



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl samosoudcem Mgr. Václavem Trajerem ve věci

žalobce: **M. K.**, narozený dne X
bytem X
zastoupen Mgr. Františkem Honsem, advokátem
sídlem Francouzská 299/98, 101 00 Praha 10

proti

žalovanému: **Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního
hospodářství,**
sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 01 Ústí nad Labem

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 10. 2023, č. j KUUK/119032/
2023/DS/Zvo,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, ze dne 31. 10. 2023, č. j KUUK/119032/2023/DS/Zvo, se **zrušuje** a věc se **vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši **15 342 Kč** do třiceti dnů ode dne právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podanou v zákonem stanovené lhůtě domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 10. 2023, č. j KUUK/119032/2023/DS/Zvo, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Děčín, odboru správních

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

činností a obecního živnostenského úřadu, (dále jen „správní orgán prvního stupně“) ze dne 17. 3. 2023, č. j. MDC/31799/2023, sp. zn. MDC/Rp-2452/68876/2022, (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“).

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), za což mu podle § 35 písm. b) a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) a § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu uložil správní orgán prvního stupně pokutu ve výši 1 500 Kč a podle § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky povinnost nahradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč.
3. Přestupku se žalobce dopustil z nedbalosti tím, že dne 7. 9. 2021 v 10:50 hodin v Jetřichovicích na silnici č. III/25861 v pravotočivé zatáčce před výjezdem z pozemku domu č. p. X, jako řidič motocyklu zn. KYMCO, registrační značky X, v rozporu s § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích nepřizpůsobil rychlost jízdy dopravně technickému stavu pozemní komunikace, nejel takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled, a po spatření dodávkového vozidla zn. Fiat, registrační značky X, vyjíždějícího z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci, začal intenzivně brzdít, což mělo za následek pád motocyklu na pozemní komunikaci, při kterém utrpěl zranění pravé dolní končetiny.
4. Žalobce současně navrhl, aby soud zrušil i prvostupňové rozhodnutí a požadoval, aby soud uložil žalovanému povinnost nahradit mu náklady soudního řízení.

Žaloba

5. Žalobce v podané žalobě uvedl, že nesdílí názor žalovaného, že bylo v daném případě postaveno na jisto, že to byl právě on, kdo byl viníkem dopravní nehody, za kterou byl žalobce shledán napadeným rozhodnutím odpovědným. Správní orgány svůj závěr o odpovědnosti žalobce opírají o znalecký posudek Ing. Miloslava Řeháka, Ph.D. Žalobce však v průběhu řízení před žalovaným předložil za účelem prokázání svých tvrzení o odlišném průběhu skutkového děje, než jaký považoval za prokázaný správní orgán prvního stupně, znalecký posudek vypracovaný Ing. Liborem Kopalem. Závěry, k nimž znalec Ing. Kopal dospěl, se přitom od závěrů znalce Ing. Řeháka zcela odlišují, což podle žalobce prokazuje, že znalecký posudek Ing. Řeháka je zatížen řadou vad.
6. Žalobce proto již v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí poukazoval na podle jeho přesvědčení stěžejní nedostatky znaleckého posudku Ing. Řeháka. Jimi se však žalovaný dle žalobce v napadeném rozhodnutí nijak nezabýval, čímž podle jeho názoru zatížil napadené rozhodnutí vadou nepřezkoumatelnosti a jeho rozhodnutí vykazuje znaky libovůle.
7. Žalobce již v rámci odvolacího řízení namítal nesprávnost znaleckého posudku Ing. Řeháka spočívající zejména ve způsobu výpočtu pohybu jednotlivých účastníků dopravní nehody a z něj odvozených závěrů ohledně možností zabránění dopravní nehodě těmito účastníky. Znaleckému posudku Ing. Řeháka žalobce také vytýkal, že je jednostranně zaměřen v jeho neprospěch. Ing. Řehák ve svém posudku totiž podle žalobce použil pro výpočet pohybu jeho motocyklu zcela nadnesené hodnoty brzdného zpomalení a náběhu brzdného účinku, neboť nesprávně vycházel ze střední hodnoty uváděné v odborné literatuře, která však byla naměřena u klasických motocyklů a nikoliv u malého skútru, který byl řízen žalobcem.

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

Střední rychlost motocyklu na počátku nehodového děje tak mohla být dle žalobce zcela jistě nižší než 50 km/h.

8. Za zcela zásadní vadu znaleckého posudku Ing. Řeháka považuje žalobce skutečnost, že znalec při učení předpokládaného pohybu vozidla zn. Fiat vycházel z jím chybně stanoveného pochybu žalobce o rychlost motocyklu, zejména pak co do jeho rychlosti a místa, kde mohl žalobce údajně na vozidlo reagovat. V dané věci totiž nebylo postaveno na jisto, kde se nacházel motocykl v okamžiku, kdy vozidlo již zastavilo ve vozovce. Ing. Řehák sice určil, že vozidlo zastavilo ve vozovce 0,3 s před tím, než žalobce začal brzdit, avšak bez jakéhokoliv vysvětlení. Tento jeho závěr však nemá žádnou oporu v důkazech zajištěných na místě dopravní nehody ani v provedeném dokazování. V daném případě by přitom bylo možno jistě vycházet i z varianty, že se vozidlo pohybovalo rychleji, např. rychlostí 10 km/h. S jinými variantami však znalec ve svém posudku nepočítal.
9. Dále se podle žalobce ve svém rozhodnutí žalovaný nedostatečně nebo vůbec nevypořádal s následujícími zcela zásadními vadami posudku Ing. Řeháka.
 - (1) Řidič vozidla zn. Fiat mohl předpokládat rychlost maximálně 50 km/h a nikoliv, rychlost rozhledu, jak je uváděno v tomto posudku. Nikde totiž není určeno, kolik činí rychlost rozhledu a ani řidič vozidla to nemohl tušit.
 - (2) Pokud by řidič vozidla zn. Fiat při jíždě na pozemní komunikaci odbočil vpravo a nikoliv vlevo, tak by se od místa vjezdu vzdaloval a nepřehradil by žalobci celou silnici. V takovém případě lze očekávat, že reakce žalobce by byla zcela odlišná.
 - (3) Motocykl, na němž žalobce jel, nemohl brzdit plně, protože byl v náklonu a oblouku. V reakci na jednání řidiče vozidla zn. Fiat žalobce při brzdění spadl právě proto, že byl v náklonu a oblouku.
10. Ve světle těchto jím namítaných vad znaleckého posudku Ing. Řeháka prokazovaných znaleckým posudkem Ing. Kopala se proto žalobci jeví závěr žalovaného vyslovený v napadeném rozhodnutí že „*nemá pochybnosti o správnosti závěrů znalce Ing. Řeháka*“, jako zcela nepřesvědčivý a tendenční. Toto jeho přesvědčení je podle žalobce akcentováno tím, že žalovaný se nejen pečlivě nevypořádal s jeho námitkami stran posudku Ing. Řeháka, ale ani se zcela protichůdnými závěry znaleckého posudku Ing. Kopala.
11. Žalovaný v napadeném rozhodnutí věnoval znaleckému posudku Ing. Kopala jen zcela vágní a povšechnou zmínku v rozsahu jednoho odstavce. V něm uvedl, že podle tohoto posudku vozidlo zn. Fiat poté, co se rozjelo z nulové rychlosti započalo odbočovat vlevo z místa ležícího mimo komunikaci od restaurace Dřevák, přičemž křížilo pravý jízdní dopravní proud, v kterém se k tomuto místu přibližoval motocykl řízený žalobcem rychlostí cca 45 km/h. Řidiči obou vozidel se nemohli vzájemně registrovat, neboť je omezoval výhled do zatáčky. Řidič motocyklu mohl začít registrovat vozidlo zn. Fiat až na vzdálenost cca 34 m od tohoto vozidla v okamžiku, kdy již najížděl do pravotočivé zatáčky. V reakci na zaregistrované vozidlo začal intenzivně brzdit. V té době byl již motocykl nakloněn doprava, došlo proto ke ztrátě jízdní stability, zablokování kol a podklouznutí předního kola vlevo. Důsledkem byl pád motocyklu na pravý bok a sunutí motocyklu i jeho řidiče po vozovce k levému boku stojícího vozidla zn. Fiat. Co se týče možností odvrácení nehodového děje ze strany žalobce, podle znalce Ing. Kopala v takových případech velmi záleží na vyježděnosti jezdce, resp. jeho zkušenosti s podobnými situacemi a dobré znalosti odezev motocyklu, který řídí. Řidič vozidla zn. Fiat se při odbočování s vozidlem nacházel

v takové pozici, že zcela přehradilo dopravní proud, v kterém se pohyboval motocykl řízený žalobcem, který byl následně nucen brzdit. Řidič vozidla zn. Fiat tedy neměl dostatečný výhled vlevo, a to ani na vozidla pohybující se v místě povolenou rychlostí 50 km/h nebo i rychlostí nižší. Řidič vozidla zn. Fiat si proto ke svému manévru měl přibrat náležitě poučenou osobu, která by mu jeho provedení zabezpečila. Řidič vozidla zn. Fiat mohl zabránit nehodě také tím, že by s vozidlem odbočil vpravo. V takovém případě by se vozidlo zn. Fiat v době reakce řidiče motocyklu nacházelo o cca 5 m dále, a navíc by neuzavíralo koridor pohybu motocyklu. To by u řidiče motocyklu nevyvolalo reakci spočívající v prudkém brzdění, jež vedla ke ztrátě stability motocyklu.

12. V návaznosti na uvedené žalovaný v napadeném rozhodnutí podle žalobce naprosto nedostatečně a nepřesvědčivě – bez jakéhokoliv byt' jen základního odůvodnění a popisu myšlenkových postupů a úvah – toliko stroze konstatoval, že i přes rozdílné závěry o rychlosti motocyklu na počátku brzdění u obou znaleckých posudků, kdy znalec Ing. Kopal stanovil rychlost v rozmezí 42-48 km/h a znalec Ing. Řehák v rozmezí 58-60 km/h, považuje za spolehlivě zjištěné, že příčinou dopravní nehody bylo jednání žalobce, který nepřizpůsobil rychlost jízdy svého motocyklu dopravně technickému stavu pozemní komunikace (příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky, rozhled) a nejel takovou rychlostí, aby byl schopen jej zastavit na vzdálenost, na kterou měl rozhled. Naproti tomu řidič vozidla zn. Fiat nemohl dle žalovaného nehodový děj odvrátit, a to ani v případě, že by při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci vyjížděl vpravo, ve směru na Vysokou Lípou. Z technického hlediska by to totiž pro žalobce prakticky neznamenovalo žádnou změnu. Vůz zn. Fiat byl i v tomto případě v koridoru pohybu motocyklu řízeného žalobcem. Žalobce by dle žalovaného jen neviděl levou přední část vozu, ale jeho levou zadní část. Ze znaleckého posudku Ing. Řeháka – o správnosti jehož závěrů nemá žalovaný žádné pochybnosti – je dle žalovaného patrné, že když řidič s vozidlem zn. Fiat vjížděl na pozemní komunikaci, nikoho neohrožoval ani neomezoval. Na základě provedené analýzy nehodového děje pak bylo znalcem Ing. Řehákem zjištěno, že pro jeho odvrácení postačovalo, aby žalobce „ustál“ brzdňý manévr tedy aby se mu podařilo zachovat stabilitu motocyklu během brzdění a nedošlo k jeho pádu. V takovém případě by žalobce i při rychlosti 60 km/h zastavil ještě před vozidlem zn. Fiat.
13. Těmto neodůvodněným závěrům žalovaného nelze podle žalobce přisvědčit. Příčinou dopravní nehody nebylo jednání žalobce spočívající v tom, že nepřizpůsobil rychlost jízdy na motocyklu dopravně technickému stavu pozemní komunikace a nejel takovou rychlostí, aby ho byl schopen zastavit na vzdálenost, na kterou má rozhled. Na dopravní nehodě nese dle žalobce výlučnou vinu nebo přinejmenším velice podstatnou část spoluviny řidič vozidla zn. Fiat. Byl to právě on, kdo v nepřehledné zatáčce při vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo ni přehradil oba jízdní pruhy, a tedy celý koridor pohybu žalobce. Žalobce musel na vzniklou situaci rychle reagovat intenzivním brzděním v okamžiku, kdy již vjížděl do zatáčky, a motocykl, na němž jel, byl z tohoto důvodu v náklonu. Právě proto žalobce spadl a způsobil si těžké zranění. To plyne podle žalobce ostatně i ze závěrů znaleckého posudku Ing. Kopala, které žalovaný rekapituloval v odůvodnění napadeného rozhodnutí.
14. Žalobce dále uvedl, že nemůže souhlasit ani s tím závěrem žalovaného, že jednáním řidiče vozidla zn. Fiat nebyl žalobce ohrožen ani omezen. Přehrazením koridoru, ve kterém se žalobce pohyboval, tímto vozidlem došlo nejen k omezení žalobce, neboť musel náhle

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

zahájit prudký brzdící manévr, ale rovněž k jeho ohrožení, protože v důsledku jednání řidiče vozidla zn. Fiat žalobce s motocyklem upadl a způsobil si závažná poranění. Je tedy evidentní, že řidič vozidla zn. Fiat při vjíždění na pozemní komunikaci v nepřehledném místě jednoznačně ohrozil žalobce, tedy porušil svou povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo nebezpečí.

15. V této souvislosti je podle žalobce rovněž namístě poukázat na to, že žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že řidič vozidla zn. Fiat při vjíždění na pozemní komunikaci a odbočování vlevo omezil řidiče příjíždějícího motocyklu a vytvořil mu překážku. Kromě toho žalovaný v napadeném rozhodnutí taktéž konstatoval, že Policie České republiky v dané věci dospěla k závěru, že řidič vozidla zn. Fiat se dopustil porušení § 4 písm. a), b) a § 23 odst. 2 zákona o silničním provozu a žalobce porušení 4 písm. a), b) a § 18 odst. 1 téhož zákona, přičemž „znaleckým posouzením bylo konstatováno porušení několika ustanovení zákona každým řidičem, které ve svém sledu nakonec vedou k dopravní nehodě“. Dále uvedl, že každý z účastníků by přitom mohl nehodě zabránit, pokud by provedl jiný manévr a každý z nich by mohl nehodě předejít, pokud by důsledně dodržoval zásady pro správný způsob jízdy.
16. Pro žalobce je proto překvapivý a naprosto nepochopitelný závěr žalovaného, že řidič vozidla zn. Fiat neměl možnost nehodový děj odvrátit. Stejně tak je pro žalobce nepochopitelné, jak žalovaný dospěl k závěru, že řidič vozidla zn. Fiat nenese na nehodě žádný díl viny. Tento závěr je patrný z odůvodnění usnesení správního orgánu prvního stupně ze dne 22. 3. 2023, č. j. MDC/34515/2023, jež součástí správního spisu vedeného ve věci žalobce.
17. Dále žalobce také namítl, že správní orgány nedostatečně zjistily stav věci, neboť neprovedly žalobcem navrhovaný výslech řidiče vozidla zn. Fiat. Správní orgán prvního stupně se přitom o jeho provedení jednou pokusil, avšak nepodařilo se mu jej úspěšně předvolat.
18. Závěrem žalobce vyjádřil přesvědčení, že povinnost uvedenou v § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu neporušil. Oba správní orgány při svých závěrech dle žalobce vycházely z mylného znaleckého posudku Ing. Řeháka, v důsledku čehož učinily nesprávná skutková zjištění a následně nesprávné právní závěry o vině žalobce, a naopak skutečný viník nehody, tedy řidič, který náhle v nepřehledném místě přehradil pozemní komunikaci a způsobil tím dopravní nehodu, byl shledán zcela bez viny.

Vyjádření žalovaného k žalobě

19. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvedl, že obsah spisu prokazuje, jak k nehodě na došlo a kdo je jejím viníkem. Dále žalovaný uvedl, že nehoda se odehrála na místě, kde je potřeba dbát zvýšené opatrnosti, neboť zde existuje zvýšené riziko, že se na komunikaci vyskytne nečekaná překážka. V této souvislosti žalobce připomněl znění § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu a dodal, že v daném případě mělo jet vozidlo je takovou rychlostí, aby jeho brzdná dráha byla kratší než úsek, který před sebou jeho řidič viděl tak, aby mohl včas a bezpečně zareagovat na nečekanou situaci vzniklou v silničním provozu. V návaznosti na to žalovaný doplnil, že znalecký posudek Ing. Řeháka považoval za věrohodný, neboť v řízení provedené důkazy tvoří dostatečně ucelený řetězec, z něhož plyne nepochybný závěr, že k události došlo tak, jak je popsáno v žalobou napadeném rozhodnutí
20. K tomu dodal, že v řízení pečlivě hodnotil oba znalecké posudky, avšak na znalecký posudek Ing. Kopala, který jej vypracoval na žádost žalobce, nahlížel s větší rezervou než na znalecký posudek vypracovaný Ing. Řehákem, který byl vůči účastníkům řízení od počátku nezávislý.

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

21. Dále žalovaný ve svém vyjádření popsal – a to zcela shodně jako v té části napadeného rozhodnutí, na kterou žalobce poukazoval v podané žalobě – proč i přes rozdílné závěry obou znalců ohledně rychlosti motocyklu žalobce považoval za spolehlivě zjištěné, že příčinou dopravní nehody bylo jednání žalobce spočívající v nepřizpůsobení jízdy motocyklu dopravně technickému stavu pozemní komunikace. O správnosti příslušných závěrů Ing. Řeháka, v souladu s nimiž ke svému zjištění dospěl, přitom žalovaný neměl žádné pochybnosti.
22. Následně se žalovaný vyjádřil k námitce žalobce, kterou žalobce rozporoval správnost výpočtu pohybu jeho motocyklu znalcem Ing. Řehákem, který měl vycházet z hodnot brzdného zpomalení a náběhu brzdného účinku naměřených u klasických motocyklů, a nikoliv u malého skútru, jenž řídil žalobce. V této souvislosti žalovaný uvedl, že bylo přihlédnuto k výpočtu znalce Ing. Kopala. Ten rychlost motocyklu na počátku nehodového děje stanovil na cca 45 km/h a při výpočtu jeho pohybu uvažoval se zpomalením během brzdění o velikosti přibližně 6,5 m/s². Dále žalovaný opět téměř zcela shodně jako v té části napadeného rozhodnutí, na kterou žalobce taktéž poukazoval v podané žalobě, zopakoval, jaké závěry ohledně příčin pádu vyplývají ze znaleckého posudku Ing. Kopala a připomenul, že dle tohoto znalce se jednalo především o pád z důvodu rychlé a nezvládnuté reakce žalobce v podobě intenzivního brzdění na motocyklu, který byl nakloněn při najíždění do zatáčky. V návaznosti na to žalovaný doplnil, že v napadeném rozhodnutí poukázal také na závěr znalce Ing. Řeháka, který k průběhu nehodového děje uvedl, že i v případě, že by se žalobce pohyboval rychlostí 60 km/h, mohl zvládnout před stojícím vozidlem zn. Fiat zastavit.
23. Žalovaný dále konstatoval, že znalec Ing. Řehák vypracoval znalecký posudek v souladu se svou specializací a zadaným znaleckým úkolem. Žalovaný vyhodnotil jeho posudek jako úplný a objektivní, na jehož základě mohl být učiněn závěr o přestupkovém jednání žalobce.
24. V závěru svého vyjádření žalovaný poukázal na to, že žalobce při ústním jednání ve věci dne 5. 9. 2022 uvedl, že místo, kde k nehodě došlo velmi dobře zná, místními obyvateli je považováno za nebezpečné a při jeho projíždění je potřeba dbát zvýšené opatrnosti. Žalobce měl podle žalovaného tím spíše jet v tomto místě takovou rychlostí, aby situaci, které zde nastala, zvládl.

Replika žalobce

25. Žalobce na vyjádření žalovaného reagoval replikou, ve které uvedl, že žalovaný ve svém vyjádření nereaguje na konkrétní žalobní důvody, ale spíše znovu obecně opakuje závěry, které jsou obsaženy v žalobou napadeném rozhodnutí. Vyjádření žalovaného tak nevyvrací žalobní argumentaci žalobce a neobsahuje nic, co by podporovalo závěry žalovaného obsažené v napadeném rozhodnutí.
26. Dále žalobce uvedl, že přístup žalovaného, který – jak vysvětlil ve svém vyjádření – jen z toho důvodu, že bylo zpracování jednoho ze znaleckých posudků žalobcem, na tento *a priori* nahlížel „s větší rezervou“, je zcela evidentně nesprávný a jen potvrzuje tvrzení žalobce, že žalovaný se nijak nevypořádal s argumentací žalobce a rozpory v závěrech znalců.
27. Pokud tedy žalovaný bez jakéhokoli odůvodnění a zcela nekriticky přijal závěry jednoho ze znalců, které jsou navíc v přímém rozporu se závěry druhého znalce, nemůže být takovéto hodnocení důkazů a ani jeho výsledek považováno za správné. Žalovaný dle

žalobce zcela rezignoval na svou povinnost náležitě odůvodnit své závěry včetně popisu toho, na základě jakých úvah a provedených důkazů k těmto závěrům došel.

28. V závěru svého vyjádření žalobce konstatoval, že žalovaný ve svém vyjádření pouze znovu opakuje závěry obsažené v napadeném rozhodnutí, a to včetně popisu nehodového děje a údajných příčin vzniku nehody. Žalovaný ve svém vyjádření rovněž opakovaně uvádí, že stačilo, aby žalobce brzdňý manévr ustál, což je však závěr zcela evidentně nesprávný, stejně jako závěr žalovaného, že řidič vozidla zn. Fiat nemohl nehodě žádným způsobem zabránit. Žalobce proto nepovažoval za účelné se k tomuto znovu vyjadřovat, neboť tak již učinil v rámci podání žaloby, na kterou odkázal.

Posouzení věci soudem

29. Důvodem pro nařízení jednání nebyla ani potřeba dokazování. Veškeré listiny potřebné pro posouzení a rozhodnutí věci včetně prvostupňového rozhodnutí a usnesením správního orgánu prvního stupně ze dne 22. 3. 2023, č. j. MDC/34515/2023, jejichž provedení jako důkazů navrhl žalobce v podané žalobě, jsou součástí žalovaným předloženého správního spisu, jímž se dokazování neprovádí (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117, publ. pod č. 2383/2011 Sb. NSS).
30. Napadené rozhodnutí žalovaného soud přezkoumal v řízení podle části třetí hlavy druhé prvního dílu s. ř. s., který vychází z dispoziční zásady vyjádřené v § 71 odst. 1 písm. c), písm. d), odst. 2 větě druhé a třetí a v § 75 odst. 2 větě první s. ř. s. Z této zásady vyplývá, že soud přezkoumává zákonnost rozhodnutí správního orgánu pouze v rozsahu, který žalobce uplatnil v žalobě nebo během dvouměsíční lhůty po oznámení napadeného rozhodnutí ve smyslu § 72 odst. 1 věty první s. ř. s. Povinností žalobce je proto tvrdit, že rozhodnutí správního orgánu nebo jeho část odporuje konkrétnímu zákonnému ustanovení, a toto tvrzení zdůvodnit. Nad rámec žalobních bodů musí soud přihlédnout toliko k vadám napadeného rozhodnutí, k nimž je nutno přihlížet bez návrhu, nebo které vyvolávají nicotnost napadeného rozhodnutí podle § 76 odst. 2 s. ř. s.
31. Na tomto místě soud předesílá, že po přezkoumání skutkového a právního stavu a po prostudování obsahu předloženého správního spisu dospěl k závěru, že žaloba je důvodná.
32. Soud nejprve konstatuje, že po vydání napadeného rozhodnutí nedošlo k takové změně relevantní právní úpravy, v jejímž důsledku by došlo k zániku odpovědnosti žalobce za přestupek, jehož spáchání mu správní orgány kladou za vinu a k níž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, publ. pod č. 3528/2017 Sb. NSS). Soud dále konstatuje, že nedošlo ani k zániku odpovědnosti žalobce za tento přestupek uplynutím promlčecí doby podle § 30 až § 32 zákona o odpovědnosti za přestupky, k němuž by rovněž musel přihlédnout z úřední povinnosti (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 12. 2005, č. j. 3 As 57/2004-39, publ. pod č. 845/2006 Sb. NSS, a ze dne 16. 4. 2010, č. j. 7 As 11/2010-134, publ. pod č. 2122/2010 Sb. NSS).
33. Na základě obsahu správního spisu, podané žaloby a vyjádření účastníků považuje soud mezi žalobcem a žalovaným za nesporné následující skutečnosti.
34. Žalobce řídil dne 7. 9. 2021 okolo 10:50 hodin v Jetřichovicích na pozemní komunikaci – silnici č. III/25861 motocykl zn. KYMCO Agility 16+, reg. značky X. Žalobce jel na motocyklu ve směru na Vysokou Lípou. V okamžiku, kdy žalobce s motocyklem najížděl

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

do pravotočivé zatáčky před domem č. p. X, spatřil dodávku zn. Fiat Ducato, reg. zn. X, která vyjížděla na silnici č. III/25861 z místa ležícího mimo pozemní komunikaci – z výjezdu, který se ze žalobcova pohledu nacházel po pravé straně za domem č. p. X. Řidič vozidla zn. Fiat měl v úmyslu po vjetí z místa ležícího mimo na silnici č. III/25861 pokračovat krátce směrem vlevo, proti směru jízdy žalobce, a po té sjet ze silnice č. III/25861 k prodejně potravin, která se nacházela z jeho pohledu po pravé straně, přibližně naproti domu č. p. X. Žalobce po spatření vozidla zn. Fiat začal intenzivně brzdit, v důsledku čehož došlo k pádu motocyklu na silnici č. III/25861, při němž žalobce utrpěl zranění pravé dolní končetiny v podobě otevřené fraktury pravého hlezna. Uvedená událost naplnila veškeré znaky dopravní nehody ve smyslu § 47 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Věc byla nejprve šetřena Policií České republiky, Krajským ředitelstvím policie Ústeckého kraje, služba kriminální policie a vyšetřování, územním odborem Děčín, pro podezření se spáchání trestného činu řidičem vozidla zn. Fiat. Následně byla věc odevzdána postupem podle § 159a odst. 1 písm. a) zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, (dále jen „tr. řád“) spolu s veškerým dosud shromážděným spisovým materiálem správnímu orgánu prvního stupně k projednání přestupku, jehož se mohl v dané věci dopustit jednak řidič vozidla zn. Fiat, jednak žalobce.

35. Spornou otázkou mezi žalobcem a žalovaným naopak zůstává, co bylo příčinou pádu a následného zranění žalobce a kdo za tuto nehodu nese odpovědnost. Správní orgán prvního stupně i žalovaný dospěli shodně k závěru, že příčinou bylo jednání žalobce, který v době bezprostředně předcházející této události při jízdě na motocyklu zn. KYMCO po silnici č. III/25861 nepřizpůsobil rychlost jízdy dopravně technickému stavu této pozemní komunikace a nejel takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit jím řízené vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled. Žalobce svým jednáním tak podle správních orgánů žalobce porušil svou povinnost řídit se pravidly provozu upravenými zákonem o silničním provozu, a to konkrétně v § 18 odst. 1 tohoto zákona a dopustil se tak z nedbalosti přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Žalobce s tímto závěrem správních orgánů nesouhlasí, neboť je přesvědčen, že žádné ustanovení zákona o silničním provozu neporušil, dopravní nehodu nezavinil a nemohl jí ani žádným způsobem zabránit.
36. Soud úvodem konstatuje, že řízení o přestupku je do určité míry specifickým druhem správního řízení, jehož zvláštnost spočívá v tom, že se v něm uplatňují rovněž stejné zásady jako v právu trestním, a to zejména zásada postihu za zaviněné jednání, zásada presumpce neviny, či zásada *in dubio pro reo*. Existuje-li rozumná pochybnost, tj. není-li zcela nepravděpodobná možnost, že se deliktního jednání dopustil někdo jiný než obviněný z přestupku, resp. též, že skutek se vůbec nestal, nelze obviněného za přestupek postihnout (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 10. 2015, č. j. 4 As 206/2015-39, bod 28). V řízení o přestupku se tedy nelze spokojit s tím, že skutečnost, že obviněný se dopustil přestupku, je pravděpodobná, nebo dokonce nejpravděpodobnější verzí skutkového stavu. Není-li mimo rozumnou pochybnost prokázáno, že byly naplněny všechny znaky skutkové podstaty přestupku, nemůže být učiněn závěr, že byl přestupek spáchán (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2006, č. j. 2 As 46/2005-55, a ze dne 27. 6. 2013, č. j. 7 As 145/2012-39).
37. Ucelený obraz o tom, jak se projednávaná věc udála, přitom může správní orgán získat na základě v řízení shromážděných důkazů jen tehdy, pokud v souladu se zásadou volného hodnocení důkazů zakotvenou v § 50 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, (dále jen „správní řád“) na základě svého uvážení pečlivě posoudí míru věrohodnosti prováděných

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

důkazů, konzistentnost výpovědí a další okolnosti věci. Tyto své úvahy je pak povinen uvést v odůvodnění rozhodnutí (§ 68 odst. 3 správního řádu). Pokud se v prováděných důkazech vyskytnou rozpory, je správní orgán povinen v odůvodnění rozhodnutí přezkoumatelně vyložit, jakým způsobem se s těmito rozpory vypořádal a ke kterým ze vzájemně rozporných skutkových zjištění se přiklonil (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 7. 2006, č. j. 6 As 47/2005-84, a ze dne 20. 3. 2013, č. j. 9 As 139/2012-30).

38. Právě nerespektování této povinnosti ze strany žalovaného je stěžejním bodem žalobní argumentace žalobce. Žalobce prostřednictvím uplatněných žalobních námitek totiž především vytýká žalovanému, že stejně jako správní orgán prvního stupně považoval za zásadní důkaz, na němž založil svůj závěr o odpovědnosti žalobce za vytýkané jednání, znalecký posudek Ing. Řeháka – jež si opatřil v rámci předcházejícího šetření příslušný orgán policie – aniž by se však zároveň vypořádal se znaleckým posudkem Ing. Kopala, který žalobce předložil v průběhu řízení o odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí. Podle žalobce se jedná o zásadní pochybení ze strany žalovaného, protože oba znalci ve svých posudcích dospěli ohledně průběhu nehodového děje a možnosti žalobce jeho průběh ovlivnit a dopravní nehodě zabránit, dle žalobcova přesvědčení ke zcela odlišným závěrům.
39. V řízení o přestupku se neuplatní koncentrace řízení ve smyslu § 82 odst. 4 správního řádu. Obviněný z přestupku proto může v tomto řízení uplatňovat nové skutečnosti a navrhopat nové důkazy i v odvolání a správní orgán rozhodující o odvolání nemůže odmítnout provést navržené důkazy pouze s poukazem na to, že nebyly navrženy v řízení v prvním stupni (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 11. 2012, č. j. 1 As 136/2012-23, publ. pod č. 2786/2013 Sb. NSS, či ze dne 2. 11. 2022, č. j. 8 As 64/2021-45, bod 29). Takovým důkazem může být i znalecký posudek předložený účastníkem řízení, při jehož hodnocení – splňuje-li náležitosti uvedené v § 127a zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, (dále jen „o. s. ř.“) – postupuje správní orgán stejně jako při provádění znaleckého posudku, který vypracoval znalec ustanovený správním orgánem podle § 56 správního řádu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 7. 2015, č. j. 9 As 206/2014-48, publ. pod č. 3283/2015 Sb. NSS). Tomuto znaleckému posudku proto nemůže správní orgán *a priori* přikládat menší váhu jen z toho důvodu, že byl zpracován na základě zadání účastníka řízení, jak se snad dle svého vyjádření k žalobě domnívá žalovaný.
40. Žalovaný v odvolacím řízení návrh žalobce na provedení důkazu znaleckým posudkem Ing. Kopala akceptoval. Tento znalecký posudek obsahoval formální náležitosti ve smyslu § 127a o. s. ř., neboť na str. 43 obsahuje prohlášení znalce, že si je vědom následků podání vědomě nepravdivého znaleckého posudku ve smyslu § 127a o. s. ř. a § 110a tr. řádu. Žalovaný byl proto povinen jím v odvolacím řízení provést důkaz jako znaleckým posudkem ve smyslu § 56 správního řádu.
41. Zjištěními, které z tohoto znaleckého posudku učinil, se žalovaný věnoval na str. 7 a 8 napadeného rozhodnutí, kde mimo jiné uvedl:

„Z pohledu oponentního znaleckého posudku Ing. Libora Kopala, který byl zadán odvolatelem, vyplývá, že vozidlo Fiat započalo odbočovat vlevo z místa ležícího mimo komunikaci od restaurace Dřevák, rozjetím se z nulové rychlosti, kdy při tomto křížilo pravý jízdní dopravní proud, v kterém se k tomuto místu přibližoval motocykl řízený panem K. rychlostí cca 45 km/h (tech. příj. interval 42 ÷ 48 km/h). Nemohli se vzájemně registrovat, neboť je v tomto omezoval výhled od zatáčky. Řidič motocyklu mohl začít registrovat vozidlo Fiat až na vzdálenost cca 34 m v okamžiku, kdy již najížděl do pravotočivé zatáčky a v reakci na vozidlo intenzivně brzdil,

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

kdy již byl nakloněn s motocyklem vpravo, došlo ke ztrátě jízdní stability, u motocyklu došlo kablokování kol a k podklouznutí předního kola vlevo. Čímž následně došlo k pádu motocyklu na pravý bok a sunutí motocyklu i jeho řidiče po vozovce k levému boku stojícího vozidla Fiat.

K odvrácení nehodového děje bylo znaleckým posudkem pana Ing. Kopala z technického hlediska zjištěno, že u řidiče motocyklu se patrně jednalo především o pád z důvodů rychlé reakce v podobě intenzivního zabrzdění motocyklu v okamžiku, kdy se motocykl nacházel již v náklonu při vjíždění do zatáčky, kdy tuto reakci vyvolal pohyb vozidla Fiat přebrazující řidiči motocyklu jeho koridor pohybu. Dále uvedl, že v takových případech jako je tento velmi záleží na vyježděnosti jezdce, resp. zkušenosti s podobnými situacemi a dobré znalosti odezev motocyklu, který řídí. U vozidla Fiat se řidič s vozidlem nacházel již v takové pozici, že zcela přehradil dopravní proud, v kterém se pohyboval motocykl, který byl následně nucen brzdit. Řidič vozidla Fiat tedy neměl dostatečný výhled vlevo, a to ani na vozidla pohybující se rychlostí v místě povolenou 50 km/h či i nižší. K takovému manévru odbočení z místa ležícího mimo pozemní komunikaci vlevo si měl přibrat náležitě poučenou osobu, která by mu provedení úkonu zabezpečila. Řidič vozidla Fiat mohl zabránit předmětné nehodě odbočením vozidla vpravo, čímž by u řidiče motocyklu nevyvolal takovou reakci, ve smyslu prudkého zabrzdění, jež vedlo ke ztrátě stability motocyklu. Vozidlo by se v případě odbočování vpravo v době reakce řidiče motocyklu nacházelo o cca 5 m dále, a především by mu neuzavíralo koridor jeho pohybu.“

42. K tomu soud poznamenává, že znalec Ing. Kopala nad rámec toho, co uvedl žalovaný v napadeném rozhodnutí, vyslovil ve svém posudku také závěr, že nelze jednoznačně konstatovat, že by žalobce, který se na počátku nehodového děje při jízdě na motocyklu zn. KYMCO dle jeho zjištění pohyboval rychlostí cca 45 km/h, nedodržel rychlost přiměřenou rozhledu, protože rychlost přiměřená rozhledu byla v daném okamžiku 42 km/h (str. 31, 32, 40) a že se jednalo o rychlost, při níž by byl schopen – pokud by ovšem zvládl prudký brzdňý manévr, který musel provést a jehož zvládnutí závisí na zkušenosti s podobnými situacemi – zastavit dříve, než by se střetl s vozidlem zn. Fiat.
43. Dle názoru soudu ze znaleckého posudku Ing. Kopala tedy vyplývá, že nelze s určitostí říci, že žalobce se před tím, než spatřil vozidlo zn. Fiat pohyboval na motocyklu zn. KYMCO vyšší rychlostí, než byla taková rychlost, která mu umožňovala zastavit na vzdálenost, na kterou měl rozhled, a že poté, co v koridoru svého pohybu spatřil vozidlo zn. Fiat a začal z tohoto důvodu intenzivně brzdit, nemohl v zásadě ovlivnit následný průběh nehodového děje. Z tohoto znaleckého posudku také dále plyne, že to byl právě řidič vozidla zn. Fiat, který mohl na rozdíl od žalobce nehodě zabránit, a to tím, že by vjíždění na pozemní komunikaci směrem vlevo proti směru jízdy žalobce prováděl za pomoci náležitě poučené osoby nebo že by na pozemní komunikaci vjel směrem vpravo po směru jízdy žalobce.
44. Ze znaleckého posudku Ing. Řeháka přitom žalovaný učinil zjištění od značné míry odlišná, jak vyplývá ze str. 6 napadeného rozhodnutí, kde žalovaný uvedl:

„Orgánem policie byl vyžádán jako důkazní prostředek znalecký posudek, který byl Ing. Řehákem, Ph.D. vypracován na základě podkladů zpracovaných orgánem policie. Prohlídka místa nehody byla znalcem částečně provedena v den nehody 7. 9. 2021 a následně dne 14. 9. 2021. Ze znaleckého posudku (strana 61 až 68) vyplývá, že při řešení pohybu motocyklu od zanechaných brzdňých stop bylo zjištěno, že se pan K. pohyboval s motocyklem v příčné vzdálenosti 1,3 m od pravé krajnice vozovky, tedy od kamenné zdi v pravotočivém oblouku, která mu značně omezovala rozhled v jeho směru pohybu. Pan K. měl rozhled z motocyklu v čase dopravní nehody cca 45 m od vozidla Fiat. Z provedené analýzy nehodového děje bylo znalcem zjištěno, že pro

odvrácení nehodového děje motocyklistou postačovalo „ustát“ brzdňý manévr, tedy zachovat během brzdění motocyklu jeho stabilitu, aby nedošlo k pádu. I z posuzované vyšší rychlosti 60 km/h by motocyklista v takovém případě zastavil ještě před stojícím vozidlem Fiat. Z uvedeného tedy jednoznačně vyplývá, že obviněný jako řidič motocyklu Kymco, poté co spatřil před ním vozidlo Fiat, které mu najelo do jeho koridoru pohybu, reagoval plným intenzivním brzděním, což mělo za následek ztrátu stability a k pádu motocyklu na pravý bok řidiče pana K. Znaleckým posouzením Ing. Řeháka nebylo ani potvrzeno tvrzení znalce Ing. Libora Kopala o odvrácení nehodového děje v případě, že by řidič vozidla Fiat zvolil způsob vyjetí z předmětného místa ležícího mimo komunikaci vpravo ve směru na Vysokou Lípou, neboť by se vozidlo Fiat nacházelo také v jeho koridoru pohybu, jen by pan K. neviděl levou přední část vozidla Fiat, ale jeho levou zadní část vozidla Fiat.

45. K tomu soud doplňuje, že znalec Ing. Řehák dospěl ve svém posudku i k závěru, že rychlost přiměřená rozhledu motocyklu zn. KYMCO by na počátku nehodového děje odpovídala maximálně 40 km/h (str. 45), avšak žalobce se v tomto okamžiku pohyboval na motocyklu rychlostí 58 až 60 km/h (str. 28, 29, 61, 63, 66). Nehodový děj přitom mohl podle znalce Ing. Řeháka žalobce odvrátit také tím, že by se na počátku nehodového děje pohyboval v místě nejvyšší dovolené rychlosti 50 km/h nebo právě rychlostí přiměřenou rozhledu. V obou případech by byl schopen zastavit ještě před vozidlem zn. Fiat, aniž by mu hrozila ztráta stability (str. 57, 58, 61, 62, 67, 68). Řidič vozidla zn. Fiat pak podle znalce Ing. Řeháka měl pouze teoretickou možnost zabránit nehodovému ději tím, že by si zajistil bezpečné vjetí na pozemní komunikaci směrem vlevo pomocí způsobitelné a náležitě poučené osoby (str. 65).
46. Je tedy zřejmé – a mezi žalobcem a žalovaným o tom ani není v zásadě sporu –, že ze znaleckého posudku znalce Ing. Řeháka vyplývá, že příčinou pádu žalobce byla zřejmě skutečnost, že se až do okamžiku, kdy spatřil vozidlo zn. Fiat v koridoru svého pohybu, pohyboval na motocyklu zn. KYMCO vyšší rychlostí, než by byla rychlost, která by mu umožňovala bezpečně zastavit na vzdálenost, na kterou měl v tomto okamžiku rozhled, a dále skutečnost, že nezvládl brzdňý manévr, jímž reagoval na vozidlo zn. Fiat. Naproti tomu řidič vozidla zn. Fiat neměl dle znaleckého posudku možnost nehodovému ději nijak zabránit.
47. Soud také nemá pochybnosti o tom, že právě znalecký posudek Ing. Řeháka byl pro žalovaného zásadním důkazem, na jehož základě učinil závěr o odpovědnosti žalobce za spáchaný přestupek, neboť v tomto ohledu se zcela jasně vyjádřil na str. 7 napadeného rozhodnutí. Zde uvedl, že „z důvodu objektivního posouzení zavinění dopravní nehody byl orgánem policie přibrán soudní znalec, který ve věci vypracoval znalecký posudek. Ze znaleckého posudku pak vyplývá jednoznačný závěr, že zavinění dopravní nehody je na straně odvolatele.“
48. Rozdíly v závěrech obou znaleckých posudků se žalovaný zabýval na str. 8 napadeného rozhodnutí, kde se k nim vyjádřil ve stručnosti tak, že „i přes rozdílné výsledky rychlosti motocyklu na počátku brzdění u obou znaleckých posudků, kdy znalec Ing. Kopal vypočetl 42 - 48 km/h oproti znalci Ing. Řehákovi s výpočtem 58 - 60 km/h, odvolací orgán považuje za spolehlivě zjištěné, že příčinou dopravní nehody bylo jednání odvolatele, který nepřizpůsobil rychlost jízdy svého motocyklu dopravně technickému stavu pozemní komunikace (příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky, rozhled) a nejel takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Naproti tomu řidič vozidla Fiat, registrační značky X, neměl možnost odvrácení nehodového děje, a to ani v případě, pokud by při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci vyjížděl vpravo ve směru na Vysokou Lípou. Z technického hlediska by to pro motocyklistu nebyla prakticky žádná

změna. Také by byl v jeho koridoru pohybu, jen by neviděl jeho levou přední část, ale levou zadní část. Jak vyplývá ze znaleckého posudku Ing. Řeháka na č. l. 58 spisu, když řidič s vozidlem zn. Fiat vjížděl na komunikaci, nikoho neohrožoval a ani neomezoval. Z provedené analýzy nehodového děje bylo znalcem Ing. Řehákem zjištěno, že pro odvrácení nehodového děje motocyklistou postačovalo „ustát“ brzdňý manévr, tedy zachovat během brzdění motocyklu jeho stabilitu, aby nedošlo k pádu, a to i z té vyšší rychlosti 60 km/h by motocyklista v takovém případě zastavil ještě před stojícím vozidlem Fiat. Správní orgán nemá žádné pochybnosti o správnosti závěrů znalce Ing. Řeháka.“

49. Z uvedeného je zřejmé, že žalovaný považoval za správné závěry, k nimž ve svém posudku dospěl Ing. Řehák. Soud souhlasí se žalobcem, že takto stručnou úvahu není možné považovat za dostatečnou. Žalovaný se v jejím rámci vůbec nevyjádřil k tomu, proč nepovažuje za věrohodné závěry Ing. Kopala, které jsou se závěry Ing. Řeháka v rozporu. Tedy, že nelze s určitostí říci, že žalobce se nepohyboval rychlostí, která mu umožnila zastavit na vzdálenost, na kterou měl rozhled, že žalobce nemohl brzdit v dané situaci s menší intenzitou v důsledku čehož měl spíše jen teoretickou možnost nehodovému ději zabránit a že řidič vozidla zn. Fiat oproti měl skutečnou možnost nehodovému ději zabránit jednak tím, že by při vjíždění na pozemní komunikaci odbočoval směrem vpravo, jednak tím, že by si při odbočování směrem vlevo zajistil pomoci náležitě poučené osoby. Z napadeného rozhodnutí tak nelze zjistit, jak žalovaný dospěl k tomu, že závěry znaleckého posudku Ing. Kopala, který jako důkaz předložil v řízení žalobce, nejsou způsobilé zpochybnit závěry znaleckého posudku Ing. Řeháka, který považoval za zásadní důkaz, prokazující vinu žalobce. V této skutečnosti soud spatřuje vadu řízení ve smyslu § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. spočívající v nedostatku důvodů rozhodnutí.
50. Soud musí žalobci přisvědčit i v tom, že se žalovaný nevypořádal s jeho námitkami, jimiž brojil vůči znaleckému posudku Ing. Řeháka během odvolacího řízení a které následně zopakoval i v podané žalobě. Tyto námitky žalobce v průběhu řízení o odvolání vznesl prostřednictvím podání ze dne 15. 5. 2023.
51. Žalovaný se o tomto podání stručně zmínil pouze na str. 6 napadeného rozhodnutí, kde konstatoval, že dne 15. 5. 2023 obdržel v návaznosti na podané odvolání vyjádření žalobce, ve kterém namítá vady znaleckého posudku spočívající ve výpočtu pohybu účastníků dopravní nehody i v závěrech odvození možností zabránění dopravní nehodě těmito účastníky, a že žalobce ve svém podání dále poukázal na některé další vady obsažené ve znaleckém posudku Ing. Řeháka. K žádné z námitek, které byly obsaženy v žalobcově podání ze dne 15. 5. 2023, se však žalovaný v napadeném rozhodnutí již nijak nevyjádřil.
52. Z odůvodnění rozhodnutí přitom musí být seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, a proč považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů. Pokud tyto požadavky nesplňuje, což se týká i napadeného rozhodnutí, jedná se o rozhodnutí nepřezkoumatelné ve smyslu § 76 odst. 1 písm. a) pro nedostatek důvodů (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 8. 2004, č. j. 5 A 48/2001-47, publ. pod č. 386/2004 Sb. NSS).
53. S ohledem na výše uvedené soud uzavírá, že žalobu shledal důvodnou a napadené rozhodnutí výrokem I tohoto rozsudku podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. zrušil pro vady řízení spočívající v nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů. Současně soud podle § 78 odst. 4 s. ř. s.

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

rozhodl, že se věc vrací žalovanému k dalšímu řízení. V němž bude žalovaný ve smyslu § 78 odst. 5 s. ř. s. vázán právním názorem, který soud vyslovil v tomto zrušujícím rozsudku.

54. Jelikož soud dospěl k závěru, že nic nebrání tomu, aby žalovaný po zrušení napadeného rozhodnutí pokračoval v řízení, soudem vytčené nedostatky svého dosavadního postupu v něm odstranil a následně znovu rozhodl, neshledal důvod k tomu, aby přistoupil podle § 78 odst. 3 s. ř. s. i ke zrušení prvostupňového rozhodnutí (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 8. 2007, č. j. 1 As 60/2006-106, publ. pod č. 1456/2008 Sb. NSS).
55. K tomu soud dodává, že za těchto okolností, kdy shledal napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné a žalovaný dosud neodstranil rozpory mezi znaleckými posudky, a tedy ani pochybnosti o přesvědčivosti zásadního důkazního prostředku v podobě znaleckého posudku Ing. Řeháka, z něhož při svém závěru o vině žalobce vycházel, by bylo zcela předčasné, aby se blíže zabýval konkrétními námitkami žalobce vztahujícími se k obsahu obou znaleckých posudků, námitkami vůči závěrům, které žalovaný zejména na podkladě znaleckého posudku Ing. Řeháka učinil i námitkou týkající se nedostatečně zjištěného skutkového stavu z důvodu nevyslechnutí řidiče vozidla zn. Fiat (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 3. 2005, č. j. 3 As 6/2004-105, publ. pod č. 617/2005 Sb. NSS).
56. Pro úplnost soud podotýká v zájmu ekonomiky dalšího řízení před žalovaným, že v souvislosti s hodnocením znaleckých posudků se žalovaný dopustil i dalšího pochybení. Oba vzájemně rozporné znalecké posudky jsou ve své podstatě rovnocenné. Oba byly zpracovány znalci z oboru obor doprava, odvětví doprava městská a odvětví doprava silniční, specializace technické posudky o příčinách silničních nehod. Oba znalci při jejich zpracování také vycházeli, jak plyne ze str. 5 znaleckého posudku Ing. Řeháka a ze str. 3 a 4 znaleckého posudku Ing. Kopala, z obdobných pokladů. Oba znalecké posudky, jak již soud uvedl, výše je přitom nutno považovat za znalecké posudky ve smyslu § 56 správního řádu.
57. V takovém případě ovšem žalovaný – bez ohledu na to, zda by svou úvahu přezkoumatelným způsobem odůvodnil – nebyl oprávněn si pouze na základě vlastní úvahy z obou znaleckých posudků zvolit bez dalšího ten, jehož závěry považuje za správné. K tomu totiž žalovaný – stejně jako soud – nemá potřebnou odbornou kompetenci. Žalovaný proto musí postupovat tak, že se pokusí odstranit rozpory mezi znaleckými posudky prostřednictvím výsledku jednoho nebo obou znalců, doplněním jejich znaleckých posudků, a nebude-li to možné, musí tak učinit prostřednictvím revizního znaleckého posudku. Pokud takto nepostupuje, k čemuž došlo i v tomto případě, není jeho rozhodnutí založeno v rozporu s § 3 správního řádu na řádně zjištěném stavu věci (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 7. 2010, č. j. 7 Afs 50/2010-60, publ. pod č. 2138/2010 Sb. NSS, ze dne 29. 2. 2016, č. j. 7 As 131/2013-156, a ze dne 14. 6. 2017, č. j. 10 As 10/2016-54, bod 33).
58. Vzhledem ke skutečnosti, že soud zrušil žalobou napadené rozhodnutí pro vady řízení, rozhodl v souladu s § 76 odst. 1 s. ř. s. bez jednání, přestože účastníci požadovali nařízení jednání ve věci.
59. Žalobce měl ve věci plný úspěch, soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. ve výroku II rozsudku uložil žalovanému zaplatit žalobci do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku náhradu důvodně vynaložených nákladů řízení o předmětné žalobě ve výši 15 342 Kč. Ta se skládá z částky 3 000 Kč za zaplacený soudní poplatek z částky 9 300 Kč za tři úkony právní

Shodu s prvopisem potvrzuje I. T.

služby právního zástupce žalobce po 3 100 Kč podle § 7 bod 5, § 9 odst. 4 písm. d) vyhlášky Ministerstva spravedlnosti č. 177/1996 Sb., advokátní tarif, ve znění účinném do 31. 12. 2024¹ (dále jen „AT“) [převzetí a příprava zastoupení – § 11 odst. 1 písm. a) AT, podání žaloby – § 11 odst. 1 písm. d) AT, replika k vyjádření žalovaného – § 11 odst. 1 písm. d) AT], z částky 900 Kč jako náhrady souvisejících hotových výdajů advokáta [tři režijní paušály po 300 Kč podle § 13 odst. 1 a 4 AT] a z částky 2 142 Kč, která představuje náhradu 21 % DPH z uvedených částek s výjimkou soudního poplatku.

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, sídlem Moravské náměstí 611/6, 657 40 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). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže 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.

Ústí nad Labem 22. dubna 2025

Mgr. Václav Trajer v.r.
samosoudce

¹ Čl. II vyhlášky č. 258/2024 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva spravedlnosti č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění pozdějších předpisů