



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Aleše Roztočila a soudců JUDr. Jiřího Pally a Mgr. Petry Weissové v právní věci žalobce: **T. K.**, zast. Mgr. Monikou Faltusovou, advokátkou, se sídlem Apolinářská 445/6, Praha 2, proti žalovanému: **generální ředitel, Generální ředitelství cel**, se sídlem Budějovická 7, Praha 4, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 5. 2016, č. j. 10753-8/2016-900000-302, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 22. 11. 2019, č. j. 6 Ad 17/2016 - 55,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

I. Přehled dosavadního řízení

[1] Žalovaný v záhlaví uvedeným rozhodnutím zamítl odvolání žalobce proti rozhodnutí vedoucího samostatného oddělení 050 vnitřní činnosti Generálního ředitelství cel ze dne 28. 1. 2016, č. j. 6003/2016-900000-405, o kázeňském trestu za jednání žalobce mající znaky přestupku a toto rozhodnutí potvrdil. Naposledy uvedeným rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání jednání majícího znaky přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), tím, že porušil povinnost stanovenou v § 4 písm. a) a písm. b) a § 18 odst. 1 téhož zákona, když dne 15. 9. 2015 při řízení služebního motorového vozidla tov. zn. Škoda Octavia, RZ X, při jízdě po nájezdu z Pražského okruhu směrem k rychlostní silnici č. 6, v pravotočivé zatáčce nepřizpůsobil rychlost jízdy, neboť na mokré vozovce se služebním vozidlem dostal smyk a došlo k nárazu pravé přední části a následně i pravé zadní části služebního vozidla do kovových svodidel, která se nacházela vpravo od jízdního pruhu. Žalobci byl podle § 51 odst. 1 písm. e) a odst. 3 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů (dále též „ZSP“), a § 125c odst. 4 písm. f) zákona o silničním provozu uložen kázeňský trest pokuty ve výši 1.500 Kč.

[2] Žalobce podal proti rozhodnutí žalovaného žalobu, v níž namítal, že žalovaný nesprávně zjistil skutkový stav, což vyústilo v nezákonné rozhodnutí ve věci. K nárazu vozidla do svodidel podle žalobce došlo z důvodu předchozího průrazu pneumatiky, a není tak pravdou, že by průraz pneumatiky byl způsoben až poškozenou karosérií po nárazu do svodidel. Jak k tomuto průrazu došlo, však nebylo řádně prokázáno ani odborným vyjádření odboru kriminalistické techniky a expertiz (OKTE) Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje ze dne 2. 10. 2015, č. j. KRPS-316892-5/PŘ-2015-011606, ani jinými důkazy prováděnými žalovaným, resp. služebním funkcionářem v předchozím průběhu řízení. Žalobce upozornil na skutečnost, že dle závěrů žalovaného měl z důvodu nepřizpůsobení rychlosti jízdy na mokré vozovce v pravotočivé zatáčce havarovat na pravou stranu. Žalobce je však tohoto názoru, že pokud vozidlo najede do pravotočivé zatáčky a nepřizpůsobí rychlost jízdy, dostane smyk takovým způsobem, že jej odstředivá síla vynese na levou stranu vozovky. Žalovaný se však vůbec nezabýval tím, jakou trajektorii se vozidlo při dopravní nehodě pohybovalo, byť by tento závěr mohl jasně ukázat, zda k nehodě došlo právě nepřizpůsobením rychlosti jízdy, či z jiné příčiny. Žalobce si dále položil otázku, jak je možné, že k nehodě došlo pouze v případě jím řízeného vozidla, když před ním i za ním jela další vozidla. Poukázal na skutečnost, že pneumatiky na služební vozidle byly více jak 11 let staré. Poškození pneumatiky zachycená na obrázku č. 5 a 6 odborného vyjádření OKTE nebyla způsobena nehodou, ale stářím a opotřebením pneumatiky. OKTE se nezabýval tím, zda byla tato poškození způsobena samotnou nehodou, nebo zda se jednalo o stav, v němž byla pneumatika před nehodou. Žalobce navrhl provedení znaleckého posudku, kterým soudní znalec vyhodnotí stav předmětné pneumatiky před a po nehodě a popíše pravděpodobné příčiny nehody. Při doposud provedeném dokazování nebyl podle žalobce zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Žalobce namítl také nedostatečné ohledání místa dopravní nehody a jejího okolí. Za vadu řízení žalobce označil, že žalovaný neprovedl žalobcem navrhovaný důkaz – svědeckou výpověď spolujezdce. Závěrem žalobce vyjádřil přesvědčení, že příčinou nehody byla jednoznačně 11 let stará poškozená pneumatika na pravém předním kole, která pravděpodobně najela v pravotočivé zatáčce na pevnou překážku ležící na silnici.

[3] Městský soud v Praze nadepsaným rozsudkem žalobu zamítl. S ohledem na pořízenou fotodokumentaci z místa dopravní nehody a obsah protokolu o nehodě v silničním provozu ze dne 16. 9. 2015, č. j. KRPS-452-3/DNPZ-2015-011606, nepřisvědčil námitce stěžovatele, že Policie ČR pochybila, když neprovedla ohledání komunikace minimálně od místa, kde k nějakému nestabilnímu pohybu vozidla došlo, k zjištění existence případné překážky. Je totiž zjevné, že komunikace byla ohledána přiměřeně, a to i v místě, kde žalobce popisoval najetí na nespécifikovanou překážku. Městský soud neshledal, že by v průběhu správného řízení byly závěry odborného vyjádření OKTE zpochybněny jinými důkazy, neboť mezi listinami založenými ve správním spisu není rozpor a lze z nich učinit souladný závěr. Tvrzení žalobce, že příčinou dopravní nehody mohlo být poškození pneumatiky před nehodou, odborné vyjádření OKTE zcela vyloučilo s přesvědčivým odůvodněním, že pneumatika nenese stopy po jízdě bez plnicího média. Pokud měl žalobce za to, že v odborném vyjádření OKTE jsou takové nedostatky, které mohly mít vliv na jeho závěr, měl tyto své důvody a úvahy nejenom přednést, nýbrž také doložit, např. jiným odborným vyjádřením či znaleckým posudkem, který by závěry obsažené v odborném vyjádření OKTE, případně použité metody zkoumání zpochybnil nebo vyvrátil. Žalobci se tak závěr žalovaného o skutkovém stavu nepodařilo znevěrohodnit. Městský soud navázal, že v posuzované věci je skutkový stav zjištěn na základě listinných důkazů založených ve správním spise. Žalobce neuvedl takové konkrétní okolnosti, které by byly s to zpochybnit skutkový stav zjištěný žalovaným. Městský soud proto nepovažoval za potřebné ustanovit znalce. V případě námítky žalobce týkající se stavu pneumatiky se městský soud ztotožnil se závěrem žalovaného, že stav pneumatiky nebyl příčinou vzniku nehody.

II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[4] Proti tomuto rozsudku městského soudu podal žalobce (dále též „stěžovatel“) kasační stížnost. Městskému soudu vytknul, že se nezabýval nedostatečným objasněním samotného průběhu dopravní nehody a nevypořádal se s tím, jak mohlo v důsledku nepřizpůsobení rychlosti jízdy stěžovatelem dojít k tomu, že stěžovatel v pravotočivé zatáčce havaroval na pravou stranu vozidla. V uvedeném stěžovatel spatřuje nepřezkoumatelnost rozsudku pro nedostatek důvodů.

[5] Žalovaný nesprávně odmítl k prokázání průběhu dopravní nehody stěžovatelem navržený výslech svědka – spolujezdce a soud to nevyhodnotil jako procesní chybu žalovaného. Vadu řízení spatřuje stěžovatel v tom, že žalovaný i městský soud odmítli provést důkaz znaleckým posudkem, jenž by na základě podrobného zkoumání poškozené pneumatiky dokázal objasnit skutečné příčiny dopravní nehody, jelikož závěry OKTE nebyly v tomto ohledu dostatečné.

[6] Žalovaný ani soud nedokáží popsat, jak se konkrétně vozidlo řízené stěžovatelem při nehodě pohybovalo, tj. proč bylo najednou staženo na pravou stranu, kde se střetlo se svodidly. Pokud za nedostatečně zjištěného skutkového stavu soud potvrdil právní hodnocení žalovaného, že příčinou nehody bylo nepřizpůsobení rychlosti jízdy stěžovatelem, jedná se o nesprávné posouzení právní otázky soudem. Soud se namísto podrobnějšího hodnocení zjištění skutkového stavu žalovaným zaměřil spíše na vyvrácení příčiny dopravní nehody předkládané stěžovatelem. K závěru soudu, že z fotodokumentace z místa dopravní nehody vyplývá, že povrch inkriminovaného úseku je zcela rovný a nenachází se zde žádné ležící předměty, stěžovatel uvedl, že pokud by na vozovce ležela pevná překážka, která způsobila proražení pneumatiky, pak se pravděpodobně po nehodě na vozovce již nacházet nebude, neboť bude odmrštěna nebo se zachytí v pneumatice.

[7] Závěr soudu o tom, že fotodokumentací z místa nehody byl prokázán skutkový stav, který následně vedl k právnímu závěru správního orgánu o nepřizpůsobení rychlosti jízdy, označil stěžovatel za nesprávný. S ohledem na to, že nebyl proveden výřez poškozeného místa pneumatiky a jeho zkoumání pod mikroskopem, nebylo zjištěno, zda se část takové pevné překážky nenachází v pneumatice. Za takové situace nelze s jistotou tvrdit, že pneumatika byla proražena částmi deformované karoserie při nehodě. Ostatně OKTE, na jehož závěry žalovaný i soud odkazují, to ani jednoznačně netvrdil, když uvedl, že průraz pláště byl způsobený „s největší pravděpodobností zdeformovanou karoserií“.

[8] Stěžovateli není jasné, jak by mohl nechat sám vypracovat odborné vyjádření či znalecký posudek za účelem posouzení příčiny poškození pneumatiky, kterou má v držení bezpečnostní sbor. Stěžovatel přednesl nad rámec svých procesních povinností výtky k práci OKTE při zkoumání proražené pneumatiky, které získal při konzultaci s několika odborníky, včetně jednoho soudního znalce. Provedení znaleckého posudku však bylo na správním orgánu, který jej provést odmítnul, stejně tak jej odmítnul provést soud. Přitom však správní orgány i soud přejaly závěry OKTE o tom, že pneumatika nenese stopy po jízdě bez plnicího média a že průraz pláště byl způsoben deformovanou karoserií.

[9] Stěžovatel dále uvedl, že nehodový děj byl velmi pravděpodobně ovlivněn stavem pneumatik, které byly 11 let staré. Soud se v této souvislosti spokojil s odborným vyjádřením OKTE, z něhož dle soudu vyplývá, že předmětná pneumatika měla zákonem stanovenou hloubku dezénu a že stáří pneumatik nemělo na nehodu žádný vliv. Odborné vyjádření OKTE se přitom ke stáří pneumatik nijak nevyjadřuje, a tento závěr soudu tak je nesprávný. Dle oficiálního vyjádření výrobců pneumatik, předloženého v průběhu řízení stěžovatelem

se celková životnost používané pneumatiky doporučuje max. 6 let. OKTE se však nepřesvědčil o tom, v jakém stavu je pneumatika uvnitř. Pokud i za tohoto stavu soud vychází z odborného vyjádření OKTE, spatřuje v tom stěžovatel nepřezkoumatelnost rozsudku spočívající v nedostatku důvodů rozhodnutí. Pokud navíc soud odmítá argument stářím pneumatik jako irelevantní s pouhým poukazem na to, že stáří pneumatik použitelných na vozidle není zákonem nijak upraveno, považuje to stěžovatel za ignorování faktu, že takto stará pneumatika může zásadně ovlivnit chování vozidla na silnici.

[10] Závěrem stěžovatel zmínil, že nepovažuje za normální, aby bezpečnostní sbor nutil své příslušníky jezdit na 11 let starých pneumatikách. Stěžovatel o stáří pneumatik obutých na služebním vozidle nevěděl a nemohl jej ani rozumně předpokládat. Jako každý řidič služebního vozidla si před jízdou zkontroloval toliko dezén pneumatik. Těžko tak mohl způsob své jízdy nějak přizpůsobit vlastnostem vozidla obutého na 11 let starých pneumatikách či stavu pozemní komunikace. Stěžovatel je zkušený řidič, který znal jak typ služebního vozidla, tak projížděný úsek, kde se nehoda stala. Neporušil žádnou svoji povinnost, jel stejně rychle jako auta před ním a za ním, přesto najednou vozidlo začalo táhnout doprava a došlo k nárazu do pravých svodidel.

[11] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že stěžovatel v kasační stížnosti opakuje námitky, které již žalovaný vypořádal ve svém rozhodnutí. Kasační stížnost je podle žalovaného pouhým výrazem nesouhlasu žalobce s napadeným rozsudkem, přičemž stěžovatel stále nepřichází s relevantní argumentací, která by byla způsobila zpochybnit závěry kasační stížností napadeného rozsudku, resp. rozhodnutí žalovaného.

III. Posouzení kasační stížnosti

[12] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že kasační stížnost byla podána včas, osobou oprávněnou, proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost ve smyslu § 102 s. ř. s. přípustná, a stěžovatel je v souladu s § 105 odst. 2 s. ř. s. zastoupen advokátem. Poté Nejvyšší správní soud přezkoumal důvodnost kasační stížnosti v souladu s § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů. Neshledal přitom vady podle § 109 odst. 4 s. ř. s., k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti.

[13] Kasační stížnost není důvodná.

[14] Nejvyšší správní soud připouští, že městský soud detailně nerozebíral průběh nehody a nevyjádřil se výslovně k poukazu stěžovatele na skutečnost, že v pravotočivé zatačce havaroval na pravou stranu vozidla. Tato skutečnost však nemá za následek nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku, neboť městský soud dospěl k závěru, že skutkový stav byl řádně zjištěn na základě listinných důkazů založených ve správním spisu, přičemž stěžovatel neuvedl takové konkrétní okolnosti, které by byly s to zpochybnit skutkový stav zjištěný žalovaným. Nejvyšší správní soud se s tímto závěrem městského soudu s přihlídnutím k dále uvedené argumentaci ztotožňuje a konstatuje v této souvislosti, že NSS v rozsudku ze dne 23. 11. 2017, č.j. 1 As 299/2016 – 59, vyslovil, že „*rozsah reakce soudu na konkrétní námitky by měl být co do šíře odůvodnění přiměřený. Soudy proto nemusejí odpovědět na každou jednotlivou dílčí argumentaci, zpravidla postačuje, jsou-li vypořádány alespoň základní námitky účastníka řízení (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č.j. 9 Afs 70/2008 – 13).*“ Ústavní soud v bodě 68 nálezu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, pak výstižně uvádí, že „*[n]ení porušením práva na spravedlivý proces, jestliže obecné soudy nebudují vlastní závěry na podrobné oponentuře (a vyvracení) jednotlivě vznesených námitek, pakliže proti nim staví vlastní ucelený argumentační systém, který logicky*

pokračování

a v právu rozumně vyloží tak, že podpora správnosti jejich závěrů je sama o sobě dostatečná.“ Skutečnost, že stěžovatel v pravotočivé zatáčce havaroval na pravou stranu vozidla, nezpochybňuje zjištěný skutkový stav o dopravní nehodě, neboť ji lze vysvětlit tím, že stěžovatel dostal smyk, jak je uvedeno v protokolu o nehodě v silničním provozu ze dne 16. 9. 2015, č. j. KRPS-3156892/PŘ-2015-011606.

[15] OKTE v odborném posouzení dospěl k závěru, že k poškození pláště a úniku plnicího média z pravé přední pneumatiky automobilu došlo v průběhu dopravní nehody při nárazu pneumatiky na pevnou překážku (zdeformovaná karoserie). Poškození pneumatiky je tedy následkem dopravní nehody. Zkoumaný plášť nevykazuje žádné charakteristické znaky úniku vzduchového média a poškození pneumatiky před dopravní nehodou (jízda na pneumatice bez plnicího média). V daném případě se nejedná o technickou závadu na pneumatice. Nejvyšší správní soud považuje tyto závěry OKTE za logické, úplné, srozumitelné a přesvědčivé.

[16] Argumentaci stěžovatele, v níž závěry OKTE zpochybňuje tím, že nebyl proveden výřez poškozeného místa pneumatiky, jeho zkoumání pod mikroskopem a nebylo zjištěno, zda se část pevné překážky nenachází v pneumatice, nemůže podle Nejvyššího správního soudu tyto závěry jakkoliv zpochybnit. Z obrazové přílohy k odbornému vyjádření OKTE je totiž zřejmé, že poškození pneumatiky bylo takového charakteru, že k jeho vyhodnocení plně postačovala opticko analytická metoda zvolená OKTE. Tato argumentace stěžovatele proto podle Nejvyššího správního soudu nezpochybňuje odbornost postupu OKTE a kvalifikovanost jeho závěrů.

[17] Stěžovateli nelze přisvědčit ani v tom, že není správný závěr městského soudu, že fotodokumentací z místa nehody byl prokázán skutkový stav. Stěžovatel totiž kromě výše uvedené argumentace zpochybňující závěry OKTE neuvedl nic, co by zpochybňovalo pořízenou fotodokumentaci z místa dopravní nehody. Pokud stěžovatel uvádí, že mu není jasné, jak by mohl nechat sám vypracovat odborné vyjádření či znalecký posudek za účelem posouzení příčiny poškození pneumatiky, kterou má v držení bezpečnostní sbor, nelze mu rovněž přisvědčit, neboť v posuzované věci je k dispozici poměrně rozsáhlá fotodokumentace v rozsahu několika desítek fotografií, ze které lze vycházet při posouzení poškození pneumatiky. Nejvyšší správní soud v této souvislosti konstatuje, že stěžovateli nic nebránilo nechat si na základě této fotodokumentace vyhotovit vlastní odborné posouzení či znalecký posudek. Výtka stěžovatele vůči správním orgánům i soudu, že neprovedly znalecký posudek, tak není opodstatněná také z toho důvodu, že v posuzované věci nic nenasvědčuje tomu, že by příčina nehody a příčina poškození pneumatiky nebyla určena správně. Ani Nejvyšší správní soud nespatřuje v posouzení způsobu poškození pneumatiky žádné pochybení. Stěžovatel sice tvrdí opak, toto své tvrzení však nijak nedokládá, a je tak zřejmé, že je založeno na ničím nepodloženém přesvědčení, resp. domněnkách stěžovatele o jiném průběhu nehody.

[18] Argumentaci stěžovatele, že žalovaný ani soud nedokáží popsat, jak se konkrétně vozidlo řízené stěžovatelem při nehodě pohybovalo, Nejvyšší správní soud nepřisvědčil, neboť průběh nehody je jasně popsán v protokolu o nehodě v silničním provozu ze dne 16. 9. 2015, č. j. KRPS-316892/PŘ-2015-011606, v němž je uvedeno, že stěžovatel na mokré vozovce s vozidlem dostal smyk (tuto skutečnost uvedl v podaném vysvětlení také spolujezdec stěžovatele) a došlo k nárazu pravé přední části a následně pravé zadní části do kovových svodidel, která se nacházejí vpravo od jízdního pruhu. Z rozhodnutí žalovaného správního orgánu i rozsudku městského soudu je přitom zřejmé, že z obsahu tohoto protokolu při posouzení věci vycházeli.

[19] Městský soud řádně zhodnotil podklady, na nichž správní orgány založily své posouzení věci, a vyjádřil se k argumentaci stěžovatele. Není proto opodstatněná ani námitka stěžovatele,

že městský soud se namísto podrobnějšího hodnocení zjištění skutkového stavu žalovaným zaměřil spíše na vyvrácení příčiny dopravní nehody předkládané stěžovatelem.

[20] V situaci, kdy skutkový stav byl řádně zjištěn, nebylo již nutné provádět další dokazování. Nevyhovění návrhu na provedení znaleckého posudku a stejně tak neprovedení výslechu svědka - spolujezdce proto nepředstavuje pochybení městského soudu, resp. žalovaného. Stejně tak nepředstavuje pochybení městského soudu, pokud se za této situace ztotožnil se žalovaným v právním hodnocení věci. Nejvyšší správní soud v této souvislosti konstatuje, že spolujezdec stěžovatele do úředního záznamu o podání vysvětlení ze dne 26. 9. 2015, č. j. KRPS-316892-11/PŘ-2015-0011606, mimo jiné uvedl, že v průběhu cesty se nedělo nic neobvyklého. Po sjetí z Pražského okruhu a najíždění na rychlostní silnici se vozidlo dostalo do smyku a následně došlo k nárazu vozidla do svodidel a k zastavení vozidla. Dále zmínil, že vozovka byla v době jízdy mokrá a nevšiml si žádných závad, které by způsobily poškození pneumatiky, či vychýlení vozidla z původního směru. Obsah tohoto vysvětlení tedy potvrzuje skutkový stav, ze kterého vycházely správní orgány i městský soud. Je tak zřejmé, že provedení výslechu tohoto svědka by nepřineslo žádné zásadní skutečnosti pro posouzení věci a nebylo jej třeba provádět.

[21] Tvrzení stěžovatele, že pokud by na vozovce ležela pevná překážka, která způsobila proražení pneumatiky, pak se pravděpodobně po nehodě na vozovce již nacházet nebude, neboť bude odmrštěna nebo se zachytí v pneumatice, představuje pouze spekulaci stěžovatele a není ničím podloženo. Nevyvrací a nemůže proto zpochybnit závěr soudu ohledně situace na místě dopravní nehody založený na listinných důkazech obsažených ve správním spisu (protokol o nehodě v silničním provozu, fotodokumentace). Toto tvrzení stěžovatele přímo vyvrací obsah protokolu o nehodě, kde je uvedeno, že povrch vozovky je bez závad a také obsah výše již zmíněného vysvětlení podaného spolujezdcem stěžovatele, který uvedl, že si nevšiml žádných závad, které by způsobily poškození pneumatiky, či vychýlení vozidla z původního směru.

[22] V případě námitky, v níž poukazuje na stáří pneumatik, Nejvyšší správní soud připouští, že odborné vyjádření OKTE se ke stáří pneumatik výslovně nevyjadřuje. Je v něm však uvedeno, že běhoun pláště je po celém obvodu rovnoměrně opotřeben a hloubka dezénu hlavních drážek je cca 4 – 5 mm. Z uvedeného tak podle Nejvyššího správního soudu vyplývá, že ob stojí závěr městského soudu, že stáří pneumatik nemělo na nehodu žádný vliv, neboť pneumatika splňovala požadavek na hloubku vzorku a její běhoun nevykazoval nadměrné opotřebenění. Žalovaný se otázkou stáří pneumatik zabýval velice podrobně, když poukázal mimo jiné na skutečnost, že neexistuje žádná zákonná definice stáří či životnosti pneumatiky a životnost pneumatiky je vyjadřována kilometrovým průběhem, který pneumatika absolvuje od nasazení do opotřebenění sezónových drážek na zákonem stanovenou hloubku, která činí u letních pneumatik 1,6 mm. Doporučení výrobců pneumatik představují toliko obecný postoj výrobce k životnosti jimi vyráběného spotřebního zboží. Nejvyšší správní soud se stejně jako městský soud s výše uvedenými závěry žalovaného ztotožňuje a zdůrazňuje v této souvislosti, že samotné stáří pneumatiky v délce 11 let je v případě letní pneumatiky vedlejší v porovnání s jejím nájездem a hloubkou vzorku.

[23] Nejvyšší správní soud v návaznosti na výše uvedené konstatuje, že závady na vozidle ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ve vztahu k pneumatikám vymezuje § 36 odst. 7 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Podle tohoto ustanovení jsou takovouto závadou na pneumatikách vozidla: a) je-li hloubka dezénu hlavních dezénových drážek nebo zářezů menší než 1,6 mm u vozidel všech kategorií a u mopedů menší než 1,0 mm, b) obnažuje-li trhlina nebo poškození pláště pneumatiky na jejím vnějším obvodu (oblast koruny,

pokračování

ramene, boku a patky) kostru pneumatiky nebo ji narušují, c) jsou-li namontovány pneumatiky různého rozměru na téže nápravě, nejde-li o nouzové dojetí. Z výše uvedeného je přitom zřejmé, že předmětná pneumatika vozidla řízeného stěžovatele neměla žádnou z těchto vad. Na základě toho Nejvyšší správní soud nepřisvědčil námitkám stěžovatele, že závěry městského soudu ve vztahu ke stáří pneumatiky jsou nepřezkoumatelné a že stáří pneumatiky mohlo v posuzované věci zásadně ovlivnit chování vozidla na silnici. Totéž logicky platí o námitkách, že je nenormální, aby bezpečnostní sbor nutil své příslušníky jezdit na 11 let starých pneumatikách, že stěžovatel o stáří pneumatik obutých na služebním vozidle nevěděl a nemohl jej ani rozumně předpokládat.

[24] Tvrzení stěžovatele, že neporušil žádnou svou povinnost taktéž nelze přisvědčit, neboť z výše uvedeného vyplývá, že stav pneumatiky neměl na nehodu žádný vliv, tvrzení stěžovatele o překážce na pozemní komunikace nebylo ničím doloženo, resp. nevyplývá ze zjištěného skutkového stavu, nebyla zjištěna ani jiná technická závada na vozidle, a proto příčina nehody nemohla být jiná, než uvedená správními orgány, tj. nepřizpůsobení rychlosti jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které lze předvídat. Stěžovatelem zmíněná rychlost ostatních vozidel nemá na tento závěr vliv, neboť v posuzované věci se jedná o posouzení dopravní nehody stěžovatele, nikoli o posouzení způsobu jízdy ostatních vozidel.

IV. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

[25] Nejvyšší správní soud shledal nedůvodnými všechny stěžovatelem uplatněné námitky, kasační stížnost je proto nedůvodná. Nejvyšší správní soud ji tedy dle § 110 odst. 1 věty druhé s. ř. s. zamítl.

[26] Zároveň Nejvyšší správní soud rozhodl o nákladech řízení o kasační stížnosti podle § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel neměl v řízení úspěch, a právo na náhradu nákladů řízení proto nemá. Procesně úspěšnému žalovanému pak nevznikly v řízení náklady přesahující rámec nákladů jeho běžné úřední činnosti.

P o u č e n í: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 29. dubna 2020

Mgr. Aleš Roztočil
předseda senátu