



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl samosoudkyní JUDr. Ivonou Šubrtovou ve věci

žalobce: **P. H.**
zastoupený Mgr. Jiřím Šlencem, advokátem
se sídlem Velké náměstí 148, 500 03 Hradec Králové

proti
žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**
se sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 5. 2019, č. j. KUKHK-13538/DS/2019/SR,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobce byl rozhodnutím Městského úřadu Rychnov nad Kněžnou (dále jen „*městský úřad*“) ze dne 20. 3. 2019, č. j. SPR-5876/2019-Krč, sp. zn. SPR-3608/2017-Krč, uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4, ve spojení s § 18 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o silničním provozu*“) a

přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k), ve spojení s § 4 písm. a) zákona o silničním provozu.

2. Uvedených přestupků se měl dopustit z nedbalosti tím, že dne 16. 6. 2017 ve 22:25 hodin na silnici II. třídy č. 321 v 4,149 km, v katastru obce Rychnov nad Kněžnou, mezi obcemi Domašín a Častolovice, na křižovatce s místní komunikací (výjezd z benzinové čerpací stanice Voříšek), jako řidič vozidla VW Passat, registrační značky, překročil povolenou rychlost jízdy mimo obec minimálně o 5 km/h, což bylo zjištěno znaleckým zkoumáním (znalec stanovil rychlost jízdy v rozmezí 95 až 110 km/h), a během nehodového děje se nechoval ohleduplně, jelikož mohl reagovat na vzniklou situaci v silničním provozu snížením rychlosti jízdy nebo mírnou změnou směru jízdy (vyhnutím), a tím minimalizovat riziko střetu, což nijak neučinil. Tím se spolupodílel na zavinění dopravní nehody, k níž došlo, když jel ve směru jízdy od obce Domašín k obci Častolovice a řidička vozidla Ford Focus, registrační značky, V. K. mu při vyjíždění od benzinové čerpací stanice Voříšek na hlavní pozemní komunikaci nedala přednost v jízdě, načež došlo ke střetu pravého předního rohu vozidla VW Passat s levým zadním rohem vozidla Ford Focus. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob a dechové zkoušky na alkohol byly u obou řidičů provedeny s negativním výsledkem. Technická závada jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Na každém z osobních motorových vozidel vznikla hmotná škoda, která byla odhadnuta na částku 20 000 Kč. Žalobce byl za tyto přestupky potrestán pokutou ve výši 2 500 Kč a byla mu uložena povinnost k náhradě nákladů správního řízení v paušální částce 6 000 Kč (dále jen „*prvostupňové rozhodnutí*“).
3. Městský úřad rozhodoval o žalobci podruhé - původní rozhodnutí městského úřadu ze dne 30. 4. 2018, č. j. SPR-12362/2018-Krč, bylo ve výroku II., jímž byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4, ve spojení s § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu, zrušeno rozhodnutím žalovaného ze dne 15. 8. 2018 a věc byla vrácena k novému projednání.
4. Rozhodnutím ze dne 13. 5. 2019, č. j. KUKHK-13538/DS/2019/SR, žalovaný zamítl žalobcovo odvolání a prvostupňové rozhodnutí potvrdil (dále jen „*napadené rozhodnutí*“).

II. Žalobní argumentace

5. Žalobce se domáhal přezkoumání zákonnosti napadeného rozhodnutí a jeho zrušení, včetně zrušení prvostupňového rozhodnutí a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení.
6. Podle žalobce se závěr, že se dopustil přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, neopírá o jediný provedený důkaz. Žalovaný podle něj převzal argumentaci prvostupňového správního orgánu, aniž se hlouběji problémem zabýval.
7. Namítl, že se žalovaný nesprávně vypořádal s tím, na jakou vzdálenost žalobce mohl vidět postavení vozidla Ford Focus. Nesouhlasil se závěrem znalce Ing. M. M., podle něhož byla dána vzájemná viditelnost řidičů obou vozidel na vzdálenost 130 – 135 metrů s tím, že takový závěr nevychází z místních podmínek. Rovněž závěr znalce, který vyloučil omezené vnímání vozidla Ford Focus žalobcem, označil za nepodložený.

8. Dále namítl, že rychlost jeho vozidla nebyla určena bez zásadních pochybností. Uvedl, že jmenovaný znalec vycházel z neprokázaných skutečností, v doplňcích k posudku neuvedl nic nového, a rozporoval i správnost jednotlivých odpovědí znalce v doplňku č. II. Podle žalobce nebyla rychlost jeho vozidla objektivně změřena „žádným cejchovaným technickým zařízením“, nýbrž byla pouze „uvažována“, ačkoli k tomu znalec neměl dostatek údajů. Nepovažoval za dostatečné, pokud znalec vycházel z rýcí stopy způsobené vyvráceným kolem, z konečného postavení vozidel po dopravní nehodě a z míry jejich poškození, z nespecifikovaného zpomalení žalobcova vozidla před střetem, avšak opomenul kalkulovat s okamžitou hmotností vozidla, s povrchem vozovky, s mírou zpomalení v důsledku brzdění, s funkčností brzdného systému po střetu s druhým vozidlem i s výpovědí nezávislého svědka B., jenž uvedl, že jel za vozidlem žalobce delší dobu konstantní rychlostí 90 km/h. Výpověď tohoto svědka žalobce považoval za jediný prokazatelný údaj o rychlosti svého vozidla. Vymezil se též vůči stanovení rychlosti vozidel pomocí rozsahu poškození obou vozidel s tím, že vozidlo Ford Focus bylo značně zkorodováno.
9. Žalobce napadl i odbornou způsobilost znalce. Uvedl, že v jiném řízení bylo pochybení tohoto znalce zjištěno revizním znaleckým posudkem VUT – Ústavu soudního inženýrství v Brně, jehož výnatek doložil k žalobě.
10. Dále měl za to, že i kdyby se dopustil přestupku, nelze mu klást za vinu spoluzavinění dopravní nehody. Závěr, že pokud by jel povolenou rychlostí, nedošlo by ke střetu vozidel, není podle žalobce podložen důkazy a správní orgán absolutizuje předvídatelnost a opatrnost. Ze znaleckého posudku, jeho dodatku i výpovědi znalce podle žalobce vyplynulo, že řidička vozidla Ford Focus musela spatřit přední světla jeho zprava přijíždějící vozidla nejméně na vzdálenost 133 metrů. Nedbala však náležité opatrnosti a nedala mu přednost. Od okamžiku, kdy řidička mohla spatřit přední světlomety vozidla, měla dostatek času, aby včas zastavila, možnost zastavit měla ještě v dohledové vzdálenosti z pohledu přijíždějícího vozidla zprava při rozsvícených tlumených světlech (58 – 60 metrů). Stanovisko znalce o možnosti žalobce zabránit vzniku dopravní nehody, je spekulativní. Žalobce si vyhodnotil pomalou jízdu řidičky tak, že musela jeho příjezd zaregistrovat a tak včas své vozidlo zastaví a dá mu přednost v jízdě. V okamžiku zjištění, že tak neučiní, se snažil zabránit střetu jediným možným způsobem, a to objetím jejího vozidla zleva, řidička však bez zpomalení vjela do jeho jízdního pruhu. Stanovisko znalce, že pokud vnímal stojící neosvětlený kamion, musel vidět i kužel světél vyjíždějícího vozidla Ford Focus, není správné, jelikož kamion vnímal až po dopravní nehodě. I kdyby kužel světél vozidla Ford Focus viděl, nemohl by při dosvitu 45 metrů odhadnout, zda je vozidlo v prostoru čerpací stanice nebo na silnici.
11. Žalobce nesouhlasil se závěrem správního orgánu, podle něhož řidička vozidla Ford Focus nemohla odhadnout rychlost jízdy jeho vozidla, jelikož o něm nevěděla a až do nárazu jej neregistrovala. Žalobce odkázal na příslušnou judikaturu, z níž plyne primární odpovědnost řidiče vozidla jedoucího po vedlejší silnici. V případě střetu křižujících se vozidel je zpravidla rozhodujícím jednání řidiče jedoucího po vedlejší pozemní komunikaci, a v takovém případě odpovídá za střet vozidel primárně řidič, který poruší svou povinnost dát přednost v jízdě. Překročení dovolené rychlosti řidičem jedoucím po hlavní silnici může mít pouze omezený význam, jeho odpovědnost přichází v úvahu v případě extrémní míry porušení povinnosti dodržet stanovený rychlostní limit. Řidič, který jede po hlavní silnici a neporuší svoji povinnost dodržet povolenou rychlost

extrémní měrou, se tak smí spoléhat na princip omezené důvěry. Uvedené vyplývá z rozhodnutí sp. zn. 7 Tdo 38/2009, 7 Tdo 114/2010 (*pozn. soudu: patrně sp. zn. 7 Tdo 214/2010*), 7 Tdo 1156/2010 a 5 Tdo 1173/2004, z nichž je zřejmé, že odpovědnost či spoluodpovědnost řidiče jedoucího po hlavní silnici není vyloučena, jestliže výrazně překročí maximálně povolenou rychlost.

III. Vyjádření žalovaného

12. Žalovaný uvedl, že převzal argumentaci prvostupňového správního orgánu, na níž odkázal, neboť se s jeho závěry plně ztotožnil. Zdůraznil, že povinnost řádně odůvodnit správní rozhodnutí nelze interpretovat jako požadavek detailní odpovědi na každou námitku. Podstatné je, aby se správní orgán vypořádal se všemi základními námitkami účastníka řízení. Požadavky týkající se detailnosti a rozsahu vypořádání se s námitkami nesmí být podle žalovaného přemrštěné, neboť by tím došlo i k ohrožení funkčnosti správních orgánů. Nelze mít za to, že je povinen reagovat na každou dílčí argumentaci a tu obsáhle vyvrátit. Úkolem žalovaného je vypořádat se s obsahem a smyslem odvolací argumentace.
13. Ve zbylé části je obsah žaloby totožný s obsahem odvolání proti napadenému rozhodnutí, a proto žalovaný nepovažoval za účelné vyjadřovat se k jednotlivým žalobním bodům. Má za to, že k řízení přistoupil odpovědně a nezaujatě, posoudil všechny relevantní skutečnosti, včetně závažnosti jednání a důvodnosti uloženého správního trestu. Z uvedených důvodů navrhl žalobu zamítnout jako nedůvodnou.

IV. Skutkové a právní závěry krajského soudu

14. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí podle části třetí, hlavy první a druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., o soudním řízení správním, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „s. ř. s.“), přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu v době rozhodování žalovaného správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.). Rozsah soudního přezkumu byl vymezen žalobními námitkami (§ 75 odst. 2 s. ř. s.). O věci samé soud rozhodl bez jednání, neboť účastníci řízení s tím souhlasili (§ 51 odst. 1 s. ř. s.), přičemž dospěl k následujícím skutkovým a právním závěrům.

Skutkový stav věci

15. Z předloženého správního spisu vyplynulo, že městský úřad obdržel od Policie České republiky oznámení o přestupku spolu s protokolem o nehodě v silničním provozu, úředním záznamem o podání vysvětlení V. K. a žalobce. Jako podezřelá z přestupku podle § 23 odst. 1 a § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu je uvedena V. K., řidička osobního automobilu zn. Ford Focus DNW, reg. zn.. Z oznámení a protokolu o nehodě vyplývá, že k dopravní nehodě došlo 16. 6. 2017 v 22:25 h na silnici II. třídy č. 321 v 4,149 km, mezi obcemi Domašín a Častolovice, na křižovatce s místní komunikací u výjezdu z benzínové čerpací stanice Voříšek. Přednost nebyla na místě dopravní nehody vyznačena dopravním značením, jednalo se o výjezd z místa ležícího mimo silniční komunikaci (od čerpací stanice). V místě dopravní nehody byl rychlostní limit 90 km/h, přehlednost úseku nebyla snížena, místo nehody bylo bez veřejného osvětlení. V době ohledání místa dopravní nehody nebyla viditelnost snížena vlivem klimatických podmínek, byla noční obloha, povrch vozovky byl suchý, teprve v průběhu ohledání začalo pršet. Dechové zkoušky na alkohol proběhly u řidičů s negativními výsledky. Během ohledání byly zajištěny stopy, a to pozice obou osobních

vozidel, dřecí stopa, stopa odpadnutých nečistot, oblast stopy střepů (viz plánek místa dopravní nehody), a na obou vozidlech byla vyznačena poškození.

16. Nejprve bylo zahájeno správní řízení proti V. K. jako podezřelý z přestupku podle 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu (doručením oznámení o zahájení řízení dne 26. 7. 2017). V tomto řízení byl usnesením ze dne 28. 7. 2017, č. j. SPR-22227/2017-Krč, ustanoven v souladu s § 56 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*správní řád*“), znalec z oboru „doprava silniční – posuzování příčin dopravních nehod“ Ing. M. M. Dne 8. 9. 2017 bylo proti žalobci zahájeno správní řízení ve věci podezření ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4, ve spojení s § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu. Řízení o přestupku byla vedena ve společném řízení z důvodu souvislosti věci.
17. Znalec ve znaleckém posudku dospěl k závěru, že výhled řidiče stojícího na rozhraní hlavní a přístupové komunikace (pozice vozidla řidičky K. před výjezdem od čerpací stanice) do směru příjezdících vozidel od obce Solnice (směr příjezdu vozidla žalobce) činil zhruba 135 metrů. Výhled řidiče příjezdícího od obce Solnice na vozidlo stojící na rozhraní hlavní a přístupové komunikace činil zhruba 130 metrů. Tato zjištění dokládají fotografie na straně 8 znaleckého posudku. Znalec označil za klíčovou vzájemnou viditelnost vozidel. Pro řidičku vozidla Ford Focus mohl být signálem blížícího se vozidla žalobce kromě světlometů i zvuk jeho motoru. Před místem střetu nebyly zjištěny žádné brzdné, smykové nebo dřecí stopy od některého z vozidel. Nebylo zjištěno, že by vozidlo žalobce reagovalo bržděním, současně je však typ vozidla VW Passat vybaven stabilizačními systémy činícími obtížnější viditelnost brzdných stop. Pohyb vozidla žalobce znalec vymezil z dřecí stopy č. 3 dokumentované na úseku dlouhém 96 metrů, způsobené vyvrácením pravým předním kolem vozidla. Místo kontaktu bylo odvozeno z místa nálezů nečistot a střepů, a došlo k němu ještě před začátkem těchto stop. Vozidlo žalobce v důsledku nárazu snížilo rychlost o 15 – 20 km/h, následně zpomalovalo vlivem vyvrácení kola. Konečná poloha vozidla žalobce byla 100 m od místa střetu. Zpomalení vozidla znalec předpokládal v rozmezí 2 – 4 m/s². Na základě uvedených údajů znalec stanovil rychlost vozidla žalobce v době střetu na 95 – 110 km/h. Současně znalec uvedl, že rychlost jízdy vozidla žalobce na úseku 130 metrů před střetem nelze jednoznačně definovat, proto uvažoval jako rychlost střetu vozidla žalobce rychlost v rozmezí 95 – 110 km/h. Ve vztahu k možnému zabránění dopravní nehodě znalec uvedl, že pokud by řidička vozidla Ford Focus trvale sledovala situaci ve směru příjezdícího vozidla žalobce, byla by schopna odpovídajícím způsobem reagovat, v době najíždění na hlavní silnici měla ve svém výhledu žalobcovo vozidlo a s ohledem na šíři silnice mohla zareagovat okamžitým zastavením v pozici nezasahující do koridoru hlavní silnice, a ke střetu by nedošlo. Řidička mohla reagovat okamžitým zastavením ještě 2 s před střetem, a ke střetu by nedošlo. Z pozice žalobce by ke střetu vozidel nedošlo, pokud by stihl zpomalit či zastavit před místem střetu, k čemuž by stačil podstatně kratší úsek než úsek výhledové vzdálenosti o délce 135 metrů. Znalec poté uvažoval situaci, v níž žalobce reaguje na vzniklou situaci teprve poté, kdy bude z jednání řidičky vozidla Ford Focus zřejmé, že mu nedá přednost v jízdě. Dospěl k závěru, že v takové situaci by vozidlo byla od sebe vzdálena zhruba 50 – 60 metrů, a pokud by žalobce reagoval středně intenzivním bržděním se zpomalením 4 – 6 m/s², ke střetu by nedošlo, když i v případě vyšší rychlosti, zjištěné prováděnou analýzou, by měl žalobce na zpomalení dostatečně dlouhý úsek.

18. Znalecká doložka v závěru znaleckého posudku obsahuje údaj o tom, že znalec byl jmenován rozhodnutím Krajského soudu v Hradci Králové pro obor silniční a městská oprava, posuzování příčin dopravních nehod.
19. Na jednání dne 11. 10. 2017 podezřelá V. K. vypověděla, že v době jízdy byla noční obloha, viditelnost byla dobrá, vlivem klimatických podmínek nebyla zhoršená, povrch silnice byl suchý, za jízdy měla rozsvíceno zákonem stanovené osvětlení. Vyjížděla od čerpací stanice a zatáčela vlevo směrem k Častolovicím, rozhlédla se na obě strany a nic nejelo. Než vjela na pozemní komunikaci, pravděpodobně s vozidlem zastavila, netroufla by si nezastavit. Vyjela do křižovatky, nerozjela se ani pomalu ani rychle, plynule se zařadila do pravého jízdního pruhu. Když pokračovala dále ve směru na Častolovice, zezadu do ní narazilo vozidlo. V době nárazu již byla za hranicí křižovatky a zařazena v jízdním pruhu. Vozidlo VW Passat poprvé zaregistrovala těsně před nárazem, uslyšela kvílení brzd, předtím o něm nevěděla, ani v jednom směru žádné vozidlo nejelo. Při vyjíždění na hlavní komunikaci se dívala před sebe, soustředila se na odbočení a nenapadlo jí, že by se tam tak rychle zprava mohlo objevit nějaké vozidlo, možná, že kdyby se podívala vpravo, asi by ho tam viděla. Žalobce ani jeho zástupce se k ústnímu jednání nedostavili. Městský úřad přečetl u ústního jednání úřední záznam o podaném vysvětlení žalobce ze dne 17. 6. 2017, v němž žalobce potvrdil, že viditelnost nebyla vlivem klimatických podmínek zhoršená, byla noční tma, místo bylo částečně osvětleno z benzinky. Jeho vozidlo mělo rozsvíceno zákonem stanovené osvětlení. Jel po hlavní komunikaci a řidička druhého vozidla mu nedala přednost v jízdě, vjela do jeho jízdního pruhu a ohrozila jej. Jel rychlostí 85 – 90 km/h, na tachometr se v době jízdy nedíval. Městský úřad dále prováděl dokazování, mimo jiné shora uvedeným znaleckým posudkem.
20. Na jednání dne 28. 11. 2017 byli vyslechnuti žalobce a svědci. Žalobce potvrdil skutečnosti uvedené v podaném vysvětlení a dodal, že vozidlo Ford uviděl hned, jak mu to dovolil zaparkovaný kamion stojící zhruba 1 metr za hranicí výjezdu z čerpací stanice. Všiml si vozidla, až když vyjíždělo na komunikaci, podle něj nezastavilo. Jakmile vozidlo Ford spatřil, dal nohu z plynu a snažil se uhnout. Nebrzdil, protože si myslel, že vozidlo Ford zůstane v odbočovacím jízdním pruhu. Domníval se, že řidička druhého vozidla směřuje na odbočovací pruh na benzínku a předpokládal, že v něm zůstane, on projede a řidička se poté zařadí do pravého jízdního pruhu. Nepředpokládal, že mu tam vjede. Při střetu došlo k utržení kola, řízení se utrhlo, volant ztuhl, brzdy nereagovaly, jen vyvrácené kolo brzdilo. Bouchly airbagy, nemohl řídit, byl v šoku. Jeho vozidlo jelo, dokud samo nezastavilo. Před dopravní nehodou jel rychlostí 85 km/h.
21. Spolujezdci řidičky V. K. vypověděli, že před vjezdem na hlavní silnici řidička zastavila a rozhlédla se na obě strany. Svědci si před vjezdem na hlavní silnici nevšimli, že by jelo nějaké vozidlo, nezaregistrovali světla. Svědkové B. a D. uvedli, že se řidička zařadila plynule přímo do průběžného jízdního pruhu, kde došlo k nárazu, nebylo důvodu jet do odbočovacího pruhu, protože jeli rovně na Častolovice. Svědek B. vypověděl, že v místě vyjíždění na hlavní silnici stálo nákladní vozidlo, z jejich pohledu však nijak neomezovalo výhled při rozhlížení před vjezdem na hlavní silnici.
22. Svědek B. uvedl, že jel za vozidlem žalobce asi od Solnice, ve větší vzdálenosti. Svědek jel rychlostí asi 90 km/h a žalobcovo vozidlo bylo před ním zhruba stále ve stejné vzdálenosti. Pohyb obou vozidel vyhodnocoval podle koncových a částečně i brzdových světel. Zdálo se, jako by se žalobcovo vozidlo chtělo vyhnout střetu s druhým vozidlem

vyjíždějícím od benzinky. Viděl brzdová světla, ale nevěděl, jak silně a dlouho žalobcovo vozidlo brzdilo. Přišlo mu, jako by se tam vozidlo Ford „vtěsnało“. Vozidlo vyjíždějící od benzinky vjelo přímo do hlavního jízdního pruhu. Zdálo se, že se skoro vyhnuly, náraz byl těžko čitelný. Vozidlo žalobce „dřelo“ po silnici, jako by jelo po ráfku a moc nebrzdilo.

23. V podání doručeném městskému úřadu dne 6. 12. 2017 žalobce uvedl obdobně námitky jako v žalobě, a sice že znalec neuvažoval o výhledových poměrech řidičky, která musela vidět přední světlomety vozidla žalobce při výjezdu od čerpací stanice. Zdůraznil, že znalec rychlost jízdy žalobcova vozidla pouze předpokládal s tím, že ji nelze ze zjištěných podkladů zcela jistě určit. Svědecké výpovědi spolujezdců řidičky K. označil za nevěrohodné, jediný svědek B. vypovídal podle něj věrohodně. Odkázal též na judikaturu Nejvyššího soudu, která dovodila odpovědnost řidiče jedoucího po hlavní silnici pouze v případě extrémní míry porušení jeho povinnosti.
24. Na jednání dne 27. 2. 2018 znalce vypověděl, že v posudku popsal situaci ve vztahu k rychlosti a postavení vozidel 2 vteřiny před střetem s tím, že řidička K. měla dostatek času k zastavení vozidla. Zásadním podle něj bylo, zda řidička mohla vidět příjíždějící vozidlo. Pokud byla rychlost vozidla žalobce podstatně vyšší, načež se jeho rychlost snížila na „střetovou“ rychlost, řidička by vozidlo žalobce neviděla. Žalobce se k jednání nedostavil a jeho zástupce neměl vůči znalci žádné otázky.
25. Doplnkem č. I ze dne 22. 2. 2018 znalec doplnil znalecký posudek o podklady (svědecké výpovědi a vyjádření zástupce žalobce) a plánek výhledových poměrů obou vozidel doplnil o světlomety a nákladní soupravu, nutnost korigovat tyto výhledové poměry neshledal. Dodal, že rychlost žalobcova vozidla stanovil na základě dokumentované rycí stopy způsobené vyvráceným pravým předním kolem na úseku dlouhém cca 96 m, z postavení vozidel po střetu a z jejich poškození a na základě určitého zpomalení žalobcova vozidla před střetem, vyplývajícího z výpovědi svědka B. Nutnost měnit stanovenou rychlost znalec neshledal. Uvedl, že žalobce musel vnímat a registrovat světlomety vozidla Ford.
26. V podání doručeném městskému úřadu dne 7. 3. 2018 zástupce žalobce shodně jako v žalobě namítl, že rychlost vozidla žalobce byla pouze uvažována, nebyla jednoznačně určena, podklady uvedené znalcem nemohly vést ke stanovení této rychlosti, jediným prokazatelným údajem o rychlosti vozidla žalobce byla výpověď svědka B., a pokud by se žalobce dopustil přestupku, pak takové jednání neovlivnilo vznik dopravní nehody a žalobci nelze klást za vinu její spoluzavinění.
27. Dne 30. 4. 2018 vydal městský úřad prvostupňové rozhodnutí, jímž uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4, ve spojení s § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu. Současně byla uznána vinnou řidička vozidla Ford Focus V. K. z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8, ve spojení s § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť nedala při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci přednost v jízdě vozidlům po ní jedoucím. Oba řidiči byli potrestáni pokutou ve výši 2 500 Kč. Výrok II. rozhodnutí vztahující se k vině žalobce za přestupek, žalovaný zrušil rozhodnutím ze dne 15. 8. 2018, č. j. KUKHK-19416/DS/2018/DV-2, a věc vrátil městskému úřadu k novému projednání. Důvodem byla nepřezkoumatelnost pro nesrozumitelnost i nedostatek důvodů, neboť nebylo

prokázáno, zda spáchání přestupku spočívajícího v překročení rychlostního limitu ovlivnilo vznik dopravní nehody.

28. Městský úřad poté uložil znalci zpracovat doplněk znaleckého posudku a zodpovědět otázky, zda překročení rychlosti jízdy žalobcem mělo vliv na dopravní nehodu, zpracovat simulaci nehodového děje v případě dodržení rychlostního limitu, a stanovit vliv rozdílu mezi uvažovanými rychlostmi na zapříčinění dopravní nehody. Znalec v doplňku č. II. označil reakci žalobce spočívající ve snaze vyhnout se vozidlu Ford Focus krátce před střetem vyhýbacím manévrem vlevo, za neadekvátní. Tato reakce, spolu s vyšší rychlostí vozidla žalobce, měla podle znalce vliv na průběh dopravní nehody. Zopakoval, že k zastavení žalobcova vozidla by stačil podstatně kratší úsek než úsek 135 metrů představující výhledovou vzdálenost. Ze simulace nehodového děje v případě rychlosti žalobcova vozidla 90 km/h vyplynulo, že v takovém případě by ke střetu vozidel nedošlo. Pokud by se vozidlo žalobce pohybovalo konstantně rychlostí 90 km/h, a žalobce by provedl vyhýbací manévr objetím vozidla Ford Focus zleva, obě vozidla by se minula, neboť vozidlo Ford Focus by již bylo zcela zařazeno v pravém jízdním pruhu.
29. Dne 19. 2. 2019 se konalo ve věci jednání, při němž městský úřad provedl dokazování mimo jiné i doplňkem znaleckého posudku. Žalobce se k němu vyjádřil v podání doručeném městskému úřadu dne 13. 3. 2019, kdy označil závěry znalce za hypotetické a namítl, že znalec nevychází z konkrétní situace na místě dopravní nehody.
30. Dne 20. 3. 2019 vydal městský úřad prvostupňové rozhodnutí, proti němuž se žalobce odvolal. V odvolání uvedl shodné námitky jako v podané žalobě: zdůraznil, že rychlost jeho vozidla byla znalcem toliko uvažována a nebyla zjištěna žádným cejchovaným technickým zařízením, znalec vycházel z nedostatečných podkladů, nezvažoval výpověď svědka B. I kdyby se dopustil přestupku, nelze mu klást za vinu spoluzavinění dopravní nehody, neboť i z judikatury plyne, že překročení dovolené rychlosti řidičem jedoucím po hlavní silnici může mít jen omezený význam, primární je odpovědnost řidiče přijíždějícího z vedlejší silnice. Stanovisko znalce o možnosti žalobce zabránit dopravní nehodě označil za spekulaci, počítal s tím, že mu řidička K. dá přednost v jízdě. Namítl také, že doplněk č. II znaleckého posudku nepřinesl nic nového, znalcem určená vzájemná viditelnost nevychází z podmínek na místě, i kdyby žalobce vozidlo Ford Focus viděl, nemohl znát jeho pozici, znalec chybně vyloučil možnost jeho omezeného vnímání žalobcem, jediným viníkem dopravní nehody byla řidička K., která nesledovala provoz.
31. Napadeným rozhodnutím ze dne 13. 5. 2019 žalovaný odvolání žalobce zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

Právní závěry

32. Před samotným vypořádáním žalobních námitek krajský soud uvádí, že podaná žaloba je téměř doslovným přepisem odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí. Žalobní námitky jsou zcela totožné jako námitky vznesené v rámci odvolacího řízení (jednotlivé odstavce zástupce žalobce zkopíroval). Žaloba neobsahuje jedinou námitku, kterou by zástupce žalobce neuplatnil již v odvolacím řízení.
33. Jak zdůraznil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 6. 10. 2015, č. j. 6 Afs 9/2015 - 31, žalobci nic nebrání v tom, aby v rámci žalobních bodů zopakoval své argumenty

vyjádřené v průběhu řízení před správními orgány, musí však vzít v úvahu, že žalobou napadá právě rozhodnutí o odvolání, které jeho ve správním řízení uplatněné argumenty vypořádává (nebo nevypořádává) a žalobní body se musí vztahovat právě k obsahu napadeného rozhodnutí, případně k postupu žalovaného správního orgánu při vydání napadeného rozhodnutí (srov. rovněž rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 11. 2013, č. j. 4 As 78/2012 - 125).

34. Při úvaze, zda žaloba vůbec obsahuje způsobilé žalobní body, soud zohlednil, že pojem „žalobní bod“ je nutno vykládat způsobem ve prospěch žalobce extenzivním (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 8. 2007, č. j. 2 Azs 54/2007 - 42), a považovat za něj ve smyslu rozsudku rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2010, č. j. 4 As 3/2008 - 78, každé vyjádření žalobce, z něhož lze být v nejhrubších obrysech dovodit, že napadené správní rozhodnutí z určitého důvodu považuje za nezákonné. Žalobce (respektive jeho zástupce) do žaloby sice zkopíroval odvolací námitky, avšak současně je z žaloby zřejmé, že s napadeným rozhodnutím žalobce nesouhlasí právě proto, že žalovaný podle jeho názoru převzal argumentaci prvostupňového rozhodnutí. Proto v tomto konkrétním případě podle soudu ještě postačil obsah žaloby k naplnění podmínky stanovené v § 71 odst. 1 písm. d) s. ř. s., námitky je třeba považovat za řádně uplatněné žalobní body a žalobu z toho důvodu neodmítnout.
35. Nejprve soud zdůrazňuje, že výtky žalobce, podle nichž ho správní orgány určily jako jediného viníka nehody s tím, že řidička K. nemohla odhadnout rychlost jízdy žalobcova vozidla, se nezakládají na pravdě a nejsou tudíž důvodné. Ze správního spisu jednoznačně vyplynulo, že řidička K. byla shledána vinnou za spáchání přestupků a potrestána pokutou. Žalovaný v napadeném rozhodnutí na stranách 10, 13, 14 či 17 jednoznačně uvádí, že základní příčinou dopravní nehody bylo právě jednání V. K., neboť pokud by jmenovaná řidička dala žalobci přednost v jízdě, ke střetu vozidel by nedošlo. Uvedená skutečnost též koresponduje se zjištěními znalce ve znaleckém posudku a jeho doplňcích.
36. Podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec o méně než 30 km/h. Podle § 18 odst. 3 téhož zákona smí řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h.
37. Podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona. Hlava II zákona o silničním provozu ukládá v § 4 písm. a) každému při účasti na provozu na pozemních komunikacích povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.
38. Z napadeného rozhodnutí rozhodně není patrné, že by se žalovaný neměl věci zabývat hlouběji a že by měl pouze převzít argumentaci městského úřadu. Žalovaný se

naopak v napadeném rozhodnutí pečlivě věci věnoval, zabýval se odvolacími námitkami žalobce a vyložil, z jakých důvodů považuje znalecký posudek za správný a za prokázané porušení povinnosti řidiče motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h (srov. § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu), jakož i porušení povinnosti chovat se při účasti na provozu na pozemních komunikacích ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, a své chování přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu (srov. § 4 písm. a) zákona o silničních komunikacích). Žalovaný se pečlivě věnoval i judikatuře Nejvyššího soudu vztahující se k odpovědnosti řidiče jedoucího po hlavní silniční komunikaci ve vztahu k zavinění dopravní nehody v důsledku porušení povinnosti dát přednost v jízdě ze strany řidiče přijíždějícího z vedlejší silniční komunikace. Soud se s odůvodněním napadeného rozhodnutí ztotožňuje a odkazuje na něj, a doplňuje následující.

39. Žalobce namítl, že se žalovaný nesprávně vypořádal jednak s tím, na jakou vzdálenost žalobce mohl vidět postavení vozidla Ford Focus, a dále se stanovením rychlosti jeho vozidla. Průběhu nehody a stanovení rychlosti vozidla žalobce se žalovaný věnoval na straně 11 až 13 napadeného rozhodnutí, přičemž vychází zejména ze zpracovaného znaleckého posudku a jeho doplňků. Žalobce namítl, že zjištění o vzájemné viditelnosti obou vozidel na vzdálenost 130 až 135 metrů nevychází z místních podmínek. Neuvedl však, jakým způsobem se místní podmínky odlišovaly od podmínek předpokládaných znalcem a na základě jakých důvodů nemohla být dána vzájemná viditelnost obou vozidel zhruba na vzdálenost 130 - 135 metrů. Z obsahu znaleckého posudku je přitom zřejmé, že znalec vycházel z takových místních podmínek, které popsali účastníci dopravní nehody a svědci dopravní nehody a které korespondují s obsahem protokolu o nehodě v silničním provozu (noční obloha, viditelnost nebyla snížena klimatickými podmínkami, sucho, déšť začal až při ohledání místa dopravní nehody). Vzájemná viditelnost na 130 až 135 metrů je též doložena fotografiemi ve znaleckém posudku. Znalec vycházel z vysvětlení obou řidičů a z plánu místa dopravní nehody pořízeného Policií ČR. Jestliže se žalovaný opřel ve svých závěrech o tyto závěry znalce, není zřejmé, z jakých důvodů se měl nesprávně vypořádat se vzájemnou viditelností vozidel. Žaloba pro to konkrétní důvody neuvádí. Co se týče stanovení rychlosti vozidla žalobce, žalovaný vyšel ze zjištění znalce. Znalec přitom vzal v úvahu povrch vozovky, míru zpomalení v důsledku případného brzdění, poškození vozidel včetně koroze vozidla Ford Focus, jakož i výpověď svědka B., který sice viděl u žalobcova vozidla brzdová světla, avšak nevěděl, po jak dlouhou dobu brzdilo. V souvislosti s výpovědí svědka B. zohlednil, že před místem střetu vozidel nebyly zjištěny žádné brzdné ani smykové stopy. Uvažil též místo střetu obou vozidel, brzdění vyvráceným pravým předním kolem vozidla žalobce po střetu, ale i konečnou polohu vozidla žalobce po střetu. Znalec sice uvedl, že rychlost jízdy vozidla žalobce na úseku 130 metrů před střetem nelze jednoznačně definovat, tudíž uvažoval rychlost v rozmezí 95 - 110 km/h, nelze však přehlédnout to, že ze simulace nehodového děje v případě rychlosti žalobcova vozidla ve výši 90 km/h vyplynulo, že v takovém případě by ke střetu vozidel nedošlo. Znalec dospěl k závěru, že pokud by se vozidlo žalobce pohybovalo konstantně rychlostí 90 km/h, a následně by žalobce provedl vyhybovací

manévr objetím vozidla Ford Focus zleva, obě vozidla by se minula, neboť vozidlo Ford Focus by již bylo zcela zařazeno v pravém jízdním pruhu. Uvedený závěr je pro projednávanou věc klíčový, a žalobce jej nerozporoval. Nelze přisvědčit tvrzení žalobce, že doplňky ke znaleckému posudku nepřinesly nic nového. Podle zjištění znalce v doplňku č. II. by se vozidla při uhýbajícím manévru, který provedl žalobce, vyhnula, jestliže by žalobce jel konstantní rychlostí 90 km/h, tj. v daném místě maximální povolenou rychlostí jízdy. Závěr, podle něhož by nedošlo ke střetu vozidel, pokud by žalobce jel povolenou rychlostí, nachází oporu v provedeném důkazu, a to v doplňku č. II ke znaleckému posudku.

40. Ze závěrů znalce tedy vyplynulo, že k dopravní nehodě přispěl i žalobce. Znalec výslovně uvedl, že pokud by žalobce jel konstantní rychlostí 90 km/h, vyhýbací manévr objetím vozidla Ford Focus by byl úspěšný, neboť vozidla by se minula. Především však žalobce mohl i ve zjištěné vyšší rychlosti odvrátit střet vozidel zpomalením svého vozidla bržděním (středně intenzivním), na což měl dostatečně dlouhý úsek. Rychlost žalobcova vozidla musela být jednoznačně vyšší než maximální povolená rychlost 90 km/h. Znalec stanovil rychlost vozidla žalobce v rozpětí 95 až 110 km/h, přičemž ve prospěch žalobce bylo uvažováno s rychlostí 95 km/h. Ačkoli základní příčinou dopravní nehody bylo jednání řidičky V. K., která žalobci nedala přednost v jízdě, žalobce přispěl k dopravní nehodě tím, že překročil maximální rychlostní limit 90 km/h. Tudíž i žalobci lze klást za vinu spoluzavinění dopravní nehody. Uvedený závěr správních orgánů je logický, nachází oporu v provedených důkazech a soud se s ním ztotožnil.

41. Dovolával-li se žalobce judikatorních závěrů a primární odpovědnosti řidiče vozidla jedoucího z vedlejší silniční komunikace, krajský soud uvádí, že uvedené závěry nejsou s napadeným rozhodnutím v rozporu. Nejvyšší soud zdůraznil např. v rozsudku ze dne 4. 2. 2009, sp. zn. 7 Tdo 38/2009, jehož se žalobce dovolával: *“Obecně vzato, je za takový střet zásadně odpovědný řidič, který do křižovatky vjede z vedlejší silnice, neboť jeho povinností je dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici. Samotná okolnost, že řidič, který má přednost v jízdě, jede rychlostí přesahující stanovený limit, nic nemění na povinnosti řidiče přijíždějícího z vedlejší silnice dát přednost v jízdě řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici. Přednost řidiče jedoucího po hlavní silnici tedy nezaniká jen v důsledku toho, že tento řidič jede nedovolenou rychlostí. Příčinou střetu pak je skutečnost, že řidič přijíždějící po vedlejší silnici nedal přednost. Překročení dovolené rychlosti řidičem jedoucím po hlavní silnici může mít pouze omezený význam, a to v podstatě jen z hlediska míry následku vzniklého ze střetu, za který ovšem primárně odpovídá řidič vozidla přijíždějícího z vedlejší silnice. Tyto zásady vyplývají z toho, že porovnají-li se povinnosti obou řidičů, je povinnost dát přednost v jízdě kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než je povinnost dodržet limit dovolené rychlosti. Porušení povinnosti dát přednost v jízdě bez dalšího již samo o sobě vede ke zcela bezprostřednímu a reálnému nebezpečí střetu vozidel, protože se vždy týká situace, v níž jde o vztah nejméně dvou vozidel s protínajícím se směrem jízdy.”* I v projednávané věci bylo hlavní příčinou vzniku dopravní nehody pochybení řidičky V. K., která nedala žalobci přednost v jízdě. To uvedl i žalovaný v napadeném rozhodnutí. Porušení povinnosti dát přednost v jízdě jmenovanou řidičkou, které bylo základní příčinou dopravní nehody, lze jednoznačně hodnotit za významnější porušení pravidel silničního provozu než překročení maximální povolené rychlosti žalobcem. V projednávaném případě však nebylo jedinou příčinou vzniku dopravní nehody nedání přednosti v jízdě. Pokud by totiž žalobce jel pomaleji a dodržel rychlostní limit (jel nejvýše rychlostí 90 km/h), ke střetu obou vozidel by nedošlo. Ke střetu vozidel by nedošlo i tehdy, pokud by žalobce v

dohledové vzdálenosti, jakmile vozidlo Ford Focus spatřil, zpomalil, jak bylo shora uvedeno v bodech 34 a 35 tohoto rozsudku.

42. Co se týče obecné námitky týkající se neodbornosti znalce, s vznesenou námitkou se již dostatečně vypořádal žalovaný v napadeném rozhodnutí na stranách 17 a 18. Lze doplnit, že odborná způsobilost ustanoveného znalce Ing. M. M. jednoznačně odpovídala zaměření odborných otázek, jež bylo nutno v řízení posoudit, neboť se jednalo o znalce jmenovaného krajským soudem pro obor silniční a městská oprava, posuzování příčin dopravních nehod. Skutečnost, že závěry tohoto znalce byly v jiném soudním řízení zpochybněny jinými znalci, není až tak neobvyklá a především bez dalšího neznamená, že by závěry znalce právě v projednávané věci byly chybné. Žalobce v tomto ohledu předložil pouze výňatek (dvě strany) ze znaleckého posudku jiných znalců, který byl zpracován v jiné věci, aniž by v tomto výňatku byly uvedeny konkrétní skutkové okolnosti případu a závěry jmenovaného znalce týkající se brzdového systému vozidla značky VW. Toliko ze dvou stran znaleckého posudku v jiné věci a bez znalosti takové věci nelze dovodit, že závěry znalce v projednávané věci jsou chybné. Námitka je tudíž neopodstatněná.

43. S ohledem na shora uvedené důvody soud žalobu zamítl jako nedůvodnou ve smyslu § 78 odst. 7 s. ř. s.

V. Náklady řízení

44. Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch, tudíž nemá ani právo na náhradu nákladů řízení. Žalovaný náhradu nákladů řízení nepožadoval a z obsahu správního spisu ani nevyplynulo, že by mu v průběhu soudního řízení vznikly nad rámec jeho běžné úřední činnosti nějaké náklady.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, 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 nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Hradec Králové 18. listopadu 2020

JUDr. Ivona Šubrtová v. r.
samosoudkyně