



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobkyně: **Ing. R. J.**
bytem X
zastoupená advokátem JUDr. Martinem Hledíkem
sídlem Smetanova 19, 602 00 Brno

proti
žalovanému: **Krajský úřad Olomouckého kraje**
sídlem Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 6. 2019, č. j. KUOK 66133/2019, ve věci
přestupku

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalovaný napadeným rozhodnutím zamítl odvolání a potvrdil rozhodnutí Magistrátu města Olomouce (dále „magistrát“) z 19. 3. 2019, č. j. SMOL/076892/2019/OARMV/PNL/Lip. Magistrát tímto rozhodnutím uznal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění účinném ke dni spáchání přestupku (dále jen „zákon o silničním provozu“).
2. Přestupku se žalobkyně měla dopustit z nedbalosti tím, že 15. 12. 2017 asi v 15.30 h v katastru obce Křelov – Břuchotín na silnici I. třídy č. 35 na km 261,266 jako řidička osobního motorového vozidla tov. zn. Volkswagen Sharan, RZ X, na přímém úseku vozovky ve směru jízdy od obce Olomouc k obci Mohelnice při jízdě v pravém jízdním

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

pruhu a při zahájení jízdního úkonu předjíždění jízdní soupravy nákladního motorového vozidla tov. zn. DAF, RZ X, s návěsem tov. zn. MAGYAR, RZ X (dále jen „jízdní souprava“, resp. „návěs“), kterou řídil v pravém jízdním pruhu ve stejném směru jízdy řidič Z. S., ohrozila za sebou ve stejném směru jízdy v levém jízdním pruhu jedoucího řidiče osobního motorového vozidla tov. zn. Hyundai i30, RZ X, A. H., který ji v daném úseku již předjížděl, v důsledku čehož došlo ke střetu přední části vozidla Hyundai se zadní částí vozidla žalobkyně Volkswagen a vlivem střetu vozidlo Hyundai dostalo smyk a stalo se neovladatelné, narazilo do levé zadní části návěsu a pak se převrátilo na střechu vlevo u středových svodidel. Žalobkyně tímto jednáním měla zavinit dopravní nehodu, při které došlo k jejímu zranění. Vliv alkoholu nebyl u řidičů zjištěn a vznikla hmotná škoda na vozidle Volkswagen ve výši asi 10 000 Kč, na vozidle Hyundai ve výši asi 80 000 Kč a na návěsu ve výši asi 5 000 Kč dle odhadů Policie ČR. Technická závada jako příčina vzniku dopravní nehody nebyla šetřením zjištěna, ani později uplatněna. Tímto jednáním žalobkyně porušila § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu. Magistrát žalobkyni uložil pokutu ve výši 2 400 Kč, náhradu nákladů správního řízení v paušální částce 1 000 Kč a znalečného 5 000 Kč.

3. **Žalobkyně v žalobě** namítala nepřezkoumatelnost rozhodnutí magistrátu a nesprávné právní posouzení věci magistrátem tak, jak uvedla v odvolání. Žalovaný se s odvolacími námitkami vypořádal nedostatečně anebo vůbec. Podle žalobkyně není k prokázání jejích odvolacích tvrzení žádných dalších důkazů potřeba, protože jde o přesný popis vad prvostupňového rozhodnutí a existence vad je zřejmá již z obsahu rozhodnutí. Revizní posudek znalce nemohla žalobkyně nechat vyhotovit v patnáctidenní lhůtě pro odvolání. Vady znaleckého posudku plynou přímo z jeho obsahu a netřeba dalších důkazů. Posudek je vnitřně rozporný, nepřezkoumatelný a závěry znalce umožňují odlišnou právní interpretaci. Žalovaný k námitkám žalobkyně proti posudku znalce pouze uvedl, že jsou rozporné s textem posudku a ke konkrétním odvolacím námitkám se vůbec nevyjádřil. Napadené rozhodnutí tak vykazuje znaky libovůle a porušuje právo žalobkyně na spravedlivý proces.
4. **Žalovaný ve vyjádření k žalobě** odkázal na napadené rozhodnutí a zdůraznil, že pokud žalobkyně zpochybňovala některé důkazy, přesunulo se důkazní břemeno na ni.
5. **Krajský soud přezkoumal** v mezích žalobních bodů dle § 75 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) napadené rozhodnutí, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.).
6. Krajský soud ve vztahu k žalobním námitkám zjistil **ze správního spisu** spáchání přestupku tak, jak ho soud popsál v úvodní části tohoto rozsudku.
7. Soud dospěl k závěru, že žaloba **není** důvodná.
8. Předně soud konstatuje, že magistrát i žalovaný se věcí podrobně zabývaly, zjistily řádně podle zákonných požadavků skutkový stav, vybraly správně právní předpisy, které na něj aplikovaly, vyvodily správné skutkové a právní závěry a jejich rozhodnutí jsou srozumitelná a přesvědčivá. Soud se s těmito závěry ztotožnil.
9. Neopodstatněná je proto **námitka nepřezkoumatelnosti** napadeného rozhodnutí, jakožto celku rozhodnutí magistrátu a rozhodnutí žalovaného o odvolání.

10. Pokud jde o obsah pojmu nepřezkoumatelnosti, odkazuje soud na ustálenou judikaturu Nejvyššího správního soudu (srov. např. rozsudky ze dne 29. 7. 2004, č. j. 4 As 5/2003-52, ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004-73, č. 787/2006 Sb. NSS, ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005-44, č. 689/2005 Sb. NSS, ze dne 17. 1. 2008, č. j. 5 As 29/2007-64, nebo ze dne 25. 5. 2006, č. j. 2 Afs 154/2005-245), ze které se podává, že rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, jestliže není zřejmé, jakými úvahami se správní orgán nebo soud řídil při naplňování zásady volného hodnocení důkazů či utváření závěru o skutkovém stavu; z jakého důvodu nepovažoval za důvodnou právní argumentaci; proč považoval námitky za liché, mylné nebo vyvrácené nebo proč subsumoval skutkový stav pod zvolené právní normy. Dalším důvodem nepřezkoumatelnosti rozhodnutí může být případ, kdy soud nebo správní orgán opomněl přezkoumat některou (ze včas) uplatněných námitek. Nesrozumitelné je pak rozhodnutí soudu nebo správního orgánu především tehdy, pokud z něho není zřejmé, jak soud nebo správní orgán rozhodl, v jaké věci, pokud výrok neodpovídá odůvodnění, případně pokud jsou v rozhodnutí jiné vnitřní rozpory. Dle judikatury Ústavního soudu (viz např. nálezy ze dne 20. 6. 1996, sp. zn. III. ÚS 84/94, ze dne 26. 6. 1997, sp. zn. III. ÚS 94/97, a ze dne 21. 10. 2004, sp. zn. II. ÚS 686/02) je jedním z principů, představujících součást práva na řádný proces a vylučujících libovůli při rozhodování, i povinnost soudů své rozsudky (a obdobně správní orgány svá rozhodnutí) řádně odůvodnit (ve správním soudnictví srov. § 54 odst. 2 s. ř. s.; ve správním řízení § 68 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád). Z odůvodnění tak musí vyplývat vztah mezi skutkovými zjištěními a úvahami při hodnocení důkazů na straně jedné a právními závěry na straně druhé. Nepřezkoumatelné rozhodnutí nedává dostatečné záruky pro to, že nebylo vydáno v důsledku libovůle a způsobem porušujícím ústavně zaručené právo na spravedlivý proces.
11. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů musí být vykládána ve svém skutečném smyslu, tj. jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit v něm jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno. Není přípustné institut nepřezkoumatelnosti libovolně rozšiřovat a vztáhnout jej i na případy, kdy se správní orgán, resp. soud podstatou námitky účastníka řízení řádně zabývá a vysvětlí, proč nepovažuje argumentaci účastníka za správnou, byť výslovně v odůvodnění rozhodnutí nereaguje na všechny myslitelné aspekty vznesené námitky a dopustí se (toliko) dílčího nedostatku odůvodnění. Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je vyhrazeno těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů či pro nesrozumitelnost skutečně nelze rozhodnutí meritorně přezkoumat. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů tak má místo zejména tehdy, opomene-li správní orgán či soud na námitku účastníka zcela (tedy i implicitně) reagovat. Přehlédnout pak nelze ani fakt, že správní orgány a soudy nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou, pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor, v jehož konkurenci námitky jako celek neobstojí (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2019, č. j. 8 Afs 267/2017-38).
12. Těmto požadavkům napadené rozhodnutí jako celek dostalo. **Magistrát** na devíti stranách rozhodnutí podrobně popsal skutková zjištění a závěry a z nich vyvodil právní závěry. Magistrát se jednoznačně vyjádřil i k návrhům na doplňování dokazování. Magistrát vycházel ze všech podkladů pro rozhodnutí, které se týkaly místa dopravního prostředku, poškození vozidel, plánů místa nehody, fotodokumentace z místa nehody a poškození vozidel, z výpovědí svědků A. H. (řidič Hyundai), Z. S. (řidič nákladní soupravy) a D. H. (svědek nehody, který jel těsně před nehodou za vozidlem Hyundai), které posoudil jako

věrohodné a souladné s ostatními podklady rozhodnutí. Navíc svědci byli na sobě nezávislí a neznají ani žalobkyni, nemají proto osobní zájem na posouzení věci. Svědci vylíčili událost shodně policii při vyšetřování nehody a posléze v přestupkovém řízení. Průběh nehody magistrát zjistil z protokolů o dopravní nehodě v silničním provozu a plánu místa, přičemž poukázal na stopy po provozní kapalině po nárazu vozidel, blokové stopy levých kol návěsu, dřecích stop na vozovce od vozidla Hyundai, poté co se převrátilo na střechu a které se nacházejí při levém okraji levého jízdního pruhu a končí v konečném postavení vozidla Hyundai po dopravní nehodě. Ze všech podkladů magistrát vyvodil, že žalobkyně vjela do jízdní dráhy vozidla Hyundai, a proto došlo k prvotnímu střetu vozidel Volkswagen a Hyundai. Magistrát dále hodnotil poškození vozidel, a to zda poškození odpovídá průběhu a mechanismu dopravní nehody. Vozidlo Hyundai bylo celkově poškozeno, vozidlo Volkswagen bylo poškozeno zejména na zadních pátých dveřích a zadním nárazníku a návěs měl poškozený levý plastový blatník. Žalobkyně náhlým vjetím do dráhy vozidla Hyundai v rozporu s § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu při předjíždění vybočila ze směru své jízdy a ohrozila řidiče jedoucího za ní.

13. **Žalovaný v rozhodnutí o odvolání** vysvětlil, že nedostatečnost skutkových zjištění, která byla vytýkána předchozím rozhodnutím o odvolání, magistrát napravil dokazováním znaleckým posudkem Ing. L. M., Ph.D., který se zabýval v posudku stopami zajištěnými na místě dopravní nehody, přednehodovým i nehodovým dějem, jeho příčinami, stejně jako možnostmi střetu vozidel předejít. Závěry znaleckého posudku odpovídají skutečností z oznámení přestupku a protokolu o nehodě. Znalec primární příčinu střetu vozidel spatřoval ve způsobu jízdy žalobkyně, která, v úmyslu předjet před ní jedoucí jízdní soupravu, vybočila vlevo z pravého jízdního pruhu v době, kdy se v levém jízdním pruhu již pohybovalo vozidlo Hyundai, které nemohlo střetu vozidel nijak zabránit, neboť nemělo prostor ani čas na náhle vzniklou překážku reagovat. Žalobkyně tento závěr znalce sice odmítla, ale své tvrzení nijak neprokázala a jiný znalecký posudek nepředložila. Žalovaný se ztotožnil se skutkovými a právními závěry magistrátu. Nebyl zde důvod pochybovat o objektivnosti zadokumentování stop, výpovědí svědků a následném posouzení. Podle žalovaného podklady pro rozhodnutí byly dostatečné.
14. Jako nedůvodnou shledal soud **námítku nesprávného právního posouzení věci**. Jinými slovy, skutková zjištění a závěry správních orgánů žalobkyně v žalobě nepopřela. Soud proto rekapituluje, že shodně se správními orgány vyšel z oznámení přestupku, z protokolu o nehodě v silničním provozu, plánu místa nehody z programu PC-CRASH a vysvětlení žalobkyně, jejího manžela jako spolujezdce, řidiče vozidla Hyundai, řidiče jízdní soupravy a D. H. (řidiče vozidla jedoucího za vozidlem Hyundai) jako podkladů rozhodnutí, a dále z následujících důkazů: fotografické dokumentace tří zúčastněných vozidel a místa nehody záhy po ní, výpovědi žalobkyně, svědeckých výpovědí řidiče jízdní soupravy, řidiče vozidla Hyundai a znaleckého posudku.
15. Správní orgány shledaly žalobkyni vinnou z porušení § 17 odst. 2 věty první zákona o silničním provozu, podle kterého **řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním.**
16. Podle § 2 písm. l) zákona o silničním provozu pro účely tohoto zákona **nesmět ohrozit znamená** povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo **žádné nebezpečí**.

17. **Soud zjistil z protokolu o nehodě** Policie ČR, že žalobkyně při předjíždění jízdní soupravy ohrozila řidiče vozidla Hyundai. Podle vysvětlení žalobkyně viděla vozidlo Hyundai v levém jízdním pruhu daleko. Podle vysvětlení manžela žalobkyně 3 – 4 s před střetem žalobkyně říkala: „Co dělá, on nebrzdí!“. Podle vysvětlení poškozeného řidiče Hyundai mu žalobkyně vjela náhle do jízdní dráhy, jela pomalu a nezrychlovala, střetu nezabránil, jel rychlostí asi 90 km/h. Řidič jízdní soupravy ve vysvětlení uvedl, že na dálnici byl hustý provoz, pak byla mezera, jel tam Hyundai, který neumožňoval jemu a žalobkyni na dálnici vjet. Hyundai je oba dojel, a protože jízdní souprava i žalobkyně jeli pomaleji, Hyundai si najel do levého pruhu, jel rychleji. On sám jel rychlostí 50 km/h. Poté, co ho žalobkyně začala předjíždět, řidič jízdní soupravy nehodu předvídal, jel co nejvíce doprava, začal brzdít, aby umožnil projet oběma vozidlům, ale víc místa na dvouproude komunikaci nebylo. K nárazu vozidla žalobkyně a Hyundai došlo, když žalobkyně byla v místě první nápravy (zepředu, má tři). Řidič Hyundai jel co nejvíc doleva, ale bylo tam málo místa, ani po intenzivním brzdění střetu nezabránil. Řidič D. H., který jel za žalobkyní, viděl, jak žalobkyně náhle vjela do jízdní dráhy vozidla Hyundai, které nemělo možnost reagovat a střetu zabránit, podle něho je viníkem žalobkyně.
18. Soud ověřil z protokolu o výpovědi žalobkyně, že podle ní vozidlo Hyundai při započetí předjíždění bylo za ní nejméně 250 m, nato viděla, že vůbec nebrzdí, proto zrychlila.
19. Podle svědecké výpovědi spolujedoucího manžela žalobkyně dávala světelné znamení (to slyšel), nakláněla se na zrcátko doleva a zrychlila jízdu, mezi začátkem předjíždění a nehodou uběhlo asi 10 s.
20. Podle svědecké výpovědi řidiče Hyundai se tento zařadil do levého jízdního pruhu u kruhového objezdu u Globusu v Olomouci, asi 60 – 80 m před ním se před něj zařadilo do levého jízdního pruhu vozidlo žalobkyně a jelo souběžně s jízdní soupravou, žádné vozidlo nezrychlovalo, ani nezpomalovalo. On jel rychlostí asi 100 km/h. Brzdít začal, až když žalobkyně nezrychlila, jel za ní řádově několik vteřin. Předtím sledoval vozidla, která předjížděl.
21. Podle svědecké výpovědi D. H., který jel za žalobkyní, ho předjelo vozidlo Hyundai rychlostí asi 120 – 140 km/h. Žalobkyně vjela bezprostředně do jízdní dráhy vozidla Hyundai, vzdáleného asi 10 m, a to nemělo šanci na jednání žalobkyně zareagovat, proběhlo to v jedné vteřině.
22. Podle svědecké výpovědi řidiče jízdní soupravy on a za ním žalobkyně jeli za sebou na nájezdu na dálnici do pravého jízdního pruhu, on jel pomalu, 50 km/h, žalobkyně asi nechtěla čekat, tak ho začala předjíždět a tam se střetla s vozem Hyundai. Směrovku si u žalobkyně vybavit nedokázal. Žalobkyně náhle vjela do jízdní dráhy vozidla Hyundai, žalobkyně jela rychlostí 50 km/h, Hyundai nejméně 100 km/h, spíše vyšší. Na dotaz na příčinu nehody svědek uvedl, že šlo o absolutní bezohlednost lidí, překvapilo ho, že takového jednání se dopustila žena, většinou se tak bezohledně chovají muži. Možná ta žena vozidlo Hyundai přehlédla, jinak si nedovede vysvětlit, jak může vozidlo jedoucí rychlostí 50 km/h najet těsně před vozidlo jedoucí rychlostí 100 km/h.
23. **Žalobkyně v odvolání** namítala zejména to, že správní orgány upřednostnily v hodnocení důkazů výpovědi svědků, které jsou v rozporu s fotodokumentací (že najela bezprostředně do dráhy Hyundai; poškozená je první náprava - počítáno odzadu, ne odpředu) a měly nechat vyhotovit posudek znalce z oboru doprava a znalce na posouzení způsobilosti řidiče vozidla Hyundai řídit motorová vozidla. Porušení § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu

nebylo prokázáno. Brzdné stopy Hyundai nebyly nalezeny a znalec to nezohlednil. Znalec činil nepřípustné právní závěry a postavil na nich závěr posudku. Žalobkyně nenaplnila subjektivní stránku přestupku a potřebnou míru opatrnosti naplnila, ta není bezbřehá. Řidič vozidla Hyundai bezdůvodně sledoval vozidla vpravo a v průběhu vysoké rychlosti nesledoval provoz před sebou. Výpověď svědka D. H. není podepsaná a advokát žalobkyně nebyl vyrozuměn o jeho výsledku předem. Svědek jedoucí za žalobkyní si po roce nemohl děj pamatovat.

24. **Podle posudku znalce Ing. L. M., Ph.D.,** plánek nehody je technicky přijatelný a místo nehody je na konci připojovacího pruhu. Vozidlo Hyundai jelo před nehodou rychlostí asi 114 km/h a vozidlo žalobkyně asi 68 km/h. V okamžiku střetu vozidla žalobkyně a Hyundai se zadní část jízdní soupravy nacházela v úrovni přední části vozidla žalobkyně. V okamžiku vjezdu vozidla žalobkyně do levého jízdního pruhu se 2 s před střetem vozidlo Hyundai nacházelo 27 m za vozidlem žalobkyně a jízdní souprava 5 m před vozidlem žalobkyně. V okamžiku vjezdu vozidla žalobkyně do pravého jízdního pruhu (z připojovacího) 6 s před střetem se vozidlo Hyundai nacházelo asi 90 m za vozidlem žalobkyně.
25. Řidič vozidla Hyundai začal reagovat asi 1 s a 32 m před prvotním nárazem a mohl začít reagovat 1,5 s před střetem, kdy začala žalobkyně skutečně vjíždět do levého jízdního pruhu (znalec uvedl, že směrový ukazatel není rozhodující, ale jen informativní, přednost v jízdě nezajišťuje). V ten okamžik bylo vozidlo Hyundai 20 m od vozidla žalobkyně a rozdíl v rychlostech vozidel byl 50 km/h. I kdyby řidič Hyundai začal prudce brzdit a žalobkyně zrychlila, neměl možnost odvrátit střet vozidel. Teoreticky by zabránil řidič Hyundai kolizi, kdyby začal prudce brzdit před tím, než žalobkyně začala vjíždět do levého jízdního pruhu. Vozidlo Hyundai jelo trvale v levém jízdním pruhu. Po vzniku překážky v jeho jízdním pruhu neměl čas ani vzdálenost k účinné reakci. Žalobkyně začala vjíždět do levého jízdního pruhu před střetem asi 2 s a 33 m rychlostí 61,5 km/h před vozidlem Hyundai a předtím do pravého jízdního pruhu asi 6 s a 96 m před vozidlem Hyundai rychlostí 52 km/h. Žalobkyně by nehodě zabránila, kdyby nejela plynule z připojovacího přes pravý do levého jízdního pruhu rychlostí 62 km/h, kde se asi 27 m za ní pohybovalo vozidlo Hyundai rychlostí asi 114 km/h. Možnost odvrácení nehody těsně souvisí s technikou jízdy a rozhodováním žalobkyně, která vytvořila svým způsobem jízdy náhlou překážku vozidlu Hyundai, které nemohlo nehodu odvrátit. Řidič jízdní soupravy překážku nikomu nevytvořil a nemohl na situaci nijak reagovat. K technické přijatelnosti výpovědí dotčených osob znalec aproboval zcela výpověď řidiče jízdní soupravy. Řidič vozidla Hyundai vypověděl oproti skutečnosti odlišně, že žalobkyně vjela do jeho jízdního pruhu 60 – 80 m před střetem, ale bylo to asi 27 m. Odlišný odhad odpovídá lidské schopnosti omezeně vnímat dynamický děj. Odhad řidičky a jejího manžela, že se pohybovala v levém jízdním pruhu několik sekund a Hyundai viděla 250 m za sebou, je mimo realitu a technicky nepřijatelná. Svědek D. H. vypovídal objektivně, byť jeho odhad rychlosti vozidla Hyundai není přesný. Technickou příčinou nehody je jednání a způsob jízdy žalobkyně, která vozidlu Hyundai vytvořila náhlou překážku, žalobkyně mohla nehodě předejít a zabránit jí.
26. Z podstatných skutkových zjištění se podle soudu podává, že žalobkyně ohrozila řidiče vozidla Hyundai tím, že při předjíždění jízdní soupravy vybočila ze směru své jízdy v pravém jízdním pruhu předmětné komunikace a nepočínala si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemní komunikaci nevzniklo žádné nebezpečí. Naopak, žalobkyně svým

způsobem jízdy vytvořila vozidlu Hyundai náhlou překážku, na kterou nemohl reagovat tak, aby zabránil a předešel střetu vozidel. Žalobkyně svým protiprávním jednáním na sebe vzala nepřiměřené riziko. Žalobkyně plynule přejížděla z přípojovacího pruhu do pravého a poté levého jízdního pruhu, nedodržela dostatečný odstup od vozidla Hyundai a buď vůbec nesledovala provoz v levém jízdním pruhu a proto vozidlo Hyundai nezaregistrovala anebo neodhadla rychlost a vzdálenost vozidla Hyundai.

27. Znalec se nepřipustně vyjádřil k právnímu hodnocení, jak správně namítala žalobkyně v odvolání, a uvedl, že skutečnost, na kterou měl řidič vozidla Hyundai reagovat, bylo až skutečné vjíždění do levého jízdního pruhu a nikoli znamení o změně směru jízdy. Podle soudu tento závěr je správný a vyplývá rovněž z ustálené judikatury. K ohrožení řidiče vozidla Hyundai jednáním žalobkyně došlo proto, že musel odvracet vzniklé nebezpečí střetu (srov. rozsudek Nejvyššího soudu z 24. 8. 2016, sp. zn. 3 Tdo 939/2016).
28. Řidič vozidla Hyundai legitimně očekával v souladu s § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu, že žalobkyně do jeho, levého jízdního pruhu nevjede. Sám tam jel již nějakou dobu a nebylo prokázáno, dokonce ani žalobkyně netvrdila, že by zpomaloval nebo měnil směr jízdy či dával znamení o změně směru jízdy.
29. Nejdůležitější v posuzované věci je, že žalobkyně byla v souladu s § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu povinna přesvědčit se před vjetím do levého jízdního pruhu, zda v něm nejede vozidlo, které by ohrozila. Žalobkyně měla dbát zvýšené opatrnosti. S ohledem na princip tzv. omezené důvěry v současnosti dle ustálené judikatury platí, že i kdyby řidič vozidla Hyundai překročil nejvyšší dovolenou rychlost (což se nestalo), i tehdy by byla za střet odpovědná žalobkyně (shodně též rozsudek Nejvyššího správního soudu – dále „NSS“ - z 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89 nebo výstižně rozsudek NSS z 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32).
30. Nedůvodné jsou ostatní **procesní námitky**. Podpisy svědka D. H. jsou jak na protokole o ústním jednání, tak na poučení svědka (č. l. 67). Vyrozumění o jeho výsledku žalobkyně převzala 7. 6. 2018 (viz doručka na č. l. 65). Toto vyrozumění bylo odesláno žalobkyni v den, kdy byla doručena magistrátu plná moc žalobkyně pro advokáta. Žalobkyně tak byla včas vyrozuměna a mohla advokáta o výsledku nařízeném na 25. 6. 2018 informovat. Ostatně, žádné zkrácení práv v souvislosti s výsledkem tohoto svědka žalobkyně až do vydání tohoto rozsudku nenamítla.
31. Závěrem soud shrnuje, že správní orgány zjistily správně skutkový stav, vybraly správně právní předpisy, pod které jej subsumovaly a z toho vyvodily v souladu se zákonem správné skutkové i právní závěry, se kterými se soud ztotožnil.
32. Soud rozhodl o nákladech řízení v souladu s § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšná žalobkyně nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok III) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, respektive ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, proto se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok II).

Poučení:

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

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.

Olomouc 29. ledna 2021

JUDr. Martina Radkova v. r.
samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje M. N.