



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl soudcem Mgr. Janem Šmakalem ve věci

žalobce: **D. Š.,** narozený X,
bytem D. 106, P.,
zastoupen advokátem JUDr. Radkem Bechyně,
sídlem Legerova 148, Kolín,
proti
žalovanému: **Krajský úřad Plzeňského kraje,** sídlem Škroupova 18, Plzeň,

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného č. j. PK-DSH/6837/19 ze dne 31. 7. 2019,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje č. j. PK-DSH/6837/19 ze dne 31. 7. 2019 i jemu předcházející rozhodnutí Městského úřadu Domažlice č. j. MeDO-31928/2019-Mencl ze dne 9. 5. 2019 se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci 10 800 Kč na náhradu nákladů řízení k rukám advokáta JUDr. Radka Bechyně do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. Rozhodnutím Městského úřadu Domažlice č. j. MeDO-31928/2019-Mencl ze dne 9. 5. 2019 byl žalobce uznán vinným přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v souvislosti s porušením § 4 písm. c) a § 17 odst. 5 písm. c)

téhož zákona. Skutkovou podstatu přestupku měl žalobce naplnit stručně řečeno tím, že dne 10. 1. 2019 u obce Česká Kubice svým motorovým vozidlem nebezpečně předjížděl před ním jedoucí osobní motorové vozidlo, čímž ohrozil protijedoucího řidiče kamionu a řidiče předjížděného vozidla, přičemž předjíždění dokončoval v místě, kde je předjíždění dopravní značkou zakázáno. Městský úřad za tento přestupek uložil žalobci pokutu ve výši 6 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu šesti měsíců. Městský úřad považoval skutek žalobce za úplně a správně zjištěný. K jeho obhajovací argumentaci uvedl, že žalobce dobře znal úsek silnice a věděl, že je má k dispozici jen malý prostor k předjetí. S ohledem na rychlost ostatních vozidel neměl s předjížděním začínat. Řidič předjížděného vozidla sice zrychloval, s ohledem na okolnosti však nebyl povinen sledovat provoz za sebou, a tudíž nemusel o předjíždění žalobce vědět.

2. Odvolání žalobce žalovaný zamítl rozhodnutím č. j. PK-DSH/6837/19 ze dne 31. 7. 2019 a rozhodnutí městského úřadu potvrdil. Obhajobu žalobce, že byl k jednání donucen zrychlením předjížděného vozidla, považoval za vyvrácenou provedeným dokazováním.
3. Proti rozhodnutí žalovaného žalobce brojil žalobou. V ní namítal, že skutkový děj byl sice v základních rysech zjištěn správně, správní orgány však nedostatečně zjistily, zda byl ke konkrétnímu provedení předjížděcího manévru donucen okolnostmi, zejména zrychlením předjížděného vozidla. O jeho zrychlení není pochyb, neboť to jeho řidič přiznal. Stejně tak přiznal, že nevěnoval pozornost provozu za sebou. Takové jednání správní orgány schválily. Dále žalobce namítl, že nebylo prokázáno naplnění všech formálních znaků přestupku. Nebylo prokázáno, že by žalobce omezil či ohrozil protijedoucí vozidlo a nebylo ani prokázáno, že světelné a zvukové výstražné znamení tohoto vozidla bylo určeno žalobci. Výpověď svědka je nedůvěryhodná, neboť měla jen vysvětlit důvody, pro které svědek později žalobce napadl. Podle žalobce nebyl řádně prokázán ani materiální znak přestupku, který nemůže vyplývat pouze z případného naplnění formálních znaků skutkové podstaty. V řízení nebylo prokázáno, že by žalobce někoho ohrozil či nějak narušil veřejný zájem.
4. Žalovaný k žalobě uvedl, že předjíždění bylo možné jen na velmi krátkém úseku silnice. Nebylo prokázáno, že by předjížděné vozidlo jelo velmi malou rychlostí. Kdyby žalobce přerušil předjížděcí manévr a zpomalil, mohl se vrátit se do svého jízdního pruhu. On však v předjíždění pokračoval, i když se nemohl bezpečně zařadit, a nepochybně dokončil předjíždění v místě, kde bylo již zakázáno. Přitom ohrozil protijedoucí nákladní vozidlo a omezil vozidlo předjížděné, které muselo prudce brzdit. Materiální stránka přestupku byla naplněna, neboť nenastaly žádné mimořádné okolnosti, které by nebezpečnost jednání žalobce zmírňovaly. Navíc bylo zjištěno, že žalobce omezil i ohrozil ostatní účastníky silničního provozu.
5. Žaloba je důvodná.
6. Rozhodnutí žalovaného i jemu předcházející rozhodnutí městského úřadu se v dostatečném rozsahu i míře věnovala většině otázek rozhodných pro posouzení věci. Soud však shledal pochybení při zjišťování a hodnocení podílu předjížděného vozidla na skutkovém ději (tj. otázka zrychlování). Protože jde o otázku relativně samostatnou, lze již teď konstatovat, že by obě správní rozhodnutí byla zákonná, pokud by obstálo zjištění skutku, tak jak je popsán ve skutkové větě výrokové části rozhodnutí městského úřadu.
7. To znamená, že žalovaný správně posoudil naplnění tzv. materiálního znaku přestupku,

tj. společenskou škodlivost protiprávního jednání. Lze obecně vycházet z toho, že jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti. Teprve pokud se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, přidruží takové další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek (srov. rozsudky NSS č. j. 5 As 104/2008-45 ze dne 14. 12. 2009, 2011/2010 Sb. NSS., č. j. 1 As 118/2012-23 ze dne 27. 9. 2012 a další). Postačuje přitom ohrožení zájmu společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu bez ohledu na to, zda skutkem došlo k ohrožení konkrétních účastníků silničního provozu (srov. rozsudky NSS č. j. 1 As 24/2013-28 ze dne 6. 6. 2013, č. j. 6 As 187/2016-23 ze dne 7. 9. 2016 a další). Předjíždění v místě, kde je to dopravním značením zakázáno, tedy ohrožuje zájem společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu bez ohledu na to, zda jím došlo k ohrožení konkrétních účastníků silničního provozu a bez ohledu na to, jakou část předjížděcího manévru stěžovatel prováděl v úseku, kde to již bylo zakázáno (rozsudek NSS č. j. 6 As 187/2016-23 ze dne 27. 9. 2016).

8. Žádné mimořádné okolnosti snižující nebezpečnost skutku žalobce netvrdil a nebyly ani v řízení zjištěny. Právě naopak, správní spis poskytuje dostatečný podklad pro závěr, že byl omezen (či dokonce ohrožen) řidič protijedoucího nákladního vozu (výpověď svědka H. na č. l. 19, svědkyně Š. na č. l. 22 *verte*, žalobce na č. l. 25 *verte*, svědka V. na č. l. 25 *verte*). Z těchto výpovědí plyne, že žalobce dokončil předjíždění včas jen díky tomu, že řidič předjížděného vozidla H. prudce zpomalil. Z toho je zřejmé, že světelné i zvukové znamení protijedoucího nákladního vozu bylo určeno žalobci, který v tu dobu jel v levém jízdním pruhu, tedy v protisměru. Žalobce uvedené výpovědi nijak konkrétně nezpochybnil a též jeho vlastní výpověď je s nimi v souladu.
9. Z uvedeného plyne, že by v této části byla nedůvodná i námitka směřující proti závěru o naplnění formálních znaků skutkové podstaty. Došlo totiž přinejmenším k omezení protijedoucího řidiče, při němž je předjíždění zakázáno [§ 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu].
10. Jakkoliv jsou tyto závěry žalovaného (a městského úřadu) zákonné, jsou předčasné, protože oba správní orgány nesprávně hodnotily vliv zrychlení předjížděného vozidla na rozsah skutečností, které bylo třeba v řízení zjišťovat. V této souvislosti také oba správní orgány část skutkových zjištění deformovaly.
11. Nesprávný je totiž závěr, že svědek H. jako řidič předjížděného vozidla nebyl povinen mít přehled, co se děje za ním. Zákonná povinnost předjížděného řidiče je jasná: nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění (§ 17 odst. 4 zákona o silničním provozu). Už vůbec pak nelze konstatovat, že by sledování provozu za vozem bylo v konkrétních okolnostech případu nepřiměřené.
12. Podle nerozporovaných skutkových zjištění městského úřadu jela před žalobcem řada vozidel. V čele jela nákladní vozidla, za nimi tři osobní. První osobní vozidlo odbočovalo vlevo na tzv. bystrické křižovatce ještě před místem předjíždění. Před žalobcem jedoucí svědek H. jako řidič prostředního osobního vozu byl tedy nucen zpomalit (podle vlastní výpovědi přibližně na 30 km/h, podle výpovědi svědkyně Š. přibližně na 50–60 km/h). Výrazné zpomalení mimo obec v místě s povolenou rychlostí 90 km/h je typickou situací,

kdy řidič musí mít (prvotně) přehled o dění před vozem, ale (druhotně) i za ním. Jen tak může přizpůsobit své jednání okolnostem, neboť další jedoucí vozidla nemusí mít přehled o náhlém zpomalení a jeho důvodech, a nemusí tedy na ně včas reagovat (nevidí znamení o změně směru, nejedou v bezpečném odstupu apod.). Řidič předjížděného vozidla se tedy měl již v prostoru křižovatky přesvědčit o tom, zda je za ním vozidlo a jak se jeho řidič chová. Vzniklá dopravní situace přitom podle dosavadních skutkových zjištění nebyla nijak zvlášť složitá – svědek H. musel nejdříve zpomalit a pak akceleroval do volného prostoru vzniklého tím, že ubylo jedno osobní auto a před ním jedoucí nákladní vozy poodjely (na rozdíl od něj neměly důvod zpomalit). Sledovat provoz před vozem tedy nemohlo být nijak zvlášť náročné a byla možnost sledovat i provoz za vozem. Svědek však sám uvedl, že provoz za sebou nesledoval (č. l. 18 *verte* správního spisu). To vše přesto, že měl zákonnou povinnost nezrychlovat, pokud je předjížděn, z níž plyne i povinnost přesvědčit se, zda vůbec může začít zrychlovat.

13. Pokud navíc správní orgány přičítaly žalobci k tíži, že úsek silnice zná a ví, že je zde jen krátký úsek k předjíždění, měly zohlednit i tvrzení svědkyně Š., že jde o trasu známou i pro svědka H. (úřední záznam na č. l. 9 *verte* správního spisu). I ten by tedy měl mít povědomí o tom, že zde může být předjížděn, a už proto měl věnovat pozornost dění za vozidlem.
14. Správní orgány v této otázce deformovaly i skutková zjištění o průběhu předjíždění. K předjížděcímu manévru sice částečně došlo i v místě, kde bylo předjíždění zakázáno, z toho však pro posouzení věci nic neplyne. Šlo totiž o závěrečnou část předjíždění, kdy svědek H. věděl, že je předjížděn (věděl to již od chvíle, kdy vozidlo žalobce bylo na úrovni jeho vozidla). Zjevně tedy svědek nemohl být zproštěn povinnosti sledovat provoz za sebou samotnou existencí úseku se zakázaným předjížděním, ke kterému ještě ani nedojel.
15. Stejně tak správní orgány deformovaly zjištění skutkového stavu v otázce, zda žalobce měl dostatek prostoru k předjíždění. Žádné skutkově relevantní zjištění neplyne bez dalšího z toho, že před osobními vozy jely vozy nákladní. Jakkoliv žalobce jistě mohl předpokládat, že jedou rychlostí přibližně 80 km/h (str. 9 rozhodnutí městského úřadu), nevypovídá to nic o volném prostoru k provedení předjížděcího manévru. Kromě toho, že ze samotné rychlosti zjevně nevyplývá vzdálenost, je třeba opět připomenout, že kamiony musely poodjet za tu dobu, co žalobcem předjížděné vozidlo brzdilo u bystrické křižovatky. Zda by se žalobce stihl řádně zařadit před předjížděné vozidlo, tak vyžaduje komplexnější úvahu. Bez významu však je, zda by to žalobce zvládl při dodržení maximální povolené rychlosti: bezpečnost předjetí (neomezení protijedoucích) a předjetí v místě, kde je to ještě povoleno, přímo nezávisí na rychlosti předjížděcího vozidla. Pokud by žalobce hrubě porušil maximální povolenou rychlost, ale předjel jinak v zásadě bezpečně, šlo by o jiný přestupek, než za který byl trestán.
16. Bez opory v jakýchkoliv výslovných úvahách správních orgánů pak je tvrzení, že by předjížděné vozidlo muselo jet nejvýše rychlostí 15 km/h, aby je bylo možné předjet na 80 metrech (str. 9 rozhodnutí městského úřadu). Správní orgány neuvedly, s jakou počítají počáteční rychlostí vozu žalobce a odstupy před zahájením předjíždění i po něm. Měřením podle služby dostupné na <https://www.google.com/maps> se pak vzdálenost, ve které je předjíždění (správněji přejetí do levého jízdního pruhu) možné, jeví jako delší než pouze 80 metrů.
17. Výpovědi svědků H. a V., tak jak jsou zaznamenány ve správním spisu, vůbec neposkytují

oporu pro skutkový závěr městského úřadu (str. 7 rozhodnutí), že žalobce začal předjíždět v době, kdy jel v protisměru nákladní vůz. Oba svědci shodně vypověděli, že zahájení předjíždění nevnímali. Nemohou tedy vůbec vědět, zda v té době byl v protisměru jakýkoliv vůz.

18. V souzené věci tedy předjížděný řidič prokazatelně zrychloval v době, kdy jej žalobce předjížděl. Tím předjížděný řidič protiprávně prodloužil dobu i vzdálenost potřebnou k předjíždění ze strany žalobce. Za toho stavu neposkytují rozhodnutí žalovaného a městského úřadu ani správní spis dostatečný podklad pro závěr, že byly naplněny všechny znaky skutkové podstaty trestaných přestupků. Není totiž zřejmé, do jaké míry byl skutkový děj vynucen jednáním řidiče předjížděného vozidla a do jaké míry za něj nese odpovědnost žalobce.
19. Nedostatečný je závěr, že žalobce měl předjíždění přerušit, zpomalit a vrátit se do svého jízdního pruhu. K této otázce totiž nebyla učiněna žádná skutková zjištění (zda to bylo fakticky vůbec možné) a správní orgány tak neuvedly žádné skutkové a právní úvahy v tomto směru (zda to bylo možné od žalobce vyžadovat). Není totiž pravda, že předjíždění je možné vždy bezpečně přerušit. Předjíždění na běžné dvouproudé silnici s obousměrným provozem je jeden z nejnebezpečnějších úkonů, při kterém se předjíždějící řidič musí soustředit na vozidla protijedoucí, předjížděná i to vlastní. Náhlé přerušení předjíždění vyžaduje výrazné zpomalení, které nelze bezpečně provést bez kontroly situace za vozem. Zda to žalobce mohl učinit, správní orgány nezjišťovaly. To je o to kurioznější, že správní orgány by od předjížděného řidiče nevyžadovaly ani, aby sledoval situaci za vozem, když zpomaluje a pak se rozjíždí do volného prostoru z relativně nízké rychlosti. Žalobce však zřejmě měl ve výrazně vyšší rychlosti sledovat protijedoucí vozy, protiprávně zrychlující předjížděné vozidlo i situaci za vozem.
20. Z těchto důvodů soud dospěl k závěru, že skutkový stav, který byl základem pro napadené rozhodnutí žalovaného a jemu předcházející rozhodnutí městského úřadu, je v části v rozporu se spisy a v části v nich nemá oporu. Napadené rozhodnutí žalovaného tudíž soud zrušil pro vady řízení a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Protože stejnými vadami trpělo i předcházející rozhodnutí Městského úřadu Domažlice, zrušil soud i je (§ 78 odst. 1, 3 a 4 s. ř. s.).
21. V dalším řízení správní orgány doplní zjištění o průběhu předjíždění tak, aby měly jasno o tom, v jak dlouhém úseku mohl žalobce přejíždět do levého jízdního pruhu, v jakém místě přesně žalobce zahájil předjíždění, jakou rychlostí se při tom pohybovalo jeho vůz i vůz předjížděný. Na základě těchto zjištění správní orgány opětovně učiní úvahu, zda žalobce mohl v době zahájení předjíždění důvodně předpokládat, že je dokončí bez omezení protijedoucích řidičů, ohrožení řidiče předjížděného a stále ještě v úseku, kde předjíždění nebylo zakázáno. Budou přitom brát v úvahu pouze faktickou rychlost obou vozidel a potenciál vozu žalobce, nikoliv zákonné rychlostní limity.
22. Pakliže správní orgány zjistí, že žalobce ani nemohl předpokládat, že předjíždění dokončí v dovoleném prostoru nebo bez omezení protijedoucího vozidla, kvalifikují tato zjištění při vědomí toho, že soud v odst. 6–9 tohoto rozsudku shledal část jejich původních úvah zákonnou.
23. Pakliže správní orgány zjistí, že žalobce původně mohl předpokládat, že předjíždění dokončí v dovoleném prostoru a bez omezení protijedoucího vozidla, budou se zabývat tím, do jaké míry bylo jednání žalobce vynuceno okolnostmi, a zda mohl nepříznivý vývoj

situace ukončit přerušením předjíždění. Zjistí-li, že jej ukončit nemohl, budou se zabývat otázkou protiprávnosti jeho jednání a subjektivní stránkou přestupku. Zjistí-li, že jej ukončit mohl, kvalifikují tato zjištění při vědomí toho, že soud v odst. 6–9 tohoto rozsudku shledal část jejich původních úvah zákonnou.

24. Uvedeným právním názorem jsou v dalším řízení správní orgán vázány (§ 78 odst. 5 s. ř. s.).
25. Žalobce měl ve věci úspěch a náleží mu proto právo na náhradu nákladů řízení vůči procesně neúspěšnému žalovanému (§ 60 odst. 1 věta první s. ř. s.). Náhrada nákladů se skládá z odměny za dva úkony právní služby po 3 100 Kč (převzetí a příprava zastoupení, žaloba jako podání ve věci samé), dvou režijních paušálů po 300 Kč, a zaplacených soudních poplatků za žalobu ve výši 3 000 Kč a za návrh na přiznání odkladném účinku žalobě ve výši 1 000 Kč. Žalovaný je proto povinen zaplatit žalobci do jednoho měsíce ode dne právní moci tohoto rozsudku náhradu nákladů řízení v celkové výši 10 800 Kč k rukám advokáta JUDr. Radka Bechyně (číslo účtu 156115058/0600).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu do dvou týdnů od jeho doručení. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni.

Plzeň 20. března 2020

Mgr. Jan Šmakal v.r.
soudce