



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyní Mgr. Jarmilou Úředníčkovou v právní věci

žalobce: **J. B.**
zastoupen Mgr. Petrem Kaustou, advokátem sídlem 702 00 Ostrava –
Moravská Ostrava, Čs. legií 1719/5

proti
žalovanému: **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**
sídlím 702 00 Ostrava, 28. října 117

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 6. 6. 2023 č. j. MSK 60767/2023, o přestupku

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobou podanou v zákonné lhůtě se žalobce domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Krnov ze dne 3. 3. 2023 č. j. KRNOOSP-35348/2023 chud o přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a rozhodnutí správního orgánu I. stupně bylo potvrzeno.
2. Žalobce namítal, že znalecký posudek znalce Ing. A. K., Ph.D. včetně doplňujících znaleckých posudků je vadný a nepřezkoumatelný, jelikož znalec provedl smyšlenou

Shodu s prvopisem potvrzuje I. M.

analýzu nehodového děje, podklady pro své závěry si ze spisové dokumentace vybíral selektivně, aby mohl dospět k předem pojatému přesvědčení, že je viníkem dopravní nehody. Dle žalobce znalec ignoroval důkazy a argumenty hovořící v jeho prospěch a nezohlednil je ve svém znaleckém zkoumání a závěrech. Znalec vycházel ze svých hypotéz ohledně výchozího postavení vozidel, tj. že vozidlo Jaguar vjelo z poza vozidel, které jely za jeho vozidlem a bez dalšího dovodil, že vozidlo Jaguar jelo v koloně vozidel. Tyto smyšlené hypotézy a předem pojatá přesvědčení znalce přitom nebyly ve správním řízení prokázány a spolehlivě zjištěny. Namítal, že znalec nepočítal s maximálním zrychlením vozidla Jaguar a rovněž nepočítal s tím, že by vozidlo Jaguar mohlo dojet kolonu vozidel velkou rychlostí a nezařadit se za kolonu a předjíždět vysokou rychlostí kolonu včetně jeho vozidla, které již předjíždělo vozidlo jedoucí před ním, kdy byl dávno před vozidlem Jaguar v přímé ose v protisměrném jízdním pruhu. Pro tuto hypotézu svědčí skutečnost, že vozidlo Jaguar zasáhlo jeho vozidlo zleva a pokračovalo vysokou rychlostí dál a zastavilo až po 300 m. Tuto variantu znalec zcela přehlédl a odmítl se jí vůbec zabývat, a proto počítal s časy, kdy měl údajně uvidět vozidlo Jaguar, které mělo vyjet z poza kolony vozidel, kdy vozidlo Jaguar mělo po jistou dobu jet ve stejné rychlosti, jako kolona před ním. Toto neodpovídá nehodovému ději a neodpovídá to ani poškození vozidel, což rovněž znalec ve znaleckých posudcích nezohlednil a bezdůvodně a nepochopitelně se s tímto relevantním způsobem nevypořádal. Tento zásadní nedostatek představuje zásah do jeho základních práv, zejména do principu presumpce neviny, neboť znalec vycházel ze své subjektivní představy nehodového děje a odmítl zohlednit variantu jím tvrzenou. Správní orgány I. i II. stupně se pak zcela nekriticky ztotožnily s nepřezkoumatelnými a jednostrannými závěry znalce. Znalec se v průběhu znaleckého zkoumání dopustil mnoha chyb, kdy např. zaměnil poškozené strany vozidel apod. Rovněž je nutno poukázat na skutečnost, že znalec nejdříve rezignoval na zadaný úkol a neprovedl výpočet a simulaci rychlosti obou vozidel a vedl pouze jakousi polemiku o výpočtech analýzy a dat nesouvisejících s dopravní nehodou, když stačilo pouze zadat technická data do programu Virtuál Crash. Je s podivem, že až následně znalec ve druhém doplňujícím znaleckém posudku č. AD/2599 2 se pokusil zpracovat zadaný znalecký úkol, avšak rovněž bez bližšího relevantního odůvodnění, kdy ve své podstatě odkázal na své předchozí závěry. Znalecké zkoumání Ing. A.K., Ph.D. je jako celek nepřezkoumatelné, vadné a jednostranně zaměřené v jeho neprospěch.

3. Žalobce dále uvedl, že znalec byl jím opakovaně vyzván, aby doplnil znalecký posudek a zohlednil rozpětí rychlostí obou vozidel a učinil výpočty nejpriznivější pro něho, a to v souladu se zásadou presumpce neviny. Bylo tedy navrhuto, aby znalec spočítal veškeré varianty rychlosti (zejména použít nejnižší možnou rychlost jeho vozidla a nejvyšší možnou rychlost vozidla Jaguar), následně předložit varianty průběhu nehodového děje ve všech variantách. Znalec však tento požadavek naprosto ignoroval, nezpracoval požadovanou analýzu a její vliv na nehodový děj, resp. zda by ke střetu obou vozidel vůbec mohlo dojít dle popisu skutkového stavu vylíčeného řidičem vozidla Jaguar a spolujezdci. Znalec tento požadavek dle jeho přesvědčení záměrně ignoroval a nezpracoval a nezohlednil variantu jím tvrzenou, aby nepopřel své již dříve učiněné závěry. Žalobce zdůraznil, že přitom v průběhu řízení tvrdil, že tečný střet obou vozidel a jejich poškození objektivně nekoresponduje s tvrzeními řidiče vozidla Jaguar a ostatních spolujezdců, což znalec ignoroval a blíže nezkoumal. V daných souvislostech žalobce poznamenal, že jeho zástupce má zkušenosti se znaleckým zkoumáním znalce Ing. A. K., Ph.D. z jiných řízení ve věcech dopravních nehod a stalo se, že znalec ignoroval spisovou dokumentaci, selektivně si vybíral a upravoval

podklady ve svůj prospěch, aby mohlo dojít k předem pojatému závěru. Za situace, kdy zde byly důvodné pochybnosti ohledně přístupu znalce k řešení věci a odbornosti, bylo zcela oprávněné nechat vypracovat revizní znalecký posudek a postavit najisto, jakým způsobem se dopravní nehoda udála. Další okruh žalobních námitek se vztahoval k nedostatečně zjištěnému skutkovému stavu věci. Žalobce namítal, že v rámci dokazování nebyla žádným způsobem zohledněna značně vysoká rychlost vozidla Jaguar. Je přitom stěžejní vyhodnotit vysokou rychlost vozidla Jaguar a její vliv na vznik a průběh nehodového děje. Namítal, že tato vysoká rychlost vozidla Jaguar zapříčinila vznik dopravní nehody, jelikož pokud by nedošlo k protiprávnímu jednání řidiče vozidla Jaguar, nedošlo by rovněž k předmětné dopravní nehodě. Žalobce uvedl, že je zde dána příčinná souvislost mezi nebezpečnou a rychlou jízdou vozidla Jaguar a vzniknuvším následkem v podobě dopravní nehody. O této vysoké rychlosti svědčí dále skutečnost, že řidič vozidla Jaguar nebyl schopen zastavit okamžitě, nýbrž až 300 m od místa střetu. Správní orgány se však s těmito jeho námitkami nevypořádaly a zatížily řízení podstatnou procesní vadou, která měla za následek nesprávně zjištěný skutkový stav věci, který vedl k nezákonným rozhodnutím. Je přitom právem obviněného tvrdit skutečnosti na svou obranu a na druhé straně povinností správních orgánů se s těmito tvrzeními řádně vypořádat a odůvodnit ve svém rozhodnutí. Správní orgány ani znalec si jeho tvrzení neověřovaly a bez dalšího k nim nepřihlédly a nekriticky vzaly za pravdivé výpovědi řidiče vozidla Jaguar a ostatních spolujezdců.

4. Žalovaný v písemném vyjádření navrhl zamítnutí žaloby. Odkázal především zcela na odůvodnění napadeného rozhodnutí a uvedl, že znalecký posudek znalce Ing. A. K., Ph.D. v žádném případě nelze označit za „vadný a nepřezkoumatelný“. Podle žalovaného tento posudek, včetně obou jeho doplňků, splňuje veškeré požadavky kladené na znalecké posudky a v rámci hodnocení důkazů správním orgánem mu nelze nic vytknout. Žalovaný se neztotožnil s názorem žalobce, že znalec vycházel ze smyšleného skutkového děje, resp. že by pro znaleckou analýzu selektivně vybíral pouze určité skutečnosti. Naopak znalec svá východiska i závěry přesvědčivě odůvodnil. Dílčí chyby ve znaleckém posudku v podobě zjevných chyb v psaní, byť by se stávat neměly, nečiní posudek vadným nebo nepoužitelným. K žalobcem tvrzené vysoké rychlosti vozidla Jaguar, resp. zastavení tohoto vozidla po 300 m, žalovaný uvedl, že znalec podrobně vyložil, že při předpokladu, že by řidič v reakci na střet intenzivně brzdil, by předstřetová rychlost byla vyšší než maximální dosažená rychlost tohoto vozidla. Znalec rovněž v prvním doplňku znaleckého posudku odůvodnil, že není namístě provést žalobcem požadovaný výpočet z nejnižší hodnoty jedné veličiny a nejvyšší hodnoty druhé veličiny, které jsou v posudku uváděny střední hodnotou s tolerancí $\pm 10\%$, neboť takový postup nemá fyzikální opodstatnění. Když i přesto správní orgán trval na provedení takového výpočtu, který znalec provedl ve druhém doplňku znaleckého posudku, pak ani jeho výsledek nevedl ke změně závěrů uvedených v prvotním znaleckém posudku. Žalovaný vyslovil názor, že provádět důkaz novým znaleckým posudkem je za dané situace nadbytečné.
5. K námitce, že správní orgány nezohlednily vysokou rychlost vozidla Jaguar a její vliv na vznik dopravní nehody, odkázal žalovaný na znění výroku II. prvostupňového rozhodnutí, jímž byl řidič vozidla Jaguar pan P. A. uznán vinným z přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti s tím, že toto jednání mělo rovněž vliv na vznik dopravní nehody. Příčinná souvislost mezi jednáním řidiče vozidla Jaguar a vznikem dopravní nehody je zde dána a byla prokázána znaleckým posudkem, resp. teprve na základě závěrů znaleckého posudku byl pan P. A. obviněn z přestupku. Je tedy zcela nepřípadné podsouvat znalci jakési

předem pojaté úmysly. Současně je však stejně tak dána příčinná souvislost mezi jednáním žalobce a vznikem dopravní nehody.

6. U jednání účastníci setrvali na svých stanoviscích k věci.
7. Krajský soud na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s.ř.s.), a to v mezích žalobcem uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
8. Krajský soud ze správních spisů zjistil následující pro věc významné skutečnosti. Rozhodnutím Městského úřadu Krnov ze dne 3. 3. 2023 č. j. KRNOOSP-35348/2023-chud byl žalobce uznán vinným tím, že dne 18. 6. 2021 v 17:45 hodin na silnici I/57 mezi obcemi Krnov a Krásné Loučky, ve směru jízdy na obec Krnov, jako řidič vozidla tovární značky Škoda Octavia, RZ X spoluzapříčinil dopravní nehodu mezi svým vozidlem a vozidlem tovární značky Jaguar XF, RZ X, řidiče A., a to tím, že zahájil předjíždění před sebou jedoucího neustanoveného vozidla ve chvíli, kdy se v levém protisměrném jízdním pruhu již nacházelo vozidlo Jaguar. Tímto manévrem ohrozil řidiče vozidla Jaguar XF, v důsledku čehož došlo ke střetu pravé části vozidla Jaguar a levé části vozidla tovární značky Škoda řidiče B. a k poškození obou vozidel. Tímto jednáním žalobce porušil § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, čímž z nedbalosti spáchal přestupek podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu. Za spáchání uvedeného přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 5 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců ode dne nabytí právní moci rozhodnutí. Dále bylo rozhodnuto o splatnosti pokuty a nákladů řízení. Uvedeným rozhodnutím byl uznán vinným z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu v důsledku porušení § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu také pan P.A., který byl uznán vinný tím, že dne 18. 6. 2021 v 17:45 hodin na silnici I/57 mezi obcemi Krnov a Krásné Loučky, ve směru jízdy na obec Krnov, jako řidič vozidla tovární značky Jaguar XF, RZ X překročil nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec nejméně o 4,5 km/h, neboť ze závěrů znaleckého posudku z oboru dopravy a strojírenství č. AD/2475, který ve věci vypracoval soudní znalec Ing. A.K., Ph.D., vyplývá, že v uvedeném místě jel rychlostí 105 km/h, po odečtení tolerance výpočtu posudku $\pm 10 \%$, tedy rychlosti minimálně 94,5 km/h. Uvedeným jednáním se řidič P. A. spolupodílel na vzniku dopravní nehody.
9. Při zjišťování skutkového stavu věci správní orgány vycházely z oznámení přestupku Policií ČR, Dopravním inspektorátem Bruntál č. j. KRPT-128501-13/PŘ-2021-070106, z protokolu o nehodě v silničním provozu, z něhož plyne, že k dopravní nehodě došlo dne 18. 6. 2021 v 17:45 hodin mezi obcemi Krásné Loučky – Krnov na silnici I/57 mezi osobním vozidlem Škoda Octavia, RZ X, které řídil žalobce a osobním vozidlem tovární značky Jaguar, RZ X, které řídil řidič P. A. K dopravní nehodě dle řidiče B. došlo tak, že předjížděl před ním jedoucí osobní motorové vozidlo, kdy se podíval před započítím předjíždění do zpětného zrcátka, kde nic neviděl. Najel si s vozidlem do protisměru a na úrovni zadní části vozidla, které předjížděl, došlo z jeho levé strany k nárazu, kdy z ničeho nic se na jeho levé straně objevilo vozidlo Jaguar, které jej předjíždělo a došlo k nárazu, vozidlo Škoda se střetlo levou stranou vozidla s pravou stranou vozidla Jaguar. Řidič vozidla Jaguar policistům sdělil, že k dopravní nehodě došlo tak, že na rovném úseku směrem na Krnov, započal předjíždět před ním jedoucí vozidlo Škoda Octavia. Když byl na úrovni předjížděného vozidla Škoda, všiml si, že řidič tohoto vozidla změnil směr jízdy. Chtěl předjíždět před ním jedoucí vozidlo a

nevšimnul si, že je již předjížděný a došlo k nárazu levou stranou vozidla Škoda do pravé strany vozidla Jaguar. Dále uvedl, že si není vědom, že by řidič vozidla Škoda dával znamení o změně směru jízdy. Po zastavení obou vozidel za ním přišel řidič vozidla Škoda a uvedl, že se omlouvá, že jeho vozidlo vůbec neviděl. Z oznámení policie plyne, že dechová zkouška u obou řidičů byla provedena přístrojem Dräger s negativním výsledkem. Ke zranění osob nedošlo. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Součástí spisové dokumentace policie je rovněž plánek dopravní nehody, fotografická dokumentace, úřední záznamy o podání vysvětlení a úřední záznamy zasahujících policistů, výpis evidenční karty řidiče a nákres z místa dopravní nehody. Na základě oznámení Policie ČR, správní orgán I. stupně zahájil dne 27. 7. 2021 doručením oznámení o zahájení řízení s žalobcem řízení o přestupku ve věci předmětné dopravní nehody.

10. U ústního jednání dne 18. 10. 2021 se žalobce k věci vyjádřil tak, že v dané situaci se přesvědčil o tom, že lze bezpečně předjet vozidlo jedoucí před ním, jelikož ani v protisměru, ani za ním žádné vozidlo nejelo. Poté dal znamení o změně směru jízdy a opětovně se přesvědčil o tom, že lze bezpečně předjet vozidlo jedoucí před ním, jelikož ani v protisměru, ani za ním žádné vozidlo nejelo. Poté dal znamení o změně směru jízdy a opětovně se přesvědčil o tom, že za ním ani v protisměru žádné vozidlo nejede. Sdělil, že si je naprosto jistý, že v době, kdy byl ve třetině předjíždění vozidla jedoucího před ním, byl již plně narovnan v přímém směru a potom najednou došlo k tečnému střetu. Po střetu pokračovalo vozidlo, které do něj narazilo, dál vysokou rychlostí a zastavilo v místě, které je zadokumentováno policií. Žalobce dále uvedl, že mohl zastavit mnohem dříve, ale jel za vozidlem, aby situaci řešil. Z vyjádření žalobce dále vyplynulo, že jel maximální dovolenou rychlostí a vozidlo Jaguar jelo rychlostí mnohem vyšší, v čemž spatřoval příčinu dopravní nehody. Konstatoval, že řidič vozidla Jaguar A. musel začít předjíždět před ním jedoucí vozidlo v době, kdy měl žalobce zapnutý směrový ukazatel a byl již v předjížděcím manévru. Není si vědom spáchání přestupku, ze kterého je obviněn, necítí zavinění na své straně, ale naopak na straně řidiče vozidla Jaguar pana A., který musel výrazně překročit dovolenou rychlost jízdy.
11. U jednání správní orgán I. stupně vyslechl svědka řidiče vozidla Jaguar pana P. A., který vypověděl, že toho dne jeli z Jindřichova odvézt kolegu K. Za značkou Krásné Loučky předjížděl jedno vozidlo jedoucí před sebou a poté i druhé vozidlo, vozidlo žalobce. Jak byli na jeho úrovni, tak si jich asi nevšiml a bouchl do nich. Jel rychlostí přibližně 100 km/h. Z jeho pohledu se nedalo střetu zabránit. Vozidlo žalobce dle něj náhle vybočilo ze směru jízdy, ani si nevšiml blinkru. Náraz do jeho vozidla si vysvětluje mrtvým úhlem, kdy si jeho vozidla nemusel všimnout a chtěl předjet vozidlo jedoucí před ním.
12. Svědek spolujezdec sedící na předním sedadle vedle řidiče P. A., pan T. K. vypověděl, že při předjíždění jednoho vozidla začali předjíždět také vozidlo žalobce a ten začal předjíždět také. Vozidlo žalobce viděl již v linhartovských zatáčkách, tzn. dávno před obcí Krásné Loučky. Rychlost svědek odhadl na 85 až 90 km/h v době předjíždění. Svědek uvedl, že řidič A. nemohl na vzniklou situaci již reagovat, jelikož z jednání žalobce nebylo možno usuzovat, že bude vybočovat ze směru jízdy a rovněž si nevšiml zapnutého blinkru. Po střetu žádné další vozidlo nepředjeli.
13. Svědek J. K., který jel ve vozidle Jaguar a seděl na zadním sedadle vypověděl, že toho dne jeli odvézt do Krnova kolegu K. a v Krásných Loučkách, za obcí, začali předjíždět jedno vozidlo

a poté i vozidlo žalobce. Když byli na jeho úrovni, tak do nich vybočil. Chtěl předjíždět a narazil do nich. Svědek si nevšiml, že by vozidlo žalobce mělo zapnutý ukazatel směru jízdy. Svědek rovněž nehovořil o výrazném překročení rychlosti vozidla řidiče A., jelikož se jednalo o výjezd z obce. V obci jeli do 50 km/h, jeli v koloně a nikoho v obci nepředjížděli. Za obcí akcelerovali, ale ne nijak razantně. Po střetu žádné další vozidlo nepředjeli.

14. Svědci do plánu z portálu www.mapy.cz zaznamenali polohu vozidel v době střetu.
15. Následně správní orgán I. stupně ustanovil znalce Ing. A. K., Ph.D., jemuž zadal vypracování znaleckého posudku ve věci předmětné dopravní nehody. Znalec ve znaleckém posudku č. AD 2475 provedl kompletní analýzu nehodového děje mezi vozidly Škoda Octavia Combi, RZ X a vozidlem Jaguar XF, RZ X. Na základě provedené analýzy zrekapituloval nehodový děj tak, že v čase 5:00 sekund před střetem začal řidič vozidla Jaguar pan A., jedoucí v pravém jízdním pruhu rychlostí 77 km/h ve vzdálenosti 133,2 m od místa střetu, předjíždět před ním stejnou rychlostí jedoucí neustanovené vozidlo. Před neustanoveným vozidlem se rychlostí 78 km/h vzdáleno 113,2 m od místa střetu, v přímém směru jízdy pohybovalo vozidlo Škoda řidiče pana B. a před ním rychlostí 77 km/h další neustanovené vozidlo. Podélný odstup mezi všemi vozidly byl přibližně 5 m. V čase 3,75 sekund před střetem najelo vozidlo Jaguar na střet vozovky, kdy jeho rychlost činila 88 km/h a nacházelo se 104,4 m od místa střetu. Předjížděné neustanovené vozidlo jedoucí rychlostí 77 km/h v pravém jízdním pruhu se nacházelo přibližně na délku vozidla před vozidlem Jaguar, vozidlo Škoda jedoucí cca 5 m před neustanoveným vozidlem bylo při rychlosti 78 km/h vzdáleno 85,9 m od místa střetu. Ve vzdálenosti cca 5 m před vozidlem Škoda se pohybovalo stejnou rychlostí druhé neustanovené vozidlo. Od uvedeného okamžiku musel řidič vozidla Škoda – žalobce při řádném přesvědčení se o situaci, vždy vidět ve střední a levé části vozovky se nacházející vozidlo Jaguar. V čase 2,5 sekund před střetem zahájil řidič vozidla Škoda - žalobce předjíždění před sebou jedoucího neustanoveného vozidla. Rychlost jeho vozidla byla 78 km/h a vzdálenost od místa střetu 58,7 m. Vozidlo Jaguar se v daném okamžiku nacházelo v přímém směru jízdy zcela najeto v levém jízdním pruhu, jeho rychlost činila 98 km/h a vzdálenost od místa střetu 72,1 m. Neustanovené vozidlo, původně jedoucí před vozidlem Jaguar, se v daném okamžiku nacházelo na úrovni jeho pravé přední části. Uvedená situace je hodnocena jako reakční podnět řidiče vozidla Jaguar pana A. V čase 1,68 sekund před střetem zahájil řidič vozidla Jaguar pokus o úhybný manévr k levému okraji vozovky, rychlost vozidla činila 105 km/h a vzdálenost od místa střetu 49 m. Původně před vozidlem Jaguar jedoucí neustanovené vozidlo se nacházelo v pravém jízdním pruhu, přední částí na úrovni zadní části vozidla Jaguar, vozidlo Škoda jedoucí rychlostí 83 km/h se nacházelo ve vzdálenosti 40,3 m od místa střetu v levé části pravého jízdního pruhu a najíždělo ke středu vozovky a přibližně na délku osobního vozidla se před ním v pravém jízdním pruhu pohybovalo předjížděné druhé neustanovené vozidlo. Vozidlo Jaguar v průběhu úhybného manévru najelo k levému okraji vozovky a zde buďto jeho řidič nasměroval řízení vozidla vpravo na vozidlo Škoda (např. v reakci na blízkost nezpevněné krajnice) nebo vozidlo Škoda dosud neukončilo příčné přemístění a nebylo srovnáno do přímého směru jízdy, a došlo tak ke střetu mezi pravou přední částí vozidla Jaguar v oblasti jeho pravého předního blatníku a kola s levým předním blatníkem a kolem vozidla Škoda. Při pokračujícím pohybu pak došlo ke kontaktu boků vozidel a vzniku poškození dveří a zadních blatníků. Rychlost vozidla Škoda v okamžiku střetu byla se zohledněním výpovědi žalobce stanovena na 90 km/h (uvedl, že jel povolenou rychlostí), rychlost vozidla Jaguar byla stanovena na 105 km/h. Postřetový pohyb vozidel Jaguar a Škoda pak byl korigován tak, aby vozidla zůstala

bez překročení jízdních mezí na vozovce (při ohledání nezjištěny stopy pneumatik na vozovce ani na travnatých okrajích komunikace), nedošlo k žádné další kolizi. U obou vozidel byly po střetu prováděny korekce řízení a vzhledem k tomu, že obě dojezda do vzdálenosti více než 300 m od místa střetu, nebyl jejich pohyb po zpomalení pod hodnotu rychlosti „vozidla před Škodou“ a zařazení se za toto vozidlo dále simulován. Přesnost hodnot rychlosti odhadem $\pm 10 \%$.

16. Znalec uvedl, že vozidlo Jaguar od místa střetu po zastavení v zadokumentovaném konečném postavení ujelo dráhu cca 300 m. Vyjdeme-li z předpokladu, že by jeho řidič v reakci na střet s vozidlem Škoda intenzivně brzdil se zpomalením daným adhezními podmínkami, pak by jeho rychlost v okamžiku střetu činila 240 km/h. Z dostupných spisových podkladů na tuto rychlost, nacházející se při či spíše nad horní hranicí maximální dosažitelné rychlosti udávané pro daný typ vozidla (dle dostupných zdrojů 225 km/h), nelze usuzovat, resp. v dostupných podkladech nemá žádnou oporu. Lze tedy dovozovat, že řidič vozidla Jaguar nebrzdil intenzivně celou dráhu od střetu po zastavení, příp. část dráhy nebrzdil vůbec a výše stanovená střetová rychlost 105 km/h tak s dráhou ujetou po střetu, není v rozporu. Mimo to, stejný argument o případné vysoké rychlosti vozidla Jaguar v okamžiku střetu, nepřímo panem B. dovozované z ujeté dráhy, lze aplikovat i na vozidlo Škoda, které zastavilo v blízkosti vozidla Jaguar a které však, dle jeho tvrzení, jelo v místě povolenou rychlostí. A nebrzdilo-li intenzivně celou postřetovou dráhu vozidlo Škoda, není důvod předpokládat, že by tak mělo činit vozidlo Jaguar.
17. Znalec učinil závěr, že řidič vozidla Škoda – žalobce mohl při řádném přesvědčení se o situaci vozidlo Jaguar vidět před zahájením svého předjížděcího manévru, a to s předstihem. Technickou příčinou dopravní nehody byl předjížděcí manévr řidiče vozidla Škoda – žalobce zahájený v době, kdy byl předjížděn vozidlem Jaguar. Řidič vozidla Jaguar pan A., jedoucí v okamžiku střetu rychlostí 105 km/h, byl nucen v reakci na vozidlo Škoda najet na krajnici až k levému okraji živičného povrchu vozovky a předjížděcí manévr řidiče vozidla Škoda je z technického hlediska hodnocen jako ohrožení řidiče vozidla Škoda – žalobce.
18. Dle závěru znalce, pokud by se řidič vozidla Jaguar pan A. pohyboval nejvýše v místě povolenou rychlostí 90 km/h, pak by na vzniklou situaci nemusel vůbec reagovat, vozidlo Škoda by bez jeho omezení či ohrožení dosáhlo rychlosti 90 km/h a zařadilo by se do levého jízdního pruhu před vozidlo Jaguar s podélným odstupem cca 5 m. Nejedná se o podélný odstup bezpečný, je však dostačující pro nekolizní zařazení do levého jízdního pruhu a mimo to, pan A. by při včasné reakci následované pozvolným snižováním rychlosti, mohl tento odstup zvýšit. Pozvolná změna rychlosti pak z technického hlediska představuje omezení, nikoliv ohrožení.
19. V doplňujícím znaleckém posudku č. AD/2495 v reakci na žádost zástupce žalobce, aby znalec učinil výpočet a simulaci při rychlosti vozidla Škoda 81 km/h ve vztahu k rychlosti vozidla Jaguar 115,5 km/h, a dále při rychlosti vozidla Škoda 81 km/h ve vztahu k rychlosti vozidla Jaguar 94,5 km/h, znalec zdůraznil, že hodnoty rychlostí v původním znaleckém posudku jsou výsledkem výpočtu zpracovaného prostřední hodnoty vstupních parametrů, u nichž se technicky přijatelné rozmezí výsledných hodnot může pohybovat v uváděném rozpětí $\pm 10 \%$. Ze statického hlediska se jedná o střední hodnoty Gaussova normálního rozdělení, u něhož je střední hodnota nejpravděpodobnější a směrem k okrajům intervalu pravděpodobnost výskytu proměnné klesá. Tolerance výsledných středních hodnot ale neznamená, že např. krajních hodnot bude dosaženo současně při jedné konkrétní události,

v rámci jednoho střetového řešení, neboť součástí tolerování výsledků není klauzule o libovolnosti kombinací. Výsledné hodnoty jsou vždy provázány fyzikálními zákonitostmi, které je nutno respektovat, kdy odchylka výsledné rychlosti je důsledkem odchylky či změny některého z vnitřních parametrů výpočtu, který se logicky projeví odpovídajícím způsobem u všech interagujících prvků. K výsledné hodnotě rychlosti je nutno dojít postupným výpočtem, který odpovídajícím způsobem zohlední vliv změny podstatného vnitřního parametru na obě vozidla. Výpočet či simulace nehodového děje založená na pouhém konstatování rychlostí účastníků ve zvoleném poměru – bez jejich vzájemné vazby – byť se jednotlivé hodnoty nacházejí v technicky přijatelném rozmezí, nemá fyzikální opodstatnění a nelze ji provést.

20. V druhém doplňujícím znaleckém posudku č. AD/2599-2, v němž znalec reagoval na úkol doplnit znalecký posudek AD/2495 o videosimulaci mezních hodnot v rámci tolerance $\pm 10\%$, kterou znalec uvedl jak odhadované rozpětí ve znaleckém posudku AD/2475, znalec kromě jiného uvedl, že kritická nehodová situace vznikla v okamžiku, kdy řidič vozidla Škoda – žalobce, začal předjíždět před sebou jedoucí vozidlo. Znalec zopakoval, že technickou příčinou dopravní nehody byl předjíždění manévru řidiče vozidla Škoda zahájený v době, kdy byl předjížděn vozidlem Jaguar. Uvedený závěr platí pro obě varianty navrhované zástupcem žalobce – tj. varianta A – rychlost vozidla Škoda 81 km/h a současně rychlost vozidla Jaguar 115,5 km/h a varianta B – rychlost vozidla Škoda 81 km/h a současně rychlost vozidla Jaguar 94,5 km/h. Znalec s odkazem na předestřená videa a jejich odůvodnění a popis uvedený v posudkové části druhého doplňujícího posudku učinil závěr, že pro obě krajní varianty byl technickou příčinou dopravní nehody předjížděcí manévru řidiče vozidla Škoda pana B. zahájený v době, kdy byl předjížděn vozidlem Jaguar.
21. Podle ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucího řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.
22. Podle ust. § 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 případě, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.
23. Co se týče námitek žalobce k předmětnému znaleckému posudku Ing. A.K., Ph.D., a jeho doplňků, soud předně konstatuje, že soud hodnotí přesvědčivost znaleckého posudku stran jeho úplnosti ve vztahu k zadání, logického odůvodnění a jeho souladu s ostatními provedenými důkazy. Platí, že správní orgán a následně pak soud posuzuje, zda nejsou dány žádné jiné skutečnosti nebo důkazy, kterými by správnost závěrů posudku mohla být zpochybněna. Soud shledal, že skutkový stav na základě něhož správní orgány rozhodly o tom, že žalobce spáchal předmětný přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 porušením § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, byl v přestupkovém řízení zákonným způsobem jednoznačně a bez rozumných pochybností prokázán. Dokazování, jež proběhlo v posuzovaném správním řízení, splňuje veškeré zákonné požadavky na ně kladené. Soud nesouhlasí s námitkou žalobce, že znalecký posudek znalce Ing. A. K., Ph.D., je „vadný a nepřezkoumatelný“. Nesouhlasí ani s námitkou žalobce, že znalec vycházel ze smyšleného skutkového děje, resp. že pro znaleckou analýzu selektivně vybíral pouze určité skutečnosti. Naopak znalec ve svém posudku vycházel z protokolu o nehodě, z něhož bylo zjištěno místo dopravní nehody, konečné postavení vozidel, místo střetu a také poškození obou vozidel,

vycházel rovněž z fotografické dokumentace, výpovědí účastníků dopravní nehody, svědků a ohledání místa dopravní nehody policisty. Soud souhlasí s žalovaným, že znalec měl dostatek podkladů pro vypracování znaleckého posudku. Znalec přezkoumatelným způsobem odůvodnil závěr, že technickou příčinou dopravní nehody byl předjížděcí manévř řidiče vozidla Škoda, tedy žalobce, zahájený v době, kdy byl předjížděn vozidlem Jaguar. Žalobce zahájil předjíždění před ním jedoucího vozidla v době, kdy již byl předjížděn vozidlem Jaguar, které bylo v daném okamžiku najeto zcela v levém jízdním pruhu a které při řádném přesvědčení se o situaci mohl s předstihem vidět. Žalobce mohl dopravní nehodě zabránit nezahájením svého předjížděcího manévru. Nelze souhlasit s námitkou žalobce, že správní orgány nezohlednily rychlost vozidla Jaguar a jeho vliv na vznik dopravní nehody. Opak je pravdou. Z provedeného dokazování vyplynulo, že pokud by se řidič vozidla Jaguar pan A. pohyboval nejvýše v místě povolenou rychlostí 90 km/h, pak by na vzniklou situaci nemusel vůbec reagovat, vozidlo Škoda by bez jeho omezení či ohrožení, dosáhlo rychlosti 90 km/h a zařadilo by se do levého jízdního pruhu před vozidlo Jaguar s podélným odstupem cca 5 m. Řidič vozidla Jaguar pan A. měl na zabránění střetu čas 2,5 sekundy, z toho na reakci a technickou prodlevu čas 0,82 sekundy. Nejdelší obvyklá doba reakce a technické prodlevy je pro případ přímého pohledu na překážku udávána do 1,34 sekundy. Ze srovnání s dobou, kterou měl k dispozici pak lze konstatovat, že reagoval v době kratší a v okamžiku, kdy vozidlo Škoda zahájilo předjíždění, řidič vozidla Jaguar pan A. již neměl za dané situace při jízdě rychlostí 105 km/h reálnou možnost, jak střetu zabránit. Řidič A. byl uznán vinným z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu pro porušení ust. § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu. Jeho jednání spočívající v překročení nejvyšší dovolené rychlosti mělo rovněž vliv na vznik dopravní nehody. V prvním doplňujícím posudku se znalec vyjádřil k žalobcem požadovaného výpočtu a simulaci při rychlosti vozidla Škoda 81 km/h ve vztahu k rychlosti vozidla Jaguar 115,5 km/h a dále při rychlosti vozidla Škoda 81 km/h ve vztahu k rychlosti vozidla Jaguar 94,5 km/h. Znalec přezkoumatelným způsobem vysvětlil, že hodnoty rychlostí v původním znaleckém posudku jsou výsledkem výpočtu zpracovaného pro střední hodnoty vstupních parametrů, u nichž se technicky přijatelné rozmezí výsledných hodnot může pohybovat v uváděném rozpětí $\pm 10 \%$. Zdůraznil, že tolerance výsledných středních hodnot ale neznamená, že např. krajních hodnot bude dosaženo současně při jedné konkrétní události, v rámci jednoho střetového řešení, neboť součástí tolerování výsledků není klauzule o libovolnosti kombinací. Výsledné hodnoty jsou vždy provázány fyzikálními zákonitostmi, které je nutno respektovat. Výpočet či simulace nehodového děje založená na pouhém konstatování rychlostí účastníků ve zvoleném poměru, bez jejich vzájemné vazby, byť se jednotlivé hodnoty nacházejí v technicky přijatelném rozmezí, nemá fyzikální opodstatnění.

24. K námitce žalobce o vysoké rychlosti vozidla značky Jaguar s poukazem na to, že od místa střetu po zastavení v zadokumentovaném konečném postavení vozidlo Jaguar ujelo dráhu cca 300 m, znalec vysvětlil, že vyjdeme-li z předpokladu, že by jeho řidič v reakci na střet s vozidlem Škoda intenzivně brzdil se zpomalením daným adhezními podmínkami, pak by jeho rychlost v okamžiku střetu činila 240 km/h, tedy předstřetová rychlost udávaná pro daný typ vozidla, která činí 225 km/h. Z podkladů, které měl znalec k dispozici nemá uvedená rychlost žádnou oporu. Znalec vysvětlil, že řidič vozidla Jaguar nebrzdil intenzivně celou dráhu od střetu po zastavení, příp. část dráhy nebrzdil vůbec a výše stanovená střetová rychlost 105 km/h tak s dráhou ujetou po střetu není v rozporu. Poznamenal také, že stejný argument o případné vysoké rychlosti vozidla Jaguar v okamžiku střetu, nepřímo žalobcem

dovozované z ujeté dráhy, lze aplikovat i na jím řízené vozidlo Škoda, které zastavilo v blízkosti vozidla Jaguar a které však, dle jeho tvrzení, jelo v místě povolenou rychlostí. Nebrzdilo-li intenzivně celou postřetovou dráhu vozidlo Škoda, není důvod předpokládat, že by tak mělo činit vozidlo Jaguar.

25. S ohledem na výše uvedené soud shledal, že skutkový stav, na základě něhož správní orgány rozhodly, že žalobce spoluzapříčinil dopravní nehodu mezi svým vozidlem Škoda a vozidlem tovární značky Jaguar řidiče A., a to tím, že zahájil předjíždění před sebou jedoucího neustanoveného vozidla ve chvíli, kdy se v levém protisměrném jízdním pruhu již nacházelo vozidlo Jaguar, tímto manévrem ohrozil řidiče vozidla Jaguar XF, v důsledku čehož došlo ke střetu pravé části vozidla Jaguar a levé části vozidla tovární značky Škoda a k poškození obou vozidel, čímž porušil § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu a dopustil se tak přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu, byl v přestupkovém řízení zákonným způsobem jednoznačně a bez rozumných pochybností prokázán. Soud proto z důvodu nadbytečnosti dokazování nedoplňoval o revizní znalecký posudek.
26. S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti krajský soud žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.
27. O nákladech řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s.ř.s. tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť žalobce ve věci úspěch neměl a žalovaný se náhrady nákladů řízení výslovně vzdal.

Poučení:

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

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s.

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.

Ostrava 31.10.2024

Mgr. Jarmila Úředníčková
samosoudkyně