolujezdce a přední části pravého boku vozidla Škoda. Je přitom evidentní, že poškození vozidla VW pochází právě z oné dopravní nehody, neboť na fotodokumentaci jsou v uvedeném místě vozidla VW zachyceny otěry červené barvy z vozidla Škoda. Následně s ohledem na mechanismus pohybu obou vozidel došlo k tomu, že se vozidla o sebe třela boky. Jak správně uvedl správní orgán I. stupně „*na schématu je zachycen statickým způsobem dynamický průběh nehody. Je zakreslena dráha jízdy vozidla škoda i VW. Na počátku zaznamenaného děje je již vozidlo Škoda zakresleno přední částí na úrovni středu vozidla VW. Na konci zaznamenaného děje je již vozidlo Škoda zakresleno svou přední částí před přední částí vozidla VW. Je tedy zřejmé, že v průběhu nehody musel nastat okamžik, kdy obě vozidla byla na stejné úrovni vedle sebe a oba řidiči tedy byli vedle sebe. Na počátku nehodového děje byl řidič vozidla Škoda v pozici za řidičem vozidla VW. Na konci zaznamenaného děje tomu již bylo naopak.*“ Popsaný pohyb vozidel je ostatně logický, neboť ke střetu vozidel došlo v momentě, kdy žalobce vozidlo VW předjížděl. Je tudíž očividné, že před tím, než se žalobce dostal na úroveň přední částí vozidla VW, musel nejdříve minout střední část uvedeného vozidla. V popisu střetu učiněným žalobcem při ústním jednání a modelem vypracovaným znalcem žádný podstatný rozpor není. Hodnocení žalobce se se závěry znalce fakticky rozchází pouze v tom, zda žalobce započal předjíždět před železničním přejezdem, resp. na něm, nebo až za ním. Tento nesoulad však neplyne toliko z otázek skutkových, ale spíše právních. Žalovaný totiž nabyt dojmu, že žalobce za počátek manévru předjíždění považuje až moment, kdy se v protisměrném jízdním pruhu dostane na úroveň předjížděného vozidla. Tak tomu ovšem není. Dle výkladu pro žalobce nejpriznivějšího lze za nejzazší okamžik, který lze označit za začátek předjíždění považovat moment, kdy předjíždějící vozidlo začne vybočovat ze svého jízdního pruhu do protisměrného. Jak přitom upozornil správní orgán I. stupně, řada odborníků považuje za počátek předjíždění okamžik ještě dřívější. Ze znaleckého posudku jednoznačně vyplývá, že žalobce započal s přejížděním do protisměrného jízdního pruhu ještě před přejezdem. Ostatně sám žalobce při ústním jednání uvedl: „*Já jsem jel v pravém jízdním pruhu, a když vozidlo VW opouštělo koleje, tak jsem začal přejíždět do levého jízdního pruhu.*“ Současně uvedl, že na přejezdu byl za vozidlem VW asi 15 m. Z toho jasně vyplývá, že v momentě, kdy vozidlo VW

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

opouštělo koleje, musel být žalobce ještě před přejezdem, přičemž dle svých slov již v tomto momentě začal přejíždět do levého jízdního pruhu. Ostatně s ohledem na to, že konec přejezdu a začátek odbočky vlevo odděluje úsek pozemní komunikace jen o málo delší než osobní automobil, lze mít za vyloučené, že by žalobce začal předjíždět až za přejezdem, neboť by to nebylo technicky ani dost dobře možné.

Žalovaný neshledal opodstatněné ani obecné výhrady žalobce vůči rychlosti vypočtené znalcem. Znalec uvedl, že žalobce jel v době střetu cca rychlostí 39 až 44 km/hod. Tento výpočet přitom není v rozporu s tvrzením žalobce, který u ústního jednání uvedl, že vozidlo VW i on jeli asi 30 km/hod., přičemž on začal na kolejích zrychlovat. Z uvedeného logicky vyplývá, že v momentě střetu již musela být rychlost žalobce vyšší, aby se vůbec na úroveň vozidla VW dostal. Nezbyvalo než konstatovat, že skutkové závěry znalce ohledně rychlosti vozidla Škoda se nijak neliší od skutkových tvrzení žalobce uplatněných při ústním jednání. Úvaha žalobce, že následky dopravní nehody nedopovídají znalcem vypočtené rychlosti vozidel je pouze obecná, a proto s ní nelze ani nijak konkrétně polemizovat. Žalobci se tedy nepodařilo znalecký posudek zpochybnit. Mezi znaleckým posudkem, protokolem o nehodě, náčrtem nehody a výpověďmi obou řidičů neshledal žalovaný žádné podstatné rozpory. Jediný rozpor mezi výpovědí žalobce a znaleckým posudkem tak lze spatřovat pouze v tom, že žalobce tvrdí, že na přejezdu nepředjížděl. Jak bylo nicméně objasněno výše, tento rozpor plyne toliko z jeho nesprávného právního výkladu pojmu „předjíždění“. V rovině skutkové se tvrzení žalobce se závěry znaleckého posudku shodují, neboť z jeho výpovědi je zřejmé, že předjíždět začal již v okamžiku, kdy vozidlo VW opustilo koleje, tedy zákonitě v okamžiku, kdy on musel být ještě před železničním přejezdem, nebo minimálně na něm.

6. **Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě dne 1.9.2020** uvedl, že argumentace žalobce obsažená v žalobě není důvodná. Žalobce napadal závěry znaleckého posudku Ing. X, které považuje za nesprávné. Na podporu svých tvrzení však žádné oponentní odborné závěry nepředložil. Žalovaný měl tedy za to, že o závěrech znaleckého posudku není důvodu pochybovat. V předmětném znaleckém posudku nelze nalézt žádnou nelogičnost, ani rozpor se vstupními podklady. Jak navíc žalovaný poukázal již v odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí, sám žalobce při ústním jednání doznal, že započal předjíždět nejpozději na železničním přejezdu, když uvedl: *„Já jsem jel v pravém jízdním pruhu, a když vozidlo VW opouštělo koleje, tak jsem začal přejíždět do levého jízdního pruhu.“* Žalobce znaleckému posudku vytýkal, že pro jeho zpracování nebyl dostatek stop a znalec tedy musel některé údaje odhadnout. Na str. 3 posudku pak má uvádět, že jeho závěry jsou pouze pravděpodobné, tedy nevylučují jinou alternativu skutkového děje. Žalovaný však uvedl, že znalec s dílčí nepřesností svých závěrů (tak jako u každého znaleckého posudku) počítal, proto nestanovil konkrétní místo, kde bylo předjíždění započato, nýbrž rozmezí 32 až 44 m před VBM. V tomto výpočtu jsou tedy již potenciální nepřesnosti zohledněny a žalovaný k tomu doplnil, že i z pořízené fotodokumentace je zřejmé, že žalobce při rychlosti přes 30 km/h a konečné střetové rychlosti vozidla VW v rozmezí 15 až 19 km/h musel započít předjíždění již před železničním přejezdem či na něm, neboť v opačném případě by neměl dostatek prostoru, aby se se svým vozem na tak krátkém úseku vozovky příčně přemístil vedle vozidla VW až do místa střetu. Právě s prostorem potřebným pro příčné přemístění vozidla Fabia do protisměrného jízdního pruhu žalobce očividně při svém výpočtu, dle něž by se při délce svého vozu 4,3 m přemístil do levého jízdního

pruhu, nepočítá. Odmítnout je třeba závěr žalobce, že znalec hodnotí své závěry jako pravděpodobné. Znalec jednoznačně konstatoval, že „*Počátek předjíždění automobilu Škoda Fabia tedy začal jednoznačně před železničním přejezdem.*“ Stejně tak není dle názoru žalovaného na místě zpochybňovat závěry znaleckého posudku ohledně střetu pravé přední části vozidla Škoda s levým bokem vozidla VW na podkladě toho, že nedošlo k rozbití pravého předního světlometu vozidla Škoda. Pravou přední částí vozidla se rozumí nejen pravá část čelní masky ale též pravý přední blatník. Tato část vozidla, vč. pravé části předního nárazníku, byla dle fotodokumentace prokazatelně deformována nárazem. Poškození vozidel tedy přesně odpovídá modelům prezentovaným ve znaleckém posudku. Žalovaný měl proto za to, že žalobci se na základě svých laických úvah a propočtů nepodařilo zpochybnit závěry znaleckého posudku. Žalovaný měl za spolehlivě prokázané, že žalobce začal předjížděcí manévry již před železničním přejezdem, tedy že naplnil skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu a v podrobnostech odkázal na odůvodnění svého rozhodnutí, jakož i na odůvodnění rozhodnutí správního orgánu I. stupně. S ohledem na uvedené považoval žalovaný za nadbytečné doplňovat dokazování o výsledcích znalce, neboť o správnosti znaleckého posudku nevznikly žádné rozumné pochybnosti, přičemž závěry znalce jsou i souladné s výpovědí žalobce při ústním jednání. Žalovaný rovněž považoval za nadbytečné provádět revizní znalecký posudek, neboť vůči závěrům znaleckého posudku zpracovaného Ing. X. nestojí žádné protichůdné závěry jiného znalce. Taktéž výsledky žalobce považoval žalovaný za nadbytečné, neboť žalobce byl podrobně vyslechnut již při ústním jednání správním orgánem I. stupně. Žalobce rovněž na č.l. 31 spisového materiálu zakreslil do mapy místo střetu, proto považoval žalovaný za nadbytečné provádět jako důkaz žalobcem vyhotovený náčrt místa dopravní nehody. Jak vyplývá z protokolu o nehodě, místo střetu označené na fotodokumentaci jako stopa č. 1 bylo označeno samotnými účastníky dopravní nehody na místě nehody, odpovídá znaleckým modelům a táhnou se od něj plastové střepy ze zúčastněných vozidel. Žalovaný měl proto za to, že skutkový stav byl zjištěn bez důvodných pochybností již správním orgánem I. stupně, byla na něj aplikována příslušná právní kvalifikace a za toto jednání byly oběma účastníkům dopravní nehody uděleny odpovídající správní tresty. Závěrem žalovaný navrhl, aby soud žalobu zamítl.

7. **Ze zasláního správního spisu vedeného žalovaným v této věci** vyplývá, že skutečnosti uvedené v odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí ze dne 1.6.2020 i ve vyjádření žalovaného ze dne 1.9.2020 odpovídají obsahu spisu. Podle doručení bylo napadené rozhodnutí ze dne 1.6.2020 žalobci doručeno dne 5.6.2020.
8. **V replice ze dne 15.9.2020 žalobce** uvedl, že žádá aby soud ve věci nařídil jednání a současně konstatoval, že pokud žalovaný ve svém vyjádření tvrdí, že žalobce dosud soudu nepředložil žádné oponentní odborné názory zpochybňující závěry vypracovaného znaleckého posudku, pak k tomu žalobce uvedl, že za tímto účelem navrhl vypracování revizního znaleckého posudku. Žalobce i nadále trvá na svých výhradách ke znaleckému posudku vypracovanému Ing. X.
9. Dne 21.9.2020 žalobce osobně soudu doložil Usnesení Městského úřadu Rokycany ze dne 18.9.2020 sp. zn. MeRo/12430/OD/19, jímž bylo zastaveno řízení o návrhu žalobce na upuštění od výkonu zbytku správního trestu zákazu činnosti, což není předmětem tohoto soudního řízení.

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

10. U **ústního jednání zdejšího soudu dne 6.5.2021** žalobce setrval na podané žalobě a požadoval její vyhovění kvůli chybám udělaných znalcem ve znaleckém posudku spočívající zejména v tom, že neměl dostatečné podklady pro jeho vypracování. Dle *žalobce* totiž závěry znaleckého posudku nejsou jednoznačné, neodpovídají skutečnosti a v průběhu děje dopravní nehody, proto nad rámec podané žaloby upozornil na to, že skutkové závěry prvostupňového správního orgánu se v podstatě neopírají o závěry znalce a také, že závěry znaleckého posudku neodpovídají konkrétní dopravní situaci, která byla řešena, když účastníci hned po dopravní nehodě shodně uvedli, že místem střetu bylo místo jiné, a to 20,2 metrů vzdálené od betonového propustku. Dle žalobce znalec posoudil pouze hypotetickou dopravní situaci, nikoliv tuto konkrétní situaci, což dovodil z vyjádření znalce, který ve svém znaleckém závěru popisuje technicky nepřijatelnější podobu dopravní situace. Žalobce připustil, že mohl dávat znamení o změně směru jízdy, že možná začal blikat, když opouštěl přejezd, nicméně samotné blikání nebylo příčinou střetu vozidel. Tento úkon naopak mohl odvrátit střet vozidel, a toto jednání nebylo v příčinné souvislosti se střetem vozidel, proto se domnívá, že neměl být uznán vinným z porušení pravidel silničního provozu a neměl být uznán vinným ze spáchání přestupku. Naproti tomu zástupce žalovaného uvedl, že žaloba není důvodná a mimo jiné zdůraznil, že sám žalobce se k předjíždění přes železniční přejezd při ústním jednání doznal, když na str. 6 protokolu z ústního jednání uvedl: *„Já jsem jel v pravém jízdním pruhu, a když vozidlo WV opouštělo koleje, tak jsem začal předjíždět do levého jízdního pruhu.“*; z toho je naprosto zřejmé, že předjíždět musel začít před železničním přejezdem nebo nejpozději na něm. Požadavek žalobce na provedení dokazování výsledkem znalce a vypracování revizního znaleckého posudku soud zamítl usnesením jako nadbytečný vzhledem k tomu, že znalecký posudek byl vypracován i na základě skutečností uvedených účastníky dopravní nehody u ústního jednání MÚ dne 7.11.2019. *Závěrem žalobce* požadoval zrušení napadeného rozhodnutí a vrácení věci žalovanému a přiznání nákladů řízení, protože znalecký posudek je nejednoznačný, má vady, byl zpracován na základě nedostatečných podkladů, na základě špatně zpracovaného znaleckého posudku byl nesprávně zjištěn skutkový stav věci a na základě toho byl žalobce neoprávněně uznán vinným z přestupku, i když na přejezdu nepředjížděl a neporušil dopravní předpisy. *Zástupce žalovaného* závěrem navrhl, aby žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta s odkazem na odvodnění rozhodnutí, na písemné vyjádření k žalobě a na vyjádření učiněné u soudu.
11. Dle **§ 4 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb.**, soudní řád správní (dále jen **s.ř.s.**), soudy ve správním soudnictví rozhodují o žalobách proti rozhodnutím vydaným v oblasti veřejné správy orgánem moci výkonné, orgánem územního samosprávného celku, jakož i fyzickou nebo právnickou osobou nebo jiným orgánem, pokud jim bylo svěřeno rozhodování o právech a povinnostech fyzických a právnických osob v oblasti veřejné správy (dále jen **správní orgán**). Podle **§ 78 odst. 7 s.ř.s.** soud zamítne žalobu, není-li důvodná. Při přezkoumání napadeného rozhodnutí je soud povinen přezkoumat napadený výrok v mezích žalobních bodů uvedených v žalobě (§ 75 odst. 2 věta první s.ř.s.). Dle **§ 31 odst. 2, 3 s.ř.s.** ve věcech přestupků, za které zákon stanoví sazbu pokuty, jejíž horní hranice je nejvýše 100 000 Kč, rozhoduje specializovaný samosoudce, který má práva a povinnosti předsedy senátu.
12. Podle **§ 17 odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu** *„Řidič nesmí předjíždět na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.“*

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

13. Dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.“
14. Podle § 125c odst. 5 písm. d) téhož zákona „Za přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 až 3, písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11, písm. j) a podle odstavce 2.“
15. Dle § 125c odst. 6 písm. b) uvedeného zákona „Zákaz činnosti se uloží na dobu od šesti měsíců do jednoho roku za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. b), písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7 a 10 a podle odstavce 3.“
16. Podanou žalobou se žalobce domáhal z důvodů shora uvedených zrušení napadeného rozhodnutí žalovaného ze dne 1.6.2020, ale soud z níže uvedených důvodů shledal, že žaloba není důvodná., jelikož to byl žalobce, který nedostál své povinnosti uložené mu zákonem o silničním provozu, když zahájil předjíždění na železničním přejezdu a následně došlo ke střetu s druhým vozidlem, jehož řidič byl taktéž uznán vinným ze spáchání přestupku, za což mu byla uložena pokuta a povinnost nahradit náklady řízení, jak je zřejmé, z rozhodnutí MÚ ze dne 27.4.2020 č.j. MeRo/8418/OD/20.
17. Žalobce v žalobě stejně jako předtím v odvolání ze dne 14.5.2020 proti rozhodnutí MÚ ze dne 27.4.2020 namítal nesprávnost vypracovaného znaleckého posudku, proto se soud v první řadě zabýval námitkami žalobce popírajícími přesvědčivost znaleckého posudku a dospěl k závěru, že tyto námitky nejsou důvodné. V dané věci byl v průběhu řízení před správním orgánem I. stupně zpracován znalecký posudek z oboru dopravy dne 16.12.2019, ve kterém znalec Ing. X analyzoval průběh nehodového děje. Jmenovaný znalec mimo jiné vykonává znaleckou činnost v oboru silniční dopravy – technické posudky o příčinách nehod; jedná se tedy o znalecký obor a specializaci vhodnou pro prosouzení průběhu a příčin posuzované dopravní nehody. Jím zpracovaný posudek je přehledný a pečlivě zpracovaný, na více než dvaceti stranách vysvětluje a ukazuje průběh nehody. Znalecký posudek odpovídá na námitky žalobce přesvědčivým způsobem a žalobce v žalobě dostatečně nezpochybnil jeho věrohodnost. Nelze ani přehlédnout, že znalec při vypracování posudku vycházel z veškeré dokumentace založené ve správním spisu a rovněž z protokolu o ústním jednání MÚ ze dne 7.11.2019, kdy byli vyslechnuti oba řidiči vozidel, tj. X i žalobce, přičemž oba zakreslili do snímku místa dopravní nehody místo střetu vozidel, avšak každý z nich určil jiné místo. Znalec proto vycházel i z těchto údajů, jak je zřejmé z obsahu posudku, který je znám všem účastníkům tohoto řízení, proto na celý jeho obsah pro stručnost odkazuje.
18. Za dané situace správní orgány vycházely z předmětného znaleckého posudku, který byl rozhodujícím pro zjištění skutkového stavu, což bylo pro meritum sporu podstatným. Jestliže žalobce se znaleckým posudkem nesouhlasil, mohl sám správním orgánům či zdejšímu soudu, který taktéž z jeho závěrů vycházel, předložit jiný znalecký posudek, který by potvrdil jeho tvrzení. Správní orgány by pak v souladu s rozsudkem NSS ze dne 2.7.2015 č.j. 9 As 206/2014-48, při jeho provádění postupovaly stejně jako při provádění znaleckého posudku znalce ustanoveného správním orgánem. Žalobce tak však neučinil a jeho tvrzení nemají žádnou důkazní oporu, jelikož spočívají na jeho subjektivním hodnocení dané situace.

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

19. Ze znaleckého posudku tedy mimo jiné vyplývá, že „začátek manévru předjíždění automobilu Škoda Fabia dvojitým obloukem byl vypočítán na čas $t_{y\ sk} \geq 3,56$ až 2,91 sekundy, což je v podélné směru ve vzdálenosti asi 32 až 44 m před VBM. Počátek předjíždění automobilu Škoda Fabia tedy začal jednoznačně před železničním přejezdem. Vzdálenost 32 m před VBM je 17 m před bližším železničním křížem (A 32s) ze směru jízdy, který je doplněn světelnou signalizací S 14a. (...) Pro střetovou polohu vozidel, směr jízdy a adhezi vozovky byla vypočtena střetová rychlost automobilu Volkswagen Touran asi 15 až 19 km/h (tolerance + - 10 %). Střetová rychlost automobilu Škoda Fabia za výše uvedených podmínek je asi 39 až 44 km/h (tolerance + - 10 %).“ Na závěr znaleckého posudku znalec opětovně konstatoval, že počátek předjíždění automobilu Škoda Fabia řízeného žalobcem tedy začal jednoznačně před železničním přejezdem.
20. Zdejší soud se zcela ztotožňuje s názorem správních orgánů, že mezi znaleckým posudkem, protokolem o nehodě, náčrtem nehody a výpověďmi obou řidičů nebyly shledány žádné podstatné rozpory. Jediný rozpor mezi výpovědí žalobce a znaleckým posudkem tak lze spatřovat pouze v tom, že žalobce tvrdil, že na přejezdu nepředjížděl. Avšak tento rozpor nejspíše plyne toliko z jeho nesprávného právního výkladu pojmu „předjíždění“. K tomu soud uvádí, že předjížděcí manévr lze rozdělit do několika fází. Nejprve musí řidič zareagovat na novou situaci a rozhodnout se předjíždět pomalejší vozidlo a poté zahájit předjížděcí manévr. Z toho tedy vyplývá, že předjížděcí manévr vozidlo započne ve chvíli, kdy má řidič vozidla dostatečný rozhled, tuto skutečnost si uvědomí a manévr zahájí. V daném případě ze znaleckého posudku jednoznačně vyplývá, že žalobce započal s předjížděním do protisměrného jízdního pruhu ještě před železničním přejezdem. Ostatně sám žalobce při ústním jednání dne 7.11.2019 v průběhu správního řízení mimo jiné uvedl: „V obci Hrádek jsem se zařadil za vozidlo VW, které jelo ve stejném směru jako já, jel za ním až do obce Příkosice ve směru na obec Vísky. Hned za Příkosicemi jsme dojeli k železničnímu přejezdu, kde vozidlo VW ještě zpomalilo. Chtěl jsem jej předjet. V protisměru nic nejelo. Dal jsem blinkr vlevo a vyjel do levého jízdního pruhu. Když jsem se dostal přední částí svého vozidla na úroveň řidiče vozidla VW, tak toto začalo náhle odbočovat vlevo. Strhl jsem řízení také vlevo, ale to již o sebe vozidla dělala a takto vyjela mimo komunikaci na pole. Já jsem jel v pravém jízdním pruhu, a když vozidlo VW opouštělo koleje, tak jsem začal přejíždět do levého jízdního pruhu.“ Současně také konstatoval, že na přejezdu byl za vozidlem VW asi 15 m, vozidlo před ním zpomalilo a on také asi na jeho rychlost, odhadl cca 30 km/h a až na kolejích začal zrychlovat. Z uvedeného jasně vyplývá, že v momentě, kdy vozidlo VW opouštělo koleje, musel být žalobce ještě před přejezdem, přičemž dle svých slov již v tomto momentě začal přejíždět do levého jízdního pruhu. Ostatně s ohledem na to, že konec přejezdu a začátek odbočky vlevo odděluje úsek pozemní komunikace jen o málo delší než osobní automobil žalobce (cca 2,5 x delší), lze mít za vyloučené, že by žalobce začal předjíždět až za přejezdem, neboť by to nebylo technicky ani dost dobře možné (viz schéma na str. 19 znaleckého posudku).
21. Odborné závěry znaleckého posudku nebyly ve správním řízení, ani v řízení před zdejším soudem relevantně zpochybněny či vyvráceny. Soud proto neprováděl další dokazování, jelikož jej považoval s ohledem na všechny zjištěné rozhodné skutečnosti jako nadbytečné, proto nedospěl k závěru, že je nutno zrušit napadené rozhodnutí žalovaného a věc mu vrátit k dalšímu řízení za účelem zpracování revizního znaleckého posudku, neboť skutkový stav věci byl bez důvodných pochybností dostatečně prokázán znaleckým

posudkem Ing. X. Soud tudíž dospěl k závěru, že odpovědnost žalobce za přestupek byla řádně prokázána, proto shledal správným i rozhodnutí žalovaného, jakož i předcházející rozhodnutí správního orgánu I. stupně.

22. Zdejší soudem nebylo zjištěno, že by napadené rozhodnutí žalovaného bylo nesprávné a nezákonné, jelikož bylo vydáno oprávněným správním orgánem a rozhodnuto bylo na základě řádně a dostatečně zjištěného skutkového stavu věci. Ač je žalobce opačného názoru, správní orgány postupovaly řádně a v souladu s platnou právní úpravou, když žalobce jednáním výše popsaným shledaly vinným ze spáchání předmětného přestupku, za což mu byla uložena pokuta a zákaz činnosti na samé dolní hranici zákonné sazby i náhrada nákladů řízení, jak uvedeno shora.
23. Dle názoru zdejšího soudu se žalovaný v odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí podrobně vyjádřil ke všem odvolacím námitkám žalobce, přičemž je neshledal důvodnými; současně hodnotil všechny důkazy, rovněž popsal, které skutečnosti vzal za prokázané, o jaké důkazy opřel svá skutková zjištění a jakými úvahami se při hodnocení provedených důkazů řídil, a to vše v souladu s § 68 odst. 3 správního řádu (zákon č. 500/2004 Sb.).
24. Vzhledem ke všem výše zjištěným skutečnostem proto soud nezbylo, než **žalobu zamítnout** jako nedůvodnou ve smyslu § 78 odst. 7 s.ř.s., dle něhož soud zamítne žalobu, není-li důvodná (**výrok I. rozsudku**), neboť žádná z uplatněných žalobních námitek v zákonné lhůtě pro podání žaloby nebyla shledána důvodnou.
25. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož by měl nárok na jejich náhradu žalovaný, který měl ve věci plný úspěch. Žalovaný však žádné náklady řízení neuplatnil, proto jejich náhrada nebyla žádnému z účastníků přiznána (**výrok II. rozsudku**).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu se sídlem Moravské náměstí 6, 657 40 Brno, který o kasační stížnosti rozhoduje. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni (§ 12 odst. 1, § 102, § 106 odst. 2 a 4 s.ř.s.).

Plzeň 6. května 2021

JUDr. Alena Hocká v.r.
samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.