



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl samosoudkyní JUDr. Věrou Šimůnkovou ve věci žalobce: _____ bytem _____ zastoupen _____ advokátem _____ proti žalovanému: **Ministerstvo spravedlnosti**, se sídlem Vyšehradská 16, Praha 2, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 9. 2015, č. j. MSP-6/2015-OD-SZN/2,

t a k t o :

- I. Žaloba se **z a m í t á**.
- II. Žádný z účastníků **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se žalobou podanou k Městskému soudu v Praze, postoupenou věcně a místně příslušnému Krajskému soudu v Plzni, již následně Nejvyšší správní soud usnesením ze dne 20. 1. 2016, č. j. Nad 327/2015 – 32, přikázal Krajskému soudu v Praze (dále jen „soud“), domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo k jeho odvolání částečně změněno a ve zbytku potvrzeno rozhodnutí předsedy Krajského soudu v Plzni (dále

jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 28. 11. 2014, sp. zn. Spr 2167/2014, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 25a odst. 1 písm. a) zákona č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o znalcích a tlumočnících“), za což mu byla uložena pokuta ve výši 20.000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení spojené s projednáváním přestupku ve výši 1000 Kč.

Žalobce v žalobě uvedl tři námitky. První námitka směřuje k výtkám k vlastnímu znaleckému závěru. Žalobce podal znalecký posudek ve věci „posouzení konstrukčních vrstev a aktuálního stavu pozemní komunikace“ s tím, že vlastní otázka na znalce byla zadavatelem formulována tak, aby mu poskytla „oporu“ v jím vedeném řízení o povolení výjimky z místní úpravy provozu v obci Chomle. Formulaci otázky žalobce nerozporoval, protože znalecké zadání bylo směřováno zcela věcně, a to právě na objektivní technický stav posuzované komunikace pro její užívání pro těžkou autodopravu. Výtku, že nevyjádřil svůj závěr jednoznačným výrokem „těžký provoz je možný“, nebo „těžký provoz není možný“, vysvětlil při ústním jednání dne 24. 10. 2014 i v odvolání. Vozidla se zřejmě do doby, než byl vjezd nákladních vozidel zakázán, na komunikaci pohybovala. Nelze tedy říci, že provoz není možný. Prakticky možný je, ale za cenu poškození vozovky a zcela zřejmě i za cenu poškození dalších objektů kolem ní. Těžká vozidla se mohou pohybovat i v mírném terénu, tedy i na následně poškozené vozovce. S ohledem na další životnost vozovky však provoz na komunikaci nelze doporučit. Pokud by závěr znalce byl takový, že provoz těžkých vozidel není možný, byl by oprávněně napadnutelný s argumentací, že „stávající skutečný provoz“ je důkazem o tom, že závěr posudku není správný. Zadání nebylo možno bez dalšího vyhovět, chyba je ale ve formulaci zadání, kdy se zadavatel chtěl „schovat“ za znalce. Znalec však nemohl podat posudek s neudržitelným závěrem. Znalec není nadán pravomocí činit de facto právní závěry. Zadavatel obdržel odůvodněný závěr, že komunikace není bez dalšího vhodná pro provoz nákladních vozidel, a bylo jen na něm, zda si v rámci správního řízení před vydáním rozhodnutí vyžádá doplnění posudku.

Druhá námitka směřuje do hodnocení úplnosti posouzení, zejména do neprovedení sond. Žalobci je vytýkáno, že ač aplikoval technické podmínky (dále jen „TP“) Ministerstva dopravy ČR, a to TP 170, neprovedl geotechnický průzkum v rozsahu požadovaném TP 76. TP 170 jsou určeny pro navrhování vozovek pozemních komunikací a stanoví v bodě 2.2.2., že je lze použít pro posuzování provozovaných vozovek a pro návrh jejich údržby a oprav, a v bodě 4.3.1.2., že podklady pro návrh zemního tělesa poskytuje podrobný geotechnický průzkum podle TP 76. Použití TP 76 (geotechnický průzkum) je závazné pouze pro návrh zemního tělesa, ale ve znalci zadaném úkolu nešlo o takový návrh. TP 170 jsou závazné rovněž pro navrhování vozovek a pokud je bodem 2.2.2. připuštěno i použití pro posuzování provozovaných vozovek, není možno odhlédnout od toho, že takové posuzování je přímo v textu bodu 2.2.2. spojeno s návrhem na jejich údržbu a opravy. Žalovaný extenzivně vykládá obsah obou TP. Zadáním nebylo ani navrhnout vozovku, ani posoudit vozovku a navrhnout její údržbu nebo opravu, ani navrhnout zemní těleso. Žalobce byl podrobně seznámen s místními poměry, a to samotným zadavatelem a také na základě místní prohlídky situace, učinil po věcné stránce znalecký závěr bez toho, aby trval na provedení dalších finančně náročných sond, které již nemohly mít na závěr znalce vliv.

Třetí námitkou žalobce brojí proti tvrzení, že převzal do posudku závěry autorizované osoby. Sonda byla provedena autorizovanou osobou, její výsledek nikdo nezpochybňuje. Vzhledem k tomu, že byla provedena v místě, kudy by musela všechna vozidla projet,

je skutečnost, že komunikace v tomto místě nevyhovuje, zcela určující pro požadované posouzení. Pokud by sondy v některé jiné části komunikace vykazovaly příznivější výsledky, nesplnění požadavků na komunikaci (podmínek únosnosti podloží a namrzavosti podloží) v jednom průřezu znamená, že tato komunikace není pro provoz těžkých vozidel vhodná, neboť by hrozila havárie vozovky. Více sond by mělo za účel zmapovat přesný stav vozovky po celé délce pro stanovení případného rozsahu sanace vozovky (stanovit místa, kde by se sanace nemusela nebo naopak musela provádět). Provádění dalších sond bylo nadbytečné. Absolutně nevyhovující výsledek sondy provedené v místě, kudy by muselo každé vozidlo do posuzovaného úseku komunikace projíždět a při návratu zase vyjíždět, plně odůvodňuje závěr o nevhodnosti zatěžování komunikace jakýmkoli provozem vozidel nad 3,5 tuny. Pokud v posudku citoval něco ze závěrečné pasáže posouzení vyhotoveného provedení sondy nikdo nezpochybňuje. Převezetí podrobných výsledků sondy do posudku bylo nutné, neboť žalobce dbal na zachování vypovídací schopnosti posudku a nezkrácení technicky náročného sdělení. Žalobce navíc uvedl, že i při vizuální prohlídce zjistil, že vozovka je v celém úseku celistvá, tedy je zhotovena ve stejné době a její konstrukce je zřejmě stejná i v dalších úsecích. Žádným závazným předpisem není počet sond stanoven. Od provedení dalších sond žalobce upustil pro jejich nadbytečnost, neboť nemohly závěr znalce ovlivnit. Další sondy by byly potřebné pouze tehdy, kdyby následně chtěl vlastník komunikace provádět opravy nebo rekonstrukce s cílem zjištěný stav změnit tak, aby těžký provoz umožnil. Žalobce nerozumí výtce, že měl provést vlastní zkoumání.

Žalovaný ve vyjádření k žalobě odkázal na odůvodnění svého rozhodnutí a dále uvedl, že znalec je obecně povinen reagovat na zadání (znaleckou otázku) vlastní vyhledávací aktivitou a z jejích výsledků pak vyvodit vlastní odborné závěry. Žalobce však tuto povinnost nesplnil, neboť převzal jiné odborné závěry. Výsledky dříve provedené sondy by správní orgán mohl provést jako listinný důkaz. Proto správní orgán očekával „přidanou hodnotu“ posudku žalobce. Obsahové vady posudku, který je podán písemně, nelze zhojit v rámci ústního jednání. Nadto lze mít pochybnosti, zda se tak vůbec stalo. Konstatoval, že při výkonu státní správy znalecké činnosti je úkolem příslušných správních orgánů (žalovaného a krajských soudů, resp. jejich předsedů) hodnotit úplnost výchozích skutkových podkladů a logickou soudržnost znaleckých závěrů, posoudit, zda závěry posudku jsou dostatečně odůvodněny, zda jsou podloženy obsahem nálezu, zda bylo přihlédnuto ke všem skutečnostem, s nimiž se bylo třeba vypořádat a zda odůvodnění znaleckého posudku odpovídá pravidlům logického myšlení. Žalovaný má za to, že žalobce porušil povinnost vykonat znaleckou činnost řádně, proto navrhl žalobu zamítnout.

Soud z předloženého správního spisu zjistil následující skutečnosti:

Městský úřad Rokycany, odbor dopravy (dále jen „MěÚ Rokycany“) vedl správní řízení o žádosti o výjimku z místní úpravy provozu (dopravní značky B 12 „zákaz vjezdu vyznačených vozidel - nákladních automobilů a traktorů“) na pozemní komunikaci na pozemcích parc. č. 241/1 a 230 v k. ú. Chomle, a to pro osm nákladních souprav na odvoz dřevní hmoty z lesů. V řízení byly předloženy protichůdné znalecké posudky a rozhodnutí MěÚ Rokycany bylo již jednou odvolacím správním orgánem zrušeno. Proto byl MěÚ Rokycany vyžádán další znalecký posudek.

V usnesení o ustanovení znalce (žalobce) ze dne 14. 1. 2013, č. j. 12029-4/OD/12, byla položena otázka: „Zda je na předmětné pozemní komunikaci – pozemek p. č. 241/1 a 230 v k.ú. Chomle možný provoz vozidel nad 3,5 t, s ohledem na konstrukční vrstvy a aktuální technický stav.“ (zvýraznění provedeno soudem)

Žalobce podal znalecký posudek č. j. 1526-006/2013 s datem zahájení dne 18. 2. 2013 a datem ukončení dne 22. 2. 2013.

Na straně 2, 7 a 10 posudku je otázka položená MěÚ Rokycany citována takto: „Zda je na předmětné pozemní komunikaci – pozemek č. parc. 241/1 a č. parc. 230 v k.ú. Chomle provoz vozidel nad 3,5 t s ohledem na konstrukční vrty a aktuální technický stav.“ (zvýraznění provedeno soudem). V části A-nález je uvedeno, že znalec podává posudek na základě předaných podkladů. Tudiž vychází pouze ze zprostředkovaných vstupů jak technických, tak z předané korespondence jednotlivých účastníků sporu. Dále vychází z provedeného místního šetření. Dále je jako podklad označeno „Posouzení konstrukce vozovky - Chomle, místní komunikace na pozemku č. parc. 241/1 a č. parc. 230, ze dne 14. 6. 2012 vypracované Silniční inženýrskou společností, s.r.o., Žižkova 54, 301 00 Plzeň“ a jednání při zadání posudku na MěÚ Rokycany dne 11. 1. 2013, při kterém byl žalobce seznámen s problematikou a sdělil, že k odpovědi na položenou otázku potřebuje znát skladbu podloží pod komunikací, pro což je potřeba provést sondy. MěÚ Rokycany žalobci sdělil, že již v červnu 2012 byla jedna sonda provedena Silniční inženýrskou společností, s.r.o. a následně výsledky sondy předal žalobci. Posudek obsahuje rovněž konstatování na straně 5, že „dle názoru znalce by bylo potřeba pro přesnější vyhodnocení provést minimálně 3 sondy. Z důvodů omezení nákladů na znalecký posudek a potažmo vypracování sond nebyly tyto provedeny a znalec vychází z výsledků vyhodnocení sondy provedené výše uvedenou firmou.“ Jako další podklad je označeno jednání žalobce na MěÚ Rokycany dne 16. 1. 2013 a místní šetření provedené po tomto jednání. K místnímu šetření je uvedeno pouze to, že „na vozovce byla souvislá vrstva sněhu, což dokumentuje zhotovená fotodokumentace“.

V části B-posudek je popsána kopaná sonda provedená dne 4. 6. 2012 Silniční inženýrskou společností, s.r.o. 15 m nalevo od vjezdu do objektu č. p. 25 v k. ú. Chomle do hloubky 630 mm. Bylo zjištěno, že konstrukční tloušťka činí 380 mm. Z provedené sondy byl odebrán vzorek zeminy z hloubky cca 450 – 630 mm ke stanovení její klasifikace a hodnoty CBR. Zemina je hodnocena jako nebezpečně namrzavá. Poměr únosnosti CBR je 3,00 %. Norma ČSN 736133 stanoví CBR větší než 15,00 %, proto zemina požadavkům této normy nevyhovuje. Jako závěr je uvedeno: „Zemina není vhodná k přímému použití do aktivní zóny bez úprav. Tolik k vyhodnocení sondy.“ Z popisu sondy vyplývá, že v podloží nejsou vůbec žádné zhutněné živické vrstvy a povrch vozovky je tvořen penetračním makadamem a nátěrem s podříváním. Podkladní vrstva je tvořena vrstvou znečištěného hrubého drceného kameniva a vrstvou štěrkopísku. Z výše uvedených hodnot vyplývá, že zemina je neúnosná a z důvodů její nebezpečné namrzavosti i citlivá na přítomnost vody a působení mrazu.

V části C-závěr je uvedeno: „Jelikož dle vyhodnocené sondy stávající složení komunikace nevyhovuje daným požadavkům, lze očekávat, že při provozu těžkých nákladních vozidel (dopravním zatížením od jejich pohybu) tato komunikace začne vykazovat po určité době poruchy (při déletrvajícím provozu není vyloučeno ani její celkové zničení). Z důvodů přítomnosti nebezpečně namrzavé zeminy v zemní pláni v zimním období může docházet

vlivem promrzání k deformaci povrchu vozovky, která by se mohla projevit zvlněním. Další zvýšené nebezpečí může přinést období s většími srážkami, kdy může dojít k rozmáčení podloží vozovky a tím se únosnost vozovky a podloží dále sníží. Z důvodů výše uvedených vlastností podloží (materiálů v aktivní zóně vozovky) prokázaných laboratorními rozbory a skladby konstrukce vozovky prokázané provedenou sondou není tato komunikace vhodná bez dalších úprav pro provoz těžkých nákladních vozidel. Možnými úpravami dle ČSN 736133 v návrhové úrovni porušení D0 a D1 při návrhové hodnotě poměru únosnosti CBR menší než 15% nebo... doporučuje provést zlepšení podloží. Zlepšení celé aktivní zóny nebo její horní části může být mechanické (přimísením vhodného materiálu pro úpravu zrnitosti) nebo příměsí pojiva, nebo výměnou podloží vhodnou zeminou“. (zvýraznění provedeno soudem)

Soudce Krajského soudu v Plzni v souvislosti s řízením vedeným u označeného soudu pod sp. zn. 57 A 73/2013 (ve věci přezkumu rozhodnutí MěÚ Rokycany a odvolacího správního orgánu Krajského úřadu Plzeňského kraje o nepovolení výjimky z místní úpravy provozu na předmětné komunikaci) podal podnět k prošetření pochybení při zpracování předmětného znaleckého posudku.

Doručením písemnosti správního orgánu I. stupně ze dne 7. 10. 2014, č. j. Spr 2167/2014 - 29, bylo s žalobcem zahájeno sankční řízení, ve kterém byl obviněn z přestupku proti řádnému vykonávání znalecké činnosti dle § 25a odst. 1 písm. a) ve spojení s § 8 zákona o znalcích a tlumočnících.

Žalobce zaslal správnímu orgánu I. stupně k obvinění vyjádření ze dne 22. 10. 2014. K jemu vytykané absenci sond uvedl, že při jednání na MěÚ Rokycany hovořil o potřebnosti tří sond z hlediska nikoli délky komunikace, ale z hlediska pravděpodobnosti. Po prostudování výsledků již provedené sondy a obhlídce místa na provedení dalších sond netrval. Již tato jedna sonda vykazuje nevyhovující výsledky. Jelikož povrch většiny délky komunikace vykazoval obdobné znaky jako v místě provedené sondy, dá se předpokládat obdobná skladba konstrukce, a proto upustil od provedení dalších sond. Sonda byla provedena v místě, kudy by musela všechna vozidla projíždět. Více sond by mělo za účel zmapovat přesný stav vozovky po celé délce pro stanovení případného rozsahu sanace vozovky. K výtce, že převzal skutková zjištění a závěry uvedl, že znalec je oprávněn do posudku aplikovat závěry jiného odborného posuzovatele a právě z důvodu minimalizace zkreslení těchto odborných závěrů raději citoval zjištěné hodnoty zkoušek a rozborů. K obvinění z neodpovězení na položenou otázku uvedl, že provoz na předmětné komunikaci není vhodný z důvodu nedostatečné konstrukce, kdy hrozí celková havárie vozovky postupem času. Provoz možný je, ale za cenu poškození vozovky a možná i jiných objektů kolem ní.

Dne 24. 10. 2014 se konalo ústní jednání, při kterém žalobce vypověděl, že při obhlídce místa zjistil, že celá komunikace vykazuje obdobné znaky. Ve znaleckém posudku to ovšem neuvedl. K upozornění, že v posudku konstatuje, že v době místního šetření byla na vozovce souvislá vrstva sněhu, což má vyplývat i z příložené fotodokumentace, uvedl, že si košťátkem a škrabkou odhrabal sníh po určitých částech komunikace. Žalobce také připustil, že součástí posudku není ani zmiňovaná fotodokumentace. K dotazu, proč nebylo zkoumáno ohrožení komunikace právě předmětnými automobily a v rozsahu průjezdu uváděném žadatelem o výjimku, žalobce uvedl, že s ohledem na skutečnost, že se jedná o nákladní automobily nejvyšší zatěžovací třídy, bral to obecně, neboť má za to, že i provoz

v uváděném rozsahu a opakované jízdy by vedly ke zničení vozovky. Vzpomíná si rovněž na to, že v žádosti o výjimku bylo žádáno o 3 - 4 průjezdy za rok. Domnívá se však, že i tyto průjezdy by komunikaci zničily. K dotazu, proč byla ve znaleckém posudku navrhována vhodná úprava komunikace ve vztahu k položené otázce, uvedl, že aby byl provoz možný, navrhl opatření.

Písemností ze dne 24. 10. 2014 ještě doplnil vyjádření k věci. V podkladech pro zadání posudku je stanoven počet 8 vozidel. Při 3 – 4 průjezdech jde o 64 průjezdů. Celková hmotnost nákladního vozidla používaného k těžbě dřeva mnohdy dosahuje a přesahuje 10 tun. Jen těžko lze předpokládat, že skutečný počet průjezdů bude kontrolovatelný a výjimka nebude nadužívána. I z tohoto důvodu je namístě opatrnost při posuzování skladby skutečně zjištěných vrstev podloží. Dle vyhodnocení sondy vychází poměr únosnosti na 3 %. Pro požadované zatížení od provozu tohoto typu vozidel je poměr únosnosti požadován nad 15 %. V kombinaci s dalšími nepříznivými vlastnostmi podloží i tento počet přejezdů by komunikaci zničil, a proto není vhodný.

Rozhodnutím správního orgánu I. stupně ze dne 28. 11. 2014, č. j. Spr 2167/2014, byl žalobce uznán vinným ze spáchání předmětného přestupku a byla mu uložena pokuta ve výši 20.000,- Kč. Správní orgán I. stupně dospěl k závěru, že žalobce nevykonal znaleckou činnost řádně. K absenci průzkumných sond bylo konstatováno, že na základě bodu 2.2.2. TP 170 je možno tyto TP užít při zpracování posudku a podle bodu 4.3.1.2. je nezbytné provést podrobný geotechnický průzkum podle TP 76. Bod 4.7.1. TP 76 stanoví, že průzkum pro rekonstrukci a/nebo opravu pozemní komunikace, které zasahují i do zemního tělesa, zahrnuje zjištění potřebných geotechnických podmínek, hydrogeologických poměrů a fyzikálně-mechanických parametrů zemin zemního tělesa a dotčeného území podle 4.3. Podle tabulky č. 4 uvedené v bodě 4.3.5. technických podmínek je v minimálním rozsahu, tj. v případě nenáročných stavby, jednoduchých geotechnických poměrů v případě trasy, nutné učinit 1 ks průzkumné sondy po každých 200 metrech. Podrobný technologický průzkum podle TP 76 je nezbytný i pro posouzení provozovaných vozovek. Nikde není stanoveno, že domnívá-li se posuzující osoba na základě vizuálního pohledu na povrch komunikace, že „se dá předpokládat obdobná skladba konstrukce“ v celé délce komunikace, postačuje provedení pouze jedné průzkumné sondy. Je-li v příslušném vědeckém oboru považován za reprezentativní vzorek určitý počet sond, nemohou závěry znaleckého posudku opřené o nereprezentativní vzorek vyznít přesvědčivě. Znalec nemůže skutkový stav na místě nekvalifikovaně pouze předpokládat. Nadto vizuální obhlídka povrchu komunikace nevypovídá nic o složení jejího podloží. Ač žalobce provedl místní šetření, žádná zjištění při něm učiněná nejsou součástí znaleckého posudku. V posudku zmíněná fotodokumentace sněhu na vozovce není k posudku přiložena. O odhrabávání sněhu také není v posudku ani zmínka. Z bodu 3.11. posudku vyplývá, že od provedení více sond bylo ustoupeno z důvodů „omezení nákladů na znalecký posudek“ a z důvodu již provedené jedné průzkumné sondy, nikoli tedy z důvodu tvrzeného provedení místního šetření. Navíc věta: „Dle názoru znalce by bylo potřeba pro přesnější vyhotovení provést minimálně 3 sondy.“ následuje po větě „Znalci byly předloženy výsledky sondy.“. Z toho vyplývá, že žalobce vyslovil požadavek na provedení více sond poté, kdy se seznámil se skutečností, že byla provedena pouze jedna sonda, nikoli naopak, jak tvrdí teprve v řízení o přestupku. Chybným je i tvrzení žalobce, že pro znalecké zkoumání postačovalo, že komunikace nevyhovovala již v místě jedné sondy. Jak vyplývá z fotodokumentace, která je přílohou Posouzení vyhotoveného

jednalo se o prostor několika desítek cm x několik desítek cm při pravé krajnici komunikace. Hned vedle a všude jinde již mohlo být požadovaných 390 mm. Pro takový případ, ale chybí odůvodnění, proč snížení kvality podloží v takto malém prostoru o pouhých 10 mm ovlivňuje použitelnost komunikace v daném místě v celé ploše průjezdu.

Dále rozhodnutí obsahuje odůvodnění k části obvinění, a to zjištění skutkového stavu, vlastnímu znaleckému zkoumání a převzetí závěrů jiné osoby. S ohledem na znění otázky bylo povinností žalobce prvotně řádným způsobem zjistit „aktuální technický stav“ předmětné komunikace. Žalobce však převzal nejen skutková zjištění učiněná

, nýbrž i závěry, ke kterým tato společnost dospěla, a to z větší části doslovným opisem celých vět v tomto posouzení uvedených. Na straně 8 a 9 odůvodnění je pak obsažena podrobná komparace posouzení

a znaleckého posudku žalobce. **Konečný závěr posouzení**

zní: „Z hlediska skladby konstrukce vozovky a vlastností jejího podloží je tato komunikace nevhodná pro provoz těžkých nákladních vozidel“. Žalobce v závěru znaleckého posudku uvedl: „Z důvodu výše uvedených vlastností podloží (materiálů v aktivní zóně vozovky) prokázaných laboratorními rozbory a skladby konstrukce vozovky prokázané provedenou sondou není tato komunikace vhodná bez dalších úprav pro provoz těžkých nákladních vozidel“. Žalobce tak pouze rozvedl zjištění a závěry, ke kterým dospěl někdo jiný. Žalobce přebírá celé pasáže, pouze je částečně doplňuje, používá stejná slovní spojení

a slova. Obranu žalobce shledal správní orgán I. stupně nedůvodnou, neboť znalec sice může převzít skutková zjištění někoho jiného, avšak závěr musí učinit sám, nikoli ho od jiného zcela převzít.

Povinností žalobce bylo posoudit, zda současný technický stav komunikace umožňuje provoz vozidel nad 3,5 tuny, resp. provoz v rozsahu uvedeném v žádosti, kterou měl žalobce k dispozici. Za tím účelem bylo povinností žalobce zjistit skutkový stav na místě samém a poté zhodnotit, zda zjištěný technický stav komunikace umožňuje provoz žadatelem zmíněných automobilů v rozsahu jím v žádosti uváděném. Žalobce ale nic takového neučinil. Pouze porovnal stav zjištěný jednou průzkumnou sondou se stavem vyžadovaným ČSN 73 6133. Skutečnost, že komunikace neodpovídá současným požadavkům pro navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, nevypovídá nic o tom, zda její aktuální technický stav například neumožňuje v určitém rozsahu provoz vozidel nad 3,5 tuny. Pokud by postačovalo pouze porovnat stav zjištěný jednou sondou provedenou Silniční inženýrskou společností, s.r.o. se stavem požadovaným současnou technickou normou, nemusel by být ve správním řízení přibírán znalec, neboť k takovému porovnání není třeba žádných odborných znalostí. Žalobce neprovedl vlastní znalecké zkoumání.

K rozporu položené otázky a odpovědi znalce správní orgán I. stupně uvedl, že žalobce byl dotazován, zda je provoz možný. Místo toho však odpověděl, že komunikace není vhodná bez dalších úprav pro provoz těžkých nákladních vozidel. Odpověděl tedy na otázku, zda je vhodný provoz těžkých nákladních vozidel na komunikaci bez jejích úprav a jaké úpravy je eventuálně nutné provést. Žalobcovu obranu, že vzhledem ke stávajícímu provozu by mohl být napadán, že provoz těžkých vozidel je možný, a proto uvedl pouze závěr o vhodnosti provozu, neshledal důvodnou. Povinností žalobce bylo odpovědět na položenou

otázku o možnosti provozu. MěÚ Rokycany ve správním řízení řešil otázku povolení tohoto provozu. K dodatečnému vyjádření žalobce ze dne 24. 10. 2014 uvedl, že není obsaženo v posudku a navíc není ani jednoznačné. Obsahuje slova „zničení komunikace“ a zároveň termín „vhodný“ a také „poškození v dlouhodobém časovém horizontu“, který není blíže určen.

Žalobce podal proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně odvolání, ve kterém uvedl argumenty shodné jako v žalobě a rovněž uplatněné při ústním jednání konaném dne 24. 10. 2014.

Žalovaný svým rozhodnutím částečně změnil výrok rozhodnutí správního orgánu I. stupně (vypustil obvinění z užití dvou odlišných kulatých pečeti) a ve zbytku toto rozhodnutí potvrdil.

Rozhodnutí žalovaného bylo doručeno žalobci dne 17. 9. 2015. Žaloba byla doručena Městskému soudu v Praze dne 16. 10. 2015. Lze tak konstatovat, že žaloba je včasná [srov. ustanovení § 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)].

Při jednání setrvali účastníci a svých dosavadních stanovících. Zástupce žalobce zopakoval, že žalobce podal znalecký posudek řádně. Žalobce náležitě prostudoval stavební předpisy vztahující se k věci (včetně technických podmínek) a nebyl zavázán provést více sond. Jedna sonda byla dostatečná, protože na tento případ lze vztáhnout zásadu, že „řetěz je pevný pouze tak, jak je pevný jeho nejslabší článek“. Vzhledem k tomu, že podle jedné provedené sondy vrstvy na komunikaci nedopovídají provozu, nebyl povinen provádět další sondy. K tomu, zda žalobce ve znaleckém posudku odpověděl nebo neodpověděl na otázku položenou MěÚ Rokycany, odkázal na podrobný rozbor učiněný v žalobě. Zejména připomněl tu její pasáž, v níž se zabýval otázkou, zda žalobce mohl odpovědět, za provoz je možný nebo není možný. Pokud by vyslovil, že provoz není možný, bylo by mu zřejmě oponováno, že na komunikaci provoz probíhal. Pověřená pracovnice žalovaného uvedla, že řádný výkon znalecké činnosti musí být vtělen do znaleckého posudku. Žalobce neprovedl vlastní znalecké zkoumání, sám upozornil na to, že je potřebné provést další sondy. Proč postačí provedení pouze jedné sondy, náležitě nezdůvodnil a ani neodpověděl na položenou otázku.

Soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 s. ř. s.). Soud nezjistil vady, ke kterým by musel přihlédnout i bez návrhu, a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Pro posouzení dané věci je relevantní ustanovení § 8 zákona o znalcích a tlumočnících, dle něhož: *„Znalci (tlumočníci) jsou povinni vykonávat znaleckou (tlumočnickou) činnost řádně, ve stanovené lhůtě, oboru (jazyce) a odvětví, pro které byli jmenováni.“*, jakož i ustanovení § 25a odst. 1 písm. a), podle kterého: *„Znalec (tlumočnick) se dopustí přestupku tím, že vykoná znaleckou (tlumočnickou) činnost v rozporu s § 8.“*

Náležitosti znaleckého posudku upravuje vyhláška č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „vyhláška“), konkrétně ustanovení § 13 odst. 1, podle něhož: *„Příslušný orgán, který v řízení ustanovil znalce, vymezí ve svém opatření jeho úkol, podle okolností případu též formou otázek tak, aby se znalec*

zabýval jen takovými skutečnostmi, k jejichž posouzení je třeba jeho odborných znalostí.“ Dle § 13 odst. 2: „V posudku uvede znalec popis zkoumaného materiálu, popřípadě jevů, souhrn skutečností, k nimž při úkonu přihlížel (nález), a výčet otázek, na které má odpovědět, s odpověďmi na tyto otázky (posudek).“

K první námitce (formulaci otázky položené MěÚ Rokycany žalobci a záměně slov vhodný a možný) soud poznamenává, že otázka nebyla MěÚ Rokycany formulována zcela vhodně pro účely jím vedeného správního řízení, neboť měla být výslovně omezena pouze na provoz vozidel nad 3,5 t v rozsahu požadovaném žadatelem. Žalobce ovšem byl v ústním kontaktu s MěÚ Rokycany, obsah žádosti o výjimku ze zákazu vjezdu znal a k formulaci položené otázky se mohl vyjádřit.

Žalobce mohl sdělit MěÚ Rokycany, že na otázku o možnosti provozu nemůže odpovědět, mohl navrhnout vlastní formulaci otázky (a pak posoudit vhodnost provozu), mohl i odmítnout znalecký posudek (na dle něj nesprávnou otázku) vypracovat. Nadto, jak je výše uvedeno, žalobce bez jakéhokoli vyžádání navrhl určité úpravy komunikace. Argumenty o záměně slov vhodnost a možnost provozu přináší žalobce pozdě, měl se jimi bránit při zadání posudku, kdy bylo ještě možno formulaci otázky měnit, popř. mohl odmítnout vypracování posudku a konečně argumenty mohl uvést ve vlastním posudku a osvětlit tak své vlastní úvahy, což ovšem neučinil. Soud dále poznamenává, že posudek ani neobsahuje přesnou citaci položené otázky, když vynechává slovo „možný“, jak je výše uvedeno. Nezbyvá než konstatovat, že žalobce v posudku skutečně odpověděl na jinou otázku, než mu byla položena, proto nejednal v souladu s § 8 zákona o znalcích a tlumočnících, resp. s požadavkem § 13 odst. 2 vyhlášky. S hodnocením provedeným v rozhodnutích správního orgánu I. stupně i žalovaného se proto soud ztotožňuje.

K druhé námitce (absenci sond) soud uvádí, že rozhodný pro posouzení spáchání přestupku výkonu znalecké činnosti v rozporu s § 8 zákona o znalcích a tlumočnících je žalobcem podaný posudek. Ten obsahuje v bodě 3.11 tvrzení: *„Znalci byly předloženy výsledky sondy. Dle názoru znalce by bylo potřeba po přesnější vyhodnocení provést minimálně 3 sondy. Z důvodů omezení nákladů na znalecký posudek a potažmo vypracování sond nebyly tyto provedeny a znalec vychází z výsledků vyhodnocení sondy provedené výše uvedenou firmou.“* Zásadní pochybení spatřuje soud v neuvedení skutečností zjištěných při místním šetření. Posudek zmiňuje pouze skutečnost, že na vozovce ležela souvislá vrstva sněhu, nic dalšího. Argumenty o souvislém povrchu vozovky a z toho plynoucího závěru o (potenciálně) jejím stejném složení (tj. stejných vlastnostech po celé její ploše) a okolnosti, že v případě jedné nevyhovující sondy je nadbytečné provádět další sondy, žalobce opět vznáší opožděně, tj. až v řízení o přestupku. V posudku takovéto úvahy chybí. Nadto jsou tyto

úvahy v rozporu s výše citovaným bodem 3.11 posudku, který zmiňuje požadavek minimálně 3 sond a pouze ekonomický důvod neprovedení dalších sond. Námitka, zda dle TP 170 ve spojení s TP 76 je nutné provádět určitý počet sond, je tak pro hodnocení kvality posudku

a tím spáchání předmětného přestupku zcela irelevantní.

K třetí námitce (převzetí závěrů jiné osoby a absenci sond) soud uvádí, že znalec může převzít určitá skutková zjištění od jiné osoby. To žalobce skutečně provedl a řádně (viz bod 3.10 posudku) označil takový zdroj. Jiná věc ovšem je převzít závěry učiněné jinou

osobou. Posudek - závěr musí učinit každý znalec sám. Otázka položená znalci se vztahovala k posouzení možnosti provozu vozidel nad 3,5 tuny. Posouzení

v závěru uvádí, že předmětná komunikace je nevhodná pro provoz těžkých nákladních vozidel. Žalobce v posudku uvedl závěr, že komunikace není vhodná bez dalších úprav pro provoz těžkých nákladních vozidel. S hodnocením provedeným správním orgánem I. stupně a výše citovaným se soud ztotožňuje. Nejenže žalobce převzal skutková zjištění a popis sondy (to ostatně mohl), ale převzal také závěr (srov. i formulaci „těžká nákladní vozidla“, když otázka jemu položená zněla na „vozidla nad 3,5 tuny“ a opět záměnu slov „možnost“ a „vhodnost“, když žalobce nikde v posudku necituje přesné znění otázky jemu položené a nevysvětluje tuto záměnu.). K absenci sond odkazuje soud na vypořádání námitky druhé. K námitce směřující k neporozumění žalobce výtce o neprovedení vlastního znaleckého zkoumání soud uvádí pouze tolik, že správní orgány správně vyhodnotily, že žalobce vůbec v posudku neuvedl, jaké informace získal při místním šetření a jak k nim přihlédl, porovnal pouze výsledky sondy provedené jiným subjektem s požadavky normy ČSN 73 61 33 a ve vlastním závěru (část C posudku) odpověděl textem výrazně se podobajícím závěru provedenému navíc na otázku, která mu ani nebyla položena.

Vzhledem k důvodům výše vyloženým neshledal soud žalobu důvodnou, a proto ji dle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.

O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch. Žalovanému, který byl v řízení úspěšný, žádné náklady přesahující rámec jeho běžné činnosti nevznikly. Soud proto rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou 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). Připadne-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.

Bude-li soudní poplatek zaplacen dříve než usnesení nabude právní moci, soud toto usnesení zruší (§ 9 odst. 7 zákona o soudních poplatcích).

V Praze dne 26. října 2017

JUDr. Věra Šimůnková, v. r.
samosoudkyně

Za správnost:
Pavlína Švejdová

