



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní JUDr. Evou Lukotkovou v právní věci žalobkyně: **Mgr. J. T.**, bytem, zast. JUDr. Pavlem Holubem, advokátem Advokátní kancelář Kopečná 940/14, 602 00 Brno, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**, se sídlem Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 4. 2014, č. j. JMK 37543/2014, sp. zn. S-JMK 37543/2014/OD/Ša,

t a k t o :

- I. Žaloba **s e z a m í t á .**
- II. Žalobkyně **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se nepřiznává náhrada nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I.

Vymezení věci:

Rozhodnutím žalovaného ze dne 9. 4. 2014, č. j. JMK 37543/2014, sp. zn. S-JMK 37543/2014/OD/Ša bylo podle ust. § 90 odst. 5 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též „správní řád“) zamítnuto odvolání žalobkyně proti rozhodnutí Městského úřadu ze dne 25. 3. 2014, č. j. 131185-13/2013/Lu (dále též „správní orgán I. stupně“) a napadené rozhodnutí bylo potvrzeno.

Rozhodnutím správního orgánu I. stupně ze dne 25. 3. 2014 byla žalobkyně uznána vinnou tím, že dne 11. 7. 2013 v 15:30 hod. v obci D. na silnici, ulice na začátku obce u autobusové zastávky „škola“ ve směru jízdy, jako řidička vozidla r. z., způsobila dopravní nehodu, když začala předjíždět před ní jedoucí autobus v době, kdy již byla předjížděna vozidlem r. z. řízeným R. R., kterého tímto manévrem ohrozila. Porušením ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o silničním provozu“) spáchala přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu. Podle ust. § 125c odst. 4 písm. d) zákona o silničním provozu jí byla uložena pokuta ve výši 5.000 Kč a podle ust. § 125c odst. 5 citovaného zákona zákaz činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců počínaje dnem nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

Proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 25. 3. 2014 podala žalobkyně odvolání, o kterém rozhodl žalovaný dne 9. 4. 2013, toto rozhodnutí je předmětem soudního přezkumu.

II.

Shrnutí žalobních bodů:

V žalobě doručené Krajskému soudu v Brně dne 15. 4. 2014 navrhla žalobkyně zrušení napadeného rozhodnutí a vrácení věci správnímu orgánu k dalšímu řízení. Rekapitulovala řízení předcházející jeho vydání. Poukázala na argumentaci žalovaného, že pro absenci některých důkazů, nebylo možno žádnými technickými prostředky zjistit skutečný nehodový děj, přičemž „usvědčujícími důkazy“ byly materiály zpracované Policií ČR a vyjádření účastníků dopravní nehody. S ohledem na tuto skutečnost se pak zcela srozumitelné jeví její stanovisko, aby byli slyšeni další svědci. Dále uvedla, že rozhodnutí v rámci řízení o přestupku jsou vnitřně rozporná, nesrozumitelná, nejasná a nepřezkoumatelná. V souvislosti se způsobem projednání předmětné věci poukázala na judikaturu NS ČR, sice rozsudek ze dne 24. 7. 2013, sp. zn. 6 Tdo 703/2013, který, vzhledem k jeho obsahu, lze aplikovat i na projednávanou věc, kdy za obdobných skutkových podmínek bylo posuzováno jednání řidiče dle ust. § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu.

Za stěžejní žalobní námitku označila nesprávnou právní kvalifikaci jejího jednání, přičemž připustila možnost, že se mohla dopustit přestupku nikoliv ve smyslu ust. § 17 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o silničním provozu“), ale dle ust. § 17 odst. 2 citovaného zákona.

III.

Vyjádření žalovaného k žalobě a replika žalobkyně k vyjádření žalovaného:

V návaznosti na doručení žaloby zaujal žalovaný právní stanovisko ze dne 11. 6. 2014, v němž uvedl následující podstatné skutečnosti:

S podanou žalobou nesouhlasí, napadené rozhodnutí považuje za správné a odůvodněné. Napadeným rozhodnutím žalovaný rozhodl o odvolání žalobce proti rozhodnutí, kterým správní orgán I. stupně rozhodl o vině žalobce z přestupku. Žalovaný, jakož i správní orgán I. stupně při svém rozhodování postupovali zcela v souladu s platnou právní úpravou vztahující se na řízení o přestupcích.

K důvodům, pro které žalobkyně žalobu podala, žalovaný uvádí, že skutkový stav byl zjištěn způsobem, o němž nejsou důvodné pochybnosti, tedy v souladu s ust. § 3 správního řádu. Zjištěný skutkový stav a popis nehodového děje obsahuje rozhodnutí správního orgánu I. stupně, se kterým se žalovaný naprosto ztotožnil. Pokud žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatuje, že *(přestupek) nebyl dokumentován žádnými technickými prostředky, které jsou jedinými „usvědčujícími“ důkazy materiály zpracované Policií ČR (především fotodokumentace) a vyjádření účastníků dopravní nehody*, je tímto míněno, že nehodový děj nebyl zaznamenán žádnými technickými prostředky, jak se poslední dobou stává pravidlem (videokamera za čelním sklem některého z vozidel nebo bezpečnostní kamery umístěné na veřejném prostranství), nikoliv, že absentují některé důkazy, jak nesprávně vyložila žalobkyně. Ohledně návrhu na provedení výslechu dalších svědeckých výpovědí se vyjádřil správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí a žalovaný se s tímto ztotožnil.

Ohledně uvedeného judikátu NS uvedl, že tento není případný, jelikož se a priori zabývá otázkou porušení důležité povinnosti v rámci naplnění skutkové podstaty přečinu dle § 147 odst. 2 trestního zákoníku. Co se týče konkrétního nehodového děje v daném případě a úvah o kvalifikaci jednání účastníků dopravní nehody, tak z uvedeného rozhodnutí NS nevyplývá ničeho podstatného pro řešení případ.

Stěžejní žalobní námitkou (stejně jako odvolací) je tedy kvalifikace jednání žalobkyně, kdy tato s použitou kvalifikací nesouhlasí a nabízí právní kvalifikaci původně použitou správním orgánem I. stupně v rozhodnutí, které bylo žalovaným po podání odvolání žalobkyně zrušeno.

Dle ust. § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu řidič, *který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dát znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty.*

Dle ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu *řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.*

Z uvedeného tedy plyne, že v odstavci pátém jsou řešeny případy, kdy manévr předjíždění je reprobován, naproti tomu v odstavci druhém se zákonodárce vyjadřuje ke

správnosti průběhu tohoto manévru a ohledně dovolenosti tohoto manévru již ničeho neukládá a je předpokládáno jeho zákonné zahájení.

Žalovaný se k této problematice vyjádřil již v napadeném rozhodnutí, a proto na toto rozhodnutí odkazuje a cituje:

„Obviněná v odvolání namítá, že její jednání by správní orgán měl posoudit jako porušení ust. § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu. K právní kvalifikaci jednání obviněné se odvolací orgán a následně správní orgán I. stupně již vyjádřili v předchozích rozhodnutích. Pro úplnost tedy odvolací orgán opakuje, že vzhledem ke skutkovým zjištěním je jednání obviněné posouzeno jako porušení povinnosti dle ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu (řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích). Jestliže obviněná svým jednáním způsobila střet vozidel při manévru předjíždění (skutečnost, že obviněná měla v úmyslu předjíždět, vyplývá z jejího vyjádření při ústním jednání a z ostatních podání, kdy tuto skutečnost potvrzuje), není pochyb o skutečnosti, že ohrozila jiného účastníka silničního provozu. Naproti tomu obviněnou navrhované ustanovení zákona o silničním provozu upravuje průběh manévru předjíždění nikoliv jeho povolenost. Je-li tedy obecnou úpravou (zákon o silničním provozu) zakázáno řidiči předjíždět, jestliže by ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích, tak jednání obviněné naplňuje skutkovou podstatu přestupku proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu (fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno).“

Na podporu svého tvrzení žalovaný cituje rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 8. 2011, č. j. 2 As 106/2010, který se zabýval pro řešený případ naprosto kardinální otázkou právní kvalifikace v případě kontradikce ust. § 17 odst. 2 a odst. 5 zákona o silničním provozu:

„Předmětem kasačního přezkumu je otázka výkladu § 17 odst. 5 písm. c) silničního zákona ve vztahu k § 17 odst. 2 téhož zákona a jejich následná aplikace na skutkový stav zjištěný v přestupkovém řízení; od toho se pak odvíjí i právní kvalifikace skutku z hlediska vymezených skutkových podstat v zákoně o přestupcích.

Podle § 17 odst. 2, věty první zákona o silničním provozu platí, že řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním.

Podle § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu platí, že řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Jak již bylo konstatováno, krajský soud vycházel z konstrukce, že na řešený skutkový stav nemohl dopadat § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, nýbrž toliko § 17 odst. 2 téhož zákona, neboť ten je vůči prvně zmiňovanému ustanovení ve vztahu speciality; proto již nelze řidiče jedoucí za řidičem, který předjíždí nebo hodlá předjíždět, podrážovat pod pojem jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích podle odstavce 5 písm. c)

citovaného ustanovení. Z této premisy pak rezultoval i závěr o odlišné právní kvalifikaci skutku z pohledu zákona o přestupcích.

Nejvyšší správní soud provedl výklad § 17 odst. 2 a § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu a dospěl k závěru, že je třeba přisvědčit stěžovateli, neboť úvaha krajského soudu, na které vystavěl své právní závěry, je v skutku nesprávná.

Ustanovení § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu nemůže být považováno za *lex specialis* ve vztahu k § 17 odst. 5 písm. c) téhož zákona, neboť obě tato ustanovení dopadají na odlišné situace.

§ 17 odst. 2 zákona o silničním provozu stanovuje řidiči obecné povinnosti při předjíždění v rámci manévru vybočení ze směru své jízdy. Při provádění tohoto manévru je řidič povinen dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním. Samotný manévr předjíždění vybočením ze směru své jízdy je zákonem povolen, pokud však nebyl započat právě v rozporu s § 17 odst. 5 zákona, který stanoví situace, při kterých manévr předjíždění nesmí řidič vůbec zahájit. Pokud řidič zahájí předjížděcí manévr v souladu se zákonem, tj. nikoliv v situacích předpokládaných v § 17 odst. 5 zákona, je přitom (již v rámci probíhajícího předjíždění), mimo jiné, povinen dbát na zachování práv řidičů jedoucích za ním v tom smyslu, že je nesmí ohrozit ani omezit, například tím, že by byli nuceni snížit svoji rychlost. Ustanovení § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu tedy popisuje povinnosti řidiče při zákonně zahájeném a prováděném manévru předjíždění; další povinnosti při dokončování tohoto manévru jsou uvedeny v odstavci 3 téhož ustanovení.

Naopak v § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu taxativním způsobem vymezuje situace, ve kterých je předjíždění zakázáno, tj. řidič nesmí předjížděcí manévr vůbec zahájit. Obecně platí, že nevyskytnou-li se v silničním provozu situace uvedené v odstavci 5 citovaného ustanovení, může řidič zahájit předjíždění, přičemž, při současném dodržení ostatních povinností (§ 17 odst. 1 až odst. 4 zákona), by mělo dojít k bezpečnému a plynulému předjetí. Zákazy předjíždění uvedené v odstavci 5 citovaného ustanovení jsou odvislé jednak od subjektivního posouzení konkrétní situace na silnici řidičem vozidla [písm. a) až c)], jednak jsou vymezeny místem na pozemní komunikaci [písm. d) až g)]; (srov. obdobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 77/2008-50, publikovaný pod č. 1938/2009 Sb. NSS; všechna rozhodnutí zdejšího soudu jsou dostupná z www.nssoud.cz).

Podle § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu je řidiči zakázáno předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Zužující výklad výrazu jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích tak, jak je provedl krajský soud, nemůže obstát, neboť konstrukce § 17 nikterak nenapovídá tomu, že by pod takto vymezenou kategorii účastníků provozu na pozemních komunikacích (užitou v odstavci pátém) neměli spadat právě řidiči vozidel jedoucích za řidičem, který hodlá předjíždět. Ustanovení odstavce pátého je naopak záměrně formulováno poměrně obecně, aby umožňovalo postihnout všechny v praxi se vyskytující případy, které se mohou v provozu na pozemních komunikacích vyskytnout z www.nssoud.cz. Ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu je proto třeba vykládat tak, že řidič nesmí zahájit předjížděcí manévr, pokud je z konkrétní situace v provozu na pozemní komunikaci zřejmé, že by svým manévrem ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné – rozuměj všechny ostatní v úvahu přicházející – účastníky provozu na pozemních komunikacích. Pro

tento výklad svědčí i vymezení pojmu účastníka provozu na pozemních komunikacích, kterým se podle § 2 písm. a) zákona o silničním provozu pro účely tohoto zákona rozumí každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Doplnění slova „jiní“ v § 17 odst. 5 písm. c) zákona značí pouze a jen to, že pro účely tohoto ustanovení jsou z obecné kategorie účastníků provozu na pozemních komunikacích podle § 2 písm. a) téhož zákona vyňati protijedoucí řidiči, neboť vůči nim jsou kladeny zvýšené povinnosti – řidič nesmí začít předjíždět, pokud by je svým manévrem byť i jen omezil, zatímco ve vztahu k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích nesmí řidič začít předjíždět, jen pokud by je ohrozil.

Lze tedy učinit dílčí závěr, že i řidič jedoucí za řidičem, který hodlá předjíždět, je chráněn ustanovením § 17 odst. 5 písm. c) silničního zákona, neboť jako jiný účastník provozu na pozemních komunikacích nesmí být manévrem předjíždějících řidiče ohrožen. Pokud by řidič, který hodlá předjíždět, měl svým manévrem ohrozit řidiče jedoucího za ním, nesmí takový manévr zahájit.“

Na základě výše uvedeného byl žalovaný toho názoru, že postupoval správně, navrhl proto, aby žaloba byla zamítnuta.

V replice doručené Krajskému soudu v Brně dne 4. 7. 2014 žalobkyně uvedla, že z odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že správní orgán I. stupně postupoval zcela standardně tak, jako rozhodoval v předešlých případech, že danou situaci je nutno posuzovat ve smyslu ust. § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu. Prvoinstanční správní orgán vycházel z reálné situace, že znal místní poměry, tedy věděl, že řidič, který provedl manévr pro předjíždění, nemohl ohrozit jakékoliv jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích, neboť na dané komunikaci existovaly dostatečně výhledové poměry, na komunikaci nebyl zákaz předjíždění nehledě na to, že tak, jak již bylo prokázáno, obviněná jela rychlostí cca 30 až 40 km/hod. a byla předjížděna poškozeným rychlostí cca 50 až 60 km/hod., což odpovídá i nehodovému ději, rozsahu poškození, atd.

Ze žádného důkazu nevyplývá, že v daný den, v daném čase se na komunikaci nacházelo protijedoucí vozidlo, při ústním jednání ani žalobkyně, ani žalovaný takovouto okolnost neuvedli, tedy žalobkyně je přesvědčena, že na její jednání je nutno aplikovat ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, neboť porušila ust. § 17 odst. 2 citovaného zákona.

IV.

Řízení před správními soudy:

O podané žalobě již Krajský soud v Brně jednou rozhodl – rozsudkem ze dne 23. 3. 2015, č. j. 22 A 30/2014-52, rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 4. 2014, č. j. JMK 37543/2014, sp. zn. S-JMK 37543/2014/OD/Ša zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Žalovaného zavázal právním názorem [v tom smyslu, aby se správní orgány zabývaly konkrétními okolnostmi, vzniku a příčiny nehodového děje z důvodu zjištění objektivního stavu, aby tak najisto bylo postaveno, zda žalobkyně se vůbec protiprávního jednání dopustila a pokud ano, tak aby přesvědčivým způsobem byla zdůvodněna právní kvalifikace skutku. Za tím účelem pokládal soud za potřebné doplnit důkazní řízení výsledkem policistů o

okolnostech šetření a sepisu dopravní nehody, výsledkem svědka R. T., manžela žalobkyně o okolnostech a způsobu prováděného šetření ze strany Policie ČR, identifikací řidiče busu a jeho výsledkem k události ze dne 11. 7. 2013 v 15:30 hod. v uvedeném místě, případnou konfrontací žalobkyně s druhým řidičem R. R. vzhledem k rozdílnosti popisovaného nehodového děje. S ohledem na takto doplněný konkrétní stav a vlastní průběh nehodového děje, ponechal soud na zvážení žalovaného případně zpracování i znaleckého posudku (posouzení okolnosti vzniku dopravní nehody z hlediska poškození vozidel).

Proti rozsudku podal žalovaný kasační stížnost, na jejímž základě Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 18. 11. 2015, č. j. 9 As 103/2015-32 rozsudek Krajského soudu v Brně zrušil a věc vrátil zdejšímu soudu k dalšímu řízení. Kasační soud po prostudování správního spisu ve shodě se správními orgány dospěl k závěru, že *„bylo bez důvodných pochybností ve skutkovém stavu prokázáno, že žalobkyně začala předjíždět před ní jedoucí autobus v době, když byla předjížděna vozidlem řízeným R. R. a tím R. R. ohrozila.“* Dále konstatoval, že pořízená fotodokumentace zcela jednoznačně svědčí závěru, že *žalobkyně zahájila předjíždění až v době, kdy již byla předjížděna R. R.* Z fotografií zachycujících poškození vozidla žalobkyně je evidentní, že v době, kdy došlo ke střetu, již bylo vozidlo R. R. vedle vozidla žalobkyně (přední část vozidla R. R. byla na úrovni předních dveří vozidla žalobkyně). Z fotografií zachycujících poškození obrubníku v protisměrném jízdním pruhu a z fotografií zachycujících levou stranu vozidla R. R. (z nichž je zřejmé, že došlo k otěru kol na levé straně vozidla R. R. o obrubník v protisměrném jízdním pruhu), lze dospět k závěru, že R. R. byl v návaznosti na střet s vozidlem žalobkyně nucen se přiblížit k obrubníku v protisměrném jízdním pruhu, popř. byl k tomuto obrubníku vozidlem žalobkyně „vytlačen“. Uvedené popírá tvrzení žalobkyně, že nepřejela středovou čáru a neopustila svůj jízdní pruh. Pokud by tomu tak skutečně bylo, nedošlo by vůbec ke střetu vozidel a už vůbec ne k otěru kol vozidla R. R. o obrubník v protisměrném jízdním pruhu. S tvrzením jmenované, že autobus předjížděla až v době, kdy již byl v zálivu, se kasační soud neztotožnil. Dále Nejvyšší správní soud uvedl, že otěr kol vozidla R. R. o obrubník v protisměrném jízdním pruhu popírá i spekulaci žalobkyně uvedenou v doplnění žaloby ze dne 19. 3. 2015, že se R. R. mohla při předjíždění objevit v protisměrném jízdním pruhu nějaká překážka, např. vozidlo odbočující z vedlejší silnice na hlavní, a v důsledku toho byl R. R. nucen se přiblížit k žalobkyni ke středové čáře. Žalobkyně ani R. R. neuvedli při svém výslechu nic o jakékoli překážce v protisměrném jízdním pruhu.

K požadavkům krajského soudu na doplnění důkazního řízení uvedl Nejvyšší správní soud následující:

„Výslech policistů o okolnostech šetření a sepisu dopravní nehody považuje soud za nadbytečný. Policisté samotnou dopravní nehodu neviděli, na místo nehody dorazili až poté, proto by nemohli nijak přispět k přesnějšímu zjištění průběhu nehodového děje. Nelze se přitom ztotožnit s tvrzením žalobkyně, že policisté neohledali místo dopravní nehody, ani neprovedli žádné měření. Obsahem spisové dokumentace je podrobná fotodokumentace poškození vozidel i místa nehody, stejně tak je zde obsažen i úřední záznam z ohledání vozidel a plánek místa nehody. Nejvyšší správní soud má ve shodě se stěžovatelem za to, že výslech policistů by nepřinesl nic relevantního nad rámec toho, co již policisté uvedli v dokumentech, které jsou přílohou oznámení o přestupku. Způsob šetření dopravní nehody policisty a jejich jednání vůči žalobkyni není ve věci nijak relevantní, předmětem řízení je, zda se žalobkyně dopustila vytýkaného jednání či nikoliv.“

Stejně tak výslech R. T., manžela žalobkyně, považuje soud za nadbytečný. R. T. dorazil na místo dopravní nehody až po této nehodě, proto by rovněž nemohl nijak přispět k přesnějšímu zjištění nehodového děje.

Co se týče identifikace řidiče autobusu, tento byl identifikován již policisty, jak je zřejmé z oznámení o přestupku a z úředního záznamu o ohledání vozidel. Řidič autobusu M. B. policistům sdělil, že neviděl, jak došlo k dopravní nehodě, jelikož se stala za autobusem. Jeho výslech by tedy byl ve věci rovněž nadbytečný.

K požadované konfrontaci žalobkyně s R. R. soud v první řadě uvádí, že žalobkyně v průběhu správního řízení konfrontaci nepožadovala. Žalobkyně, resp. její zástupce, požadoval, aby byla opětovně vyslechnuta a mohla se vyjádřit k výpovědi R. R., nikoliv aby byla provedena konfrontace. Požadavek na provedení konfrontace se objevuje až při jednání u krajského soudu. Lze připustit, že konfrontace by mohla odstranit některé rozpory ve výpovědi žalobkyně a R. R. ohledně průběhu nehodového děje, s ohledem na skutečnost, že spáchání přestupku žalobkyní bylo bez důvodných pochybností prokázáno fotografiemi poškození vozidel účastníků nehody a fotografiemi místa nehody, je však požadovaná konfrontace nadbytečná. Skutková verze žalobkyně byla bezpečně vyvrácena (viz výše).

Pro posouzení fotodokumentace poškození vozidel nejsou nutné odborné znalosti, resp. vypracování znaleckého posudku. I bez těchto znalostí je zjevné, že se vozidla střetla bočně, tj. levý bok vozidla žalobkyně a pravý bok vozidla R. R. V době, kdy došlo ke střetu, tedy již bylo vozidlo R. R. vedle vozidla žalobkyně. Pro podrobnější zkoumání průběhu nehodového děje navíc chybí přesnější vstupní údaje (brzdné dráhy vozidel), na základě nichž by mohl znalec vyhotovit znalecký posudek.

V dalším řízení byl krajský soud zavázán zabývat se právní kvalifikací jednání žalobkyně a vypořádat se se všemi jejími uplatněnými žalobními námitkami.“

Vzhledem ke zrušení předchozího rozsudku krajského soudu se řízení vrátilo do stádia po napadnutí žaloby. V dalším řízení zdejší soud postupoval vázán názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem a vytýkané vady řízení odstranil.

Jednání ve věci proběhlo dne 21. 7. 2016. Jednání nebyla žalobkyně přítomna, neúčast řádně omluvila prostřednictvím právního zástupce a doložena písemnou omluvou (vážné rodinné důvody) ze dne 21. 7. 2016. V průběhu jednání zástupce žalobkyně vzhledem k právnímu stanovisku Nejvyššího správního soudu se dále již nevyjadřoval ke skutkovému stavu, zabýval se právní kvalifikací jednání žalobkyně. V této souvislosti poukázal na porušení zásady „*reformationis in peius*“ zakotvenou v ust. § 82 zákona o přestupcích, která v projednávané věci byla porušena. Opodstatněnost jeho argumentace opřel o rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 8. 2012, č. j. 1 As 75/2012-76 a rozhodnutí Ústavního soudu ČR sp. zn. III ÚS 880/08. Navrhl proto, aby stal-li se skutek tak, jak uvádí Nejvyšší správní soud, nechť právní kvalifikace protiprávnosti jednání žalobkyně je hodnocena podle ust. § 17 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, ve spojení s ust. § 125c odst. 1 písm. k) citovaného zákona a nikoli dle ust. § 17 odst. 5 písm. c) citovaného zákona ve spojení s ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 tohoto zákona. Poukázal dále na to, že žalobkyně je profesí učitelka, bezúhonná osoba, což doložil výpisem z evidence rejstříku trestů ze dne 20. 7. 2016, v evidenční kartě řidiče nemá žádný záznam o přestupku, aktuální stav jejího bodového hodnocení je nula bodů, což doložil výpisem z bodového hodnocení řidiče ze dne

19. 7. 2016. Žalobkyně pečuje o rodiče, za nimiž pravidelně dojíždí, tudíž je u ní naléhavá potřeba disponovat s vozidlem. Dále namítá, že uložená sankce není adekvátní a přiměřená spáchanému přestupku.

Žalovaný vzhledem k právnímu názoru Nejvyššího správního soudu se ke skutkovému stavu věci nevyjádřil, z hlediska právního posouzení uvedl, že nedošlo k porušení zásady „reformationis in peius“, neboť žalovaný rozhodnutí správního orgánu I. stupně, kdy byla věc projednávána podle ust. § 17 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, zrušil, nikoliv změnil. Ve správním řízení bylo pokračováno, správní orgán I. stupně následně rozhodl na základě právně závazného názoru žalovaného, nemohlo tak dojít k porušení ust. § 82 zákona o přestupcích. Proti rozhodnutí podala žalobkyně odvolání, žalovaný v rámci nového právního posouzení neměnil sankci, ani právní kvalifikaci, rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil. K právní kvalifikaci skutku se žalovaný vyjádřil v písemném stanovisku ze dne 11. 6. 2014, v kasační stížnosti ze dne 14. 5. 2015, na obsah těchto vyjádření se odvolal.

V.

Shrnutí podstatných skutečností zjištěných ze správního spisu:

Ve správním spise se nachází oznámení přestupku Policie ČR, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje, Územní odbor ..., Dopravní inspektorát ze dne 16. 7. 2013, č. j. KRPB-169586-6/PŘ-2013-060606-2, úřední záznam o podání vysvětlení ze dne 14. 7. 2013, podepsaný prap. K. M., oznámení o zahájení řízení o přestupku, sdělení obvinění a předvolání žalobkyně k ústnímu jednání dne 15. 10. 2013, výpis z evidenční karty řidiče ze dne 17. 9. 2013 potvrzující aktuální stav bodového hodnocení – nula bodů, protokol o ústním jednání ze dne 23. 10. 2013 sepsaný se žalobkyní, protokol o výpovědi svědka R. R. ze dne 23. 11. 2013, návrh na provedení důkazů v písemném podání právního zástupce žalobce ze dne 2. 12. 2013, rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 11. 12. 2013, č. j. 131185-7/2013/Lu, sp. zn. MUHO 16349/2013/ODaP-P/Lu, jímž za popisovaný skutkový děj byla žalobkyně uznána vinnou porušením ust. § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu, čímž spáchala přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Dále je ve spise založena fotodokumentace místa nehodového děje, plánek místa dopravní nehody v obci Dubňany na silnici č. II/431, ulice Hodonínská u domu č. p. 906 ze dne 11. 7. 2013 v 15:30 hod. zpracovaná policistou prap. K. M., odvolání žalobkyně ze dne 16. 12. 2013, rozhodnutí žalovaného ze dne 27. 2. 2014, č. j. JMK 145015/2013, sp. zn. S-JMK 145015/2013/OD/Ša, jímž rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 11. 12. 2013 bylo zrušeno a věc vrácena správnímu orgánu k novému rozhodnutí, sdělení obvinění – změna kvalifikace ze dne 18. 3. 2014 adresovaná správním orgánem I. stupně právnímu zástupci žalobkyně a oznamující, že vzhledem ke skutkovým zjištěním mělo být jednání obviněné posouzeno dle ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, usnesení o určení lhůty k provedení úkonu ze dne 18. 3. 2014 obsahující poučení žalobkyně v souladu s ust. § 36 správního řádu s uložením lhůty pěti dnů ode dne doručení usnesení k uplatnění jejích práv, návrh na provedení dalších důkazů ze dne 20. 3. 2014 předložený právním zástupcem žalobkyně, rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 25. 3. 2014, č. j. 131185-13/2013/Lu, sp. zn. MUHO 16349/2013/ODaP-P/Lu, jímž byla žalobkyně uznána vinnou porušením ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, čímž spáchala přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 citovaného zákona, odvolání žalobkyně ze dne 1. 4. 2014 a rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 4. 2014, č. j. JMK 37543/2014, sp. zn. S-JMK 37543/2014/OD/Ša, které je předmětem soudního přezkumu.

VI. Právní posouzení:

Žaloba byla podána včas (ust. § 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s.ř.s.“), osobou oprávněnou (ust. § 65 odst. 1 s.ř.s.), žaloba je přípustná (ust. § 65, § 68, § 70 s.ř.s.).

Žaloba byla přezkoumána v mezích žalobních bodů včetně řízení předcházející vydání rozhodnutí, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (ust. 75 odst. 1, 2 s.ř.s.).

Žaloba není důvodná.

Krajský soud po zohlednění stanoviska a pokynů Nejvyššího správního soudu obsažených v rozhodnutí ze dne 18. 11. 2015, č. j. 9 As 103/2015-32 musel přisvědčit konstatování, že v daném případě se žalobkyně v inkriminované době dopustila protiprávního jednání, jestliže začala předjíždět před ní jedoucí autobus v době, kdy již byla předjížděna vozidlem řízeným R. R. a tím tohoto řidiče ohrozila, tzn., že žalobkyně ve chvíli, kdy zahájila manévr předjíždění autobusu, tento manévr neměla zahájit, jelikož mohla ohrozit a ohrozila účastníka silničního provozu jedoucího za ní, resp. v okamžiku předjíždění již vedle ní. K tomuto závěru přispěla především fotodokumentace poškození obou vozidel. Z fotografií je evidentní, že v době, kdy došlo ke střetu, již bylo vozidlo R. R. vedle vozidla žalobkyně (přední část vozidla tohoto řidiče byla na úrovni předních dveří vozidla žalobkyně). Z fotografií zachycující poškození obrubníků v protisměrném jízdním pruhu a z fotografií zachycujících levou stranu vozidla R. R. (z nichž je zřejmé, že došlo k otěru kol na levé straně vozidla R. R. o obrubník v protisměrném jízdním pruhu) vyplývá, že R. R. byl v návaznosti na střet s vozidlem žalobkyně nucen se přiblížit k obrubníku v protisměrném jízdním pruhu, popř. byl k tomuto obrubníku vozidlem žalobkyně „vytlačen“. Z plánu místa nehody a z fotodokumentace místa střetu vyplývá, že střetu vozidel došlo poměrně daleko od zálivu a na obrubnících lemujících protisměrný jízdní pruh je otěr od kol vozidla svědka R., který předjížděl žalobkyni a již v tomto místě tedy musel nějak reagovat na její jednání, o místě střetu taktéž vypovídají úlomky plastu. Z uvedeného je tak zřejmo, že žalobkyně předjížděla autobus, avšak při vybočení z přímého směru jízdy, již byla předjížděna jiným vozidlem. Kdyby se skutečně přesvědčila, zda není předjížděna, musela by na přehledném úseku seznat, že účastník jedoucí za ní, o kterém navíc věděla, což opakovaně uvedla, se již nacházel nikoliv za ní, ale vedle ní. Tato skutečnost je významná.

Pokud se týká výkladu rozdílu právní kvalifikace jednání žalobkyně dle ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění a ust. § 17 odst. 2 citovaného zákona, pak soud ve shodě se stanoviskem žalovaného cituje rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 8. 2011, č. j. 2 As 106/2010, www.nssoud.cz, který se zabýval otázkou právní kvalifikace v případě kontradikce ust. § 17 odst. 2 a odst. 5 citovaného zákona.

Podle ust. § 17 odst. 2 věty první citovaného zákona platí, že řidič, *který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním.*

Podle ust. § 17 odst. 5 písm. c) tohoto zákona platí, že *řidič nesmí předjíždět, jestli by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.*

Ust. § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu stanovuje řidiči obecné povinnosti při předjíždění v rámci manévru vybočení ze směru své jízdy. Při provádění tohoto manévru je řidič povinen dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním. Samotný manévr předjíždění vybočením ze směru své jízdy je zákonem povolen, pokud však nebyl započat právě v rozporu s ust. § 17 odst. 5 zákona, který stanoví situace, při kterých manévr předjíždění nesmí řidič vůbec zahájit. Pokud řidič zahájí předjížděcí manévr v souladu se zákonem, tj. nikoliv v situacích předpokládaných v ust. § 17 odst. 5 zákona, je při tom (již v rámci probíhajícího předjíždění), mj., povinen dbát na zachování práv řidičů jedoucích za ním v tom smyslu, že je nesmí ohrozit ani omezit, např. tím, že by byli nuceni snížit svoji rychlost. Ust. § 17 odst. 2 citovaného zákona tedy popisuje povinnosti řidiče při zákoně zahájeném a prováděném manévru předjíždění; další povinnosti při dokončování tohoto manévru jsou uvedeny v odst. 3 téhož ustanovení.

Naopak v ust. § 17 odst. 5 tohoto zákona taxativním způsobem jsou vymezeny situace, ve kterých je předjíždění zakázáno, tj. řidič nesmí předjíždění manévru vůbec zahájit. Obecně platí, že nevyskytnou-li se v silničním provozu situace uvedené v odst. 5 citovaného ustanovení, může řidič zahájit předjíždění, přičemž, při současném dodržení ostatních povinností (ust. § 17 odst. 1 až odst. 4 zákona), by mělo dojít k bezpečnému a plynulému předjetí. Zákazy předjíždění uvedené v odst. 5 citovaného ustanovení jsou odvislé jednak od subjektivního posouzení konkrétní situace na silnici řidičem vozidla [písm. a) až c)], jednak jsou vymezeny místem na pozemní komunikaci [písm. d) až g)].

Podle ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu je řidiči zakázáno předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Do kategorie „jiní účastníci provozu“ spadají i řidiči vozidel jedoucí za řidičem, který hodlá předjíždět. Ustanovení odstavce 5 je záměrně formulováno poměrně obecně, aby umožňovalo postihnout všechny v praxi se vyskytující případy, které se mohou v provozu na pozemních komunikacích vyskytnout. Uvedené právní ustanovení je proto třeba vykládat tak, že řidič nesmí zahájit předjížděcí manévr, pokud je z konkrétní situace v provozu na pozemních komunikacích zřejmé, že by svým manévrem ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné – všechny ostatní v úvahu přicházející – účastníky provozu na pozemních komunikacích. Jinými slovy i řidič jedoucí za řidičem, který hodlá předjíždět, je chráněn ust. § 17 odst. 5 písm. c) citovaného zákona, neboť jako jiný účastník provozu na pozemních komunikacích nesmí být manévrem předjížděcího řidiče ohrožen. Pokud by řidič, který hodlá předjíždět, měl svým manévrem ohrozit řidiče jedoucího za ním, nesmí takový manévr zahájit.

Na základě rozvinuté právní argumentace Nejvyššího správního soudu není zdejší soud oprávněn odchýlit se od závazného právního názoru kasačního soudu a názor tohoto soudu tak svévolně interpretačně rozvíjet. Protože Nejvyšší správní soud zaujal jasné stanovisko k věci po stránce skutkové, zdejší soud uzavírá, že jednání žalobkyně je nutno kvalifikovat jako porušení povinnosti dle ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, jelikož jmenovaná nepochybila v rámci manévru předjíždění, ale pochybila, když začala předjíždět bus v době, kdy již byla předjížděna jiným účastníkem silničního provozu, tedy

předjížděla v okamžiku, kdy tento úkon nesměla ani začít provádět, jelikož tímto ohrozila jiného účastníka provozu.

Pokud se týká argumentace právního zástupce žalobkyně, který poukazoval na ust. § 82 zákona o přestupcích, dle kterého „*v odvolacím řízení nemůže správní orgán změnit uloženou sankci v neprospěch obviněného z přestupku*“, soud k tomu uvádí následující:

Pro rozhodnutí odvolacího orgánu platí zákaz „*reformationis in peius*“, tzn. zákaz rozhodnutí k horšímu. Tato okolnost však podle názoru soudu v předmětné věci nenastala. Za změnu rozhodnutí v neprospěch obviněného (v daném případě žalobkyně) je nutno považovat každou změnu, v kterémkoli výroku, pokud zhoršuje situaci obviněného a přímo se ho dotýká. Změna k horšímu se může projevit ve skutkových zjištěních, v právní kvalifikaci, v druhu a výměře trestu, v druhu a formě ochranného opatření, atd. V daném případě předmětem soudního rozhodnutí bylo rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 4. 2014, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobkyně proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 25. 3. 2014, č. j. 131 175-13/2013/Lu a toto rozhodnutí bylo potvrzeno. Citovaným rozhodnutím správního orgánu I. stupně byla žalobkyně uznána vinnou porušením ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, ve spojení s ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 citovaného zákona. Podle ust. § 125c odst. 4 písm. d) citovaného zákona jí byla uložena pokuta ve výši 5.000 Kč a podle ust. § 125c odst. 5 citovaného zákona zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců, počínaje dnem nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. Aplikace ust. § 82 zákona o přestupcích není přílehlavá na daný případ, neboť žalovaný neměnil výrok rozhodnutí správního orgánu I. stupně, tzn. neměnil uloženou sankci, ani právní kvalifikaci, ale pouze potvrdil rozhodnutí správního orgánu I. stupně.

Lze připustit, že pro žalobkyni je matoucí, že ve věci bylo již rozhodnuto správním orgánem I. stupně dne 11. 12. 2013, č. j. 131 185-7/2013/Lu, a to tak, že protiprávnost jejího jednání byla kvalifikována porušením ust. § 17 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, ve spojení s ust. § 125c odst. 1 písm. k) citovaného zákona, za což jí byla uložena dle ust. § 125c odst. 4 písm. f) citovaného zákona pokuta ve výši 1.500 Kč, tzn. sankce mírnější než sankční postih dle rozhodnutí téhož správního orgánu ze dne 25. 3. 2014. Podstatná pro věc je však skutečnost, že na základě odvolání žalobkyně bylo rozhodnutí zrušeno rozhodnutím žalovaného ze dne 27. 2. 2014, č. j. JMK 145015/2013, sp. zn. S-JMK 145015/2013/OD/Ša a věc vrácena k novému projednání Městskému úřadu Hodonín. Vzhledem ke zrušení předchozího rozhodnutí správního orgánu I. stupně, které však není nyní předmětem soudního přezkumu, se řízení vrátilo do počátečního stadia, to znamená k nového projednání s vázaností na závazný právní názor odvolacího orgánu vyslovený ve zrušujícím rozhodnutí. Na jeho podkladě pak bylo vydáno nové rozhodnutí, které žalobkyně napadla odvoláním, o němž žalovaný rozhodl dne 9.4.2014, a to tak, že neprovedl změnu (právní kvalifikace skutku ani sankce) ale rozhodnutí potvrdil. Předmětem soudního přezkumu je proto následující rozhodnutí žalovaného, a to ze dne 9. 4. 2014, proti němu také směřovala žaloba ze dne 15. 4. 2014.

Optikou shora uvedeného se krajský soud odchýlil od právního názoru vysloveného v předcházejícím rozsudku a naopak dospěl k závěru, že napadené rozhodnutí nevykazuje zásadní deficit ve skutkovém zjištění, ztotožnil se závazným právním názorem Nejvyššího správního soudu a zabýval se toliko právní kvalifikací jednání žalobkyně, které nutno kvalifikovat jako porušení povinnosti dle ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, a proto dle ust. § 78 odst. 7 s.ř.s. žalobu jako nedůvodnou zamítl.

O nákladech řízení bylo rozhodnuto ve smyslu ust. § 60 odst. 1 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 neúspěšná žalobkyně nemá právo na náhradu nákladů řízení a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.

P o u č e n í : 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.

V Brně dne 21. července 2016

JUDr. Eva Lukotková, v. r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
Karolina Marešová