



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě – pobočka v Olomouci rozhodl samosoudkyní JUDr. Martinou Radkovou, Ph.D., ve věci

žalobce: **M. C.**
bytem V. 565, X V.
zastoupený advokátem JUDr. Tomášem Štípkem
sídlem Stodolní 741/15, 702 00 Moravská Ostrava

proti
žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**
sídlem tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 7. 2018, č. j. X, ve věci přestupku

takto:

- I. Žaloba **se zamítá.**
- II. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává.**
- III. Žalobce **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalovaný napadeným rozhodnutím změnil rozhodnutí Městského úřadu Valašské Meziříčí (dále jen „městský úřad“) ze dne 12. 12. 2017, č. j. X, tak, že výrok III, v němž městský úřad uvedl, že nerozhodoval o náhradě škody, vypustil a ve zbylé části odvolání zamítl a napadené rozhodnutí městského úřadu potvrdil.
2. Přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění účinném ke dni spáchání přestupků (dále jen „zákon o silničním provozu“) se měl žalobce z nedbalosti dopustit tím, že dne 27. 2. 2017 v čase okolo 7.35 h v obci V. při řízení vozidla tov. zn. Škoda, RZ X, v blízkosti domu č. p. X v nepřehledné křižovatce (se zamrzlým odrazovým zrcadlem) nezajistil bezpečné vyjetí a při vyjíždění z místní komunikace na hlavní silnici

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

III. třídy č. 4868 **nedal přednost v jízdě vozidlu Audi, RZ X, řidiče R. H., který jel po hlavní komunikaci** ve směru jízdy od obce Valašské Meziříčí, přičemž došlo ke střetu těchto vozidel. Tímto jednáním měl žalobce porušit § 5 odst. 1 písm. k) a § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu. Městský úřad uložil žalobci za tento přestupek pokutu ve výši 2 700 Kč.

3. **Žalobce v žalobě** namítal, že žalovaný oponoval v bodě 28 svého rozhodnutí skutečností plynoucím ze znaleckého posudku pouhým tvrzením „není tomu tak“ a sám technicky hodnotil situaci. Dále v bodě 35 žalovaný bez znaleckého podložení svého tvrzení uvedl, že je technicky přijatelnou skutečností, že pomalou jízdou při rozjezdu vozidla žalobce mohl řidič vozidla Audi vnímat jako stání, neboť se žalobce rozjížděl s vozidlem se studeným motorem o nevelkém výkonu. Znalec ve svém posudku uvedl, že není technicky možné, aby vozidlo žalobce zastavil a až poté se rozjel. Tvrzení, že situaci mohl řidič vozidla Audi vnímat jinak, je svévolnou a nijak nepodloženou spekulací žalovaného.
4. Žalovaný se s argumentací rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2012, č. j. 7 As 91/2012-62, vypořádal pouze tvrzením, že žalobce nesplnil své povinnosti spojené s bezpečným vjetím na hlavní pozemní komunikaci a opětovně popřel tvrzení znalce, že pokud by řidič vozidla Audi dodržel zákonem předepsanou maximální rychlost vozidla, k nehodě by nedošlo. Žalobce sám vynaložil veškeré úsilí k tomu, aby mohl splnit svou zákonnou povinnost dát případně jedoucímu autu přednost, nicméně mu rychlost vozidla Audi neumožnila tuto povinnost splnit. Podle znaleckého posudku průjezd křižovatkou při stávajících výhledech není při dodržení maximální povolené rychlosti nebezpečný, bez ohledu na funkčnost zrcadla.
5. Žalovaný nevzal v potaz fakt, že řidič vozidla Audi komunikaci, na níž se stala dopravní nehoda, dobře znal a byl si tedy vědom toho, že jde o nepřehledný úsek, a přesto tomu nijak nepřizpůsobil rychlost jízdy. V situaci, kdy na hlavní silnici vyjíždí z vedlejší silnice vozidlo, je podle zákona možné, aby vozidlo pohybující se na hlavní silnici omezil a s ohledem na to, že žalobce nevytvořil překážku náhlou, je evidentní, že kdyby řidič vozidla Audi dodržel zákonem stanovenou maximální rychlost jízdy, k nehodě by nedošlo. Stejně tak správní orgány nevzaly v potaz, že řidič vozidla Audi ve výpovědi, kterou poskytl po nehodě, uvedl několik evidentně nepravdivých tvrzení, která byla vyvrácena znaleckým posudkem. Žalobce proto nepovažuje výpověď řidiče vozidla Audi za věrohodnou, protože pouze hájil sám sebe.
6. Žalovaný dále nesprávně posoudil dopady nálezu Ústavního soudu ze dne 31. 5. 2016, sp. zn. III. ÚS 2065/15, bod 40, podle kterého je zjevně nepřiměřený a v praxi nerealizovatelný požadavek směřující k řidičům, že jsou povinni při couvání užít pomoci jiné osoby nebo výstražného signálu vždy, když jim postavení vozidla neumožňuje přehlednout veškerý prostor za vozidlem. S tím se žalovaný vypořádal pouze tvrzením, že nález není zcela přílehavý dané situaci a nejde o nepřiměřené požadavky, nýbrž o porušení elementární povinnosti řidiče. Podle žalobce jsou však požadavky kladené na něho žalovaným nepřiměřené, zejména co se míry opatrnosti týče.
7. **Žalovaný ve vyjádření k žalobě** odkázal na napadené rozhodnutí a na to, že dopravní nehoda je „pouze“ škodlivý následek vlastního protiprávního jednání. Ve správním řízení nebyl primárně zjišťován podíl účastníků na společné dopravní nehodě, ale právě to, zda se někdo z nich dopustil protiprávního jednání. V případě žalobce k tomuto protiprávnímu jednání došlo, neboť on byl tím, kdo nebezpečí v silničním provozu vyvolal

svým vjezdem na hlavní pozemní komunikaci a vytvořil situaci, na niž musel bezprostředně a rychle reagovat řidič vozidla Audi brzděním. Nedovoleným jednáním je již jen samotná skutečnost, že řidič vozidla Audi musel náhle upravovat rychlost jízdy i její směr [§ 2 písm. q) zákona o silničním provozu].

8. Naplnit takovou podmínku by znamenalo, že řidič vozidla Audi by při dovolené rychlosti musel „jen sundat nohu z plynu“, popřípadě mírně a nikoliv brzdit maximálním využitím brzdné síly nebo nekontrolovaně přijíždět do protisměru či dokonce mimo silnici (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 6 As 195/2015-39).
9. Žalobce tak nezprošťuje odpovědnosti za shora uvedený přestupek skutečnost, že kdyby jel řidič vozidla Audi rychlostí 50 km/h, tak by na žalobcův nesprávný manévr stačil reagovat prudkým brzděním, aby zabránil střetu (viz strana 11 znaleckého posudku). Řidič vozidla Audi by při rychlosti 50 km/h neměl být nucen k náhlému brzdění, ani k náhlé změně směru jízdy. Nelze odhlédnout od konstatování znalce, že pokud by řidič vozidla Audi brzdil nenáhle, tedy s menším brzdícím účinkem, ke střetu by došlo i za situace, že by nejvyšší dovolenou rychlost v obci dodržel. Jak žalovaný konstatoval v bodě 33 svého rozhodnutí, znalec počítal s velice nadprůměrně rychlou reakcí řidiče a s laboratorními podmínkami v místě brzdění – tedy suchou neznečištěnou vozovkou. Také je třeba vzít v úvahu skutečnost, že se řidič vozidla Audi nejprve snažil střetu vyhnout vybočením vlevo a až pak brzdil. Nicméně žalovaný posuzoval, zda se žalobce dopustil či nedopustil protiprávního jednání a zjistil, že i kdyby ke střetu vozidel nedošlo, žalobce zcela jistě tvořil řidiči vozidla Audi, jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci, překážku, na kterou musel reagovat nejen změnou směru jízdy, ale také prudkou změnou rychlosti.
10. Žalovaný ve svém rozhodnutí nijak nespekuluje. Pokud by ho žalobce, respektive zmocněnec, kterého si platí, za poskytnutí právní pomoci v dané věci, četl dostatečně pozorně, zjistil by, že nelze vytrhávat jednotlivé věty z bodů 28 a 35 z kontextu celého rozhodnutí. Žalovaný podrobně vysvětlil, že znalci nepřísluší činit závěry právní, ale toliko odborné a upozornil v tomto směru na některé nedostatky nebo nejasnosti posudku, což je v souladu s názorem Ústavního soudu podle usnesení sp. zn. III. ÚS 299/06.
11. **Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci přezkoumal** napadené rozhodnutí podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále „s. ř. s.“) v mezích žalobních bodů a při přezkoumání rozhodnutí soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.).
12. Soud zjistil ve vztahu k souzené věci **ze správního spisu** ze záznamu Policie ČR (dále jen „policie“) o zahájení úkonů trestního řízení, že žalobce byl podezřelý ze spáchání přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti. Žalobce při vjíždění do křižovatky nedal přednost na hlavní komunikaci jedoucímu řidiči vozidla Audi, protože rychlost jízdy nepřizpůsobil svým schopnostem, vlastnostem vozidla, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, a tím došlo k čelnímu střetu obou vozidel. Řidič vozidla Audi se snažil s vozidlem ještě vyhnout vlevo a narazil do vnějšího obložení domu č. p. X a č. p. X. Při dopravní nehodě došlo k lehkému zranění spolujezdce M. C. a těžkému zranění R. C. (zlomenina tří obratlů). Jmenovaní nezletilí synové žalobce byli z místa nehody přivezeni vozidlem rychlé záchranné služby do nemocnice ve Valašském Meziříčí.

13. V podrobném popisu **v protokole o nehodě** je mimo jiné uvedeno, že na místní komunikaci je před místem dopravní nehody umístěna dopravní značka „Dej přednost v jízdě!“ (P4), a to za pravým okrajem této komunikace. Tato svislá dopravní značka je velmi dobře viditelná a přehledná. Žádné jiné svislé dopravní značení či vodorovné dopravní značení, které by mělo souvislost s touto dopravní nehodou, se před místem nebo v místě dopravní nehody nenachází. Před místem dopravní nehody za levým okrajem silnice č. III/4868 ve směru jízdy od obce Valašské Meziříčí k obci Rožnov pod Radhoštěm se před domem č. X nachází na betonovém sloupu parabolické zrcadlo určené pro lepší přehlednost při výjezdu z místní komunikace na silnici č. III/4868. Toto bylo v době ohledání místa nenamrzlé a v době příjezdu první hlídky na místo dopravní nehody bylo mírně namrzlé. Kamerový systém se v místě nehody nenachází. Ze směru jízdy žalobce je přehlednost při odbočení vlevo, tedy směrem k obci Valašské Meziříčí, ztížena oplocením pozemku domu č. X, které vede podélně se silnicí č. III/4868 směrem k obci Valašské Meziříčí. K dopravní nehodě došlo v denní době, bylo jasno a teplota asi 3 °C. Na místě dopravní nehody byl zaměřen výhledový poměr do křižovatky, kdy vzdálenost, na kterou oba účastníci mají na sebe dostatečný rozhled, činí 33, 9 m od hranice křižovatky směrem k obci Valašské Meziříčí, tedy ke směru jízdy řidiče vozidla Audi. U vozidla žalobce bylo zadrženo osvědčení o registraci vozidla pro závady (nadměrný únik provozních kapalin, který bezprostředně poškozuje životní prostředí nebo bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu a uložení motoru je natolik zjevně nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost). Rok výroby vozidla Škoda je 1999, rok výroby vozidla Audi je 2011.
14. Podle úředního záznamu policie ze dne 27. 5. 2017 byly za účasti znalce v místě dopravní nehody zjišťovány dohledy na výjezdu z vedlejší komunikace. Tento výhled činil do místa jízdy vozidla Audi 35 m. Přehlednost vozovky při výjezdu z vedlejší komunikace ve směru pohledu zprava na hlavní komunikaci byla v době nehody ztížena zástavbou, přehlednost vlevo je ztížena keři a pro výjezd vlevo je instalováno v místě zrcadlo, v době nehody bylo zamrzlé, bez funkce zobrazování.
15. Součástí spisu je fotodokumentace místa nehody, poškozených vozidel a domů.
16. **Řidič vozidla Audi** ve vysvětlení dne 27. 2. 2017 uvedl, že vozidlo žalobce uviděl v momentě, kdy vyjížděl ze zatáčky a v té době žalobce stál a řidič vozidla Audi ho mohl objet ve svém směru. Když takto pokračoval, vozidlo žalobce se rozjelo a pokračoval do směru jízdy vozidla Audi, kdy se ho řidič vozidla Audi pokusil objet vlevo, tedy přešel do protisměru, ale to se už nepovedlo a došlo k nárazu jeho do vozidla a do jednoho a druhého domu. Řidiči vozidla Audi se aktivovaly airbagy a už neměl výhled. Po vzpamatování z nárazu řidič vozidla Audi vystoupil z vozidla a šel k vozidlu žalobce, ve kterém seděli mimo něj dvě děti, začal zjišťovat, zda jsou v pořádku, a to mimo nějaké odřeniny byli. V té době jela kolem paní a řekla, že je zdravotní sestra, začala se o děti starat a neviděla známky většího zranění, proto pokračovala v jízdě. Žalobce volal záchrannou službu a říkal, že sanitka už jede. Vozidlo žalobce bylo ještě mírně omrzlé nebo zamlžené, i boční okna se mu zdály nějak zamlžené, čelní okno bylo v pořádku. Na pomocném zrcadle byla námraza, takže přes něho nešlo vidět. Před nehodou jel řidič vozidla Audi podle svého tvrzení okolo 50 km/h, cesta mu nepřišla namrzlá, k dotazu uvedl, že mírně přibrzdil, když viděl, že žalobce stojí a může ho objet, proto přestal brzdit a pokračoval v jízdě, ale v tom se vozidlo žalobce rozjelo a řidič vozidla Audi už ho nestačil objet. Vina je na straně žalobce, který mu nedal přednost.

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

17. **Žalobce ve vysvětlení** uvedl, že jeho dům je asi 400 m od křižovatky a jezdí tudy denně. Před jízdou vozidlo zkontroloval, na předním skle byly zbytky námrazy, které seškrabal škrabkou. Ráno na auto svítilo slunce a námraza na vozidle byla již téměř „roztátá“. Vozidlo nemělo žádné závady, mělo platnou STK. Žalobce křižovatku projíždí každý den a ví, že rozhledové poměry jsou špatné, proto ji projíždí s co největší opatrností. Běžně využívá zrcadlo, které bylo v tu dobu zamrzlé. Proto najel do křižovatky, aby měl co nejlepší výhled, a přitom nezasahoval do hlavní komunikace. V tu chvíli měl ukazatel směru zapnutý, chystal se odbočovat vlevo. Nebyl oslněn, vozovka byla mokrá napůl, ale nebyla namrzlá. Žalobce se opakovaně podíval vlevo i vpravo, nikoho neviděl, rozjel se a začal odbočovat. Měl v tu chvíli dostatečný výhled na obě strany, aby mohl křižovatku bezpečně projet za předpokladu, že ostatní řidiči dodrží předepsanou rychlost. Jak vjel do křižovatky, z levé strany se najednou objevilo černé auto, to se přiřítilo velkou rychlostí. Žalobce jen stačil šlápnout na brzdu a došlo k nárazu. Vozidlo se začalo točit. Žalobce měl v tu chvíli jen útržky paměti a vzpomíná si, že se snažil vytočit záchrannou službu, ale v tom šoku se mu to nepodařilo. Pak požádal neznámou paní, aby zavolala pro děti záchranku. Někdo z lidí, kteří se na místo seběhli, řekli, že sanitku už volali. Žalobce popsal své zdravotní potíže (prokousnutý jazyk, naražená žebra na pravé straně, naraženou levou ruku a levou nohu, bolí ho hlava), ale zatím necítil potřebu lékařského ošetření. Ke zranění synů se nevyjádřil, protože měl nesouvislé informace od manželky.
18. Podle záznamu policie ze dne 7. 8. 2017 o telefonickém hovoru se žalobcem sám žalobce žádné zranění neutrpěl, nejmladší syn byl na pozorování kvůli oděrci na hlavě, byl propuštěn v pořádku z nemocnice po dvou dnech a starší syn byl v nemocnici týden a podezření na frakturu obratle se nepotvrdilo. Zjištění jsou doplněna o zprávy chirurga. Poté byla věc spolu se znaleckým posudkem odevzdána k projednání přestupku.
19. **Znalec Ing. R. R. ve svém posudku** ze dne 5. 6. 2017 uvedl, že řidič vozidla Audi jel před nehodou rychlostí asi 61 až 75 km/h. Vozidlo žalobce před nehodou jelo rychlostí 0 až 13 km/h. Asi 3 s před nehodou se žalobce rozjížděl a vozidlo Audi neviděl. Vozidlo žalobce asi 1,8 s před nehodou bylo přední částí vjeto asi 1 m za pravý okraj vozovky (do vozovky) a řidič vozidla Audi na něho mohl reagovat vyhnutím vlevo. Vozidlo žalobce od vjetí a odbočení vlevo bylo po celou dobu v jízdě. Řidič vozidla Audi na žalobce mohl reagovat do vzdálenosti asi 32 m od levé trajektorie pohybu vozidla řidiče na vozovce.
20. K zastavení vozidla Audi z rychlosti jízdy 50 km/h je při brzděném zpomalení 5,8 m/s, při náběhu brzd 0,3 s, reakci řidiče 0,7 s, nutná dráha asi 27,5 m a čas asi 3,1 s, a při polovičním brzděném zpomalení 2,9 m/ss (nenáhlé brzdění), pak je dráha asi 41,9 m a čas asi 5,2 s. Pokud by se tedy vozidlo Audi před střetem pohybovalo rychlostí 50 km/h, tak by ke střetu nedošlo a zastavilo by asi 4,5 m před trajektorií jízdy vozidla žalobce a nevytvořilo by pro žalobce náhlou překážku. Při polovičním brzděném zpomalení by ke střetu došlo.
21. Žalobce by střetu mohl zabránit jen v případě, že by s vozidlem nevyjel na hlavní silnici před přijíždějící vozidlo Audi, které se v době rozjezdu žalobce nacházelo v zakrytém výhledu. Z technického hlediska při zamlženém (zamrzlém) zrcadle mohl vyjetí vozidla žalobce na hlavní komunikaci provést s náležitě poučenou osobou (synem ve věku 16 let). Je otázkou právního posouzení, zda si takto měl počínat či nikoliv. Dále je otázkou právního posouzení, zda žalobce mohl předpokládat jízdu vozidel po hlavní komunikaci rychlostí asi 50 km/h či nikoliv.

22. Podle znalce z technického hlediska byla příčinou nehodového děje rychlost jízdy vozidla Audi, která byla o 11 až 25 km/h vyšší než 50 km/h, společně se vjetím vozidla žalobce na hlavní silnici, ke kterému došlo v době, kdy vozidlo Audi bylo v zakrytém výhledu a žalobce jej nemohl vidět přijíždět.
23. **Městský úřad rozhodnutím ze dne 12. 12. 2017** uznal vinným z přestupku řidiče vozidla Audi a uložil mu pokutu ve výši 2 200 Kč a rovněž žalobce a uložil mu pokutu ve výši 2 700 Kč. Ve vztahu k žalobci městský úřad považoval za prokázané citovanými důkazy, že žalobce nedal přednost jízdě řidiče vozidla Audi a nezajistil, aby k jízdě byl přibrán potřebný počet způsobilých a náležitě poučených osob, jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Další odůvodnění a úvahy o spáchání přestupku toto rozhodnutí neobsahuje.
24. **Žalobce v odvolání** namítl nepřezkoumatelnost rozhodnutí, nedostatečné zjištění skutkového stavu a nedostatečné umožnění uplatňování práv a oprávněných zájmů žalobce. Městský úřad se chybně vypořádal se znaleckým posudkem, ze kterého je zjevné, že k nehodě došlo z důvodu nepřiměřené rychlosti řidiče vozidla Audi. Z posudku nevyplynula žádná skutečnost, že by žalobce nedostatečně signalizoval svůj záměr „vycouvat směrem na hlavní cestu s nutnou mírou opatrnosti“. K požadavku městského úřadu na použití dostatečně poučené osoby (žalobcova syna ve věku 16 let) advokát žalobce odkázal na nález Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 2065/15, bod 40, že tento požadavek je nepřiměřený.
25. **Žalovaný v rozhodnutí o odvolání** na úvod zdůraznil, že věc se týká přestupku nedání přednosti v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci. Dát přednost v jízdě znamená podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.
26. Žalobci bylo kladeno za vinu právě to, že přijížděl po vedlejší (místní komunikaci bez názvu) označené dopravní značkou P4 „Dej přednost v jízdě!“, přičemž nedal přednost v jízdě po hlavní pozemní komunikaci č. III/4868 zleva ve směru od Valašského Meziříčí jedoucímu vozidlu Audi, jehož řidič však nedodržel nejvyšší dovolenou rychlost jízdy v obci 50 km/h. Žalovaný připomněl, že šlo o křižovátku nepřehlednou s omezeným výhledem vlevo, tedy do směru, odkud přijelo vozidlo Audi. Za normálních klimatických podmínek řidič vyjíždějící z vedlejší pozemní komunikace využije parabolické zrcadlo umístěné v levém zadním rohu křižovátky (z pohledu řidiče z vedlejší silnice), avšak v době dopravní nehody toto bylo zamrzlé a nebylo možné ho použít.
27. Hlavním argumentem žalobce v jeho obraně bylo tvrzení, částečně podložené znaleckým posudkem, že řidič vozidla Audi jel rychle a žalobce ho tak nemohl vidět a dát mu přednost v jízdě. Znalec nad rámec toho, co mu přísluší, hodnotil jednání účastníků, když tvrdil, že příčinou dopravní nehody byla rychlost vozidla Audi. Není tomu tak a žalovaný v dalším celou situaci zhodnotil nejen z hlediska technických příčin, ale hlavně z hlediska povinností jednotlivých řidičů, uložených zákonem o silničním provozu. Znalec může činit závěry pouze odborné a technické a nikoliv právní.
28. Jak uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 20. 12. 2012, č. j. 7 As 91/2012-62, zásadně platí, že příčinou dopravní nehody spočívající ve srážce vozidla jedoucího po hlavní silnici s vozidlem vjíždějícím na tuto hlavní silnici je nedání přednosti v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní silnici. Obdobný závěr obsahuje rozsudek Nejvyššího soudu
- Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

ze dne 4. 2. 2009, sp. zn. 7 Tdo 38/2009, podle kterého porovnájí-li se povinnosti obou řidičů, je povinnost dát přednost v jízdě kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než je povinnost dodržet limit dovolené rychlosti.

29. Od těchto zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud je to odůvodněno jednak extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči příjíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost. Už jen v důsledku vysoké rychlosti nemůže řidič z vedlejší silnice provést jízdní manévry spočívající v projetí křižovatky. Typickým rysem takové situace je to, že řidič, který jinak je povinen dát přednost v jízdě, jen v důsledku vysoké rychlosti jízdy vozidla, jemuž má dát přednost, uvidí toto vozidlo až v době, kdy již není reálné, aby mu přednost skutečně dal. Zároveň je třeba zdůraznit, že nedání přednosti tu nesmí být důsledkem toho, že řidič příjíždějící po vedlejší silnici pominul nějakou významnou okolnost, kterou mohl běžně vnímat nebo kterou mohl snadno předvídat.
30. Žalovaný byl přesvědčen, že žalobce pominul několik zásadních povinností, spojených s bezpečným vjetím na hlavní pozemní komunikaci. Argument žalobce, podpořený výrokem znalce, o příčině dopravní nehody spočívající ve vysoké rychlosti vozidla Audi, kdy ho žalobce nemohl vidět a tedy mu nemohl dát přednost, bere za své nejen ve světle shora uvedeného, ale také s ohledem na výhled z ústí křižovatky a s ohledem na scestný výklad principu omezené důvěry.
31. Žalovaný k výhledu, respektive k dohledové vzdálenosti, ze které na sebe mohli řidiči vidět, uvedl, že podle znalce šlo o rozhled 35 m, policisté při ohledání konstatovali 33,9 m. Znalec ve svých úvahách o možnostech řidiče, jedoucího po hlavní komunikaci, odvrátit střet počítal se suchou vozovkou a s vysoce kvalitní reakční dobou řidiče, kdy při stoprocentní pozornosti řidiče by tento, pokud by ihned reagoval brzděním, zabránil střetu. Nicméně pokud by řidič jedoucí po hlavní silnici reagoval pozvolnějším brzděním, byť předtím jel rychlostí 50 km/h, ke střetu by stejně došlo, jak uvedl znalec ve svém posudku v kapitole 2.5.
32. Dále třeba starší řidiči s delší dobou reakce by brzdou dráhu prodloužili asi o 7 m (jak vyplývá z veřejně přístupných webových stránek www.ibesip.cz). Žalobce tedy nemůže legitimně očekávat kvality řidiče, jemuž vjede do jeho jízdní dráhy s předpokladem, že ten stihne zastavit. Pokud by zleva jelo vozidlo rychlostí 50 km/h a jeho řidič nereagoval nijak, dráhu 35 m by překonal za 2,5 s (14 m/s) a žalobce by se nestihl ani řádně rozjet.
33. Obdobně pak může dojít k prodloužení brzdové dráhy vlivem vlhké vozovky, což také znalec při svém hodnocení pominul (podle citovaných webových stránek je na vlhké vozovce brzdová dráha při rychlosti 50 km/h 19 m a celková dráha k zastavení 33 m, jedná se o údaj orientační).
34. Z výpovědi bylo známo, že zrcadlo bylo zamrzlé a tak bylo možné předpokládat také vlhkou vozovku, kterou potvrdil i žalobce ve své výpovědi. Bylo pak na místě klást řidiči, který jede po hlavní silnici, za vinu skutečnost, že „málo“ brzdil, aby odvrátil důsledek protiprávního jednání řidiče, který jede z vedlejší silnice? Zcela jistě ne, neboť hlavní břímě povinností je na bedrech toho řidiče, který vyjíždí na hlavní pozemní komunikaci, jak konstatovaly Nejvyšší soud i Nejvyšší správní soud.

35. Z výpovědi řidiče vozidla Audi i z posudku znalce plyne, že řidič vozidla Audi reagoval na vjetí vozidla žalobce do jeho jízdní dráhy nejprve snahou o vyhnutí vlevo, brzdit začal až poté, co zjistil, že žalobce nezastavuje a pokračuje v jízdě. Lze tedy konstatovat, že i kdyby jel rychlostí 50 km/h, nezačal by brzdit ihned, jak počítal znalec, ale se zpožděním, a to vzhledem ke snaze o vyhnutí se vozidlu žalobce. Ke střetu by tedy nejspíš došlo také. Zde je na místě vyjádřit se k výroku řidiče vozidla Audi, že vozidlo žalobce zastavilo a až poté se rozjelo, což znalec vyloučil jako technicky nepřijatelné. Je však technicky přijatelné, že pomalou jízdou rozjezdu vozidla žalobce mohl řidič vozidla Audi vnímat jako stání, neboť žalobce se rozjížděl z nulové rychlosti s vozidlem se studeným motorem o nevelkém výkonu.
36. Žalobce se hájil závěrem znalce, že při vjíždění na hlavní silnici nemohl vidět zleva jedoucí vozidlo Audi. To je pravda, neboť vlevo bez funkčního parabolického zrcadla je výhled zakrytý domovní zástavbou – oplocením domu č. p. X. Umístění tohoto zrcadla zde není samoučelné, a to právě kvůli omezenému výhledu vlevo (35 m dohledové vzdálenosti). Pokud by bylo zrcadlo funkční (čisté) a žalobce by ho použil k rozhledu vlevo, vozidlo Audi by musel vidět včas a na hlavní silnici by tak vůbec nevjížděl a tím by zabránil střetu, jak uvedl znalec v bodě 2.6.2. posudku. Žalobce se však nedržel pravidla „kam nevidím, tam nejedu“, a přestože vlevo viděl na 35 m, do křižovatky vjel s tím, že pokud by po hlavní silnici jelo nějaké vozidlo, tak to „snad jeho řidič ubrzdí“. Jak se žalobce vyjádřil ve své výpovědi, podle jeho názoru by stihl bezpečně projet za předpokladu, že řidič na hlavní silnici dodrží nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h. Vozidlo jedoucí rychlostí 50 km/h překoná rozhledovou vzdálenost 35 m za 2,5 s a za tuto dobu se žalobce nemohl stihnout bezpečně zařadit na hlavní silnici. Podle znaleckého posudku se žalobce začal rozjíždět 3 s před střetem, přičemž na sebe řidiči mohli vidět asi 1,8 s před střetem. Pokud žalobce neměl přehled o tom, co se děje na hlavní silnici 35 m od křižovatky, neměl vůbec na hlavní silnici vjíždět.
37. Žalobce mohl celou situaci vyřešit, pokud by respektoval § 5 odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, podle kterého řidič je kromě jiného povinen zajistit, aby k jízdě byl přibrán potřebný počet způsobilých a náležitě poučených osob, jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Konkrétně žalobce mohl využít přítomnosti svého šestnáctiletého syna k tomu, aby „nahradil“ funkci parabolického zrcadla a po vystoupení z vozidla a nahlédnutí za omezený prostor 35metrové dohledové vzdálenosti žalobci ukázal, kdy může bezpečně vjet na hlavní pozemní komunikaci. Žalobce tak však neučinil, zariskoval a do křižovatky vjel, aniž viděl vlevo dál než 35 m. Jak se následně ukázalo, vozidlo Audi bylo na pozemní komunikaci mimo dohled žalobce, který nemohl užít parabolického zrcadla. Tuto situaci však nelze klást k tíži řidiči vozidla Audi, ale žalobci, který svým jednáním porušil důležitou povinnost dát přednost v jízdě vozidlu, které jelo po hlavní pozemní komunikaci.
38. Žalovaný uzavřel, že městský úřad uznal žalobce vinným z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu zcela právem, neboť žalobce porušil povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Žalobce do křižovatky vjel, aniž měl přehled o situaci na hlavní pozemní komunikaci, v době, kdy po hlavní pozemní komunikaci jelo vozidlo Audi, čímž mu vytvořil překážku tak, že řidič vozidla Audi musel měnit nejen směr, ale i rychlost své jízdy. Není pochyb o tom, že žalobce nedal řidiči vozidla Audi

přednost v jízdě. I kdyby řidič vozidla Audi jel rychlostí 50 km/h, stejně by musel brzdit náhle, aby střetu s vozidlem žalobce zabránil.

39. K námitce nepřezkoumatelnosti rozhodnutí městského úřadu žalovaný uvedl, že skutečně městský úřad celou věc odůvodnil povrchně, nicméně žalovaný úvahy doplnil v rozhodnutí o odvolání. Žalovaný není orgánem kasačním, který by měl jen potvrdit nebo zrušit napadené rozhodnutí, ale také nalézacím a rozhodnutí správního orgánu prvního a druhého stupně tvoří jeden celek a takto je soudem přezkoumáváno.
40. K námitkám k závěrům znaleckého posudku žalovaný uvedl, že znalec nad rámec toho, na co byl tázan, vytvářel právní názory na zavinění předmětné dopravní nehody konstatováním, že nehoda byla způsobena rychlostí jízdy vozidla Audi společně s vjetím vozidla žalobce do křižovatky, přičemž znalec vjetí vozidla žalobce omlouval tím, že žalobce nemohl vozidlo Audi vidět. Obdobně absurdní tvrzení by bylo v případě, kdy by byl řidič pod vlivem alkoholu a znalec omlouval jeho pozdní reakce právě požitým alkoholem, protože ve stavu vylučujícím způsobilost přece nemůže reagovat tak rychle. Žalobce jej vidět měl a mohl. Pokud by splnil své povinnosti, jak uvedl shora, vozidlo Audi vidět mohl nebo ho mohla vidět jiná, žalobcem pověřená, osoba. Znalec se vůbec nezabýval rozhledem do křižovatky za situace, kdy by bylo zrcadlo čisté či v případě, kdy by žalobci ukázala z místa výhledu jiná osoba celou situaci. Tématem rozhledu a jeho zajištěním se již žalovaný zabýval shora. Žalovaný opakovaně zdůraznil, že žalobci potřebu zvýšené opatrnosti signalizovala právě námraza na reflexním zrcadle. Pokud je takové zrcadlo umístěno v křižovatce, lze očekávat, že tu je právě proto, že tu bez zrcadla není zajištěn bezpečný výhled. Již v tento okamžik měl žalobce učinit taková opatření, aby dočasnou nefunkčnost zrcadla (navíc v křižovatce, kterou denně projíždí a o její nepřehlednosti ví) překlenul a bezpečný výhled si zajistil. Závěr, který učinil žalobce ohledně námrazy na rozhledovém zrcadle, je srovnatelný s úsudkem, že je bezpečné vjet na hlavní silnici bez předchozího rozhlížení, protože touto dobou zde nikdo nejezdí.
41. Žalobce namítal, že pokud by jel řidič vozidla Audi rychlostí do 50 km/h, mohl střetu zabránit. Znalec ve svém výpočtu situace intenzivního brzdění vůbec nevzal v potaz, že v době dopravní nehody byla vozovka mokrá či vlhká. Změna adheze má za následek změnu brzdné dráhy, v tomto případě ji prodlužuje. Řidič vozidla Audi odvracel důsledky protiprávního jednání žalobce, sám měl přednost v jízdě a nemohl očekávat, že za zatáčkou v zakrytém výhledu je schovaná křižovatka, do které z vedlejší pozemní komunikace vjíždí žalobce. Povinnosti jsou zde všechny na straně žalobce. Nelze vyčítat řidiči vozidla Audi, že nezvládl odvrátit důsledek nezodpovědného jednání jiného řidiče, nehledě na skutečnost, že v posudku není postaveno najisto, že za shora uvedených podmínek mohl řidič jedoucí rychlostí 50 km/h odvrátit střet brzděním. Řidič vozidla Audi se nejprve snažil odvrátit střet vyhýbáním, brzdil až poté.
42. K námitce žalobce, že nemohl zabránit střetu z důvodu rychlosti jízdy vozidla Audi 61 - 75 km/h, že znalec uvedl, že příčina nehody byla právě v rychlosti vozidla Audi, žalovaný uvedl s odkazem na citové rozsudky, že na zavinění dopravní nehody nemá toto porušení pravidel silničního provozu vliv. Znalcem vypočítaná brzdná dráha vychází z „laboratorních“ podmínek výborné reakční doby, suché vozovky a ukázkových brzd. Podle znalce při mírnějším brzdění by stejně ke střetu došlo. Tvrzení žalobce, že pokud by jel řidič vozidla Audi rychlostí 50 km/h, že by střetu zabránil, je tvrzením vytrženým z kontextu posudku. Řidič vozidla Audi naopak svou reakcí zabránil horším následkům

jednání žalobce. Pokud by řidič vozidla Audi nestrhl řízení vlevo, narazil by do levého boku vozidla žalobce, čímž mohlo dojít k mnohem závažnějším zraněním.

43. K odvolací námitce o signalizaci couvání žalovaný uvedl, že není zcela zřejmé, o jakém couvání žalobce hovoří, protože v projednávané věci jel žalobce vpřed a vjížděl z vedlejší na hlavní pozemní komunikaci a necouval na ni.
44. K odvolací námitce s poukazem na nález Ústavního soudu žalovaný uvedl, že tento odkaz je zcela nepřiléhavý. Správní orgány vzaly v úvahu všechny konkrétní okolnosti, které měly vliv na možnost a schopnost řidiče předvídat. V poukazovaném případě podle nálezu Ústavního soudu šlo o střet couvajícího vozidla s jednoročním dítětem, které řidiči vběhlo do jízdní dráhy. Řidič dítě předtím krátce viděl v doprovodu dvou dospělých osob a mohl se rozumně domnívat, že tyto osoby nad ním vykonávají odpovídající dozor. V projednávané věci však žalobce porušil velmi důležitou povinnost dát přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci, nejednalo se o couvání, a pokud by žalobce použil zrcadlo, což však nebylo technicky možné vzhledem k jeho zamrznutí, nebo právě uváděnou poučenou osobu, mohl vozidlo na hlavní pozemní komunikaci vidět včas a v dostatečné míře na to, aby úkon vjíždění do křižovatky ani nezapočal. Nejde zde tedy o nepřiměřené požadavky na žalobce, co se opatrnosti týče, ale o splnění elementárních povinností řidiče. Již samotná existence námrazy na zrcadle byla signálem zvýšení rizika pro průjezd křižovatkou. Bylo proto namístě, aby žalobce poslal například právě svého šestnáctiletého syna, aby mu ukázal, že křižovátku může bezpečně projet. Zdržení průjezdu křižovatkou by bylo v daném případě minimální (možná 20 s zahrnujících výstup syna, vysvětlení situace, přemístění „za roh“, mávnutí rukou, odbočení, zastavení a nástup syna do vozidla).
45. Žalobce naplnil skutkovou podstatu přestupku, který mu byl kladen za vinu. Žalobce ohrozil ostatní účastníky silničního provozu, včetně svých dětí. Dát přednost v jízdě v případech, kdy to ukládá zákon o silničním provozu, patří mezi základní povinnosti řidičů všech vozidel. Pokud by povinnost dávat přednost v jízdě řidiči pomíjeli, vznikl by na pozemních komunikacích chaos bez pravidel, v důsledku čehož by bylo mnoho dopravních nehod s následky nejen na majetku, ale hlavně na zdraví a životě účastníků provozu na pozemních komunikacích. Žalobce za žádných okolností neměl ignorovat námrazu na zrcadle, které umožňuje rozhled na nepřehledné křižovatce.
46. Soud dospěl k názoru, že žaloba **není** důvodná.
47. Podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu **fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě.**
48. Podle § 5 odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále **povinen zajistit, aby k jízdě byl přibrán potřebný počet způsobilých a náležitě poučených osob, jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.**
49. Podle § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu řidič přijíždějící na křižovátku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě!" **musí dát přednost v jízdě vozidlům** nebo jezdcům na zvířatech **přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci** nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.

50. Žalobce namítal, že žalovaný hodnotil bez znaleckého podkladu příčinu dopravní nehody. Soud k této námitce zdůrazňuje, že předmětem řízení byl přestupek nedání přednosti v jízdě a nepříbrání poučené osoby k odbočování, a nikoli přestupek spočívající ve způsobení dopravní nehody. Předmět správního řízení pak vymezuje předmět přezkumu ve správním soudnictví. Tato námitka se proto mýjela s přezkoumávanou věcí.
51. Dále žalobce namítal, že žalovaný v rozporu se znaleckým posudkem vyvodil skutkový závěr, že řidič vozidla Audi mohl vnímat pomalou jízdu žalobce při rozjezdu jako stání. Přitom podle znaleckého posudku žalobce nezastavil, ale po celou dobu jel.
52. K tomu soud cituje ze znaleckého posudku ze strany 10, že zde znalec v prvním odstavci uvedl, že vozidlo žalobce (Škoda) se rozjíždělo ze zastavení a zrychlovalo z 0,0 km/h na asi 13 km/h. Znalec dále v třetím odstavci uvádí, že „je technicky nepřijatelné, aby se vozidlo Škoda zastavilo při jízdě do místa střetu ve vozovce a opět se rozjelo do místa střetu. Vozidlo Škoda od vyjetí a odbočení vlevo bylo po celou dobu v jízdě, tj. zrychlení vozidla od najetí do vozovky s následným brzděním vozidla a zastavením v místě střetu“. V pátém odstavci znalec uzavřel, že „vozidlo Škoda bylo střetem s vozidlem Audi urychleno z nulové rychlosti jízdy na rychlost asi 27 km/h“.
53. Soud opakuje, že předmětem řízení je posouzení otázky, jestli žalobce dal při vjíždění na hlavní pozemní komunikaci přednost vozidlu, které po ní jelo.
54. Podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu platí, že dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Účastník silničního provozu je povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní silnici a je tedy **oprávněn vjet do křižovatky jen tehdy, ujistil-li se, že se ve směru, v němž je možné očekávat přijíždějící vozidla, žádné vozidlo neblíží**, anebo že se sice blíží, ale je natolik vzdáleno, že za daných konkrétních podmínek nelze očekávat, že by muselo v důsledku vjetí řidiče do křižovatky náhle zpomalit či zrychlit nebo se mu úhybným manévrem vyhnout. Řidič není jistě povinen počítat se všemi nestandardními okolnostmi, jež mohou nastat, nicméně s těmi, které jsou vzhledem k povaze konkrétní situace nikoli nepravděpodobné a lze se jim přiměřeně jednoduchým způsobem vyhnout, resp. na ně reagovat, má zásadně počítat. **Řidič tedy zásadně může do křižovatky vjet jen tehdy, je-li vozidlo, které se ke křižovatce blíží po hlavní pozemní komunikaci, od ní natolik vzdáleno, že by mohlo bez náhlého brzdění zastavit** (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 5. 2011, č. j. 7 As 4/2011-79). Takovou situaci musel žalobce předvídat a měl zachovat potřebnou míru opatrnosti.
55. Podle rozsudku Okresního soudu v Novém Jičíně ze dne 28. 8. 1997, sp. zn. 2 T 71/97 (R 44/2000 tr.) dát přednost v jízdě neznamena povinnost řidiče počínat si tak, aby žádným způsobem neomezil směr nebo rychlost jízdy řidiče, který má přednost v jízdě. Řidič poruší takovou povinnost jen tehdy, jestliže vytvoří dopravní situaci, kdy řidič, který má přednost v jízdě, musí, aby se vyhnul střetu s jeho vozidlem, učinit takový zásah do řízení, který lze charakterizovat jako náhlou změnu směru nebo rychlosti jízdy. Tím není např. mírné přibrzdění nebo plynulé přejetí do jiného jízdniho pruhu za okolností, kdy k těmto manévřům má řidič dostatek času a není jim na překážku stav vozovky nebo dopravní situace (srov. obdobný případ v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 6. 2016, č. j. 6 As 195/2015-32).

56. **Povinnost dát přednost v jízdě je 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. Porušení povinnosti dodržet stanovený rychlostní limit samo o sobě nevede ke vzniku takového nebezpečí a zakládá ho teprve ve spojení s dalšími podmínkami a okolnostmi konkrétní situace v silničním provozu, jakými jsou např. přítomnost dalších účastníků provozu, hustota provozu, viditelnost, přehlednost daného místa či úseku apod. Od těchto zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud to je odůvodněno jednak extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči přijíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost. Jde o to, že jen v důsledku vysoké rychlosti vozidla jedoucího po hlavní silnici řidič vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici i při snaze dát přednost objektivně nemůže bezpečně provést jízdni manévry spočívající v projetí křižovatky. Typickým rysem takové situace je to, že řidič, který jinak je povinen dát přednost v jízdě, jen v důsledku vysoké rychlosti jízdy vozidla, jemuž má dát přednost, uvidí toto vozidlo až v době, kdy již není reálné, aby mu přednost skutečně dal. Zároveň je třeba zdůraznit, že nedání přednosti tu nesmí být důsledkem toho, že řidič přijíždějící po vedlejší silnici pominul nějakou významnou okolnost, kterou mohl běžně vnímat nebo kterou mohl snadno předvídat. V tomto smyslu je třeba brát v úvahu rozhodnutí č. 45/2005 Sb. rozh. tr., na které v napadeném rozsudku odkázal Krajský soud v Ostravě (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. 2. 2009, sp. zn. 7 Tdo 38/2009, www.nsoud.cz). V daném případě rychlost vozidla na hlavní pozemní komunikaci byla 92 km/h v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h, tj. téměř dvojnásobná a lze ji posoudit jako extrémní porušení pravidel, a navíc tam bylo i jiné postavení tří vozidel na dvoupruhové komunikaci při nehodě s ublížením na zdraví, což není porovnatelné s rychlostí řidiče vozidla Audi v posuzovaném případě.
57. Dáváním přednosti v jízdě vozidlům na hlavní pozemní komunikaci se zabýval Nejvyšší soud ve svém rozsudku ze dne 16. 12. 2015, sp. zn. 7 Tdo 1148/2015, kde uvedl: „Podle § 22 odst. 4 zákona o silničním provozu byl poškozený **povinen zastavit vozidlo na takovém místě, odkud měl do křižovatky náležitý rozhled.** Požadavek na zastavení vozidla v místě, odkud má řidič náležitý rozhled do křižovatky, znamená, že řidič smí vjet do křižovatky až poté, co se ujistí, že situace v silničním provozu mu umožňuje bezpečné projetí křižovatky. Proto je třeba náležitým výhledem do křižovatky rozumět nejen výhled do samotného průsečíku křižujících se silnic, ale pokud to poměry na místě umožňují, také výhled na hlavní silnici před vlastní křižovatkou. Poškozený hodlal podle zjištění soudů na křižovatce **odbočit ze svého hlediska vlevo, což znamená, že musel přejet oba jízdni pruhy hlavní silnice.** Tato okolnost vyžadovala, aby si poškozený z místa zastavení vozidla, odkud měl náležitý rozhled do křižovatky, ověřil mimo jiné situaci v obou těchto jízdniích pruzích. Soudy zjistily, že se v pravém jízdniím pruhu právě nacházelo blíže neidentifikované rozměrné nákladní vozidlo, které poškozenému zakrývalo levý jízdnií pruh, v němž jel obviněný. Z toho vyplývá, že poškozený neměl do křižovatky náležitý rozhled a situace v levém jízdniím pruhu hlavní silnice byla z jeho hlediska přinejmenším nejasná. **Obecně není akceptovatelné, aby si nejasnou situaci v silničním provozu řidič vykládal ve svůj prospěch,** neboť to je v rozporu s jeho povinností chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, jak to stanoví § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. To

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

znamená, že v nejasné situaci se od řidiče vyžaduje odpovídající **míra zdrženlivosti, projevující se zejména provedením zamýšleného jízdního manévru až poté, co se situace dostatečně vyjasní. Tím spíše si ve svůj prospěch nesmí nejasnou situaci v silničním provozu vykládat řidič, jehož povinností je dát přednost v jízdě, natož je-li mu tato povinnost uložena dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě!“.** Soudy pominuly některé závažné aspekty věci, které ukazují na reálnou možnost, že poškozený se touto dopravní značkou neřídil, že vjel do křižovatky bez toho, že by měl potřebnou kontrolu nad situací v obou jízdních pruzích, a nevzal zřetel na okolnosti, které vylučovaly bezpečné projetí levého z těchto pruhů, ačkoli mohl bez obtíží tyto okolnosti vnímat a předvídat.“ V posuzovaném případě řidič vozidla Audi oprávněně spoléhal na to, že vozidla přijíždějící z vedlejší komunikace mu dají přednost (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 6. 2016, č. j. 2 As 144/2016-53, který posuzoval obdobný střet vozidel).

58. Podle soudu správní orgány aplikovaly právní názory ze shora citované judikatury v projednávané věci správně, stejně jako právní názor podle nálezu Ústavního soudu ze dne 31. 5. 2016, sp. zn. III. ÚS 2065/15. Soud souhlasí s žalovaným, že oba případy nejsou srovnatelné. V trestní věci šlo o to, že maminka s babičkou „neuhlídaly“ roční dítě, které vběhlo za couvající vozidlo a obviněný řidič neměl z čeho vyvodit, že batole je mimo jejich kontrolu. Ovšem právě zde Ústavní soud upozornil na povinnost řidiče použít vhodnou poučenou osobu k zajištění bezpečnosti jízdního manévru. Ústavní soud v bodě 37 citovaného nálezu uvedl: „Odlišné právní posouzení by připadalo v úvahu za situace, kdy by stěžovatel měl na základě konkrétních skutečností vědomost o tom, že dospělé osoby náležitý dohled nad dítětem skutečně v daném čase zanedbávají, respektive že se dítě pohybuje mimo jejich kontrolu. Za takových okolností by bylo možno dovozovat povinnost řidiče osobního motorového vozidla zajistit couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby (ve smyslu § 24 odst. 3 zákona o silničním provozu), případně signalizovat jinak svůj záměr vycouvat z parkovacího místa tak, aby byla naplněna potřebná míra opatrnosti, jež je kritériem nedbalostního zavinění.“
59. Nad rámec rozhodnutí soud poukazuje na to, že dokazování informacemi dostupnými na internetu je třeba provádět buď řádným dokazováním anebo poukazem na rozhodnutí, ve kterém jsou zákonným způsobem tyto informace zjištěny a popsány. Uvedená vada však nemá vliv na zákonnost rozhodnutí, pokud pouze doplňuje rozhodovací důvody.
60. Soud poukazuje na možnost udělení trestu znalci za neoprávněná právní vyjádření a závěry, jak je popsáno např. v rozsudku zdejšího soudu sp. zn. 72 A 38/2018, body 89-91).
61. Závěrem soud shrnuje, že správní orgány zjistily správně skutkový stav, vybraly správně právní předpisy, pod které jej subsumovaly a z toho vyvodily v souladu se zákonem správné skutkové i právní závěry, se kterými se soud ztotožnil.
62. Soud rozhodl o nákladech řízení v souladu s § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok III) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, respektive ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, proto se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok II).

Poučení:

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

Proti tomuto rozsudku **je možno** podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od jeho doručení k Nejvyššímu správnímu soudu v Brně.

Olomouc 31. března 2020

JUDr. Martina Radkova, Ph.D. v. r.
samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.