



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové - pobočka v Pardubicích rozhodl samosoudkyně JUDr. Petrou Venclovou, Ph.D., ve věci

žalobce: **J. B.**
bytem P.
zastoupený advokátem Mgr. et Mgr. Michalem Bouškou
sídlem Teplého 2786, 530 02 Pardubice

proti
žalovanému: **Krajský úřad Pardubického kraje, IČ 70892822**
sídlem Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 10. 12. 2018, č. j. 82697/2018/ODSH/8,

takto:

- I. Žaloba **se zamítá.**
- II. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení a žalovanému se toto právo nepřiznává.

Odůvodnění:

1. Rozhodnutím žalovaného ze dne 10. 12. 2018, č. j. 82697/2018/ODSH/8, bylo zamítnuto odvolání proti výroku I. a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Pardubic, odboru správních agend, oddělení přestupků (dále též „správní orgán I. stupně“) ze dne 19. 9. 2018,

č. j. OSA/P-208/17-D/154. Výrokem I. rozhodnutí správního orgánu I. stupně byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále též „zákon o silničním provozu“), neboť porušil § 22 odst. 1 téhož zákona.

2. Uvedeného přestupku se měl žalobce dopustit tím, že dne 13. 1. 2017 okolo 9.05 hodin v obci Pardubice na křižovatce místní komunikace Pod Brízkami a ul. U Krematoria jako řidič autobusu MHD RZ X při vyjíždění na hlavní pozemní komunikaci z vedlejší pozemní komunikace ul. U Krematoria nedal přednost v jízdě řidičce D. K. jedoucí s vozidlem V. T. RZ X po hlavní pozemní komunikaci ul. Pod Brízkami, kdy tato následně narazila přední částí svého vozidla do zadní části autobusu. Alkohol byl u obou účastníků vyloučen dechovou zkouškou přístrojem Dräger. Řidička D. K. utrpěla při dopravní nehodě lehké zranění ruky, se kterým byla odvezena vozidlem RZP do Nemocnice Pardubického kraje. Vznikla hmotná škoda na osobním vozidle a na autobusu, jiná hmotná škoda nevznikla. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna.
3. Za uvedený přestupek byla dle §§ 35 – 40, 46 a 47 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále též „zákon o odpovědnosti za přestupky“), a § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu žalobci uložena pokuta ve výši 2 500 Kč. Dále mu byla dle § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky, § 79 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále též „správní řád“), a § 6 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 520/2005 Sb., uložena povinnost nahradit paušální částku nákladů řízení ve výši 6 000 Kč.
4. Proti uvedenému rozhodnutí žalovaného podal žalobce včasnou žalobu podle ust. § 65 a násl. zák. č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále též „s. ř. s.“).
5. Žalobce namítal, že se správní orgány nikterak nevypořádaly s tím, že ke spáchání přestupku mělo dojít ještě před účinností zákona o odpovědnosti za přestupky, kdežto řízení bylo vedeno a rozhodnutí bylo vydáno až po nabytí účinnosti nové zákonné úpravy. Chybí tak zodpovězení otázky, zda a jak se v této kauze promítne přechodné ustanovení § 112 odst. 1 věty druhé zákona o odpovědnosti za přestupky. Správní orgány odpovědnost žalobce automaticky posuzovaly dle nové právní úpravy, avšak neodůvodnily, proč je tato pro žalobce příznivější. Podle žalobce je proto napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné.
6. Dále žalobce namítal, že jeho jednání při vyjíždění z vedlejší pozemní komunikace nevedlo k nutné náhlé změně rychlosti vozidla jedoucího po hlavní pozemní komunikaci ve smyslu § 2 písm. q) zákona o silničním provozu. Žalobce vyslovil své přesvědčení, že vyjížděl z vedlejší pozemní komunikace ve chvíli, kdy existoval dostatečný a bezpečný prostor pro takový manévr. O tom ostatně svědčí, že k nárazu osobního vozidla do autobusu, který řídil žalobce, došlo ve chvíli, kdy autobus (jeho kola) byl již plně srovnán do směru jízdy po hlavní ulici a pokračoval v jízdě (nestál, a tedy ani osobní automobil nemusel zastavit). S ohledem na poměry v křižovatce je přitom nutné vyjet částečně i do druhého (vzdálenějšího) pruhu, což si vyžádá odpovídající čas. Žalobce tedy provedl kompletní odbočovací manévr a až poté došlo ke střetu. Časový prostor nezbytný pro dokončení uvedeného manévru je přitom takový, že rozhodně po řidiči jedoucím po hlavní pozemní komunikaci a řádně sledujícím provoz nevyžaduje, aby reagoval jakkoli náhle. Vozidlo jedoucí po hlavní komunikaci navíc bylo vzdáleno 70 metrů, spíše však více metrů od křižovatky ulic U Krematoria (vedlejší komunikace) a Pod Brízkami (hlavní komunikace),

kde vyjížděl autobus řízený žalobcem. Tato vzdálenost též zaručovala, že nebyla nutná náhlá změna rychlosti. Za těchto okolností by při řádné reakci řidiče osobního vozidla, který veškeré dění na komunikacích plnohodnotně sleduje, byla změna rychlosti jízdy (byla-li vůbec nutná) naprosto běžná, mírná, nikoli náhlá. Toto správní orgány dle žalobce řádně nezohlednily, a proto je napadené rozhodnutí nezákonné.

7. Žalobce podotkl, že dopravní situaci vyhodnotil jako bezproblémovou na základě mnohaletých řidičských zkušeností i s řízením autobusů. Jeho odhad zahrnoval i okolnost, že osobní automobil přijíždějící po hlavní komunikaci nebude muset jakkoli náhle reagovat a brzdit; opačný náhled je pro žalobce nepřijatelný a neodpovídá skutečnostem zjištěným v samotném řízení. Dále žalobce upozornil, že žalovaným citovaná ust. § 2 písm. l), m) zákona o silničním provozu na řešený případ nedopadají, přesto na nich žalovaný staví svoje úvahy.
8. Žalobce rovněž namítal, že znalecký posudek ze dne 17. 3. 2018 žalovaný ani správní orgán I. stupně nepodrobil kritickému hodnocení, a to přesto, že k němu žalobce vznesl konkrétní výhrady podložené odpovídajícími výpočty. Podle žalobce není pravdou, že by správním orgánům nepřislušelo zkoumat správnost předloženého výpočtu. Bez odpovídajícího ověření nelze zjistit veškeré okolnosti bez důvodných pochybností. Přitom právě možné pochybnosti, které vyplynuly z daného výpočtu předloženého žalobcem, musely být zcela vyvráceny, neboť jinak je třeba uplatnit zásadu *in dubio pro reo*. Žalobce podotkl, že zastavil bezprostředně po nárazu osobního vozidla do autobusu. V tomto směru tedy dopočítání do nulové polohy ve znaleckém posudku, které žalobce žádal, svou relevanci nepostrádalo, neboť žalobcem řízený autobus nikam dále neodjel. Dále žalobce brojil proti dle jeho názoru jednostranným závěrům znaleckého posudku, který se měl věnovat nejen skutkovým otázkám, ale také jakýmsi právním úvahám o tom, že nebyla dána přednost v jízdě, (což je otázka právní). Právní hodnocení však náleží výhradně rozhodujícímu orgánu, který se nemůže uchýlit toliko k citaci znaleckého posudku.
9. Další důkazy – výpovědi účastníků, znalce i svědků – pak správní orgány ponechaly bez hodnocení (správní orgán I. stupně jen překopíroval výpovědi do svého rozhodnutí). Podle žalobce se pak jedná o nezákonný postup, bylo-li odkazováno na vysvětlení, které žalobce podal Policii ČR před vlastním zahájením řízení o přestupku; k tomu žalobce odkázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu. Nemůže-li být úřední záznam o podaném vysvětlení ani čten, tím spíše nemůže posloužit jako podklad pro argumentaci správního orgánu při zamítnutí důkazního návrhu (zajištění meteorologických dat) a potažmo pro odůvodnění rozhodnutí o přestupku.
10. Závěrem žalobce navrhl zrušení napadeného rozhodnutí a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení.
11. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě setrval na zhodnocení skutkového stavu a na právním názoru na věc tak, jak jej prezentoval v žalobou napadeném rozhodnutí. Navrhl proto zamítnutí žaloby pro její nedůvodnost.
12. Soud na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, a to v mezích žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.), přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), a po provedeném řízení dospěl k závěru, že žaloba

není důvodná. Soud o věci samé rozhodl bez jednání v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s., neboť účastníci řízení s tímto postupem výslovně souhlasili.

13. Soud se po přezkoumání žalobou napadeného rozhodnutí co do zjištění skutkového stavu věci a co do právního názoru na něj plně ztotožňuje s žalovaným rozhodnutím a na toto odkazuje. Smyslem soudního přezkumu totiž není podrobně opakovat již jednou vyřčené, a proto se může soud v případech shody s názorem soudu a odůvodněním napadeného rozhodnutí odkazovat na toto odůvodnění, jak již setrvale judikuje Nejvyšší správní soud (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 7. 2007, č. j. 8 Afs 75/2005-130; rozsudky správních soudů jsou dostupné na www.nssoud.cz). K tomu lze ještě uvést, že povinnost posoudit všechny žalobní námitky neznamená, že krajský soud je povinen reagovat na každou dílčí argumentaci a tu obsáhle vyvrátit, když jeho úkolem je vypořádat se s obsahem a smyslem žalobní argumentace (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2014, č. j. 7 As 126/2013-19). Dále soud uvádí rozhodující skutkové okolnosti ve věci a právní argumentaci.
14. Na nezbytný rozsah zjišťování skutkového stavu správním orgánem je třeba aplikovat v tomto ohledu klíčové ustanovení § 3 správního řádu, podle kterého nevyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2 správního řádu (zásady zákonnosti).
15. Ze správního spisu se podává, že správní orgán I. stupně dne 20. 9. 2017 vydal oznámení o zahájení správního řízení s žalobcem ve věci přestupku, dne 21. 9. 2017 pak správní orgán I. stupně vydal oznámení o zahájení správního řízení s paní D. K. Dne 17. 10. 2017 se před správním orgánem I. stupně konalo ústní jednání. Žalobce při svém výslechu uvedl, že dne 13. 1. 2017 jel jako řidič autobusu ulicí U Krematoria a na příkaz dopravní značky „dej přednost“ zastavil a díval se vlevo i vpravo, protože aby s autobusem vyjel, tak musí najet do protisměru a pak se vrací do svého jízdního pruhu. Zprava nic nejelo a vlevo jelo vozidlo, které bylo před křižovatkou s ul. U Suchého dubu. Začal se rozjíždět a vjíždět do křižovatky. Dle něho bylo vozidlo v dostatečné vzdálenosti, aby dokončil vjetí na hlavní komunikaci. Stácel autobus doprava a už jej měl v rovině, když došlo k nárazu do zadní části autobusu. K dotazu správního orgánu I. stupně žalobce uvedl, že nevěděl o náledí na komunikaci. Na dotaz, zda říkal řidičce, co do něj narazila, že ráno kolem 5.00 hodin tam byla na náledí nějaká nehoda, odpověděl, že na to si nevzpomíná. Po nehodě zastavil a nahlásil nehodu dispečerovi. Dále připustil, že tam viděl auto opřené o sloup. Uvedl, že jezdí denně, autobusem nebo vlastním autem. Za celý život najel asi 2 500 000 km. S ohledem na najeté kilometry se domnívá, že do křižovatky vjel bezpečně. Domnívá se, že teplota byla nad nulou. Po stočení autobusu jel a po nárazu zastavil, kolik autobus ujel, neodhadne. Mezi autobusem a vozidlem byly úlomky plastů.
16. Obviněná D. K. vypověděla, že dne 13. 1. 2017 jela směrem ke krematoriu. Na ul. U Krematoria stál z vedlejší ulice autobus. Když byla na úrovni ul. U Suchého dubu, tak se autobus začal rozjíždět. Začala brzdit, ale vozidlo se jí klouzalo po náledí a nemohla nic jiného dělat než korigovat řízení. Vzpomíná si, že při najetí na kostky, které na silnici jsou, zpomalila a podřadila si na 3. stupeň a jela max. rychlostí 40 km/h. Po celou dobu brzdila, ale nešlo dobrzdit, tak se autobusu snažila vyhnout a najela částečně vlevo, takže do jeho levého rohu narazila zhruba středem vozidla. Za jízdy byla připoutána bezpečnostním

pásem, měla po nárazu modřinu mezi prsy a utrpěla naražení pravé ruky. Po střetu vystoupila a šla za řidičem. Byla rozzlobená a říkala mu něco jako „Chlape, vždyť vy jste mi tam vjel!“, on jí na to nic neřekl. Jen říkal, že ví, že to tam klouže, protože ráno kolem 5. hodiny tam prý viděl taky nehodu, kdy se nějaká ženská s autem sklouzla a nabourala do dopravní značky. V ten moment na místo přijel manžel obviněné K., kterého volala, a všichni šli do autobusu, kde bylo aspoň trochu teplo. Řidič autobusu se bavil s jejím manželem a říkal mu také, že ráno časně tam viděl nějakou nehodu, že to tam klouzalo. Pak na místo přijela sanitka a odvezla ji do nemocnice. Po vyšetření v nemocnici byla propuštěna domů. Utrpěla naražení pravé ruky a nějaké modřiny, omezena na běžném způsobu života nebyla. Když vyjížděla z Dukly, tak nezjistila, že je komunikace namrzlá. V jejich dvoře mezi domy nic namrzlé nebylo, jela kolem H. na Dukle, tam byla silnice suchá a vůbec ji nenapadlo, že kostky, na které vjela, budou namrzlé.

17. Svědkyně I. H., zasahující policistka, uvedla, že na dopravní nehodu si vzpomíná, jednalo se o střet autobusu, který vyjel z vedlejší komunikace, a do něj narazilo osobní auto, které nedobrzdlilo. Na komunikaci jsou dlažební kostky, které byly namrzlé. V průběhu šetření této dopravní nehody tam došlo k další dopravní nehodě, která byla v levotočivé zatáčce směrem ke Kauflandu, kde další řidič nezvládl průjezd zatáčky na zledovatělé komunikaci, dostal smyk a vyjel vpravo mimo komunikaci. Když přijeli na místo, při výstupu z vozidla jim klouzaly boty. Svědkyně prováděla zaměření dopravní nehody, kolegyně prováděla výslechy. Paní měla zraněnou ruku a za chvíli tam přijela sanitka, která ji odvezla do nemocnice. Předtím řidiče i řidiči dělali dechovou zkoušku s negativním výsledkem. K dotazu, zda řidič říkal, že tam byla někdy ráno již nějaká dopravní nehoda vlivem náledí, svědkyně uvedla, že ano, to říkal, myslí, že je to i v jeho výpovědi. Říkal, že ráno když začínal, tak tam byla také nehoda.
18. Usnesením správního orgánu I. stupně ze dne 8. 11. 2017, č. j. OSA/P-208/17-D/42, byl za účelem zpracování odborného posouzení věci ustanoven znalec z oboru městské a silniční dopravy Ing. J. J. Ten zpracoval znalecký posudek datovaný dne 17. 3. 2018, v němž mimo jiné uvedl, že autobus se po rozjezdu z pozice zastaveného vozidla, kdy zřejmě zastavil či prakticky zastavil, následně rozjel na rychlost cca 24 – 26 km/h. Následně v této rychlosti jízdy došlo k nárazu zezadu příjíždějícího vozidla, které narazilo do jedoucího autobusu rychlostí jízdy cca 42 – 50 km/h. Podle znaleckého posudku k dopravní nehodě došlo jednoznačně vlivem nedání přednosti v jízdě řidičem autobusu, který nedal přednost v jízdě osobnímu vozidlu jedoucímu na hlavní silnici a příjíždějícímu ve směru zleva z pohledu řidiče autobusu. Řidič autobusu při vyjíždění na hlavní silnici sice registroval zleva příjíždějící osobní vozidlo, ale chybně odhadl vzdálenost tohoto vozidla. Tento odhad byl chybný především s ohledem na charakter povrchu vozovky v místě příjezdu osobního vozidla. To bylo vzdáleno od autobusu cca 60 – 70 m. Tato vzdálenost nemohla být dostatečná pro to, aby osobní vozidlo snížilo rychlost jízdy či dokonce stihlo zastavit před místem výjezdu autobusu na hlavní silnici. Řidička osobního vozidla nemohla střetu nijak zabránit. Osobní vozidlo bylo pro řidiče autobusu běžně viditelné, neboť uvedeným směrem a na vypočtenou vzdálenost nebránila řidiči autobusu ve výhledu žádná překážka, která by mohla zamezit výhledu na příjíždějící vozidlo. Řidička vozidla zahájila brzdění bezprostředně po uplynutí reakční doby jako reakci na autobus, který se rozjel na hlavní silnici, avšak střetu již nemohla zabránit. Podle znaleckého posudku výpověď řidiče autobusu je technicky přijatelná zejména ve variantě vylíčení události do podání vysvětlení

ze dne 13. 1. 2017. Řidič autobusu popisuje způsob své jízdy i polohy vozidel přijatelně z technického hlediska. Řidič autobusu viděl příjezdět po hlavní silnici osobní vozidlo, mohl zastavit nebo se nerozjíždět a dát tomuto vozidlu přednost v jízdě. Ve své výpovědi učiněné při ústním jednání dne 17. 10. 2017 je výpověď řidiče autobusu technicky nepřijatelná především v popisu vzdálenosti osobního vozidla od křižovatky, kdy řidič autobusu určuje polohu osobního vozidla ještě před předcházející křižovatkou. Výpověď řidičky osobního vozidla je technicky přijatelná s výjimkou jejího tvrzení, že jela se svým vozidlem rychlostí jízdy do cca 40 km/h. Pokud by jela takovou rychlostí, tak by sice ke střetu mohlo dojít, ale jednalo by se o náraz s rozdílovou rychlostí jízdy obou vozidel do cca 5 km/h a s minimální způsobenou škodou. Osobní vozidlo jelo v okamžik zahájení rozjezdu autobusu rychlostí jízdy cca 50 – 55 km/h. Na základě provedených analýz pohybu obou vozidel a zejména pohybu osobního vozidla, vyhodnocení rozsahu poškození osobního vozidla a dalších výpočtů byla zjištěna rychlost jízdy osobního vozidla po hlavní silnici při příjezdu k místu nehody přibližně v místě předcházející křižovatky s ulicí U Suchého dubu v rozsahu cca 50 – 55 km/h. Po brzdění na kluzkém zledovatělém povrchu se rychlost jízdy osobního vozidla snížila na střetovou rychlost v rozsahu cca 42 – 50 km/h. Rychlost jízdy autobusu v okamžiku nárazu osobního vozidla do jeho zadní části byla v rozsahu cca 24 – 26 km/h. Rychlost jízdy osobního vozidla nebyla příčinou vzniku dopravní nehody. Odbočování autobusu od zahájení manévru rozjezdu autobusu z nulové rychlosti až do okamžiku střetu trvalo časově cca 5,3 s. Autobus se stal pro řidičku osobního vozidla impulsem pro zahájení reakce v čase cca 2 s po rozjezdu, kdy se přední část autobusu dostala do jízdní dráhy osobního vozidla a kdy řidičce muselo být zřejmé, že autobus nezastaví, vjede na hlavní silnici a nedá jí přednost v jízdě. Řidička osobního vozidla mohla takto reagovat cca 3 s před následným střetem a po uplynutí reakční doby a doby náběhu brzd brzdila cca 2 s do střetu. S ohledem na zledovatělou silnici a nízkou hladinu koeficientu tření, a tudíž i nízké možné zpomalení, snížila svoji rychlost jízdy řádově pouze o hodnotu cca do 10 km/h. Řidička vozidla neměla žádnou možnost, jak střetu zabránit, nemohla snížit rychlost jízdy brzděním tak, aby ke střetu nedošlo, a ona mohla pokračovat v jízdě za autobusem. Znalec podotkl, že nemá žádných dalších skutečností, které by zde chtěl uvést, a doplnil, že neurčuje zavinění jednotlivých účastníků dopravní nehody, avšak na základě zjištěných údajů o polohách vozidel může toto zavinění určit správní orgán. Znalec byl rovněž vyslechnut během ústního jednání před správním orgánem I. stupně dne 24. 5. 2018. Dne 1. 6. 2018 bylo správnímu orgánu I. stupně doručeno podání zmocněnce žalobce, v němž byly zpochybňovány výpočty a závěry znalce.

19. Správní orgán I. stupně vydal rozhodnutí dne 19. 9. 2018, č. j. OSA/P-208/17-D/154, jehož výrokem I. byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8. zákona o silničním provozu, neboť porušil § 22 odst. 1 téhož zákona. Za to mu byla uložena pokuta ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit paušální částku nákladů řízení ve výši 6 000 Kč. Výrokem II. rozhodnutí správního orgánu I. stupně bylo zastaveno řízení vedené proti obviněné D. K. Správní orgán I. stupně dospěl k závěru, že ve vedeném řízení bylo nepochybně prokázáno, že žalobce způsobil řidičce K. náhlou překážku a donutil ji přibrzdit. Dále zpochybňoval argumentaci žalobce směřující proti závěrům znalce a uvedl, že pokud by použil výpočet zmocněnce místo výpočtu znalce, pak by s ohledem na ujetou dráhu k zastavení od místa reakce řidičky na pohyb autobusu řidička vozidla v žádném případě nestačila zastavit ani dle výpočtu zmocněnce. Dále správní orgán I. stupně

odůvodnil naplnění znaků přestupku (subjekt, subjektivní stránka, objekt, objektivní stránka) a výši uložené sankce včetně povinnosti nahradit paušální částku nákladů řízení.

20. Proti výroku I. tohoto rozhodnutí podal žalobce odvolání, které bylo zamítnuto a rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrzeno žalobou napadeným rozhodnutím žalovaného ze dne 10. 12. 2018, č.j. 82697/2018/ODSH/8. Žalovaný dospěl k závěru, že rozhodnutí správního orgánu I. stupně, resp. řízení, jež mu předcházelo, bylo vedeno v souladu s právními předpisy. Žalovaný uvedl, že žalobce řeší pouze následek, nikoliv příčinu dopravní nehody. Žalobce by se dopustil přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8. zákona o silničním provozu v každém případě, protože i pokud by paní K. jela výrazně pomaleji než rychlostí uváděnou znalcem, tedy jen např. 40 km/h, musela by na manévry žalobce reagovat brzděním. Žalobce naplnil skutkovou podstatu daného přestupku. Následek protiprávního jednání byl poruchový (došlo k dopravní nehodě), ale skutková podstata by byla naplněna i v případě, že by následek byl pouze ohrožovací. Samotný střet vozidel tedy nemá na naplnění vlastní skutkové podstaty přestupku v daném případě vliv. I kdyby se řidička K. dopustila přestupku, nijak se tím žalobce nezbavuje odpovědnosti za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8. zákona o silničním provozu. Žalovaný v této souvislosti odkázal na trestněprávní judikaturu Nejvyššího soudu. Co se týče polemiky žalobce, resp. jeho zmocněnce, se znaleckým posudkem, žalovaný podotkl, že znalec v dané věci vyhotovil podrobný znalecký posudek a velmi podrobně se zabýval danou dopravní nehodou z technického hlediska. Veškeré závěry uvedené ve znaleckém posudku jsou ucelené, logické a podpořené argumenty. Znalec nemá na výsledku řízení ani poškození žalobce jakýkoliv zájem a je nestranný, tedy neexistují zde důvody, proč by neměly být jeho závěry relevantní. Naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8. zákona o silničním provozu bylo žalobci dostatečně prokázáno. Nebylo tedy nutné v dané věci provádět další dokazování. Další námitky žalobce, že je profesionálním řidičem s dlouholetou praxí a s danou linkou jezdí každý den, žalovaný neshledal pro danou věc relevantními.
21. Podle § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu *řidič přijíždějící na křižovatku 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.*
22. Podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu *pro účely tohoto zákona dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.*
23. Podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 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 povinná dát přednost v jízdě.* Za tento přestupek se dle § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu uloží pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč.
24. K úvodní námitce žalobce o tom, že chybí zodpovězení otázky, zda a jak se v této kauze promítne přechodné ustanovení § 112 odst. 1 věty druhé zákona o odpovědnosti za přestupky, soud konstatuje, že podle tohoto ustanovení *odpovědnost za přestupky a dosavadní jiné správní delikty, s výjimkou disciplinárních deliktů, se posoudí podle dosavadních zákonů, pokud k jednání zakládajícímu odpovědnost došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto*

zákona; podle tohoto zákona se posoudí jen tehdy, jestliže to je pro pachatele příznivější. Shora odkazovaná ustanovení zákona o silničním provozu, na jejichž základě byla posouzena žalobcova odpovědnost za daný přestupek, se v rozhodném období nijak nezměnila a jak v době spáchání přestupku (dne 13. 1. 2017), tak i v době rozhodování správních orgánů (i zdejšího soudu) byla stejná. Jinak řečeno, z hlediska aplikovaného hmotného práva nedošlo postupem času k žádné změně. Měl-li žalobce na mysli, že správní orgány postupovaly dle nové procesní úpravy dané zákonem o odpovědnosti za přestupky, nikoliv podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, účinného v době spáchání předmětného jednání, soud podotýká, že k zahájení správního řízení došlo až za účinnosti nové právní úpravy (zákon o odpovědnosti za přestupky) účinné od 1. 7. 2017. K zahájení správního řízení ve smyslu § 78 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky došlo doručením oznámení o zahájení správního řízení správního orgánu I. stupně ze dne 20. 9. 2017 žalobci (k doručení došlo dne 25. 9. 2017). V řízeních zahájených za účinnosti zákona o odpovědnosti za přestupky se přitom postupuje podle nové právní úpravy (srov. § 112 odst. 4 zákona o odpovědnosti za přestupky *a contrario*). Správní orgány tedy nepochybily, jestliže řízení vedly dle nové právní úpravy. Stejně tak se touto otázkou nemusely výslovně zabývat, jestliže správně postupovaly dle procesních pravidel obsažených v nové právní úpravě a žalobce nadto v průběhu správního řízení nenamítal, že by správní orgány měly postupovat jinak. Tato žalobní námitka proto není důvodná.

25. Žalobce namítal, že jeho jednání při vyjíždění z vedlejší pozemní komunikace nevedlo k nutné náhlé změně rychlosti osobního vozidla. Soud v této souvislosti uvádí, že žalobce svým jednáním, tedy tím, že vjel na hlavní pozemní komunikaci (ul. Pod Brížkami), způsobil, že řidička paní K. musela začít na tuto situaci náhle reagovat brzděním, tedy snížením rychlosti vozidla. Nutnost zabrzdění či přibrzdění řidiče, který měl přednost v jízdě, lze přitom bezpochyby podřadit pod nutnost náhlé změny rychlosti jízdy ve smyslu § 2 písm. q) zákona o silničním provozu (srov. usnesení Ústavního soudu ze dne 15. 11. 2016, sp. zn. III. ÚS 3289/16, bod 17.); jedná se o nutnost změny rychlosti jízdy, k níž musí dojít rychle, bez zbytečného odkladu, protože nemůže obstát argumentace žalobce, který se v žalobě snažil naznačit, že se mohlo jednat o nutnost změny rychlosti vozidla, nikoliv však o nutnost změny náhlé. Skutečnost, že řidiče K. se nepodařilo zabrzdřit v důsledku námrazy na pozemní komunikaci a došlo ke střetu vozidel, svědčí o tom, že v okamžiku, kdy žalobce začal provádět svůj jízdní úkon (vjezd na křižovatku), bylo vozidlo řízené paní K. na hlavní pozemní komunikaci již příliš blízko křižovatce. Řidička K. tak byla nucena k náhlé změně rychlosti vozidla, jež však vzhledem k povětrnostním podmínkám a zejména stavu pozemní komunikace nebyla úspěšná. Žalobce tedy porušil § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť nedal přednost vozidlu přijíždějícímu na křižovatku ve smyslu § 2 písm. q) téhož zákona.
26. Dále lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 5. 2011, č. j. 7 As 4/2011-79: *„Stěžovatel byl povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní silnici a byl tedy povinen vjet do křižovatky jen tehdy, ujistil-li se, že se ve směru, v němž bylo možné, v daném případě z jednosměrné ulice, očekávat přijíždějící vozidla, se 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 stěžovatele do křižovatky náhle zpomalit či zrychlit nebo se úhybným manévrem stěžovateli vyhnout. Řidič je povinen při řízení počítat v určité míře i s nenadálými či nestandardními situacemi a brát v úvahu i to, že každý člověk, tedy i on sám, je*

či může někdy být v určité míře nešikovný či může mimořádně selhat, resp. že může selhat jím řízené vozidlo. 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.“

27. Soud v této souvislosti podotýká, že žalobci (nadto zkušenému řidiči, jak sám zdůraznil v žalobě) muselo být navíc známo, že v důsledku námrazy předmětné pozemní komunikace bude snížení rychlosti osobního vozidla příjíždějícího na křižovatku po hlavní pozemní komunikaci ztíženo. Žalobce tak měl a mohl s touto skutečností počítat a zohlednit ji při svém rozhodování, zda vjede do křižovatky ještě před vozidlem řízeným řidičkou K. Proto nemůže obstát námitka žalobce, že k nárazu osobního vozidla do autobusu došlo ve chvíli, kdy autobus (jeho kola) byl již plně srovnán do směru jízdy. Brzdění vozidla řízeného paní K. bylo ztíženo tím, že předmětná pozemní komunikace byla namrzlá, protože je nerozhodné, do jaké části autobusu osobní vozidlo narazilo. Stejně tak žalobcova námitka, že vozidlo jedoucí po hlavní komunikaci bylo vzdáleno cca 70 m od křižovatky, když do ní žalobce se svým autobusem vjížděl, není důvodná. Ze shora uvedeného je zřejmé, že řidička K. byla nucena na žalobcův manévř reagovat náhlou změnou rychlosti vozidla, s čímž žalobce musel počítat, navíc když pozemní komunikace byla namrzlá. Okolnost, že si žalobce byl vědom povětrnostních podmínek a v jejich důsledku zhoršeného stavu pozemní komunikace, ostatně plyne jak ze samotné výpovědi žalobce (viděl nehodu již toho dne v ranních hodinách), tak z výpovědi (tehdy obviněné) paní K. před správním orgánem I. stupně ze dne 17. 10. 2017 a svědkyně H., zasahující policistky.
28. Žalovaný v napadeném rozhodnutí správně poukázal na judikaturu Nejvyššího soudu týkající se případného zavinění řidiče jedoucího po hlavní silnici. V právní větě odkazovaného usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 (uveřejněného pod č. 45/2005 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek - trestní část), je uvedeno: „*I. Jestliže řidič příjíždějící po vedlejší silnici nedá přednost v jízdě řidiči příjíždějícímu po hlavní silnici, odpovědnost za jejich střet a případné další následky je zásadně na řidiči, jenž přijel do křižovatky po vedlejší silnici. Jestliže však řidič na hlavní silnici jede rychlostí výrazně překračující maximální povolenou rychlost, čímž řidiči příjíždějícímu do křižovatky po vedlejší silnici znemožní, popř. podstatně ztíží, aby mu dal přednost v jízdě, pak není vyloučena jeho odpovědnost nebo spoluodpovědnost za případnou kolizi. II. Výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla v obci (např. o více než 70 %) je porušením důležité povinnosti uložené řidiči motorového vozidla právními předpisy (§ 18 odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů), protože takové porušení má zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví.“* Trestněprávní judikatura Nejvyššího soudu tedy dospěla k závěru, že odpovědnost řidiče jedoucího po hlavní silnici přichází v úvahu v případě extrémní míry porušení jeho povinnosti (srov. též usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 7. 2015, sp. zn. 6 Tdo 587/2015). Podobně lze odkázat i na závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2018, č. j. 1 As 12/2017-65: „*Princip omezené důvěry znamená, že po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání. Dané však neznamena, že jakékoli porušení pravidel silničního provozu vylučuje*

deliktní odpovědnost dalších osob, vždy bude nutné přihlédnout k míře zavinění účastníka dopravní nehody na jejím vzniku.“ Ze znaleckého posudku je zřejmé, že řidička K. jela v okamžiku zahájení rozjezdu autobusu rychlostí cca 50 – 55 km/h, tedy mohlo dojít k určitému překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci ve výši 50 km/h, avšak pokud k němu došlo, rozhodně se nejednalo o překročení extrémní či výrazné (nanejvýše šlo o překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla v obci o 10 %). Zavinění žalobce je proto jednoznačné. Uplatnění zásady *in dubio pro reo* v nyní posuzovaném případě tak nepřipadalo v úvahu, poněvadž spáchání přestupku žalobcem bylo prokázáno mimo jakoukoliv rozumnou pochybnost.

29. Soud podotýká, že i kdyby se řidička K. dopustila přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu porušením své povinnosti dle § 18 odst. 1 téhož zákona (což se však v průběhu správního řízení nepodařilo prokázat), nezměnilo by to ničeho na závěru o tom, že žalobce se vytykaného přestupku dopustil, jak správně uvedl žalovaný (s odkazem na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 23. 1. 2008, sp. zn. 5 Tdo 10/2008) na s. 4 napadeného rozhodnutí.
30. Pokud jde o námitku, že žalovaný v napadeném rozhodnutí citoval § 2 písm. l) a m) zákona o silničním provozu, tedy ustanovení nadbytečná, soud konstatuje, že citace těchto ustanovení v žalobou napadeném rozhodnutí nemá žádný vliv na správnost závěrů žalovaného (a správního orgánu I. stupně) o tom, že žalobce nedal přednost v jízdě ve smyslu § 2 písm. q) zákona o silničním provozu, čímž porušil svoji povinnost dle § 22 odst. 1 téhož zákona, přičemž v jeho případě došlo k naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8. tohoto zákona. Byť ust. § 2 písm. l) a m) tohoto zákona nemají přímý vliv na otázku spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8. zákona o silničním provozu, jejich citací v napadeném rozhodnutí nijak nedošlo ke zpochybnění nosných závěrů napadeného rozhodnutí žalovaného ve spojení s rozhodnutím správního orgánu I. stupně. Ani tuto žalobní námitku tak soud neshledal důvodnou.
31. Co se týče žalobcových námitek proti znaleckému posudku Ing. J. J. ze dne 17. 3. 2018, soud uvádí, že tento znalecký posudek splnil uložené zadání, znalec dospěl k určitému a srozumitelnému závěru, který není rozporný a má oporu v podkladových materiálech, závěry posudku nejsou v rozporu s ostatními důkazy a odůvodnění znaleckého posudku odpovídá pravidlům logického myšlení (srov. přiměřeně rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 15. 6. 2010, sp. zn. 28 Cdo 1568/2010), přičemž znalec dále rozvedl svoje závěry v průběhu výsledku provedeného správním orgánem I. stupně dne 24. 5. 2018. Soud doplňuje, že přestože správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí uvedl, že mu nepřísluší zkoumat správnost výpočtu zmocněnce, a proto vychází ze znaleckého posudku (což je závěr v zásadě správný), na s. 9 svého rozhodnutí vedl s výpočty provedenými zmocněncem žalobce polemiku a dospěl k závěru, že pokud by použil výpočet zmocněnce místo výpočtů znalce, i tak by ke střetu došlo (žalovaný pak v napadeném rozhodnutí správně podotkl, že i kdyby ke střetu nedošlo, nic by to nezměnilo na závěru o tom, že žalobce daný přestupek spáchal, byť by pravděpodobně nebyl hlášen Policii ČR). Soud doplňuje, že znalecký posudek je jedním z provedených důkazů a že žalobce byl uznán vinným rovněž na základě výsledku řídičky K., zasahující policistky H. i žalobce samotného, přičemž žalobce v žalobě nevzněl žádné konkrétní výhrady zásadním způsobem zpochybňující výpočty provedené znalcem. Závěr znalce, že žalobce nedal přednost v jízdě osobnímu vozidlu jedoucímu na hlavní silnici, je logicky odůvodněným závěrem, který vyústil

z postavení a rychlosti vozidel, jak je zjistil znalec, přičemž se znalec nedopustil právní kvalifikace popsaného jednání, nevyjadřoval se k zavinění z právního hlediska, nýbrž popsal průběh nehodového děje. Podstatné je, že znalec jednoznačně uvedl, že příčinou nehody bylo nedání přednosti v jízdě řidičem autobusu a že řidička nemohla střetu s autobusem zabránit. Posouzení zavinění z hlediska naplnění konkrétní skutkové podstaty přestupku provedl správní orgán, nikoliv znalec. I kdyby se však znalec dopustil toho, že by uvedl svůj náhled na otázku ryze právní, pak by taková skutečnost neměla vliv na použitelnost znaleckého posudku, jednoduše by se k takovému dílčímu hodnocení znalce nepřihlíželo. Ohledně námitky, že žalobce zastavil bezprostředně po nárazu osobního vozidla do autobusu, soud předně uvádí, že takto se žalobce při ústním jednání rozhodně nevyjádřil, nebyl si totiž jist, jakou vzdálenost autobus ujel, a dále, jak plyne z výsledku znalece před správním orgánem I. stupně ze dne 24. 5. 2018, autobus měl zastavit na brzdě dráze cca 10 – 15 m. Nadto jsou námitky žalobce založeny na jeho laických úvahách, žalobce nepředložil konkurující oborné posouzení k tomu kompetentní osoby, ač mu v takovém postupu nic nebránilo. Z vyložených důvodů ani okruh žalobních námitek směřujících proti znaleckému posudku nemůže obstát.

32. Žalobce dále namítal, že bylo-li odkazováno na vysvětlení, které podal Policii ČR před zahájením řízení o přestupku, jedná se o nezákonný postup. V rozhodnutí správního orgánu I. stupně je na s. 6 uvedeno, že správní orgán zamítl návrh zmocněnce žalobce k vyžádání meteorologické zprávy, jelikož nejbližší meteostanice sledující počasí je na letišti v Pardubicích, kde budou rozhodně výsledky měření teplot odlišné než ve městě. Teploty se jistě liší mezi domy, v sídlištní zástavbě a jiné budou v místě nehody, kde je komunikace z dlažebních kostek. Dále správní orgán I. stupně uvedl, že to, že bylo náledí, uvedla (tehdy) obviněná K., policistka H. a „*je to uvedeno i v původní výpovědi*“ žalobce učiněné před Policií ČR. Soud konstatuje, že skutečnost, že v den a čas předmětné dopravní nehody bylo na pozemní komunikaci náledí, jednoznačně plyne jak z výpovědi paní K., tak i zasahující policistky H. („*V průběhu šetření této dopravní nehody tam došlo k další dopravní nehodě, která byla v levotočivé zatáčce směrem ke Kauflandu, kde další řidič nezvládnul průjezd zatáčky na zledovatělé komunikaci, kde dostal smyk a vyjel vpravo mimo komunikaci. Když jsme přijeli na místo, tak při výstupu ze sl. vozidla nám klouzaly boty.*“). Nejen z úředního záznamu o podání vysvětlení žalobce ze dne 13. 1. 2017 („*Během toho najíždění, když jsem byl již stočený ve svém jízdním pruhu, tak jsem si všiml, že to vozidlo, které jelo předtím z mé levé strany, se pravděpodobně snažilo brzdit, ale protože se to klouzalo, tak to vozidlo plavalo po silnici. Jak jsem to viděl, snažil jsem se rychleji odjet, ale na té namrzlé silnici to nešlo.... Když bych se měl vyjádřit k povětrnostním podmínkám, tak bych uvedl, že v době nehody sice nepršelo ani nesněžilo, ale silnice byla silně namrzlá, při vystupování z autobusu jsem se musel chytit, protože bych jinak upadl.*“), ale i z výpovědi paní K. („*Jen říkal, že ví, že to tam klouže, protože ráno kolem 5. hodiny tam prý viděl taky nehodu, kdy se nějaká ženská s autem sklouzla a narvala to do dopravní značky. V ten moment na místo přijel můj manžel, kterého jsem volala,... Řidič autobusu se bavil s mým manželem a říkal mu také, že ráno časně tam nějakou nehodu viděl, že to tam klouzalo.*“) a paní H. (na dotaz správního orgánu, zda řidič říkal, že tam byla někdy ráno již nějaká dopravní nehoda vlivem náledí, odpověděla: „*Ano, to říkal, myslím, že je to i v jeho výpovědi. Říkal, že ráno když začínal, tak tam byla také nehoda.*“) je zřejmé, že žalobce věděl o zhoršeném stavu předmětné pozemní komunikace v důsledku náledí. Pokud jde o úřední záznam o podání vysvětlení žalobce ze dne 13. 1. 2017, tento byl součástí správního spisu a žalobce měl možnost se s ním seznámit

v průběhu správního řízení, přičemž závěr, že žalobce věděl o namrzlé silnici, nebyl učiněn výhradně na základě tohoto úředního záznamu, nýbrž zejména na základě výpovědi (tehdy obviněné) paní K. a paní H., s nimiž daný úřední záznam nebyl v rozporu. Námitka o nepoužitelnosti daného úředního záznamu je proto nedůvodná (srov. podobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 6. 2015, č. j. 10 As 206/2014-33). Správní orgán I. stupně tedy dospěl ke správnému závěru o existenci náledí v místě a čase předmětné dopravní nehody, pročez nepochybil, jestliže si nevyžádal meteorologickou zprávu.

33. Nelze pak přisvědčit ani námitce žalobce, že správní orgány ponechaly další důkazy (výpovědi účastníků, znalce i svědků) bez hodnocení – k tomu lze odkázat na s. 9 – 11 rozhodnutí správního orgánu I. stupně či s. 4 – 5 napadeného rozhodnutí žalovaného, kde jsou provedené důkazy řádně vyhodnoceny. Správní orgány dle závěru soudu v dostatečném rozsahu zjistily stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a na jeho základě přijaly odpovídající právní závěry, jež řádně odůvodnily.
34. Ze všech shora uvedených důvodů neshledal soud žalobu důvodnou, a proto ji dle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
35. Výrok o náhradě nákladů v řízení se opírá o § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch, proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží, a žalovanému žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly, pročez mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Poučení:

Toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení účastníkům řízení.

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.

Pardubice 28. srpna 2019

JUDr. Petra Venclová, Ph.D., v. r.
samosoudkyně