



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Martina Lachmanna a soudců Mgr. Jana Ferneckého a Mgr. Martina Bobáka ve věci

žalobce: **Mgr. M. P.**
bytem X
zastoupen advokátem JUDr. Ing. Ondřejem Horázným
sídlem Ondříčkova 1304/9, 130 00 Praha 3

proti
žalovanému: **náměstek policejního prezidenta pro službu kriminální policie
a vyšetřování**
sídlem Strojnická 935/27, 170 89 Praha 7

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 26. 8. 2022, č. j. PPR-21324-6/ČJ-2022-990131,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. V nynější věci se městský soud zabývá jednáním majícím znaky přestupku na úseku silniční dopravy, kterého se měl žalobce dopustit během manévru couvání. Žalobce je příslušníkem Policie České republiky, proto byla věc v souladu s § 4 odst. 5 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v rozhodném znění, projednávána podle zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sporů, v rozhodném znění (dále jen „**zákon o služebním poměru**“).

Shodu s prvopisem potvrzuje M. V.

2. Ředitel Útvaru zvláštních činností služby kriminální policie a vyšetřování (dále jen „**ředitel útvaru**“) rozhodnutím ze dne 16. 3. 2022, č. j. KR-6/2022 (dále jen „**prvostupňové rozhodnutí**“), uznal žalobce vinným z jednání majícího znaky přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, v rozhodném znění (dále jen „**zákon o silničním provozu**“).
3. Jednání se měl z nedbalosti dopustit tím, že dne 21. 7. 2021 v 19:30 hodin v T. na místní komunikaci v jednosměrné ulici Z. jako řidič osobního vozidla H. porušil § 24 odst. 2 zákona o silničním provozu. Žalobce totiž při couvání z šikmého parkovacího místa ohrozil osobní motorové vozidlo S. jedoucí po ulici Z., které řídila P. Š. To vedlo ke střetu (kontaktu) levé přední části vozidla S. a pravé zadní části vozidla H. Řidička vozidla S. poté částečně najela pravou částí vozidla na chodník po pravé straně komunikace. Při nehodě došlo ke škodě na obou vozidlech. Za toto jednání byl žalobci udělen kázeňský trest snížení základního tarifu o 2 % na dobu jednoho měsíce.
4. Žalobce se proti prvostupňovému rozhodnutí odvolal. Žalovaný v záhlaví označeným rozhodnutím (dále jen „**napadené rozhodnutí**“) pouze změnil část výroku prvostupňového rozhodnutí [upřesnil dotčený § 189 odst. 1 na § 189 odst. 1 písm. a) zákona o služebním poměru], ve zbytku prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Nevyhověl přitom námitkám žalobce ohledně nedostatečně zjištěného skutkového stavu a jeho nesprávného právního hodnocení.

II. Žaloba

5. Žalobce se svou žalobou domáhal zrušení napadeného rozhodnutí. Jednotlivé námitky, jež se v žalobě prolínaly, soud strukturoval následovně:
6. Pod **první žalobní bod** zahrnul námitky, jimiž žalobce brojil proti nedostatečnému zdůvodnění obou rozhodnutí – namítal jejich nepřezkoumatelnost. Ředitel útvaru dle žalobce uvedl toliko výčet podkladů a právních předpisů, aniž je jakkoli vyhodnotil, a aniž přdestřel úvahy, jimiž se při hodnocení a výkladu řídil. Žalovanému pak vyčítal, že sice pracoval se znaleckým posudkem č. 4/22, znalce Ing. Pavla Winklera (dále jen „**Znalecký posudek**“), tento důkaz však sám nijak nehodnotil, jen se ztotožnil se závěry prvostupňového rozhodnutí.
7. Žalobce dále namítal i procesní pochybení správních orgánů (**druhý žalobní bod**). Jednak namítal, že v prvním stupni nebyl vyrozuměn, do kdy se může vyjádřit k podkladům rozhodnutí. Za druhé podle něj nebyl Znalecký posudek, jako klíčový důkaz správních orgánů, řádně proveden.
8. Pod **třetí žalobní bod** soud soustředil námitky upozorňující na nedostatečně zjištěný stav věci. Ačkoli měl ředitel útvaru k dispozici řadu důkazů (např. výsledky svědků), opřel svůj závěr převážně o Znalecký posudek. Ten ovšem postrádá znaleckou objektivnost, neboť i podle samotného znalce byl pro jeho vypracování nedostatek objektivních podkladů. Nebylo tak možné děj objektivně rekonstruovat a zjistit příčinu nehody. Znalecký posudek také vůbec nehodnotil brzdnu dráhu řidičky a nezohlednil možnosti její reakce. Žalobce dodal, že správní orgány nevzaly v úvahu dva možné výklady provedených důkazů, porušily tak zásadu *in dubio pro reo*. Žalobce dále odkázal na příložený odborný posudek č. 008/2022, vypracovaný Stanislavem Bartoněm (dále jen „**Odborný posudek**“), jenž nechal vypracovat znalcem Stanislavem Bartoněm. Zdůraznil, že s ohledem na nedostatek vstupních údajů nemohl být zpracován znalecký, ale jen odborný posudek.

9. **Čtvrtý žalobní bod** pak tvoří námitky k právnímu hodnocení věci. Správní orgány dle žalobce chybně uzavřely, že porušil § 24 odst. 2 zákona o silničním provozu. Z podkladů správního spisu totiž jednoznačně nevyplývá ani že by couval, ani že ostatní účastníky silničního provozu ohrozil. Podle žalobce vykládají správní orgány pojem „*couvání*“ nepřipustně extenzivně. Žalobce je přesvědčen, že poté, co vycouval z parkovacího místa, své vozidlo zastavil. Před zastavením uviděl vozidlo S. Tím, že žalobce přerušil svůj pohyb (na 2-3 vteřiny se zastavil), nelze najisto postavit, že k nehodě došlo při couvání, kterým by ohrozil jiného účastníka silničního provozu. Nanejvýš vytvořil (pokud by to správní orgány prokázaly) překážku omezující provoz. Žalovaný podle něj nemá pravdu, tvrdí-li, že je nerozhodné, zda žalobce stál, či nikoli. Žalovaný nadto nijak nevysvětlil význam pojmu „*nesmět ohrozit*“, a to zejména v situaci, kdy řidička druhého vozidla mohla objektivně, nespletla-li by si brzdu s plynem, dopravní nehodě zabránit. To, že řidička nestihla zareagovat, neznamená, že došlo k jejímu ohrožení.

III. Vyjádření žalovaného

10. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě setrval na odůvodnění napadeného rozhodnutí a navrhl zamítnutí žaloby. Žalobce dle něj opakuje podobné námitky jako v průběhu správního řízení. Podle žalovaného správní orgány své závěry o příčině nehody přezkoumatelně odůvodnily.
11. Rovněž namítaná procesní pochybení nejsou důvodná. Pokud jde o lhůtu pro vyjádření k podkladům, žalobce byl písemně vyrozuměn o možnosti uplatnit svá práva, a to na ústním jednání. Žalobce se ale nedostavil a zaslal pouze písemné vyjádření. Ustanovení znalce pak proběhlo v souladu s právními předpisy. Ve smyslu § 56 správního řádu je výslech znalce pouze fakultativním postupem. Žalovaný dále zdůraznil, že znalecký posudek nebyl jediným důkazem, ze kterého správní orgány vycházely. S ohledem na rozpory u ostatních důkazů jej ale logicky upřednostnily.
12. Žalovaný též zdůraznil, že oba správní orgány náležitě a bez pochybností zjistily skutkový stav věci. Poukázal na to, že žalobce znalecký posudek účelově napadá až v žalobě, ačkoli ve správním řízení nevyužil možnosti klást znalci otázky. Tvrzení žalobce (např., že dopravní nehoda nezanechala žádné použitelné stopy, že nedošlo k nárazu, a že vozidla nezůstala v konečném postavení), jsou v přímém rozporu s obsahem správního spisu. Žalovaný nesouhlasí s tím, že by znalec neposoudil všechny skutečnosti a vytvořil si vlastní nehodový děj. Znalec se náležitě věnoval možnostem řidičky střetu zabránit, vytvořil rekonstrukci nehodových dějů, vycházel ze všech výpovědí atd. Nebylo proto na místě aplikovat zásadu *in dubio pro reo*. Žalovaný dále zpochybnil odborný posudek pořízený žalobcem až po vydání napadeného rozhodnutí – žalovaný se k němu nemohl vyjádřit.
13. Ke čtvrtému žalobnímu bodu pak s ohledem na reakci řidičky S. (před střetem vůbec nebrzdila, naopak prudce uhnula náhlé překážce) vyvracel, že by žalobce při střetu již neprováděl manévr couvání a stál na místě maximálně jako překážka provozu. Žalobce nepochybně prováděl manévr couvání, který se skládá z více navazujících kroků. Žalovaný proto zdůraznil, že příčinou střetu byla náhlá překážka (vycouvání vozidla žalobce), nikoliv reakce řidičky S. záměnou brzdy s plynem (k té došlo až po kontaktu s vozidlem žalobce).

IV. Další podání stran

14. Ve své replice žalobce setrval na žalobě. Přiložený odborný posudek je podle něj důkazem na podporu žaloby a je nerozhodné, kdy byl zpracován. Žalobce zopakoval, že znalecký Shodu s prvopisem potvrzuje M. V.

posudek je založen jen na pravděpodobnostech, za takových okolností nelze rozhodnout o tom, zda byl spáchán přestupek. K nevyslechnutí znalce žalobce uvedl, že jeho výslech byl nezbytný pro spolehlivé zjištění skutkového stavu a naplnění práv obviněného ve smyslu čl. 6 odst. 3 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“).

15. Žalovaný v reakci na repliku žalobce ve svém vyjádření ze dne 7. 2. 2023 označil posudek znalce Bartoně a tvrzené porušení čl. 6 odst. 3 Úmluvy za nepřipustné rozšiřování žaloby. Dodal, že žalobce výslech znalce v průběhu správního řízení a ani v podané žalobě nenavrhnul (ani se jinak neúčastnil procesu zpracování znaleckého posudku). Přesto, i kdyby jej navrhnul, není povinností správního orgánu provést každý navržený důkaz.

V. Průběh jednání ve věci

16. Na ústním jednání konaném dne 2. 10. 2023 soud shrnul podstatný obsah spisu a podání obou stran. Účastníci setrvali na argumentaci rekapitulované shora. Žalobce zdůraznil nedostatky Znaleckého posudku a skutečnost, že stání vozidla nelze označit za couvání. Podle žalovaného správní orgány postupovaly po obsahové i formální stránce v souladu se zákonem. Zároveň žalovaný upozornil, že mu není zřejmé, jak jinak manévr žalobce po případném zastavení označit, nejednalo-li by se o součást couvání (nejde ani o zastavení či stání ve smyslu zákona o silničním provozu).
17. K důkazu soud provedl žalobcem předložený Odborný posudek (srov. dále). Naopak neprovedl žalobcem navržený výslech znalců Ing. Winklera a Bartoně k vyjasnění rozdílných závěrů jejich posudků. Pomine-li soud, že v případě posudku S. Bartoně nejde o znalecký posudek (o výslechu znalce tak formálně vzato nelze hovořit), za rozhodné považuje, že se ani předložením Odborného posudku nepodařilo žalobci závěry Znaleckého posudku relevantně zpochybnit – jakkoli jsou závěry Odborného posudku jasné, nejde o závěry kvalitativně srovnatelné (opět viz dále). Podklady správních orgánů tak jinými slovy i přes předložení Odborného posudku představují dostatečný podklad pro závěry o vině žalobce.

VI. Posouzení věci Městským soudem v Praze

18. Městský soud v Praze ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, a jedná se o žalobu přípustnou, splňující všechny formální náležitosti na ni kladené. Napadené rozhodnutí žalovaného soud přezkoumal na základě skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí a v mezích uplatněných žalobních bodů [§ 75 odst. 1 a 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)], jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti. Dospěl k závěru, že žaloba **není důvodná**.
19. V logice soudního přezkumu se soud nejprve věnoval namítané nepřezkoumatelnosti rozhodnutí správních orgánů obou stupňů (část VI.1 rozsudku), dále údajnými procesními vadami (VI.2), teprve poté mohl přistoupit k věcnému přezkumu. Musel se zabývat tím, zda správní orgány, zejména na základě Znaleckého posudku, dostatečně a bez rozumných pochybností zjistily skutkový stav tak, aby mohly uzavřít, že se žalobce přestupku dopustil (VI.3), a pokud skutkový stav náležitě zjistily, zda jej náležitě právně posoudily (VI.4).

VI.1 Obě správní rozhodnutí jsou přezkoumatelná

20. Soud především zdůrazňuje, že obě správní rozhodnutí tvoří z pohledu soudního přezkumu jeden celek. Odůvodnění obou rozhodnutí proto nelze hodnotit izolovaně. Znamená to také, že nadřízený orgán může napravit případné nedostatky rozhodnutí Shodu s prvopisem potvrzuje M. V.

prvního stupně nebo na něj naopak může v podrobnostech odkázat. Účelem odůvodnění není opakovat již jednou vyřčené, není proto vyloučeno, aby odvolací orgán argumentaci pouze doplnil a ve zbytku na ni odkázel, pokud se s ní ztotožní (srov. rozsudek NSS ze dne 22. 7. 2020, č. j. 1 As 149/2020 - 29, a tam citovanou judikaturu). Rovněž je nutné připomenout, že nepřezkoumatelností trpí jen takové rozhodnutí, které skutečně nelze objektivně přezkoumat, subjektivní představy žalobce o podrobnosti odůvodnění automaticky nevyvolávají nepřezkoumatelnost (rozsudek NSS ze dne 28. 2. 2017, č. j. 3 Azs 69/2016 - 24).

21. Nedostatky, jež by soudu bránily napadené rozhodnutí přezkoumat, soud v této věci neshledal. Stejně jako prvostupňové rozhodnutí se nijak nevymyká požadavkům na odůvodnění podle § 181 odst. 5 zákona o služebním poměru.
22. Již ředitel útvaru podrobně shrnul protokol o dopravní nehodě, popsal rozporný obsah jednotlivých výslechů účastníků dopravní nehody a ozřejmil důvody ustanovení znalce. Znalecký posudek pak považoval za zásadní a dostatečný podklad pro své rozhodnutí a zrekapituloval jeho závěry. Poté přistoupil k právnímu hodnocení skutkového stavu. Zdůraznil, že manévr couvání není jen pohyb vozidla vzad, a jaké povinnosti z toho pro žalobce plynuly, resp. čemu v rámci tohoto manévru žalobce nedostál. K tomu dodal, proč není rozhodné, zda žalobce v době střetu již stál, nebo byl ještě v pohybu. Ředitel útvaru nadto odůvodnil i to, proč příčinou dopravní nehody nebylo porušení právních předpisů řidičkou S. Konečně zdůvodnil, proč zvolený trest je fakticky symbolický. Podle soudu je zřejmé, že výše předestřené není a ani nemůže být pouhým výčtem podkladů a právních předpisů. Ředitel útvaru přezkoumatelným způsobem logicky zdůvodnil, jakou váhu přisoudil jednotlivým podkladům (zejména, proč vzal znalecký posudek za relevantní a stěžejní podklad). Přezkoumatelně se také vypořádal s námitkami účastníka z jeho vyjádření ze dne 23. 2. 2022. To, že úvahy v prvostupňovém rozhodnutí nejsou ve prospěch žalobce, neznamená, že jsou nedostatečné a nepřezkoumatelné.
23. Rovněž žalovaný přezkoumatelně zdůvodnil, proč se ztotožnil se závěry ředitele útvaru a jeho hodnocením znaleckého posudku. S ohledem na výše uvedené lze přitom připustit nižší standard rozsahu odůvodnění odvolacího rozhodnutí tam, kde by jen rekapitulovalo závěry prvostupňového rozhodnutí. Zásadní je, že žalovaný reagoval na všechny odvolací námitky, a v rámci toho přezkoumatelně uvedl, proč považuje znalecký posudek za přesvědčivý a pro věc směrodatný. Podle soudu je dostačující, uvedl-li žalovaný pasáže znaleckého posudku, které považoval za zásadní pro závěr o vině žalobce. Podrobnější odborné hodnocení znaleckých závěrů nadto od správního orgánu nelze vyžadovat, jestliže je to právě znalec, kdo pojednává o otázce, kterou si správní orgán není schopen sám posoudit.
24. Konečně, namítá-li žalobce, že žalovaný dostatečně nevysvětlil příkaz „*nesmět obrozit*“ v § 2 písm. l) zákona o silničním provozu, je skutečně třeba přiznat, že ani jeden správní orgán tento pojem nad rámec jeho legální definice blíže nevysvětlil. Podle soudu je ale z logiky věci zřejmé, že oba správní orgány tento pojem vztahují k povinnostem řidiče v rámci manévru couvání s vysvětlením, proč jednání žalobce bylo způsobitelné ohrozit řidičku S. (způsobit jí nebezpečí, na které nemohla bezpečně zareagovat; srov. vypořádání čtvrté odvolací námitky na str. 6-7 napadeného rozhodnutí).

VI.2 Žalobce měl prostor vyjádřit se k podkladům rozhodnutí a Znalecký posudek byl řádně proveden

25. Pokud jde o prvou procesní námitku, žalobce uznal, že byl vyrozuměn o možnosti se před vydáním rozhodnutí seznámit s podklady a vyjádřit se k nim. Namítá ale, že mu nebyl stanoven termín, do kterého se může k podkladům vyjádřit. Této námitce soud nemohl přisvědčit.
26. Ze správního spisu vyplývá, že žalobci bylo dne 9. 2. 2022 doručeno vyrozumění ze dne 7. 2. 2022 o možnosti seznámit se s podklady před vydáním rozhodnutí, kde byl žalobci určen termín na den 23. 2. 2022 ve služebních prostorách Policie ČR. Z protokolu o ústním jednání ze dne 23. 2. 2022 vyplývá, že pro jeho účely byl celý spis (v protokolu správní orgán uvedl konkrétní obsah spisu) připraven k seznámení. Žalobce se ale k ústnímu jednání nedostavil (jeho zástupce v ten den správnímu orgánu telefonicky sdělil, že se pro zaneprázdnění dostavit nemůže). Ještě v ten samý den (tedy 23. 2. 2022) přitom žalobce zaslal své písemné vyjádření k podkladům, na které správní orgán prvního stupně ve svém rozhodnutí reagoval.
27. Je tak zřejmé, že žalobce byl k ústnímu jednání řádně předvolán s výslovným poučením, že během tohoto ústního jednání se bude moct ve smyslu § 36 odst. 3 správního řádu se všemi shromážděnými podklady seznámit (po tomto okamžiku již nebyl spis o další podklady doplňován). Žalobce ovšem uvedeného práva nevyužil. Přesto ještě tentýž den se k podkladům prokazatelně písemně vyjádřil. Soudu tak (i pro značnou vágnost této námitky) není jasné, v čem vlastně žalobce shledává vadu řízení.
28. Správnímu orgánu lze snad vytknout, že žalobci výslovně neurčil lhůtu pro vyjádření se k podkladům, nicméně k takovému postupu mohlo dojít i na či po ústním jednání (pokud by se žalobce sám nevyjádřil). Další postup správního orgánu nelze předjímat a automaticky dovozovat pochybení. V každém případě, i kdyby skutečně k pochybení došlo, to nemohlo mít žádný vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, nemohlo totiž vzhledem k okolnostem reálně zasáhnout do procesních práv žalobce.
29. Nedůvodnou je rovněž druhá procesní námitka. Znalec byl v souladu s § 56 správního řádu řádně ustanoven. Ing. Winkler je soudním znalcem m. j. v oboru doprava, odvětví doprava městská a silniční se specializací na technické posudky o příčinách dopravních nehod. Ředitel útvaru přitom žalobce informoval již o záměru ustanovit znalce, jakož i o předpokládaných otázkách a určil mu lhůtu 5 dnů pro případné vyjádření. Kopii Znaleckého posudku si žalobce osobně převzal dne 3. 2. 2022, v protokolu z ústního jednání dne 23. 2. 2023 byl Znalecký posudek zařazen mezi podklady rozhodnutí a žalobce se k němu ve svém vyjádření z téhož dne také vyjádřil (polemizoval s ním).
30. Soudu tak není zřejmé, v čem žalobce shledává vady v provedení tohoto důkazního prostředku. Měl-li na mysli to, že nebyl proveden výslech znalce, tuto námitku vznesl poprvé výslovně až ve své replice, tudíž po lhůtě k podání žaloby (§ 71 odst. 2 s. ř. s.). Nadto je třeba upozornit, že poslední věta § 56 správního řádu umožňuje znalce vyslechnout, povinnost však správnímu orgánu neukládá. Ostatně, žalobce výslech znalce v průběhu správního řízení ani nenavrhoval (ačkoli se se znaleckým posudkem prokazatelně seznámil a vyjádřil se k němu). I kdyby žalobce výslech znalce navrhnul, správní orgán by nebyl ve smyslu § 52 správního řádu tímto návrhem vázán. Ze stejných důvodů tak není případné ani tvrzení žalobce, že nevyslechnutí znalce zasáhlo do jeho práva na spravedlivý proces ve smyslu čl. 6 odst. 3 Úmluvy. Podle soudu tu byly dány dostatečně vyvažující faktory (např. žalobce na jeho výslechu v průběhu správního řízení netrval – nenavrhoval jej, výslech znalce je fakultativní, žalobce své výhrady proti

znaleckému posudku dostatečně nezdůvodnil). Nebylo tak nutné vysvětlit obsah znaleckého posudku znalcem.

VI.3 Skutkový stav byl zjištěn dostatečně

31. Rozsah zjišťování skutkového stavu věci je zřejmý z obsahu správního spisu. Z něj, konkrétně z protokolu o nehodě v silničním provozu ze dne 22. 7. 2021, se podává, že ani jedno vozidlo se v době ohledání místa nenacházelo v konečném postavení po dopravní nehodě. Každý z řidičů uvedl jiné místo střetu (shodně uvedli, že bylo 1 m od pravého okraje komunikace, lišili se v tvrzené vzdálenosti od výchozího bodu měření). Přehlednost v místě je hodnocena jako dobrá s minimální hustotou provozu. Výše škody byla na každém vozidle 5 000 Kč. Součástí správního spisu je i fotodokumentace, náčrtek a plánek místa dopravní nehody.
32. Z protokolu o ústním jednání ze dne 2. 11. 2021 vyplývá, že žalobce při svém výsledku uvedl, že plně vycouval z parkovacího místa a zastavil se. Zdůraznil, že v době nehody jeho vozidlo stálo (cca 2 vteřiny) rovnoběžně s ulicí (nestál šikmo) s úmyslem přeradit na jízdu vpřed. Než zastavil, uviděl vozidlo S., které jelo ve směru od ulice J. směrem k ulici B. S vozidlem stál zhruba 2-3 vteřiny, než došlo k nárazu, kdy řidička ve vysoké rychlosti cca 50 km/h (přidávala na plynu a při míjení zrychlovala na cca 70 km/h) jeho vozidlo objela přes chodník a zastavila se desítky metrů od místa nehody. Dále uvedl, že při vycouvání byla obě parkovací místa kolem jeho vozidla obsazena. Dodal, že z pozice řidiče je třeba se po celou dobu couvání soustředit na výhled vlevo (v místě, kde parkoval, viděl dobře přes vlevo parkující vozidlo do ulice). Výhledové podmínky umožňovaly bezpečné vycouvání z parkovacího místa. Při započetí couvání ovšem není vidět až na konec ulice, tam je vidět teprve poté, co se při couvání trochu popojede. Žalobce uvedl, že vozidlo S. viděl předtím, než zastavil. Pripustil, že poté, co zastavil a viděl současně projíždějící vozidlo, mohl být pro něj překážkou. Z protokolu o ústním jednání ze dne 11. 11. 2021 vyplývá, že obdobné k věci vypověděla svědkyně – spolujezdkyně žalobce K. O. (pouze doplnila, že se již rozjížděli dopředu, a v tom momentu došlo k manévru druhého vozidla, které viděla až v momentě, kdy je míjelo po chodníku, a že vozidlo žalobce bylo vyšší než okolní vozidla a je z něj dobrý výhled).
33. Řidička S. při ústním jednání dne 6. 12. 2021 vypověděla, že až cca 4 m před ní viděla couvat vozidlo žalobce a z úleku strhla řízení na pravou stranu směrem k chodníku (na něm měla jen pravá kola). V ten okamžik došlo ke střetu s couvajícím vozidlem a jejím vozidlem jedoucím z části po chodníku (na obrubník vjela před střetem a po chodníku jela v době střetu). Chtěla zastavit, ale spletla si brzdu s plynem. Ulicí projížděla maximálně rychlostí 30 - 40 km/h (50 km/h rozhodně nejela). Svědkyně si nebyla jistá, zda při střetu druhé vozidlo již stálo, nebo ještě couvalo (k tomu dále uvedla, že když druhé vozidlo poprvé uviděla, tak couvalo). Řidička si nebyla jistá, zda před nehodou brzdila.
34. S ohledem na různé verze skutkového stavu ředitel útvaru podle soudu správně ustanovil znalce. Pokud jde o vlastní hodnocení Znaleckého posudku, žalobce namítá, že znalec neměl k dispozici dostatek objektivních podkladů pro rekonstrukci nehodového děje, a proto nebylo možné znalecký posudek vypracovat. Znalec si dle něj vytvořil vlastní nehodový děj nezávislý na ostatních důkazech. Znalec pracoval pouze s pravděpodobnostmi a nezohlednil okolnosti, jako byla možnost řidičky S. reagovat na vzniklou situaci.

35. Podle soudu byl ovšem Znalecký posudek způsobilým podkladem (vedle jiných) pro zjištění skutkového stavu věci, soud jej hodnotí jako přesvědčivý a přezkoumatelný. Znalec pracoval se všemi relevantními podklady ze správního spisu, vč. plánu nehody, výpovědí účastníků nehody, fotodokumentace. Své závěry přezkoumatelně vysvětlil a zodpověděl správním orgánem položené otázky (popřípadě uvedl, proč na tu kterou otázku nelze objektivně odpovědět). Jako jediný objektivní podklad akcentoval rozsah poškození obou vozidel, vyšel z korespondence poškození (fotografie vozidel v měřítku přiložil k sobě boky a provedl kontrolu výškové korespondence poškození). Zabýval se i technickou přijatelností výpovědí účastníků nehody.
36. Na základě toho se znalec snažil určit vznik a průběh nehodového děje. Pracoval s počítačovým programem PC Crash ver. 13.1 a stanovil (jediný) technicky přijatelný průběh nehodového děje, který vyplynul z mnoha dalších jím provedených analýz. Vyšel z toho, že žalobce vyjížděl z řady zaparkovaných vozidel, která mu omezovala výhled na příjezdějí vozidlo S. Znalec uvažoval rychlost couvání žalobce jako pozvolnou (vozidlo žalobce se mohlo na možné místo střetu dostat za cca 3,4 vteřiny). Střet vozidel musel nastat před najetím vozidla S. na obrubník, to poté pravými koly pokračovalo v jízdě po chodníku a následně se v neznámé vzdálenosti zastavilo. Znalec zejména vyloučil, že by řidička S. jela 70 km/h, jak tvrdil žalobce, za přijatelné označil tvrzení této řidičky o maximální rychlosti 40 km/h. Ke kontaktu mohlo dojít bezprostředně před zastavením žalobce, znalec ale nevyloučil, že vozidlo žalobce již v místě střetu stálo (dobu stání však nebylo možné určit).
37. Znalec uzavřel, že příčinou vzniku nehodového děje byla reakční doba žalobce delší než obvyklá, z důvodů jiných než technických. Uvedl též sice, že reálnou možnost střetu zabránit nelze zpětně přesně objektivně stanovit, při jím uvažované (technicky přijatelné) simulaci nehodového děje to byl žalobce, kdo při svém pohybu (couvání) z parkovacího místa neměl dostatečný přehled o situaci na komunikaci, po které příježděla řidička S. (o vedle stojících vozidlech hovořil i sám žalobce). Na základě simulace výhledu dospěl znalec k tomu, že žalobce mohl S. fakticky poprvé vidět až 1,4 vteřiny od začátku couvání (a to pouze na velmi krátkou dobu 0,2 vteřiny). Žalobce podle znalce pokračoval v couvání, aniž by věděl, zda je situace na komunikaci bezpečná po celou dobu pohybu vzad. Spatřit vozidlo mohl přibližně 2,6 vteřiny od začátku couvání (tj. 0,8 vteřin do okamžiku střetu) a v ten moment mohl pohyb vzad zastavit a nenajet řidičce do jízdního koridoru.
38. Pokud jde o možnou reakci řidičky S., ta byla v okamžiku, kdy začal žalobce couvat, vzdálená přibližně 37,3 m a jela rychlostí přibližně 40 km/h (za předpokladu, že žalobce couval plynule). Podle znalce mohla vozidlo žalobce vidět až 1 vteřinu po začátku couvání. Zareagovat mohla až v době přibližně 2,4 vteřiny, kdy byla řidička přibližně 11 m od místa střetu (přibližně 15 – 16 m od zadní části couvajícího vozidla žalobce). Soud podotýká, že tvrzení žalobce o možné bezpečné reakci řidičky, která by ve vzdálenosti necelých 40 m dosáhla bezpečné brzdné dráhy, je v tomto smyslu nepřipadné, jelikož znalec tuto vzdálenost uvažoval na začátku celého manévru, nikoli v době, kdy mohla žalobce vidět. Znalec v souladu s tím konstatoval, že řidička S. nemohla střetovému ději zabránit, výslovně uvedl, že (brzdná) „*dráha reakční doby 1,0 s při rychlosti 40 km/h je cca 11 m*“. Žalobce tak nemá pravdu, že by se znalec brzdou dráhou řidičky nezabýval, tu ale posoudil jako nereálnou pro to, aby řidička bezpečně zastavila.
39. Z pohledu soudu je přitom klíčové, že znalec vyšel z relevantního skutkového děje, k němuž dospěl i po analýzách nevyhovujících skutkových dějů (otázka korespondence Shodu s prvopisem potvrzuje M. V.

poškození vozidel). Žalobce tak nemá pravdu, tvrdí-li, že si znalec vytvořil vlastní nehodový děj. Znalec měl k dispozici určitý soubor objektivních i subjektivních údajů, které musel pomocí odborných metod poskládat do pomyslné mozaiky, ze které ve svém důsledku vznikne nehodový děj. Tento nehodový děj je sice výtvorem znalce, ale opírajícím se o na znalci nezávislé skutečnosti. Zásadní také je, že znalec své závěry opřel o obecně uznávanou metodu rekonstrukce nehodového děje v programu PC Crash. Ačkoli znalec konstatoval rozpor v subjektivních podkladech a odkázal na omezenost objektivních podkladů, měl stále za to, že znalecký posudek vypracovat lze (uvedl, že s ohledem na dostupné podklady mohl pomocí programu PC Crash stanovit řešení odpovídající situaci, ve které se vozidla dostala do kontaktu, a odpovídala by stavu poškození).

40. Tento závěr nelze bez dalšího označit za nesrozumitelný, nepodložený či nelogický. V rámci analýzy příčiny dopravní nehody znalec naopak provedl ucelený řetězec logických úvah. Vycházel z fotodokumentace, ze které je patrné, že ke kontaktu (byť tečnému) obou vozidel nepochybně došlo. Vycházel i z technických přijatelných částí výpovědí účastníků nehody. Zároveň přesvědčivě vysvětlil, že k tomuto kontaktu muselo dojít předtím, než řidička S. najela na obrubník chodníku (najetí před kontaktem by způsobilo naklonění jejího vozidla a tím by bylo poškození v jiné výšce, než jak je u zaznamenaných kontaktů). Znalec rovněž vyloučil jednu z klíčových otázek, a to, zda nebyla příčinou nehody vysoká rychlost řidičky S. Podle něj by v žalobcem tvrzené rychlosti (tj. cca 70 km/h) bylo najetí na obrubník složité a působení setrvačných sil by se projevilo v trajektorii vozidla S.
41. Znalec připustil, že ke kontaktu vozidel mohlo dojít buď bezprostředně předtím, než žalobce zastavil (tj. ještě ve fázi jeho pohybu vzad), nebo již mohl v místě střetu stát (dobu stání ale podle něj nelze objektivně stanovit). Soud k tomu v první řadě připomíná, že podle tvrzení řidičky v době, kdy vozidlo žalobce poprvé spatřila, stále couvalo; pokud v době střetu stálo, muselo tomu být z pohledu soudu na velmi krátkou dobu. Ze Znaleckého posudku nadto vyplývá, že to, zda žalobce v okamžiku střetu již stál, či nikoliv (pokud tam nestál delší dobu, což ani sám netvrdí), není pro zjištění příčiny nehody podstatné. Znalec upozornil na to, že žalobce poté, co vozidlo S. zahlédl (žalobce sám vypověděl, že jej zahlédl, než zastavil), mohl na situaci reagovat. Znalec doplnil, že doba stání vozidla žalobce sice mohla ovlivnit možnost střetu zabránit, žalobce ovšem mohl vozidlo S. vidět – přesto na něj nereagoval. K tomu pak jako podstatná přistupuje znalcem objektivně vyloučená skutečnost, že by řidička S. jela nepřiměřeně rychle (viz výše).
42. Za účelem zpochybnění Znaleckého posudku žalobce předložil Odborný posudek, vypracovaný Stanislavem Bartoněm. Ten měl z převážné části zodpovědět totožné otázky jako Znalecký posudek. Odborný posudek nejprve rekapituluje výpovědi všech účastníků dopravní nehody a další součásti správního spisu. Vlastní posudková část je však dosti omezená. Zpracovatel totiž uvedl, že s ohledem na nedostupnost konkrétních vstupních údajů, nemohl stanovit a analyzovat pohyb a jednání na vozovce a v čase a zpracovat znalecký posudek. Pouze s pomocí leteckých mapových záběrů označil možnou polohu obou vozidel, jež se nijak významně neliší od polohy střetu uvažované znalcem Winklerem. Podle Odborného posudku nelze určit technický závěr o vzniku a průběhu nehodového děje, vozidla totiž nebyla v konečném postavení, chybí stopy, údaje účastníků nehody se různí.
43. Soud předesílá, že přípustnost či průkaznost tohoto posudku nezpochybňuje samo o sobě to, že jej žalobce předložil až v řízení před soudem. V tom mu totiž nic nebrání, žalobce Shodu s prvopisem potvrzuje M. V.

obecně může s ohledem na zásadu plné jurisdikce i v řízení před soudem předkládat nové důkazy (nemůže však správním orgánům vyčítat, že se nezabývaly těmi rovinami, jež dříve nenamítal). Stejně tak váhu Odborného posudku automaticky neoslabuje, že není znaleckým posudkem, ale jen odborným posouzením. Daleko významnější je z pohledu soudu skutečnost, že S. Bartoň ve skutečnosti Znalecký posudek nijak blíže nehodnotí a konkrétně (ve vztahu k jeho jednotlivým závěrům) jej nezpochybňuje. Pouze uvádí, že znalec vyhotovil jen jednu z možných variant nehodového děje. Takový závěr soud nepovažuje za korektní (resp. dostatečný). Lze jistě připustit, že u každé dopravní nehody je možné identifikovat různé varianty příčin, resp. vzniku a průběhu nehodového děje. To ale neznamená, že z nich nelze učinit technický závěr. V první řadě, znalec Ing. Winkler možný vznik a průběh nehody stanovil, lze tedy předpokládat, že mu to vstupní data umožňovala. Zároveň zdůvodnil, že jím uvažovaná varianta nehodového děje je jediná technicky přijatelná. Odborný posudek přitom nejenže neobsahuje srovnatelnou analýzu, ale ani konkrétně nepolemizuje se závěry Znaleckého posudku. Přesvědčivě totiž nevyvrací závěry, k nimž dospěl znalec Winkler, a v podstatě se omezuje na pouhou (a velmi stručnou) negaci. Není přitom pravdou, že by chyběly veškeré vstupní údaje: kromě technicky přijatelných částí výpovědí účastníků nehody, jde přinejmenším o zaznamenané poškození obou vozidel. Pro úplnost soud dodává, že ani skutečnost, že vozidla nebyla v konečném postavení, ještě neznamená, že nelze možný děj rekonstruovat. Odborný posudek by měl přinejmenším vysvětlit, proč to není možné. Znalec Winkler přitom uvažoval (s ohledem na výpovědi, poškození vozidel...) možné místo střetu a také logicky vysvětlil, proč v době střetu S. ještě nenajelo na obrubník.

44. Lze tedy uzavřít, že se žalobci nepodařilo Znalecký posudek zpochybnit, ten představuje relevantní podklad pro posouzení rozhodné právní otázky, tj. odpovědnosti žalobce za jednání mající znaky přestupku. Nutno přitom dodat, že Znalecký posudek nestojí osamoceně. Sám zohledňuje i ostatní podklady (např. technicky přijatelné části výpovědí či poškození vozidel) a právě i v jejich světle je nutné jeho závěry a v důsledku i skutkový stav jako celek hodnotit. Znalecký posudek především jednoznačně vylučuje vysokou rychlost řidičky S. (zpochybňuje tak jednu z klíčových námitek žalobce) a i jinak znalcem simulovaný děj do značné míry výpovědi této řidičky odpovídá. Soud se tak přiklonil k verzi správních orgánů, jež se opírá o Znalecký posudek, ale odpovídají jí i poškození vozidel či podstatné části výpovědi řidičky S. Zjištěný skutkový stav tak umožňuje právní posouzení věci bez důvodných pochybností. Rovněž soud proto neshledal důvod postupovat podle zásady *in dubio pro reo*.

VI.4 Správní orgány věc posoudily správně

45. Podle § 24 odst. 2 zákona o silničním provozu „*při couvání řidič nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích*“.
46. Podle § 2 písm. l) zákona o silničním provozu „*nesmět ohrozit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí*“.
47. Obecnou (přesto ale nejpřísnější) povinnost **neohrozit**, resp. nezpůsobit jinému účastníkovi silničního provozu nebezpečí ve smyslu § 2 písm. l) zákona o silničním provozu nelze jednoznačně definovat. Podle judikatury a odborné literatury účastník provozu ohrozí jiného účastníka tehdy, kdy svým protiprávním jednáním vyvolá situaci bezprostředně vedoucí ke vzniku dopravní nehody. Zejména vyvolá situaci, na kterou druhý účastník musí náhle reagovat (např. prudkým brzděním či náhlou změnou jízdy). Smyslem takto obecně vymezené povinnosti neohrozit je postihnout veškerá jednání, která mohou
- Shodu s prvopisem potvrzuje M. V.

v silničním provozu nastat. Ohrožujícím jednáním je právě i nebezpečí najetí vozidla do jiného jedoucího nebo stojícího vozidla [srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 29. 7. 2004, č. j. 5 As 38/2003 - 38, č. 578/2005 Sb. NSS]. *A contrario* pouhé **omezení** nastane tehdy, kdy účastník provozu v důsledku jednání jiného účastníka musí změnit či přerušit svůj jízdní úkon, ale nikoliv z důvodu odvrácení bezprostředně hrozícího nebezpečí [srov. Novopacký, D. a kol. § 2. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). Dostupné z ASPI].

48. S ohledem na charakter manévru **couvání** je třeba povinnost neohrozit vnímat specificky (v § 24 odst. 2 zákona o silničním provozu je ostatně opět zdůrazněna). Každý manévr couvání z parkovacího stání s sebou totiž nese určitou dávku nepřehlednosti (řidič má zejména omezený výhled na situaci příjíždějících vozidel po komunikaci, na kterou hodlá vycouvat). V tomto případě je navíc zřejmé (tvrdí to shodně znalec i sám žalobce), že žalobce couval z parkovacího stání se ztíženým výhledem, jelikož po jeho stranách byla šikmo zaparkovaná vozidla. Aby tak tímto manévrem neohrozil jiného účastníka provozu, musí se řidič dostatečně ujistit, že dopravní situace za jeho vozidlem mu umožňuje bezpečně vycouvat. Nelze spoléhat na to, že ostatní řidiči mu umožní provést manévr couvání (srov. usnesení Ústavního soudu ze dne 15. 3. 2017, sp. zn. I. ÚS 3472/16, bod 25). Pokud nemá dostatečný přehled, nesmí couvání zahájit, resp. jej musí přerušit a musí jeho bezpečné provedení zajistit jinak (např. pomocí jiné osoby ve smyslu § 24 odst. 3 zákona o silničním provozu).
49. Z popsaného skutkového stavu je nepochybné, že žalobce řidičku S. mohl ohrozit právě tím, že vycouval před její vozidlo. Tvrdí-li žalobce, že se přestupku dopustit nemohl, protože v době střetu (kontaktu) vozidel již necouval, soud takovému výkladu nemůže přisvědčit. I kdyby totiž skutečně již stál, toto krátké přerušení pohybu bezprostředně souviselo a následovalo jeho couvací manévr (bylo jeho součástí). Couvání je sice zahájeno pohybem vzad, který tvoří jeho stěžejní část, jenže pro manévr couvání (zejména z parkovacího místa) je třeba přiřadit i další úkony, které je třeba bezpečně stihnout, aby řidič v důsledku couvání neohrozil jiné účastníky. Jednoduše řečeno, musí si být jist, že stihne jednak z místa vycouvat, ale i se bezpečně vzdálit, aby svým couvacím manévrem neohrozil jiné účastníky provozu. Nestihne-li to, vytvoří v důsledku svého couvání překážku v užším smyslu, ohrožující ostatní účastníky provozu.
50. Výklad správních orgánů nelze považovat za extenzivní, naopak je v souladu s podstatou manévru couvání. Z pohledu míry rizika je totiž v zásadě nerozhodné, jestli vozidlo stále couvá, nebo již zastavilo – do pozice ohrožující jiné vozidlo se dostane v důsledku couvání. Mimoběžným je i odkaz žalobce na § 25 odst. 6 zákona o silničním provozu, žalobce totiž ve smyslu tohoto ustanovení nevyjížděl z okraje vozovky či chodníku poté, co zastavil/stál [srov. i výklad pojmů stát a zastavit v § 2 písm. n) a o) zákona o silničním provozu, které situace žalobce nenaplní]. Žalobce couval a v návaznosti na to jistě hodlal místo opustit, nešlo však o uvedený případ (i tak by žalobce podle citovaného ustanovení nesměl ostatní účastníky silničního provozu ohrozit).
51. Znalecký posudek rovněž nedospěl k závěru, že by řidička S. mohla bezpečně reagovat. Závěry posudku odpovídají v podstatných bodech její výpovědi, vylučují nepřiměřenou rychlost či omyl při sešlápnutí plynů namísto brzdy. Podle znalce totiž řidička na obrubník najela až po střetu vozidel a nemohla jet rychlostí překračující maximální povolenou rychlost 50 km/h. Poukaz žalobce na tento omyl je proto nutno označit za nepodložený – tvrzení řidičky, že si spletla brzdu a plyn, se i podle její výpovědi vztahovalo až k době po střetu, nemělo tedy jít o příčinu nehody. Pro doplnění soud uvádí, Shodu s prvopisem potvrzuje M. V.

že vzhledem k závěrům ohledně možnosti žalobce a řidičky S. střetu zabránit, není pro projednávanou věc rozhodné, zda případně nějak pochybila i ona. Přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s § 24 odst. 2 zákona o silničním provozu je ohrožovacím deliktem. Jinak řečeno, žalobce skutkovou podstatu tohoto přestupku naplnil již tím, když svým manévrem vytvořil řidičce S. náhlou překážku, na kterou pod vlivem objektivních okolností nemohla bezpečným způsobem reagovat. Pro závěr o spáchání přestupku proto postačí, že žalobce svým jednáním způsobil konkrétní a bezprostřední nebezpečí. Žalobce byl tak či tak povinen řidičku S. neohrozit a počínat si tak, aby se ujistil, že může z parkovacího místa vyjet.

52. Ve shodě se znalcem lze dále říci, že kdyby žalobce spolupracoval s poučenou osobou ve smyslu § 24 odst. 3 zákona o silničním provozu, mohl by včas zastavit a neohrozil by tak projíždějící řidičku S. Již jen z tohoto pohledu je tak zřejmé, že žalobce přinejmenším zanedbal subjektivní hledisko potřebné míry opatrnosti – začal z parkovacího místa couvat, aniž si byl jist, že po komunikaci nic nejede. Kromě toho žalobce vozidlo S. viděl, přesto v manévru pokračoval, resp. na tuto skutečnost nereagoval. Tím spíše lze uzavřít, že žalobce nevynaložil potřebnou míru opatrnosti a ohrozil řidičku S. tím, že jí vystavil situaci, na kterou nemohla stihnout bezpečně reagovat.

VII. Závěr a náklady řízení

53. Soud neshledal žalobu důvodnou, proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
54. Výroky o náhradě nákladů řízení jsou odůvodněny § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch, proto mu právo na náhradu nákladů řízení nenáleží. Žalovanému pak žádné náklady v souvislosti s vedením předmětného řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly. Soud mu proto náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 2. října 2023

Shodu s prvopisem potvrzuje M. V.

Mgr. Martin Lachmann v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje M. V.