

R o z h o d n u t í

Předseda Krajského soudu v Plzni v souladu s § 25c odst. 1 zákona č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, a podle zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, rozhodl takto:

I.

Obviněný **Ing. F. S.**, narozený ..., bytem ..., znalec zapsaný u zdejšího soudu pod sp. zn. Spr 2898/92 pro obory Ekonomika – Ceny a odhady, specializace nemovitosti a oceňování projektových prací ve stavebnictví, Projektování, Stavebnictví – stavby dopravní, obytné, průmyslové a inženýrské,

je vinen, že

v souvislosti se zpracováním znaleckého posudku ze dne 18. 2. 2013, č. j. 1526-006/2013, zadaného mu Městským úřadem Rokycany v řízení o povolení výjimky z místní úpravy provozu na pozemní komunikaci – pozemek parc. č. 241/1 a č. parc. 230 v k. ú. Chomle, usnesením ze dne 14. 1. 2013, č. j. 12029-4/OD/12, k posouzení otázky „*zda je na předmětné pozemní komunikaci – pozemek 241/1 a 230 v k. ú. Chomle možný provoz vozidel nad 3,5 t, s ohledem na konstrukční vrstvy a aktuální technický stav*“,

- ač aplikoval technické podmínky Ministerstva dopravy ČR TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, neprovedl nezbytný geotechnický průzkum v rozsahu požadovaném technickými podmínkami Ministerstva dopravy ČR TP 76 Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace, přičemž si byl vědom toho, že k řádnému provedení znaleckého posudku je nezbytné s ohledem na délku pozemní komunikace provedení více než jedné průzkumné sondy, když na tuto skutečnost sám před zpracováním znaleckého posudku správní orgán upozornil,

- při zpracování znaleckého posudku vycházel z Posouzení konstrukce předmětné vozovky zpracovaného Silniční inženýrskou společností s.r.o. ze dne 14. 6. 2012, přičemž zcela převzal nejen skutková zjištění, nýbrž i závěry, ke kterým tato společnost dospěla, a to z větší části doslovným opisem celých vět v tomto posouzení uvedených,

- neprovedl vlastní znalecké zkoumání, když byl pouze porovnán stav zjištěný jednou průzkumnou sondou se stavem vyžadovaným ČSN 73 6133 o návrhu a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, přičemž nebylo ani uvedeno datum vydání této technické normy, čímž není možné zjistit, s jakým požadovaným stavem byl stav komunikace porovnáván,

- ač mu bylo uloženo odpovědět na otázku, zda je na předmětné komunikaci „*možný provoz vozidel nad 3,5 t, s ohledem na konstrukční vrstvy a aktuální technický stav*“ vyjádřil se v závěru znaleckého posudku k otázce, zda je „*vhodný provoz těžkých nákladních vozidel na*

komunikaci bez jejích úprav a jaké úpravy je eventuálně nutné provést“, tj. na položenou otázku neodpověděl,

- v rozporu s ustanovením § 7 odst. 1 vyhlášky č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících, užil k výkonu své funkce dvou odlišných kulatých pečeti,

tedy

vykonal znaleckou činnost v rozporu s § 8 zákona o znalcích a tlumočnících, když ji nevykonal řádně,

čímž spáchal

přestupek **podle § 25a odst. 1 písm. a) zákona o znalcích a tlumočnících**, ve spojení s § 8 téhož zákona

a ukládá se mu

podle § 25a odst. 3 zákona o znalcích a tlumočnících **pokuta ve výši 20.000 Kč**, kterou je povinen zaplati do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Krajského soudu v Plzni č.: 3762-4321311/0710 variabilní symbol č. 5420216714 nebo v pokladně tohoto soudu.

II.

V souladu s ustanovením § 79 odst. 1 zákona o přestupcích se obviněnému ukládá povinnost nahradit státu náklady spojené s projednáváním přestupku, které podle § 1 vyhlášky č. 231/1996 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení o přestupcích, **ve výši 1.000 Kč**, kterou je povinen zaplati do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Krajského soudu v Plzni č. 19-4321311/0710 variabilní symbol č. 5100216714 nebo v pokladně tohoto soudu.

Odůvodnění:

Obviněný byl usnesením Městského úřadu Rokycany ze dne 14. 1. 2013, č. j. 12029-4/OD/12, ustanoven jako znalec k vypracování znaleckého posudku ve věci správního řízení o povolení výjimky z místní úpravy provozu na pozemní komunikaci – pozemek p. č. ... a ... k. ú. Chomle, a to z dopravní značky B12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel – nákladních automobilů a traktorů“ pro nákladní soupravy na odvoz dřevní hmoty z lesů ve vlastnictví žadatele o výjimku v k. ú. Chomle pro vozidla Tatra 815 – ..., Merdcedes – ..., Mercedes – ..., DAF – ..., MAN – ..., Volvo – ..., Volvo – ..., Volvo FM 12 – Obviněnému bylo uloženo zodpovědět otázku „zda je na předmětné komunikaci *„možný provoz vozidel nad 3,5 t, s ohledem na konstrukční vrstvy a aktuální technický stav“*“. Obviněný vyhotovil dne 18. 2. 2013 znalecký posudek č. j. 1526-006/2013 (dále jen „*znalecký posudek*“).

I.

Podle § 8 zákona o znalcích a tlumočnících jsou znalci povinni vykonávat znaleckou činnost řádně. Ač zákon o znalcích a tlumočnících nestanoví, co je nutné rozumět pod řádným

výkonem znalecké činnosti, lze tento pojem vyložit s ohledem na smysl znaleckého zkoumání.

Ve vztahu k řízení, v němž byl znalec ustanoven, zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, v § 56 věta první stanoví, že závisí-li rozhodnutí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu, správní orgán usnesením ustanoví znalce.

Znalec je ve správním řízení ustanovován za tím účelem, aby posoudil skutečnosti, které správní orgán z důvodu nedostatku svých odborných znalostí objektivně posoudit nemůže, přesto je nezbytné je odborně posoudit, aby ve věci mohlo být vydáno správní rozhodnutí odpovídající základním zásadám správního řízení. Zmínit lze například ustanovení § 2 odst. 4 správního řádu, podle kterého je správní orgán krom jiného povinen dbát, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu. Nebo ustanovení § 3 téhož zákona, podle kterého nevyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2. Podle § 50 odst. 4 správního řádu pak, pokud zákon nestanoví, že některý podklad je pro správní orgán závazný, hodnotí správní orgán podklady, zejména důkazy, podle své úvahy; přitom pečlivě přihlíží ke všemu, co vyšlo v řízení najevo, včetně toho, co uvedli účastníci.

V části předmětu správního řízení, kde je nezbytné posoudit skutečnosti, k nimž je třeba odborných znalostí, znalec ve své podstatě nahrazuje činnost správního orgánu. Této skutečnosti si znalec musí být při zpracování znaleckého posudku vědom. Znalec proto musí provést znalecké zkoumání takovým způsobem a předložit znalecký posudek v takové podobě, aby na základě jeho činnosti ve správním řízení mohl správní orgán dostát své povinnosti vydat správní rozhodnutí odpovídající základním zásadám správního řízení.

Má-li být dostáno povinností uloženým správnímu orgánu v ustanoveních § 2 odst. 4, § 3 a § 50 odst. 4 správního řádu, je nezbytné, aby znalec při zpracování znaleckého posudku v rozsahu jemu svěřenému úkolu pečlivě zkoumal okolnosti daného případu, zjistil stav věci v rozsahu nezbytném pro objektivní odborné posouzení, aby pečlivě přihlížel ke všemu, co vyšlo v řízení najevo a co má vliv na provedení objektivního znaleckého zkoumání.

Zjištění znalce pak musí nalézt svůj odraz v obsahu znaleckého posudku, ve kterém je znalec na základě z ustanovení § 13 odst. 2 vyhlášky č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících, povinen uvést 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).

Nejvyšší soud v rozsudku ze dne 14. 9. 2011, sp. zn. 5 Tdo 643/2011-149 (dostupný na www.nsoud.cz), uvedl, že „*pochybnost o správnosti znaleckého posudku se může opírat např. o neúplnost nebo nevěrohodnost materiálu nebo vnitřní rozpornost, nedostatky v odůvodnění, zejména když závěr nevyplývá logicky z předpokladů, popř. o skutečnost, že vyžádaný znalecký posudek je v diametrálním rozporu s posudkem, který o téže otázce byl podán v jiném řízení (kterýžto posudek má v daném řízení ovšem pouze povahu listinného důkazu podle § 112 odst. 2 tr. ř.) – srov. č. 27/1977-II. Sb. rozh. tr. Pochybnosti pak mohou být odůvodněny i např. tím, že znalec vyřešil jednoznačně otázku, ač úroveň rozvoje příslušného vědeckého oboru takové řešení zatím neumožňuje, nebo znalec použil takové*

metody, která je na základě současných vědeckých poznatků odmítána, či způsob a podmínky zkoumání materiálu neodpovídaly požadavkům příslušného vědeckého oboru, anebo se ukázalo, že znalec nemá dostatečné specializované odborné předpoklady, aby mohl svůj úkol náležitě vykonat atd. O nejasný znalecký posudek jde zejména tehdy, když jeho závěr nebo odůvodnění jsou neurčitá, tedy z nich není zřejmé stanovisko znalce ke kladeným otázkám. O neúplný znalecký posudek jde zejména tehdy, když neobjasňuje všechny okolnosti, k nimž v něm mělo podle § 107 odst. 1 věty první tr. ř. být zaujato stanovisko, ale i tehdy pokud neobsahuje všechny náležitosti; u posudku předloženého stranou i doložku znalce o tom, že si je vědom následků vědomě nepravdivého znaleckého posudku“.

Při zpracování znaleckého posudku je znalec povinen postupovat tak, aby předešel všem Nejvyšším soudem zmíněným pochybnostem. Znalecký posudek tak především nesmí být neúplný, použitý materiál nevěrohodný, vnitřně rozporný, nedostatečně odůvodněný, závěr musí logicky vyplývat z předpokladů, otázka musí být vyřešena s ohledem na způsob, podmínky zkoumání materiálu a úroveň rozvoje příslušného vědeckého oboru, a znalecký posudek musí objasňovat všechny okolnosti, k nimž mělo být zaujato stanovisko.

Znalec si konečně musí být vědom toho, že zpracování znaleckého posudku není pouze jakousi akademickou záležitostí. Naopak. Závěry znalecké posudku mají přímý dopad do práv a povinností účastníků správního či soudního řízení, neboť je-li v jejich neprospěch vydáno rozhodnutí opřené o závěry znaleckého posudku, jsou povinni takové rozhodnutí respektovat a druhá strana oprávněna jejich plnění vynucovat. Stejně tak jako správní či soudní rozhodnutí jsou způsobilé ovlivňovat lidské osudy, ovlivňuje lidské osoby i znalec. Z tohoto důvodu je nezbytné, aby byla znalecká činnost vykonávána zvláště pečlivě.

Pokud znalecký posudek shora uvedeným požadavkům nevyhovuje, je nezbytné vyslovit, že znalecká činnost nebyla vykonána řádně.

II.

Obviněnému je předně vytýkáno, že „ač aplikoval technické podmínky Ministerstva dopravy ČR TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, neprovedl nezbytný geotechnický průzkum v rozsahu požadovaném technickými podmínkami Ministerstva dopravy ČR TP 76 Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace, přičemž si byl vědom toho, že k řádnému provedení znaleckého posudku je nezbytné s ohledem na délku pozemní komunikace provedení více než jedné průzkumné sondy, když na tuto skutečnost sám před zpracováním znaleckého posudku správní orgán upozornil“.

V bodě 3.11. znaleckého posudku obviněný uvedl, že „byl seznámen s problematikou a sdělil, že k odpovědi na výše uvedenou otázku potřebuje znát skladbu podloží pod komunikací. Proto je potřeba udělat sondy. Na základě tohoto požadavku bylo znalci sděleno, že již v měsíci červnu roku 2012 byla provedena 1 sonda Silniční inženýrskou společností, s.r.o., Žižkova 54, 301 00 Plzeň (její popis a vyhodnocení je uvedeno níže). Znalci byly předloženy výsledky sondy. Dle názoru znalce by bylo potřeba pro přesnější vyhotovení 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“. V bodě 3.13. znaleckého posudku obviněný uvedl, že „pro vypracování posudku sloužily“ i „technické podmínky TP 170“. „Technické podmínky TP 170“ jsou následně několikrát zmiňovány na straně 8 znaleckého posudku“.

Technické podmínky TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, schválené Ministerstvem dopravy České republiky pod č. j. 571/04-120-RS/1 byly zpracovány v součinnosti s Vysokým učením technickým v Brně, fakulta stavební, Českým vysokým učením technickým v Praze, fakulta stavební, Stavbami silnic a železnic, a.s., a ODS – Dopravní stavby Ostrava, a.s. V úvodu technický podmínek je uvedeno: „*TP pro navrhování vozovek pozemních komunikací vychází z tradice předpisů vydávaných Ministerstvem dopravy již od roku 1966. Předpisy užívaly a užívají analytickou návrhovou metodu založenou na znalosti dopravního zatížení, prostředí, charakteristik podloží a vrstev vozovky. Výpočtem se stanoví účinky zatížení ve vrstvách vozovky a podle jejich velikosti se stanovuje množství přípustných zatížení silničním provozem*“. Podle bodu 1.1. těchto podmínek „*Technické podmínky (dále jen TP) platí pro navrhování vozovek pozemních komunikací a konstrukcí dopravních a jiných ploch, nemotoristických komunikací a zpevněných krajnic zatěžovaných provozem kolových vozidel a klimatickými účinky*“. Podle bodu 1.2. „*TP navazují na ČSN 73 0031, ČSN P ENV 1991-1 (ČSN 73 0035), ČSN 73 6114, ČSN 73 6121 až 31 Stavba vozovek, ČSN 73 6133, na související normy a Technické podmínky, Technické kvalitativní podmínky a další technické předpisy MD ČR pro stavby pozemních komunikací*“. Podle bodu 2.2.2. těchto podmínek „*TP lze použít pro posouzení provozovaných vozovek a pro návrh jejich údržby a oprav*“. Podle bodu 4.3.1.2. „*Podklady pro návrh zemního tělesa poskytuje podrobný geotechnický průzkum podle TP 76*“.

Technické podmínky TP 170 rozvíjí závěry uvedené v příslušných technických normách, byly zpracovány odbornými institucemi, a proto skutečnosti v nich uvedené je možné považovat za způsob, podmínky zkoumání materiálu a úroveň rozvoje příslušného vědeckého oboru. Tyto technické podmínky tak obviněný mohl použít při zpracování znaleckého posudku, neboť na základě ustanovení jejich bodu 2.2.2. lze tyto použít pro posouzení provozovaných vozovek.

Postupoval-li však obviněný podle těchto technických podmínek, byl povinen při zpracování znaleckého posudku ctít povinnosti v nich uvedené, zejména povinnost provést „*podrobný geotechnický průzkum podle TP 76*“, který je na základě bodu 4.3.1.2 pro posuzování podle technických podmínek nezbytný, tj. je nebytný i pro posouzení provozované vozovky.

Technické podmínky TP 76 – Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace, schválené Ministerstvem dopravy České republiky pod č. j. 485/09-910-IPK/1, v bodě 4.7.1. 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.

Obviněný tudíž pochybil, když neprovedl nezbytný geotechnický průzkum v rozsahu požadovaném technickými podmínkami TP 76. Obviněný si byl navíc své povinnosti vědom, což vyplývá z bodu 3.11. znaleckého posudku, kde výslovně uvedl, že je nezbytné „*pro přesnější vyhotovení provést minimálně 3 sondy*“, když na tuto skutečnost před zpracováním znaleckého posudku upozornil správní orgán. Přesto přistoupil ke zpracování znaleckého posudku pouze na základě vyhodnocení pouze jedné provedené sondy.

Obviněný na svoji obranu uvedl, že „*Při prvním jednání na MěU Rokycany dne 11. 01. 2013 jsem hovořil skutečně o 3 sondách pro vypracování znaleckého posudku, které by byly potřebné dle mého názoru ne však z hlediska délky komunikace, ale z hlediska pravděpodobnosti. Bylo mi sděleno, že již jedna sonda byla provedena Silniční inženýrskou společností, s. r. o., Plzeň. Její výsledek jsem v ten moment neznal. Po prostudování výsledků sondy a po obhlídce místa, jsem již na dalších sondách netrval. Již 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 jsem upustil s ohledem i na další náklady od vyhotovení dalších sond. Sonda byla provedena autorizovanou organizací, její výsledek je mimo pochybnost a vzhledem k tomu, že byla provedena v místě, kudy by všechna vozidla musela projíždět do předmětného úseku komunikace, je skutečnost, že komunikace v tomto místě nevyhovuje, zcela určující pro požadované posouzení. Jsem toho názoru, že i kdyby v některé další části předmětné komunikace případné sondy 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, jelikož by zde 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)*“.

Obranu obviněného nelze shledat důvodnou.

Předně je nezbytné konstatovat, jak již bylo uvedeno shora, že podrobný technologický průzkum podle technických podmínek TP 76 je nezbytný i pro posouzení provozovaných vozovek. Požadavek na provedení 1 ks průzkumné sondy po každých 200 metrech uvedený v tabulce č. 4 v bodě 4.3.5. technických podmínek TP 76 je požadavkem minimálním. 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.

Požadavek na provedení požadovaného počtu průzkumných sond není požadavkem samoučelným, nýbrž požadavkem, který blíže souvisí i s náležitým zjištěním skutkového stavu na místě. Je-li v příslušném vědeckém oboru za reprezentativní vzorek považován určitý počet průzkumných sond, nemohou závěry znaleckého posudku opřené o nerepresentativní vzorek vyznít přesvědčivě. V nyní projednávané věci o to více, kdy složení zjištěné jednou provedenou průzkumnou sondou nemělo vyhovovat o 10 mm (tj. namísto 390 mm byla zjištěna konstrukční tloušťka 380 mm). Znalec nemůže skutkový stav na místě nekvalifikovaně „*pouze předpokládat*“. Může tak učinit pouze kvalifikovaně, tj. teprve na základě provedení reprezentativního vzorku průzkumných sond požadovaného úrovní rozvoje příslušného vědeckého oboru.

Nelze pominout ani tu skutečnost, že vizuální ohlídka povrchu komunikace nevypovídá nic o složení jejího podloží. Dlužno doplnit, že o tom, že by znalec vizuální ohlídku povrchu komunikace provedl, obsah znaleckého posudku nevypovídá. Ač obviněný uvedl, že „*provedl místní šetření (prohlídku místní komunikace)*“, žádná zjištění při něm učiněná nejsou součástí znaleckého posudku. Obviněný se o žádná vlastní zjištění na místě sám neopírá. V bodě 3.12. znaleckého posudku znalec pouze uvedl, že „*v době místního šetření byla na vozovce souvislá vrstva sněhu, což dokumentuje zhotovená fotodokumentace*“. Žádná fotodokumentace však součástí ani přílohou posudku nebyla. Tvrdil-li pak obviněný při svém výslechu, že „*že si odhrabal, očistil sníh po určitých částech komunikace, vozí*

s sebou košťátko, z jedné strany je škrabka a tím si komunikaci očistí“, je nezbytné konstatovat, že o ničem takovém není ve znaleckém posudku žádná zmínka.

V rozporu s obranou obviněného je v bodě 3.11. znaleckého posudku výslovně uvedeno, že od provedení více průzkumných 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 tedy vyplývá, že obviněný vyslovil požadavek na provedení více sond poté, kdy se seznámil se skutečností, že byla provedena pouze jedna průzkumná sonda, nikoli naopak, jak tvrdí teprve v řízení o přestupku.

Chybným je i tvrzení obviněného o tom, že pro znalecké zkoumání postačovalo, že *„komunikace nevyhovovala již v místě jedné sondy“*. K tomu je nezbytné opět uvést, že není-li proveden požadovaný počet průzkumných sond, nelze se o stavu komunikace objektivně odborně vyslovit.

Přistoupí-li se na hypotetickou úroveň obrany obviněného, lze například namítnout, že podloží nevyhovovalo o 10 mm pouze a jen v prostoru úzce vymezeném provedenou sondou. Jak vyplývá z fotodokumentace, která je přílohou Posouzení konstrukce předmětné vozovky zpracovaného Silniční inženýrskou společností s.r.o. ze dne 14. 6. 2012, 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. Lze na základě takového skutkového zjištění vyslovit, že komunikace jako celek svými technickými parametry nevyhovuje? Jistě ne, neboť v takovém případě by bylo nutné odůvodnit, proč snížení kvality podloží v takto malém prostoru o pouhých 10 mm ovlivňuje použitelnost komunikace v daném místě v celé ploše průjezdu. Pokud by však byl proveden požadovaný počet sond, a tyto vyznely stejně jako sonda provedená, takovou námitku by nebylo možné důvodně vznášet, neboť znalecká činnost by byla provedena při respektování požadavků stanovených současnou úrovní rozvoje příslušného vědeckého oboru.

III.

Obviněnému je dále vytýkáno, že *„při zpracování znaleckého posudku vycházel z Posouzení konstrukce předmětné vozovky zpracovaného Silniční inženýrskou společností s.r.o. ze dne 14. 6. 2012, přičemž zcela převzal nejen skutková zjištění, nýbrž i závěry, ke kterým tato společnost dospěla, a to z větší části doslovným opisem celých vět v tomto posouzení uvedených“*, že *„neprovedl vlastní znalecké zkoumání, když byl pouze porovnán stav zjištěný jednou průzkumnou sondou se stavem vyžadovaným ČSN 73 6133 o návrhu a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, přičemž nebylo ani uvedeno datum vydání této technické normy, čímž není možné zjistit, s jakým požadovaným stavem byl stav komunikace porovnáván“* a že *„ač mu bylo uloženo odpovědět na otázku, zda je na předmětné komunikaci „možný provoz vozidel nad 3,5 t, s ohledem na konstrukční vrstvy a aktuální technický stav“ vyjádřil se v závěru znaleckého posudku k otázce, zda je „vhodný provoz těžkých nákladních vozidel na komunikaci bez jejích úprav a jaké úpravy je eventuálně nutné provést“, tj. na položenou otázku neodpověděl“*.

A.

Jak již bylo uvedeno shora, bylo obviněnému uloženo zodpovědět otázku, zda je na předmětné komunikaci „možný provoz vozidel nad 3,5 t, s ohledem na konstrukční vrstvy a aktuální technický stav“. Znalci bylo současně oznámeno, že tak má učinit „ve věci správního řízení o povolení výjimky z místní úpravy provozu na pozemní komunikaci – pozemek p.č. ... a ... k.ú. Chomle, a to z dopravní značky B12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel – nákladních automobilů a traktorů“ pro nákladní soupravy na odvoz dřevní hmoty z lesů ve vlastnictví žadatele o výjimku v k.ú. Chomle pro vozidla Tatra 815 – ..., Mercedes – ..., Mercedes – ..., DAF – ..., MAN – ..., Volvo – ..., Volvo – ..., Volvo FM 12 – ...“. Znalec ve znaleckém posudku současně uvedl, že podkladem znaleckého posudku byla krom jiného (bod 3.7. znaleckého posudku) „žádost o výjimku ze zákazu vjezdu – dopis ze dne 11. 1. 2010“.

S ohledem na znění položené otázky, bylo povinností obviněného prvotně řádným způsobem zjistit „aktuální technický stav“ předmětné komunikace.

Jak již bylo uvedeno v bodě II. tohoto rozhodnutí, obviněný skutkový stav věci na místě samém řádným způsobem nezjistil. Jak uvedl ve znaleckém posudku v bodě 3.11., dne 11. 1. 2013, kdy provedl jím tvrzené místní šetření „byla na vozovce souvislá vrstva sněhu“. Obviněný neuvedl ve znaleckém posudku žádná vlastní zjištění na místě samém, ani se o žádná svá vlastní zjištění na místě samém neopíral.

Ve znaleckém posudku se znalec opřel výhradně a jen o zjištění učiněná Silniční inženýrskou společností s.r.o. zaznamenaná v jí vyhotoveném „Posouzení konstrukce předmětné vozovky zpracovaného ze dne 14. 6. 2012“. Dlužno doplnit, že ač měl obviněný zjistit „aktuální technický stav“, tj. v časové blízkosti s datem leden 2013, opřel se pouze o zjištění jiného subjektu ze dne 4. 6. 2012 (viz. příloha předmětného posouzení – zápis o provedení kopané sondy ze dne 4. 6. 2012), tj. zjištění více jak půl roku stará. Navíc jím tvrzené místní šetření znalec provedl dne 11. 1. 2013, tj. ještě před svým ustanovením znalcem v dané věci, ke kterému došlo až usnesením Městského úřadu Rokycany ze dne 14. 1. 2013, č. j. 12029-4/OD/12.

Obviněný převzal nejen skutková zjištění učiněná Silniční inženýrskou společností s.r.o., nýbrž i závěry, ke kterým tato společnost dospěla, a to z větší části doslovným opisem celých vět v tomto posouzení uvedených. Vyplývá tak z níže uvedených citací, z nichž je zřejmé, že obviněný pouze rozvedl zjištění a závěry, ke kterým dospěl někdo jiný. Obviněný přebírá celé pasáže, pouze je částečně doplňuje, používá stejná spojení a slova.

V předmětném posouzení bylo například uvedeno, že „Konstrukce vozovky je **popsána** v přiloženém zápisu o provedení kopané sondy. Z něho **vyplývá, že zde nejsou vůbec žádné** hutněné asfaltové vrstvy **a povrch vozovky je tvořen penetračním makadamem a nátěrem s podrt'ováním. Podkladní vrstva vozovky je tvořena vrstvou znečištěného hrubého drceného kameniva s vrstvou štěrkopísku**“. Ve znaleckém posudku obviněný uvedl, že „z popisu sondy vyplývá, že v podloží **nejsou vůbec žádné zhutněné živичné vrstvy a povrch vozovky je tvořen penetračním makadamem a nátěrem s podrt'ováním. Podkladní vrstva je tvořena vrstvou znečištěného hrubého drceného kameniva a vrstvou štěrkopísku**“.

V předmětném posouzení bylo uvedeno, že z výsledků zkoušek zeminy aktivní zóny „**vyplývá, že zemina je zcela nevhodná pro použití bez úprav v aktivní zóně vozovky**“. Obviněný ve znaleckém posudku uvedl, že z výsledků provedených zkoušek zeminy aktivní

zóny „**vyplývá, že zemina je zcela nevhodná pro použití bez úprav v aktivní zóně vozovky**“. V předmětném posouzení se dále uvádí, že „**zvláště nebezpečná je její velmi nízká hodnota poměru únosnosti CBR**“, obviněný ve znaleckém posudku uvádí „**především nevyhovující je velmi nízká hodnota poměru únosnosti CBR**“. V předmětném posouzení se dále uvádí, že „**vzhledem k velmi malé tloušťce konstrukce vozovky je problémem i nebezpečná namrzavost zeminy**“, obviněný ve znaleckém posudku uvádí, že „**z důvodů malé tloušťky konstrukce vozovky je nevhodná dle výsledků zkoušky i její namrzavost**“. V předmětném posouzení se dále uvádí, že „**z tohoto vyplývá, že zemina je velmi neúnosná a citlivá na působení vody a mrazu**“, obviněný ve znaleckém posudku uvádí, že „**z výše uvedených hodnot vyplývá, že zemina je neúnosná a z důvodu její nebezpečné namrzavosti i citlivá na přítomnost vody a působení mrazu**“. V závěru předmětného posouzení bylo uvedeno, že „**na základě výše uvedených zjištění je nutno konstatovat, že konstrukce posuzované vozovky by podle katalogu vozovek, uvedeného v dodatku Technických podmínek TP 170, mohla vyhovovat pouze pro nemotoristické, obslužné a účelové komunikace**“. Obviněný ve znaleckém posudku uvedl, že „**Dle technických podmínek TP 170 by podle katalogu vozovek uvedeného v tomto předpise vzhledem ke zjištěným vlastnostem zeminy v aktivní zóně a skladbě vozovky konstrukce komunikace vyhovovala pro nemotorické, obslužné a účelové komunikace**“. V předmětném posouzení bylo dále uvedeno, že „**i v tomto případě musí být konstrukce vozovky provedena na dostatečně únosném podloží s hodnotou poměru únosnosti zeminy aktivní zóny $CBR \geq 15 \%$** “, ve znaleckém posudku obviněným uvedeno, že „**komunikace musí být provedena na dostatečně únosném podloží. Dle TP a ČSN, jak je výše uvedeno, musí hodnota poměru únosnosti zeminy v aktivní zóně být větší než 15%**“. V předmětném posouzení bylo dále uvedeno, že „**zde se však jedná o běžnou veřejnou motoristickou komunikaci, která by podle výše zmiňovaného katalogu vozovek musela mít i pro nejnižší stupeň dopravního zatížení IV alespoň např. tuto skladbu (DN-1-N-2) : zemní pláš zhutněná na min. 30 MPa, ochranná vrstva ŠD_B 0/32; 150 mm; ČSN 73 6126-1 zhutněná na min. 50 MPa, podkladní vrstva ŠD_A 0/32; 150 mm; zhutněná na min. 80 MPa, podkladní vrstva ACP 16+ 50/70; 50 mm; ČSN EN 13108-1, spojovací postřík PS-E; 0,25 Kg/m²; ČSN 73 6129, oboustranná vrstva ACO 11 + 50/70; 40 mm; ČSN EN 13108-1**“. Obviněný ve znaleckém posudku uvedl, že „**z výše uvedeného vyplývá (jedná se o běžnou veřejnou motoristickou komunikaci) dle katalogu vozovek by měla i pro nejnižší stupeň dopravního zatížení VI (D1-N-2) minimálně například tuto skladbu: zemní pláš zhutněná na min 30 MPa, ochranná vrstva ŠD 0/32 mm, tl. 150 mm zhutněná na min. 50 MPa, pokladní vrstva ŠD 0/32 mm, tl. 150 mm, zhutněná na min. 80 MPa, podkladní vrstva ACP 16+ 50/70 mm, tl. 50 mm, spojovací postřík PS-E, 0,25 kg/m² a oboustranná vrstva ACO 11+ 50/70 mm, tl. 40 mm**“. Zde je potřebné zdůraznit, že zde již nejde o pouhé převzetí skutkových zjištění, nýbrž i převzetí závěrů.

Konečný závěr předmětného posouzení zní: „**Z hlediska skladby konstrukce vozovky a vlastností jejího podloží je tato komunikace nevhodná pro provoz těžkých nákladních vozidel**“. Obviněný 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**“.

Obranu obviněného nelze shledat důvodnou.

Lze souhlasit s obviněným, že v zásadě není vždy pochybením, pokud znalec převezme například skutková zjištění učiněná někým jiným, pokud ovšem byla provedena zákonným a správným způsobem. Například vycházet z výsledku sondy, pokud by výsledek jedné sondy hypoteticky postačoval. Obviněný se v tomto směru snaží navodit dojem, že

došlo pouze k převzetí skutkových zjištění učiněných nikým jiným, když uvádí, že „z důvodu minimalizace zkreslení odborných závěrů odcitoval hodnoty zkoušek a rozborů“. Skutečnost je však jiná. Ze shora uvedených citací jednoznačně vyplývá, že obviněný převzal nejen skutková zjištění, nýbrž i závěry, ke kterým dospěl někdo jiný, a to takovým způsobem, že dokonce použil shodných formulací. Znalecký posudek tak vyznívá spíše jako prostý opis posudku někoho jiného, pouze místy v nepodstatném doplněný, aby nemohl být považován za holou kompilaci. Znalec může za určitých okolností „aplikovat závěry jiného odborného zpracovatele“, avšak nemůže je namísto vlastního znaleckého zkoumání zcela převzít. Znalec je povinen podrobit zkoumanou problematiku vlastnímu znaleckému zkoumání, nikoli převzít výsledky znaleckého zkoumání někoho jiného.

B.

Obviněný byl dotázán, zda je na předmětné komunikaci „možný provoz vozidel nad 3,5 t, s ohledem na konstrukční vrstvy a aktuální technický stav“.

Obviněný byl taktéž seznámen s tím, co je předmětem správního řízení, tj. v jakém rozsahu je žádáno o výjimku ze zákazové dopravní značky (žádost o výjimku ze zákazu vjezdu zmínil mezi podklady znaleckého posudku), i jakých automobilů se týká (tyto byly označeny v usnesení Městského úřadu Rokycany ze dne 14.1.2013, č.j. 12029-4/OD/12). Přes tuto skutečnost se obviněný obsahem žádosti o výjimku ani jmenovanými nákladními automobily, tj. vlivem žadatelem o výjimku požadovaného rozsahu provozu na pozemní komunikaci, vůbec nezabýval. Obviněný neuvedl, co bylo obsahem žádosti o udělení výjimky, ani se nezabýval hmotností předmětných automobilů.

Povinností obviněného tak bylo posoudit, zda současný technický stav komunikace umožňuje provoz vozidel nad 3,5 t, resp. provoz v rozsahu uvedeném v žádosti účastníka správního řízení, kterou měl obviněný k dispozici, či nikoli. Za tím účelem bylo jeho povinností řádným způsobem zjistit skutkový stav na místě samém, což, jak bylo odůvodněno shora pod bodem II. tohoto rozhodnutí, neučinil, a poté zhodnotit, zda zjištěný technický stav komunikace umožňuje provoz účastníkem řízení zmíněných automobilů v rozsahu jím v žádosti uváděném.

Nic takového však obviněný neposuzoval.

Obviněný namísto toho pouze porovnal stav zjištěný jednou průzkumnou sondou se stavem vyžadovaným ČSN 73 6133 o návrhu a provádění zemního tělesa pozemních komunikací. Dlužno doplnit, že obviněný neuvedl ani datum vydání této technické normy, takže není možné jednoznačně určit, zda vycházel z technické normy účinné do února 2010 nebo z technické normy od března 2010, tedy s jakým požadovaným stavem byl stav komunikace porovnáván.

To však, co obviněný učinil, nemohlo být podkladem pro vyřešení položené otázky. Skutečnost, že komunikace neodpovídá současným požadavkům pro navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, nevypovídá nic o tom, zda její aktuální technický stav RFnapříklad umožňuje v určitém rozsahu provoz vozidel nad 3,5 t.

Je naprosto logické, že zejména dříve postavené komunikace zpravidla nebudou svým složením odpovídat technické normě vydané například v roce 2010. Tato skutečnost však zcela jistě neznámá, že komunikace, která nebude vyhovovat současnému požadovanému

složení, je komunikací nezpůsobilou pro provoz vozidel nad 3,5 t. Tento závěr ostatně částečně potvrdil i obviněný při ústním projednání přestupku, když do protokolu k dotazu „*zda je možné říci, že provozu na pozemních komunikacích vyhovují pouze komunikace, které splňují pouze požadavky současných technických norem, a tedy již nikoli komunikace postavené v dřívější době, uvedl, že v dřívější době se stavěly komunikace, které byly stavěny na vysoké nápravové zatížení. Nelze říct, že dříve postavené komunikace by nevyhovovaly vysokému zatížení a ještě i ta méně kvalitní komunikace neznamena, že po jednom přejetí by byla znehodnocena, jedná se spíše o opakované používání komunikace nebo do doby, než někdo zjistí, že svým složením nevyhovuje tomuto provozu*“ a k dotazu „*zda může mít starší komunikace jiné složení než vyžadované současnými technickými normami a přesto může vyhovovat např. průjezdu nákladních automobilů, uvedl, že pokud podle tehdejších technických norem byla dimenzována na těžký provoz, tak může mít jiné složení, skladbu*“. Proč tedy za této situace obviněný nezjistil dobu výstavby předmětné komunikace a neporovnal její technický stav s tehdy účinnou technickou normou, ze znaleckého posudku nevyplývá. Přesto je potřebné uzavřít, že nelze vyloučit ani tu alternativu, že složení komunikace bude odlišné od současné i jakékoli z minulých technických norem a přesto bude umožňovat provoz vozidel nad 3,5 t.

Pokud by postačovalo pouze porovnat stav 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. Porovnání zjištěného skutkového stavu s normou, byť technickou, není nic odlišného od běžné činnosti správního orgánu, kdy dochází k porovnávání zjištěného skutkového stavu s normou právní. Obviněný tak neprovedl žádné vlastní znalecké zkoumání.

Obranu obviněného nelze shledat důvodnou.

Skutečnost že je norma ČSN 73 6133 dlouhodobě platnou a běžně aplikovanou normou a že obviněný pouze zjištěné výsledky sondy aplikoval do odpovědi na znaleckou otázku, totiž nijak nevyvrací skutečnosti uvedené shora o neprovedení vlastního znaleckého zkoumání a neuvedení data vydání technické normy.

C.

Znalec v závěru znaleckého posudku uvedl: „*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 její celkové zničení). Z důvodu 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 D0 a D1 při návrhové hodnotě poměru únosnosti CBR menší než 15% nebo v návrhové úrovni D1 pro třídu dopravního zatížení IV a pro návrhovou úroveň porušení D2 při návrhové hodnotě poměru únosnosti CBR menší než 10% 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“.

Obviněnému uloženo odpovědět na otázku, zda je na předmětné komunikaci „možný provoz vozidel nad 3,5 t, s ohledem na konstrukční vrstvy a aktuální technický stav“.

Na položenou otázku bylo možné odpovědět buď tak, že na předmětné komunikaci s ohledem na konstrukční vrstvy a aktuální technický stav **není možný** žádný provoz vozidel nad 3,5 t, tj. není možný průjezd ani jednoho vozidla nad 3,5 tuny, nebo tak, že tento provoz je **částečně možný**, v takovém případě i s přihlédnutím k obsahu žádosti o výjimku, bylo nutné uvést v jakém rozsahu, nebo bylo možné odpovědět tak, že tento provoz **možný bez omezení**.

Obvinění nezvolil žádnou ze shora uvedených tří možností. V závěru znaleckého posudku se namísto toho vyjádřil k otázce, zda je „vhodný provoz těžkých nákladních vozidel na komunikaci bez jejích úprav a jaké úpravy je eventuálně nutné provést“. Obviněnému položená otázka tak zůstala nezodpovězena, bylo zodpovězeno na otázku, která nebyla položena.

Obranu obviněného nelze shledat důvodnou.

Obviněný předně tvrdí, že „jelikož do doby zahájení řízení o osazení dopravní značky, se tato vozidla na posuzované komunikaci pohybovala, nelze říci, že provoz není možný. Prakticky možný je, ale za cenu poškození vozovky, a možná i případně dalších objektů kolem ní. Tato těžká vozidla se samozřejmě „mohou“ pohybovat i v mírném terénu, tedy na následně poškozené vozovce, ovšem ne už osobní automobily. S ohledem na další životnost vozovky však provoz na této komunikaci dle mého názoru není vhodný“. K tomuto tvrzení obviněného je nezbytné uvést, že předmětem správního řízení nebylo umístění zákazové dopravní značky, nýbrž povolení výjimky z již osazené dopravní značky B12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel – nákladních automobilů a traktorů“. Ani z vysvětlení obviněného nelze dospět k jednoznačnému závěru, zda v rozsahu požadovaném účastníkem správního řízení předmětný provoz není možný nebo je částečně možný. Není možný průjezd ani jednoho vozidla nad 3,5 tuny? Odpověď nelze nalézt.

Obviněný vzápětí přichází s tvrzením: „Pokud by byl můj závěr takový, že provoz těžkých vozidel není možný, pak bych byl zcela oprávněně napadán, že stávající skutečný provoz je důkazem toho, že můj posudek není správný.“ Obviněný tak sám uzavírá, že provoz v určitém rozsahu možný je, avšak aby se nevystavil riziku zpochybnění jeho závěrů, na položenou otázku raději odpověděl vyhýbavě. Takový přístup znalce ke znalecké činnosti je až nedůstojný. Povinností znalce je jednoznačně odpovědět na položenou otázku, nikoli se alibisticky odpovědi vyhýbat.

Obviněný dále uvedl: „posudek, který jsem podal, je podkladem pro rozhodnutí správního úřadu, který jediný rozhodne o tom, zda provoz vozidel nad určenou hmotnost na předmětné komunikaci povolí, či nikoliv (zda je možný či nemožný)“. I z této věty vyplývá, že obvinění zřejmě vůbec nepochopil, co bylo předmětem správního řízení a v rámci něho jeho úkolem. Znalec nebyl ustanoven v řízení o umístění zákazové dopravní značky, nebo jejího sejmutí, nýbrž v řízení o povolení výjimky ze zákazu. Zodpovědět otázku, zda je předmětný provoz možný, částečně možný nebo nemožný, bylo povinností obviněného nikoli správního

orgánu. Povinností správního orgánu bylo na základě řádně zpracovaného znaleckého posudku posoudit, zda požadovanou výjimku povolí nebo nepovolí.

Ve svém dodatečném vyjádření obviněný uvedl, že „*má za to, že i tento počet průjezdů by předmětnou komunikaci zničil, a proto je názoru, že i tento počet přejezdů není vhodný a v dlouhodobém časovém horizontu by způsobil její poškození*“. K tomuto závěru obviněného je nezbytné uvést, že takovýto závěr není uveden v závěru znaleckého posudku. Navíc nově uvedený závěr není opět jednoznačný. Obviněný na jednu stranu uvádí, že „*počet průjezdů by předmětnou komunikaci zničil*“, což by snad mělo svědčit pro závěr, že provoz v rozsahu požadované výjimky není možný. Následuje však závěr o tom, že „*počet průjezdů není vhodný a v dlouhodobém časovém horizontu by způsobil její poškození*“. Obviněný tak opouští svůj původní závěr o zničení komunikace a nahrazuje jej závěrem o jejím poškození navíc v dlouhodobém časovém horizontu, který navíc blíže nespecifikuje.

Obviněný se dále, opět aniž by o tom byla jakákoli zmínka v obsahu znaleckého posudku, zmiňuje o tom, že by šlo o „*celkem 64 průjezdů (cesta tam a zpět) s tím, že podotýká, že celková hmotnost nákladního vozidla používaného k těžbě dřeva mnohdy dosahuje a přesahuje 10 t.*“. K tomuto tvrzení obviněného je nezbytné uvést, že nijak nezpochybňuje závěr o nezodpovězení obviněnému položené otázky. Zcela nad rámec tohoto závěru, je vhodné upozornit na to, že pokud by se obviněný pečlivě zabýval obsahem žádosti o udělení výjimky, zjistil by, že šlo pouze o „*tři až čtyři průjezdy za rok*“, a to pouze v jednom směru, když na komunikaci nebylo možné otáčení vozidel, nikoli o 64 průjezdů. Obviněný do protokolu o ústním projednání přestupku uvedl, že „*v žádosti o výjimku ze zákazu vjezdu se jedná o 3 – 4 průjezdy za rok*“. Nyní obviněný tvrdí něco jiného a hovoří o 64 průjezdech. Navíc do protokolu o ústním projednání přestupku obviněný uvedl, že má za to, že i tyto 3-4 průjezdy by komunikaci zničily, nyní hovoří o tom, že by k tomu došlo 64 průjezdy. Není ani zřejmé, z čeho obviněný dovozuje hmotnost vozidel nad 10 t.

Tvrdí-li konečně obviněný ve svém dodatečném vyjádření, že „*jen těžko lze předpokládat, že skutečný počet průjezdů bude nějakým způsobem kontrolovatelný (a kontrolovaný) a výjimka bude „nadužívána“*“. I z tohoto důvodu je namístě opatrnost při posuzování skladby skutečně zjištěných vrstev podloží“, je jeho vyjádřením opět až nedůstojné znalce. Obviněný předpokládá, že účastník správního řízení je připraven porušovat rozsah hypoteticky udělené výjimky, a s tímto předpokladem se snaží formulovat odpověď na položenou otázku. Do znaleckého zkoumání tak vnáší skutečnosti, které sem nepatří. Bezdůvodně obviňovat druhého není lidsky důstojné, natož aby se tato skutečnost stala jedním z podkladů znaleckého zkoumání.

Bez ohledu na skutečnosti uvedené v předchozích třech odstavcích, nic z toho, co obviněný uvádí na svoji obranu, nevyplývá z obsahu znaleckého posudku. Tedy nedokládá to skutečnost, že se obviněný těmito skutečnostmi při zpracování znaleckého posudku skutečně zabýval.

IV.

Obviněnému je konečně vytýkáno, že „*v rozporu s ustanovením § 7 odst. 1 vyhlášky č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících, užil k výkonu své funkce dvou odlišných kulatých pečeti*“.

Podle § 7 odst. 1 vyhlášky č. 37/1967 Sb. znalci užívají k výkonu své funkce kulaté pečeti v jednotné úpravě, která obsahuje státní znak, jméno znalce a uvedením znalecké funkce.

Obviněný znaleckou doložku otiskem dvou odlišných kulatých pečeti. Na jedné kulaté pečeti byl uveden text „*znalec v oboru ekonomika, stavebnictví a projektování, cena a odhady (nemovitosti), stavby obytné, dopravní, inženýrské a průmyslové*“, na druhé text „*znalec v oboru ekonomika, cena a odhady (oceňování projektových prací ve stavebnictví)*“.

Znalci bylo uloženo vykonat posudek v oboru stavebnictví, odvětví stavby dopravní. Proto v případě, kdy znalec nezajistil, aby na jedné jím užívané pečeti byly uvedeny všechny jeho obory, odvětví a specializace, je namístě, aby znalecký posudek opatřil otiskem pečeti obsahující obor stavebnictví, odvětví stavby dopravní. Otisk druhé kulaté pečeti tyto údaje neobsahující pak na znalecký posudek umístěn být neměl, neboť způsobilost podat znalecký posudek v požadovaném oboru, odvětví či specializaci doložit ani osvědčit způsobilý není.

Obranu obviněného nelze shledat důvodnou.

Podle § 13 odst. 4 vyhlášky č. 37/1967 Sb. na poslední straně písemného posudku připojí znalec znaleckou doložku, která obsahuje označení seznamu, v němž je znalec zapsán, označení oboru, v němž je povinen podávat posudky, a číslo položky, pod kterou je zapsán ve znaleckém deníku.

Ani z tohoto ustanovení nevyplývá, že by bylo nutné do znalecké doložky uvádět i obory, pro něž byl znalec ustanoven, avšak které nesouvisí s plněním daného znaleckého úkonu. Tyto totiž způsobilost znalce podat znalecký posudek nedokládají ani neosvědčují.

Konečně je nezbytné uvést, že znalci není vytýkáno vlastnictví dvou znaleckých pečeti, nýbrž nesprávné použití jedné z nich, když v daném případě měla být použita pouze jedna.

V.

Podle § 25a odst. 1 písm. a) se znalec dopustí přestupku tím, že vykoná znaleckou činnost v rozporu s § 8, tj. nevykoná ji řádně.

Na základě shora uvedených důvodů nelze dospět k jinému závěru, než že obviněný nevykonával znaleckou činnost řádně. Obviněný pečlivě nezkoumal okolnosti daného případu a nezjistil stav věci v rozsahu nezbytném pro objektivní odborné posouzení, převzal nejen skutková zjištění, nýbrž i závěry jiného, neprovedl vlastní znalecké zkoumání, neodpověděl na položenou otázku a bezdůvodně znalecký posudek označil dvěma znaleckými pečeti.

VI.

Podle § 25a odst. 3 zákona o znalcích a tlumočnících za přestupek podle odstavce 1 písm. a), lze uložit pokutu do 100.000 Kč nebo vyškrtnutí ze seznamu znalců a tlumočníků. Podle § 12 odst. 1 zákona o přestupcích při určení druhu sankce a její výměry se přihlédne k závažnosti přestupku, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům, k okolnostem, za nichž byl spáchán, k míře zavinění, k pohnutkám a k osobě pachatele, zda a jakým způsobem byl pro týž skutek postižen v disciplinárním řízení. Podle § 25a odst. 4 zákona o znalcích a

tlumočnicích se při stanovení druhu a výměry sankce za přestupek se přihlédne též ke skutečnosti, zda již v minulosti byla znalci (tlumočnickovi) udělena výstraha podle § 25d.

Vzhledem k tomu, že se obviněný dopustil přestupku podle § 25a odst. 1 písm. a) zákona o znalcích a tlumočnicích, hrozila mu sankce v podobě vyškrtnutí ze seznamu znalců a tlumočnicků nebo pokuta do 100.000 Kč.

Obviněný se dopustil zásadního pochybení. Jím zpracovaný posudek se stal zcela nepoužitelným pro správní řízení, ve kterém byl podán. Obviněný pochybil ve všem podstatném pro zpracování znaleckého posudku. Nedostatečně zjistil skutkový stav věci, neprovedl vlastní znalecké zkoumání a neodpověděl na položenou otázku. Zpracování takového znaleckého posudku je nezbytné považovat za hrubé porušení povinností znalce. Pokud by byl obviněný žadatelem o zapsání do seznamu znalců a v řízení o svém jmenování zpracoval podobně nekvalitní zkušební znalecký posudek, byla by žádost o jeho jmenování znalcem zamítnuta a do seznamu znalců by zapsán nebyl.

V úvahu tak přicházelo uložení sankce v podobě vyškrtnutí ze seznamu znalců a tlumočnicků. S ohledem na skutečnost, že obviněnému dosud v minulosti nebyla uložena žádná sankce za pochybení při výkonu znalecké činnosti ani mu nebyla udělena výstraha, nebylo přistoupeno k uložení této sankce.

V úvahu dále přicházela sankce v podobě pokuty do 100.000 Kč. I zde bylo přihlédnuto k dosavadní bezúhonnosti obviněného, skutečnosti, že nebylo prokázáno zavinění ve formě úmyslu a majetkovým poměrům obviněného, který uvedl, že jeho čistý měsíční příjem činí průměrně 30.000 Kč čistého. Pokuta tak byla stanovena v dolní třetině zákonem stanovené sazby, a to ve výši 20.000 Kč. Pokuta v této výši odráží závažnost pochybení obviněného a současně je přiměřená jeho majetkovým poměrům. Tedy není pro něho likvidační, když jeho měsíční příjmy dávají záruku o tom, že je obviněný pokutu v této výši schopen uhradit. Současně není nezanedbatelným zásahem do jeho majetkové sféry, který by měl zajistit, aby se v budoucnu obdobná situace již neopakovala.

VII.

V souladu s ustanovením § 79 odst. 1 zákona o přestupcích byla obviněnému uložena povinnost nahradit státu náklady spojené s projednáváním přestupku, které podle § 1 vyhlášky č. 231/1996 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení o přestupcích, ve výši 1.000 Kč, kterou je povinen zaplatit do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Krajského soudu v Plzni nebo v pokladně tohoto soudu. Lhůta k plnění byla stanovena podle § 25c odst. 4 zákona o znalcích a tlumočnicích, podle kterého je pokuta splatná do 30 dnů ode dne, kdy rozhodnutí o jejím uložení nabylo právní moci.

P o u č e n í: Proti tomuto rozhodnutí je možné podat k předsedovi Krajského soudu v Plzni odvolání, a to do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí. O odvolání rozhoduje Ministerstvo spravedlnosti České republiky.

V Plzni dne 28. 11. 2014

Mgr. Miloslav Sedláček
předseda Krajského soudu v Plzni

Za správnost vyhotovení: Eva Šafářová