



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Elišky Cihlářové a soudců JUDr. Karla Šimky a JUDr. Jaroslava Hubáčka v právní věci žalobce: **M. V.**, zastoupený Mgr. Zdeňkem Brunclíkem, advokátem se sídlem Lidická 57, Brno, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**, se sídlem Žerotínovo nám. 3/5, Brno, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 8. 6. 2009, č. j. 57 Ca 78/2008 – 162,

t a k t o :

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 8. 6. 2009, č. j. 57 Ca 78/2008 – 162, **se zrušuje** a věc **se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Krajský soud v Brně rozsudkem ze dne 8. 6. 2009, č. j. 57 Ca 78/2008 – 162, zamítl žalobu, kterou se žalobce (dále jen „stěžovatel“) domáhal zrušení rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále jen „krajský úřad“) ze dne 30. 8. 2006, č. j. JMK 94596/2006, sp. zn. S-JMK 94596/2006/OD-Ko, jímž bylo změněno rozhodnutí Magistrátu města Brna, odboru dopravně-správních činností, oddělení sankčních řízení ze dne 13. 6. 2006, č. j. ODSČ-82057/05-FI tak, že stěžovatel byl uznán vinným tím, že dne 11. 9. 2005 kolem 12.55 hod při řízení osobního automobilu v nepřehledném místě před železničním viaduktem nesledoval dostatečně provoz na komunikaci v panoramatickém zrcadle, takže neviděl, že pod viadukt najíždí (z protisměru) jiné vozidlo, a pokračoval v jízdě nikoliv zcela při pravém okraji vozovky, a tak došlo ke střetu s tímto vozidlem (levých předních rohů těchto vozidel), čímž se dopustil přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle ust. § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o přestupcích“), neboť porušením ust. § 5 odst. 1 písm. b) a § 11 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, (dále jen

„zákon o provozu na pozemních komunikacích“) způsobil nebagatelní dopravní nehodu, a za to mu byla uložena pokuta ve výši 3000 Kč.

Krajský soud v odůvodnění rozsudku uvedl, že oba správní orgány ve svých rozhodnutích vyšly ze zjištění, že stěžovatel dne 11. 9. 2005 ve 12:55 hod. řídil osobní motorové vozidlo v Brně po ulici Vinohradské směrem od Chrlic na Černovice a před nájezdem pod železniční viadukt, kde měl podle dopravního značení přednost v jízdě, došlo ke střetu jeho vozidla s vozidlem majitele a řidiče MUDr. K., které vyjelo z pod viaduktu. Protože pod viaduktem se vozidla nemohla bezpečně vyhnout, a bylo toto místo označeno dopravními značkami P8 a P7 upravujícími přednost v jízdě. Podle ust. § 8 odst. 1 písm. g) vyhl. č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích (dále jen „vyhl. č. 30/2001 Sb.“), značka číslo P7 „přednost protijedoucích vozidel“ přikazuje řidiči dát přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu v případě, kdy se protijedoucí vozidla nemohou bezpečně vyhnout. Podle písm. h) citovaného ustanovení značka P8 „přednost před protijedoucími vozidly“ stanoví přednost před protijedoucími vozidly v případě, kdy se protijedoucí vozidla nemohou bezpečně vyhnout. Z uvedeného vyplývá, že přednost je těmito značkami stanovena pro případ, kdy se protijedoucí vozidla nemohou bezpečně vyhnout. Dát přednost v jízdě od místa, kde je značka umístěna, jak namítal stěžovatel, by neodpovídalo logice tohoto ustanovení, neboť řidič od místa značky P7 by už vůbec neviděl protijedoucí vozidla a v podstatě by se tímto místem nedalo projet. Proto podle ust. § 8 odst. 1 vyhl. č. 30/2001 Sb. má řidič povinnost dát přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu pouze v případě, kdy se protijedoucí vozidla nemohou bezpečně vyhnout. Taktéž i ze strany opačné, kde je umístěna značka P8 „přednost před protijedoucími vozidly“, vyžaduje určitou pozornost pouze v zúženém místě vozovky, tj. pod viaduktem. Lze proto souhlasit s úvahou správního orgánu, že přednost v jízdě byla dána až v místě, kde se vozidla nemohou bezpečně vyhnout. Výklad stěžovatele, že měl absolutní a bezvýjimečnou přednost v jízdě, v tomto případě nepřichází v úvahu. Nepřímo to potvrdil i policista T. A., který jako svědek sice byl toho názoru, že přednost v jízdě platí od značení „dej přednost v jízdě“ po celé linii tohoto značení, až do linie umístění značky „přednosti protijedoucím vozidlům“, přesto však uvedl, že on se osobně do panoramatického zrcadla dívá vždy, a věnuje pozornost tomu, zda se k němu někdo v protisměru neblíží. Nemohl však posoudit, jaká je viditelnost v panoramatickém zrcadle v poměru k oběma směrům. To si již nepamatoval. Podle fotodokumentace a situačních plánů bylo nepochybně zjištěno, že stěžovatel najížděl pod viadukt tak, že se ocitl více vlevo a ještě než vjel pod viadukt došlo ke střetu obou vozidel, neboť MUDr. K. právě vyjel z pod viaduktu. Tuto nepřehlednou situaci se správní orgány snažily vyřešit znaleckým posudkem zpracovaným znalcem Ing. J. S., aby bylo jednoznačně zjištěno, kdo tuto dopravní nehodu způsobil. Podle znalce se stěžovatel nemohl bezpečně s řidičem protijedoucího vozidla vyhnout a vzhledem k tomu, jak a kde k dopravní nehodě došlo, přesto, že stěžovatel měl přednost v jízdě, v tomto kritickém okamžiku výhody přednosti nenastaly. Naopak byl v situaci, kdy se na něho vztahovala další pravidla provozu na pozemních komunikacích. Proto znalec především zjišťoval, který z řidičů měl možnost spatřit druhého řidiče dříve. Podle znaleckého posudku tuto možnost měl stěžovatel, neboť kdyby sledoval v panoramatickém zrcadle řádně provoz na komunikaci před sebou, mohl včas vidět protijedoucí vozidlo a před viaduktem zastavit, nechat tohoto projet a dál pokračovat v jízdě, aniž by došlo k dopravní nehodě. Stěžovatel však dopravní situaci

zřejmě dostatečně nesledoval, respektive jak sám uvedl, podíval se do panoramatického zrcadla ještě dříve, než se přiblížil k viaduktu, spoléhal na to, že má absolutní přednost, proto dále už situaci nesledoval. Proto došlo ke střetu. Podle krajského soudu skutečnost, že došlo ke střetu tam, kde je dokumentováno, jednoznačně svědčí pro závěr, že dopravní nehodu způsobil stěžovatel porušením ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích tak, jak bylo ve výroku uvedeno. MUDr. K. měl povinnost v místě, kde se vozidla nemohla bezpečně vyhnout, dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům. Logicky však této povinnosti mohl dostát jen tehdy, mohl-li by vůbec vědět o tom, že v protisměru nějaké vozidlo jede. Ze znaleckého posudku jednoznačně vyplynulo, že vozidlo stěžovatele mohl MUDr. K. spatřit nejprve v čase 1,36 až 1,43 s před střetem a v tu dobu bylo již částečně pod viaduktem. Panoramatické zrcadlo přitom pro MUDr. K. bylo použitelné až těsně před viaduktem, případně až při jízdě pod viaduktem, protože dříve v něm nemohl rozpoznat žádné detaily. Místo, kde se vozidla mohla ještě bezpečně minout, bylo ze strany MUDr. K. 6,05 m před hranou viaduktu a aby v tomto místě zastavil, musela by jeho reakce započít 20,40 až 40 m před hranou viaduktu, přičemž v tomto okamžiku byl stěžovatel mimo zorné pole MUDr. K.. Proto nelze přijmout tvrzení stěžovatele, že MUDr. K. neměl do prostoru ohrazeného značkami vjíždět, když se tam již stěžovatel nacházel. MUDr. K. to totiž v rozhodné době vůbec nemohl vědět. Naopak stěžovatel mohl prostřednictvím panoramatického zrcadla vidět vozidlo MUDr. K. ještě nejpozději 20,03 m před místem střetu, tj. 2,59 až 2,62 s před střetem, a stále by ještě zabrzdil před místem střetu, aniž by brzdil na hranici adheze. Vozidlo MUDr. K. přitom mohl vidět i dříve, jak se k zrcadlu přibližoval a přizpůsobit této okolnosti svoji jízdu. Ovšem on situaci v zrcadle takto vůbec nesledoval, když reagoval až na přímou viditelnost vozidla MUDr. K.. To vše jednoznačně vyplývá ze znaleckého posudku. Sám stěžovatel se vyjádřil tak, že do zrcadla se podíval asi 30 – 35 m před viaduktem, a proto mu správní orgány vytykaly nedostatečné sledování situace prostřednictvím panoramatického zrcadla před nájezdem do zúženého místa, přičemž tato jeho povinnost byla zcela nezávislá na úpravě přednosti v jízdě v tomto místě. Byl to tedy právě stěžovatel, kdo mohl vidět protijedoucí vozidlo a učinit opatření k tomu, aby nedošlo ke střetu. Nemohl tak učinit MUDr. K. a nebylo prokázáno jeho zaviněné porušení povinnosti dát přednost k jízdě. K velmi pozorné jízdě a obezřetnému sledování situace v provozu měla stěžovatele nutit právě extrémní nepřehlednost místa. Panoramatické zrcadlo je umístěno tam, kde je omezený výhled, a to je ve směru od Chrlic, kde se komunikace v podstatě pravouhle s malým poloměrem stáčí pod viadukt. Ve směru od Černovic je zakřivení směrem pod viadukt nepoměrně mírnější, z čehož krajský soud dovodil, že bezpochyby právě tam proto není umístěno zrcadlo. Také bylo nepochybně z místa střetu a polohy automobilu zjištěných znalcem, stejně jako z postavení vozidla stěžovatele, zjevné, že stěžovatel nejel zcela při pravém okraji komunikace. Z provedeného dokazování vyplývá, že stěžovatel se plně řízení vozidla nevěnoval, nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích. Pokud by tomu tak bylo, přesto, že měl přednost v jízdě, včas by zjistil, že pod viadukt již vjelo jiné vozidlo, které jej vidět nemohlo, a pokud by stěžovatel řádně reagoval zastavením nebo přibrzděním, k dopravní nehodě by nedošlo. Krajský soud také posoudil, zda nehoda nebyla způsobena náhlým a pravidly silničního provozu nedovoleným manévrem protisměrného jedoucího vozidla a neměl-li protijedoucí řidič (stěžovatel) důvod takové protiprávní jednání očekávat. V tomto případě nelze podle krajského soudu situaci jako překážku náhlou posuzovat, neboť přímo z popsané skutečnosti se dalo předvídat, že v zúženém prostoru pod viaduktem se může nacházet jiné vozidlo. Právě stanovenými

dopravními značkami P7 a P8 byla nebezpečnost situace (průjezd pod viaduktem) označena a svědek A. uvedl, že i on, ač je přesvědčen, že je tam absolutní přednost jízdy ze strany stěžovatele, přesto v tomto místě buď zpomalí nebo zastaví a přesvědčí se, že z pod viaduktu nevyjíždí vozidlo, které tam již vjelo.

Proti tomuto rozsudku podal stěžovatel v zákonné lhůtě kasační stížnost, kterou opíral o ust. § 103 odst. 1 písm. a), b), d) s. ř. s. Rozsudek krajského soudu je podle stěžovatele nepřezkoumatelný pro nesrozumitelnost a nedostatek důvodů. Řízení před krajským soudem bylo zatíženo vadami, zejména neprovedení navrhovaných důkazů a pochybení při rozhodování o přiznání odkladného účinku, které mohly mít za následek nezákonné rozhodnutí o věci samé. Krajský soud přejal nesprávné právní a skutkové hodnocení správních orgánů a založil své rozhodnutí na tom, že stěžovatel i přesto, že se v době střetu vozidel již nacházel ve zúženém prostoru za dopravní značkou P8, kde mu svědčí bezvýjimečná „přednost před protijedoucími vozidly“, měl údajně v průběhu ostrého pravotočivého zatáčení jednak sledovat silnici, jednak se věnovat řízení a ještě k tomu navíc sledovat protijedoucí vozidla v panoramatickém zrcadle, kde údajně měl a mohl upozorovat vozidlo řízené MUDr. K., a ještě si měl v tomto okamžiku navíc uvědomit, že pod viaduktem je vozidlo, které vozidlo stěžovatele vidět nemohlo (str. 15 odst. 3 rozsudku), a proto měl stěžovatel údajně, navzdory svojí přednosti v jízdě podle dopravní značky P8, před viaduktem zastavit a dát přednost protijedoucímu vozidlu, a to i přesto, že MUDr. K. měl dát podle dopravní značky P7 přednost právě stěžovateli. Stěžovatel se domnívá, že takový závěr je zjevně právně vadný, nepřezkoumatelný a zmatečný, jelikož realizace všech těchto úkonů ze strany stěžovatele v jeden okamžik je objektivně zcela nemožná (což by ukázalo ohledání místa nehody, popř. rekonstrukce), navíc nadbytečnou za situace absolutní přednosti v jízdě stěžovatele v daném úseku vozovky. Je třeba si uvědomit, že úsek mezi dopravními značkami P8 a P7, nejsou-li osazeny dodatkovými tabulkami s upřesněním (odkladem) místa účinnosti dopravní značky (např. 50 m), což v tomto případě nebyly, se de facto po najetí oprávněného stěžovatele (jenž vjel do takto ohraničeného úseku jako první) změnil v jednosměrnou silnici, kdy právo jet (pokračovat v jízdě) má zcela nesporně v tomto celém úseku pouze řidič vozidla vjíždějící ze strany osazené dopravní značkou P8. Povinnost sledovat jízdu přitom krajský soud nijak nevztahuje k druhému účastníku dopravní nehody, ačkoliv tento měl respektovat dopravní značku P7 a tím spíše si počínat opatrně a sledovat jízdu tam, kde má dávat přednost protijedoucím vozidlům, případně zastavit před dopravní značkou P7 (obdobně jako u dopravní značky „stůj, dej přednost v jízdě“ v nepřehledné křižovatce či u semaforu na červenou). Krajský soud, stejně jako správní orgány, přitom tvrdí, že dvojice dopravních značek P8 a P7 platí pouze pro prostor „tunýlku“ viaduktu, byť by ke zúžení vozovky pod 5,5 m došlo již v úseku před tímto viaduktem, nicméně toto tvrzení nemá oporu v právní úpravě ani v úpravě dopravního značení na ulici Vinohradské, což by se opět prokázalo při rekonstrukci či ohledání místa nehody. Bez jakéhokoli odůvodnění nebylo stěžovateli krajským soudem vyhověno a navrhovaný důkaz nebyl proveden, čímž soud zatížil řízení před takovou vadou, pro níž by měl být napadený rozsudek zrušen. Stěžovatel je přesvědčen, že dopravní značení má účinnost od linie svého umístění na vozovce, obdobně jako všechny ostatní dopravní značky bez dodatkově tabulky. Jakmile do „zóny přednosti“ první vjede vozidlo ze strany značky P8, mění se takto vymezený úsek fakticky v jednosměrku, a to až do okamžiku, kdy toto vozidlo opustí tento úsek v linii značky P7 umístěné v protisměru. Všechna vozidla

přijíždějící ze strany dopravní značky P7 musí bezvýjimečně tuto přednost v jízdě protijedoucích vozidel respektovat. Tento názor původně zastávala i Policie ČR a MUDr. K. dokonce původně souhlasil s blokovou pokutou. Teprve referent dopravy ze stěžovateli neznámého důvodu (když žádné další důkazy nebyly provedeny) zaujal stanovisko v rozporu s jednoznačným a logickým závěrem hlídky Policie ČR. Krajský soud bez zjevného důvodu a bez vypořádání se s návrhem na dokazování odmítl vyslechnout policistu Ch., jenž může disponovat klíčovými nezprostředkovanými informacemi ve vztahu k této dopravní nehodě. Stěžovatel má zato, že pokud by správce komunikace hodlal právo přednosti v jízdě v jednom směru omezit pouze na oblast „tunýlku“ viaduktu, tak by jednak porušil zákon, který mu ukládá upravit přednost v jízdě všude tam, kde šíře vozovky klesne pod 5,50 m, a jednak by také musel umístit dvojici dopravních značek P8 a P7 v těsné hranici vstupu a výstupu „tunýlku“ viaduktu, a nikoliv v takové vzdálenosti, jak je umístil, popř. by pod dopravní značku uvedl doplňující značku (dodatkovou tabulku) v metrech, která by označovala vzdálenost, od které dopravní značka platí, jak je ostatně u dopravních značek zvykem a odpovídá i pravidlům pro umístování dopravních značek. Toto by mohl prokázat či vyvrátit výsledek správce komunikace, či alespoň jeho písemné stanovisko. Stěžovatel jej navrhoval jako důkaz, ale bez jakéhokoli odůvodnění mu krajský soud nevyhověl a důkaz neprovedl, čímž zatížil řízení natolik závažnou vadou, že pro ni by měl napadený rozsudek zrušen.

Stěžovatel dále označil nezávislost znalce Ing. J. S. na správním orgánu za více než pochybnou, protože s ním dlouhodobě spolupracuje a je jím opakovaně a za úplatu ustanovován v četných přestupkových kauzách. Znalec byl navíc ustanoven až po pravomocném odložení přestupkového stíhání MUDr. K., aniž by správní orgán provedl jakýkoliv důkaz či úkon ve věci. Teprve 8 měsíců od nehody při opakovaném projednávání věci poté, co krajský úřad vrátil věc správnímu orgánu I. stupně, mohl znalec vycházet pouze z řady subjektivních, jím smyšlených, předpokladů nebo z nepřesných odhadů založených nikoliv na základě jeho objektivních zkoumání, ale na skutečnostech typu „obvyklých trajektorií jízdy průjezdu místem nehody“, což nemá se skutečnou situací dopravní nehody nic společného. Znalecký posudek je pro řízení nepoužitelný. Znalec dedukoval závěry z „pozorování chování jiných řidičů v jiných vozidlech, v jiném čase a jiném ročním období místa nehody“, není založen na „tvrdých“ a objektivně zjištěných datech, a je tudíž nepřezkoumatelný. Navíc znalecký posudek konkuruje kvalifikovanému právnímu názoru nezávislé a zkušené hlídky Policie ČR přítomné na místě, který odpovídá právní úpravě pravidle silničního provozu a praxi dopravního značení. Stěžovatel s poukazem na ust. § 2 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích uvádí, že je zcela absurdní zkoumat pravděpodobné, nikoliv skutečné, rozhledové možnosti, pravděpodobné možnosti reakce apod. toho řidiče, který jede po dopravní značce P8 označené silnici s právem přednosti v jízdě, když do jeho dráhy ilegálně vjede jiný řidič. Je zcela vyloučeno tvrdit, že stěžovatel měl podle svých možností fakticky dát ve zúženém místě přednost řidiči jedoucímu ve směru, který má přednost dávat. Přistoupení na tento právní názor by znamenalo naprostou absenci právní jistoty v dopravním provozu a úpadek významu dopravního značení. Správní orgány a krajský soud tak nejen, že nesprávně zjistily skutkový stav, ale i nesprávně právně posoudily otázku platnosti předmětného dopravního značení. Z charakteristiky užití dopravních značek jednoznačně vyplývá, že jejich umístění řešilo nejen zúžení pod viaduktem, ale i postupně se zužující vozovku v pravotočivé zatáčce před ním. Pokud by vozovka nebyla zúžena pod 5,50 m,

vozidla by se vůbec nestřetla. Toto však ani znalec, ani správní orgány či krajský soud nezkontrolovaly a dopustily se tak závažného pochybení Stěžovatel se oprávněně domníval, že mu dopravní značka svědčí právě od linie svého umístění. Výklad krajského soudu a správních orgánů by totiž nutil řidiče, jemuž svědčí značka P8, aby si v každém okamžiku jízdy ověřoval, zda již byla vozovka skutečně zúžena pod 5,50 m a zda již tedy má přednost v jízdě a protijedoucí řidič by se mu vyhnul. Stěžovatel však neměl možnost rozměry přesně ověřit. Odpovědnost za správné umístění dopravních značek nese správce komunikace a nelze ji přenášet na účastníky silničního provozu. Krajský soud tak vlastně tvrdí, že umístění značky P8 je snad pouze informativní a závazně nestanoví přednost před protijedoucími vozidly od linie svého umístění. Pro tento výklad nemá dokonce ani žádný podklad, když vydal rozsudek, aniž by bylo prokázáno, od jakého úseku před viaduktem dosahuje vozovka alespoň šíře nižší než 5,50 m. Pouhé určení, že se vozidla nemohla vyhnout „v těsné blízkosti viaduktu“, je zcela neurčité a zjevně nepřezkoumatelné, když navíc stěžovatelem navrhované důkazy (ohledání místa nehody osudem, rekonstrukce, revizní znalecký posudek) nebyly provedeny. V protokolu ze dne 11. 9. 2005 je po bezprostředním ohledání místa nehody příslušníky Policie ČR výslovně uvedeno, že řidič MUDr. K. v prostoru viaduktu přehlédl vozidlo Peugeot 306 stěžovatele, pokračoval v jízdě a oproti svislé dopravní značce „přednost protijedoucích vozidel“ nedal přednost vozidlu stěžovatele a došlo k čelnímu střetu. Ačkoliv správní orgán v rozhodnutí o přestupku uvedl, že rozhodoval na základě i tohoto podkladu, nijak nezduvodňuje svůj „posun“ od role MUDr. K. jako viníka dopravní nehody do role poškozeného při dopravní nehodě. Tento pochybný obrat, který magistrát učinil pouze na základě „kancelářského“ studia plánu nehody, nedbaje závěrů z protokolu o nehodě, přejal jak krajský úřad, tak krajský soud, a to bez provedení relevantních důkazů. Jediným dalším důkazem ve věci je pouze znalecký posudek Ing. J. S.. Správní orgány i krajský soud zcela vynechaly ze skutkových zjištění způsob jízdy MUDr. K., např. rychlost, vzdálenost jízdy od kraje vozovky atd., a zcela opomíjí fakt, že již v místě dopravní nehody byla vozovka zúžena pod 5,50 m a přednost, jež platí od linie značky, kdy tato má být umístěna od místa, kde zúžení poprvé poklesne, měl stěžovatel a dosud nebylo vyvráceno, že tomu tak je. Stanovisko správních orgánů a krajského soudu, že dopravní značení P8/P7, které 100% svědčí stěžovateli, má z neznámého důvodu platit jen pod viaduktem, není podpořeno žádným přezkoumatelným důkazem. Stěžovatel v této souvislosti navrhuje jako důkaz protokol o nehodě v silničním provozu ze dne 11. 9. 2005 a soudní spis sp. zn. 57 Ca 78/2008.

Ke znaleckému posudku Ing. J. S., stěžovatel uvedl, že žádným způsobem neprokazuje skutečné jednání ani stěžovatele, ani MUDr. K. a je zvláště zdařilou iluzí skutečného, na objektivních datech založeného, znaleckého posudku. Znalec zdánlivě zkoumá, když vlastně jen „předpokládá“ možnosti vzájemné viditelnosti řidičů, rychlosti vozidel, rozhledu, možnosti reakcí zastavit a polohy vozidel v rozhodných okamžicích a po nehodě, a ve věci postupuje tak, jako by na místě nebylo žádné dopravní značení. Množství složitých vzorců a výpočtů mají zjevně za cíl unavit čtenáře a uvést ho v omyl ve vztahu k domnělé věrohodnosti tohoto dokumentu a „jednoznačných“ závěrů, které směle vyslovuje, a řeší tak potíže s určením viníka jak správnímu orgánu, tak krajskému soudu. Je však třeba se zaměřit na to, z jakých údajů a hodnot znalec vychází a jsou-li objektivně zjištěné a mají-li skutečný, a ne jen předstíraný kauzální vztah ke zkoumané dopravní nehodě a jsou-li přezkoumatelné. Je třeba si položit otázku, jaký význam má pro zkoumání

této konkrétní věci „obvyklé jednání“ jiných řidičů na místě nehody, navíc za zcela jiných podmínek světelných, vegetačních a po více jak půlroce? Tedy veškerá „zjištění“ obvyklých poměrů na místě nehody znalcem v tzv. „znaleckém posudku“ jsou podle stěžovatele pro tuto konkrétní věc zcela irelevantní za situace, kdy v celém úseku ohraničeném dopravními značkami P8 a P7 měl absolutní a bezvýjimečnou přednost právě stěžovatel. Situace je naprosto totožná s tím, jako kdyby stěžovatel vjel do světelné křižovatky na zelenou a MUDr. K. na červenou. Podle stěžovatele je tedy zcela mimo diskusi, kdo z řidičů měl přednost v jízdě ve zúženém místě, kde došlo k nehodě. Přednost v jízdě měl stěžovatel a vzdálenost od kraje vozovky v tom nehraje roli. Sám znalec jednoznačně uvádí, že vozidla se v místě nehody objektivně nemohla vyhnout. Z dosavadních materiálů, zejména z výpovědi MUDr. K., a to včetně tzv. „znaleckého posudku“, jednoznačně vyplývá, že MUDr. K. ani nepřibrzdil, když míjel značku P7, která mu ukládala dát bezpodmínečnou přednost protijedoucím vozidlům. Jak by tedy mohl dát MUDr. K., byť teoreticky, přednost jakémukoliv protijedoucímu vozidlu? Touto klíčovou otázkou se dosud správní orgány, a ani krajský soud, nezabýval, a proto zcela zásadně pochybily. Jestliže mělo dojít u některého z účastníků dopravní nehody, mimo porušení dopravní značky P7 MUDr. K., k naplnění skutkové podstaty přestupku „nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích“, pak se tohoto deliktu nutně musel dopustit MUDr. K., a nikoliv stěžovatel, který měl v celém úseku ohraničeném dopravními značkami P8 a P7, absolutní přednost v jízdě ve svém směru, kterou MUDr. K. nerespektoval. Tento závěr, který zastávala i Police ČR, byl na jednání krajského soudu zopakován i svědkem pprap. A.. Zcela absurdní se tak jeví závěr krajského soudu, který v odůvodnění rozsudku na str. 13 uvádí, s odkazem na tzv. „znalecký posudek“, že stěžovatel mohl a měl před viaduktem zastavit, nechat projet MUDr. K. a poté pokračovat v jízdě. Takový závěr zcela obrací význam dopravních značek P8 a P7 a bez jejich respektování přisuzuje povinnost dát přednost protijedoucím vozidlům stěžovateli. Stěžovatel považuje již znění zadaných otázek znalci správním orgánem za zcela vadné a účelové s jednoznačným cílem dosáhnout vyhotovení takového „znaleckého posudku“, který umožní určit viníkem stěžovatele a s velmi nestandardním postupem správního orgánu vůči původně důvodně podezřelému MUDr. K. zakládá důvodnou pochybnost o nestrannosti správních orgánů. V tzv. „znaleckém posudku“ se pak objevuje řada zvláštností. Především, že znalec v posudku na str. 6 hovoří o tom, že zrcadlo má sloužit spíše řidičům přijíždějícím od Chrlic, tj. ze směru, ze kterého přijížděl stěžovatel, což je nelogické. Proč by ten, kdo má přednost podle dopravní značky P8, měl zkoumat situaci pod viaduktem? Zde by opět velmi pomohlo k objasnění věci provedení revizního znaleckého posudku s vhodně položenými otázkami soudu nebo ohledání či rekonstrukce dopravní nehody na místě samém v rámci řízení před krajským soudem. Na str. č. 5 posudku znalec 8 měsíců po nehodě uvádí, že „panoramatické zrcadlo je pro řidiče přijíždějící od Černovic umístěné až za viaduktem. Pro řidiče přijíždějící od Černovic je toto zrcadlo příliš vzdálené, a tedy řidič v něm pouze obtížně může rozpoznat detaily.“ Nicméně Policie ČR, která byla na místě v okamžiku nehody, resp. krátce poté, v protokolu o nehodě na str. 2 v položce označené jako „ohledání místa dopravní nehody“ uvádí, že „Ze strany od Černovic je v panoramatickém zrcadle vidět dobře a do dostatečné vzdálenosti. Ze strany od Chrlic je orientace obtížnější, v zrcadle je podstatně hůře vidět pod viadukt.“ Je samozřejmě možné, že po 8 měsících od nehody, kdy místo zkoumal znalec, mohlo dojít k některým změnám, jak na panoramatickém zrcadle (posunutí natočení např. silným větrem, znečištěním, výměnou, vandalizmem apod.), tak na okolní

vegetaci. Je ale zarážející, že tímto zcela zásadním rozporem se znalec ani krajský soud nezabývali, ačkoli stěžovatel na něj v žalobě upozorňoval. Další zarážející skutečností je fakt, že znalci bylo k „nezávislému posouzení“ také předloženo, patrně „omylem“, rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 28. 11. 2005, kterým byl stěžovatel shledán vinným, a zároveň rozhodnutí téhož správního orgánu, že přestupkové řízení s MUDr. K. se zastavuje, což je přinejmenším procesně velmi zvláštní postup a přitom znalci nebylo předloženo v té době již existující rozhodnutí krajského úřadu ze dne 14. 3. 2006. Stěžovatel se důvodně domnívá, že nevyvážené informace z těchto dvou rozhodnutí správního orgánu I. stupně mohly významným způsobem ovlivnit nezávislost znalce, jelikož mu bylo jasně dáno na srozuměnou, že MUDr. K. je nevinný. Je třeba také zdůraznit, že Ing. J. S. působí jako smluvní a správním orgánem financovaný znalec opakovaně a dlouhodobě. a v případě, že by znalecký posudek nepodporoval stanovisko správního orgánu, jež bylo Krajský soud se nijak ve svém rozsudku nevypořádal s tím, že postupem správního orgánu vůči znalci tak byla závažně porušena jeho nezávislost. Znalec nemá být obeznámen s právním hodnocením věci správním orgánem právě proto, aby byla zachována jeho nezávislost a nestrannost. Další odborné pochybení znalce lze podle stěžovatele spatřovat v tom, že nezkoumal možnosti výhledu z konkrétního modelu Jeepu Wrangler na daném místě, stejně tak z vozidla Peugeot 306, a podobně nezohlednil tělesnou výšku obou řidičů, která ve spojení s různou výškou vozidla a konstrukcí sedadel a výhledu z vozidla mohla mít zcela zásadní vliv. avšak tyto skutečnosti znalce vůbec nezajímaly. V neposlední řadě je nutné připomenout, že v dokumentu nazvaném zmatečně správním orgánem I. stupně „oznámení o zahájení správního řízení o přestupku — předvolání k ústnímu projednání přestupku“ ze dne 25. 5. 2006 bylo „jakési“ nové správní řízení proti stěžovateli zahájeno podle zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „nový správní řád“), nicméně tento zákon v ust. § 56 stanoví nová kritéria pro ustanovení znalce a jeho nezávislost. Zejména mají být o ustanovení znalce vyrozuměni účastníci řízení, tj. i stěžovatel, aby se k jeho osobě mohl vyjádřit. Pokud správní orgán deklaroval postup podle správního řádu, pak měl v tomto duchu postupovat, což neučinil a znalce vybral ve formě „kabinetní spravedlnosti“ a již jen tato okolnost sama o sobě je dostatečná pro zrušení rozhodnutí správního orgánu. Závěry znalce jsou také velmi podivné v tom, že de facto zpochybňují logiku a správnost dopravního značení na místě dopravní nehody. Parabolické zrcadlo má podle znalce sloužit tomu, kdo má mít podle dopravního značení přednost v jízdě, a naopak neslouží tomu, kdo má přednost v jízdě dávat, což by svědčilo o zcela zásadním pochybení správce komunikace, který dopravní značení na předmětné místo umístil. Proto stěžovatel navrhoval výslech správce komunikace či alespoň jeho písemné stanovisko. Krajský soud tento důkaz z nepochopitelných důvodů neprovedl. Nezpochybnitelným faktem bez ohledu na „kvalitu“ řešení předmětného místa z pohledu dopravního značení, které realizoval správce komunikace, je stěžovatel postupoval podle zákona a v naprostém souladu s platným dopravním značením. Není možné po něm spravedlivě požadovat, aby v rozporu s dopravním značením suploval údajná pochybení správce komunikace při řešení tohoto místa z pohledu dopravního značení, tedy aby dával přednost protijedoucímu vozidlu v rozporu se svislou dopravní značkou P8, když má stěžovatel v jeden okamžik podle znalce řídit vozidlo v manévru pravotočivé ostré zatačky, sledovat vozovku před sebou, parabolické zrcadlo a děje v něm a ještě číst myšlenky protijedoucímu řidiči, který porušil v jeho směru umístěnou dopravní značku „dej přednost v jízdě“ a údajně stěžovatele v

zrcadle, kde ho má stěžovatel vidět, nevidí. Tzv. „znalecký posudek“ je podle stěžovatele z procesního hlediska nicotným důkazem.

Krajský soud zároveň uvádí, že „panoramatické zrcadlo přitom pro řidiče K. bylo použitelné až těsně před viaduktem“, tedy několik metrů před srážkou. Tvrzení krajského soudu, že reakce MUDr. K. na přijíždějící auto stěžovatele by musela započít až 40 m před viaduktem je zcela absurdní při zvážení faktu, že mu byla před viaduktem přikázána povinnost dát přednost protijedoucím vozidlům. Pokud by tedy MUDr. K. přizpůsobil jízdu tomuto příkazu, respektoval ust. 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích a použil panoramatické zrcadlo před viaduktem, musel by být také schopen na tomto místě zastavit a skutečně dát přednost v jízdě stěžovateli, takže by k dopravní nehodě nedošlo. Krajský soud, obdobně jako předtím správní orgány, nutnost pozorné jízdy a obezřetného sledování situace v provozu přičítá bohužel pouze stěžovateli, ale stejnou povinnost již nijak nezkontroluje ve vztahu k MUDr. K.. Přitom nebylo prokázáno, že by stěžovatel dostatečně nesledoval situaci v provozu a celé toto tvrzení má původ pouze ve vykonstruovaném, neobjektivním a nepřezkoumatelném posudku Ing. S.. Co se týče „předpokladu“ krajského soudu, že stěžovatel údajně nejel dostatečně po pravé straně vozovky, s tímto stěžovatel nesouhlasí, a to zejména s odkazem na skutečnost, že se nacházel v místě, kde měl absolutní a bezvýjimečnou přednost v jízdě, tj. za značkou P8, a nacházel se již ve stádiu nájezdu do „tunýlku“ viaduktu, a dále z toho důvodu, že po nárazu mnohem těžším vozidlem Jeep Wrangler pohybující se vyšší rychlostí došlo ke změně jeho polohy. Správní orgán, stejně jako krajský soud, mylně pokládají to, že stěžovatel porušil povinnost jet v pravé části vozovky, za prokázanou. Znalecký posudek však uvádí v kapitole 6.2, že „Předpokládám, že i řidič Vít se pohyboval obvyklým způsobem.“ Z této formulace je tak zjevné, že trajektorie pohybu stěžovatele nebyla do dnešního dne spolehlivě prokázána. Na str. 9 znaleckého posudku se dokonce k pohybu vozidla Jeep Wrangler naopak uvádí, že „řidič se pohyboval přibližně středem komunikace“. Znalecký posudek dokonce výslovně uvádí, že „řidič K. byl schopen střetu zabránit“, pokud by zastavil pod vjezdem před viadukt, tedy v místě, kde byla umístěna dopravní značka P7 „přednost protijedoucích vozidel“. Nebylo prokázáno, jakou rychlostí a po jaké trajektorii se před střetem obě vozidla pohybovala a odkud je vozovka užší než 5,50 m; soud podle stěžovatele nevzal ani v úvahu značení úseku dopravními značkami P7 a P8. Podle stěžovatele krajský soud pochybil také tím, že se nevypořádal s stěžovatelskými návrhy na dokazování a nezadal vypracovat revizní znalecký posudek. Proto navrhl, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek zrušil a věc vrátil krajskému soudu k dalšímu řízení.

Krajský úřad ve vyjádření ke kasační stížnosti odkázal jak na písemné vyjádření k žalobě, tak na svá vyjádření při jednáních před krajským soudem. Poukázal také na to, že stěžovatel nebyl uznán vinným, že by nedal přednost v jízdě protijedoucímu řidiči, jak se pravděpodobně v kasační stížnosti pokouší naznačit, nýbrž že nesledoval za daných okolností dostatečně situaci v provozu, konkrétně nesledoval provoz prostřednictvím panoramatického zrcadla a nejel zcela při pravém okraji vozovky. Takto byl vymezen skutek, pro který byl stěžovatel uznán vinným, a proto jen na okolnosti jej charakterizující bylo a je nutno zaměřit pozornost. V tomto směru tedy nemohou být zásadními pro posouzení věci poukazy stěžovatele na dopravní značení. Jestliže prostřednictvím nich stěžovatel uplatňuje odpovědnost za následek ze strany protijedoucího řidiče, za použití logiky, že stěžovatel měl přednost v jízdě, takže za střet je odpovědný protijedoucí řidič,

který měl povinnost mu dát přednost v jízdě, nemůže takové tvrzení relevantně zpochybnit napadené správní rozhodnutí, a následně ani rozsudek krajského soudu, protože toto tvrzení nijak nevyvrací vlastní nesledování provozu prostřednictvím panoramatického zrcadla stěžovatelem jako okolnost, která je v příčinné souvislosti s nehodou. To, že stěžovatel provoz prostřednictvím panoramatického zrcadla skutečně dostatečným způsobem nesledoval, nevyplývá jen ze znaleckého posudku, který stěžovatel zpochybňuje, ale i z jeho vyjádření, kdy uvedl, že se do něj díval jen 30 - 35 m před viaduktem. Jak pak vyplývá ze znaleckého posudku, kdyby se do něj díval i dále, mohl nehodu odvrátit. Závěr správních orgánů, že stěžovatel nesledoval dostatečným způsobem situaci v provozu, tedy není založen jen na jednom podkladu (znaleckém posudku), ale má oporu i v podkladech dalších, zejména ve vlastním vyjádření stěžovatele. Za takového stavu je nepochybně prokázáno, že stěžovatel porušil pravidlo stanovené v ust. § 5 odst. 1 písm. h) zákona o provozu na pozemních komunikacích, přičemž to nijak nezpochybňují poukazy na dopravní značení a na jízdu protijedoucího řidiče. Naopak žádné podklady nevyvracely, a nevyvracejí, zjištění, jakým způsobem stěžovatel sledoval situaci v provozu. Kritériem zákonnosti výroku o vině nemůže být okolnost, zda byl či nebyl stíhán také druhý řidič, který se na vzniku nehody podílel (viz např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 11. 2003, sp. zn. 7 Tdo 1300/2003, nebo rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 1. 2010, č. j. 2 As 54/2009 - 56, a ze dne 29. 7. 2004, č. j. 5 As 38/2003 - 38). Obdobně v rozsudku ze dne 21. 11. 2007, č. j. 5 As 48/2007 - 157 Nejvyšší správní soud konstatoval, že na to, zda žalobce porušil ust. § 23 odst. 1 zákona o přestupcích tím, že nedal přednost v jízdě jedoucímu osobnímu automobilu, nemůže mít žádný vliv způsob jízdy jiného účastníka silničního provozu, s nímž ke střetu došlo, ani dovozování okolností, za jakých by bylo možno střetu předejít. Jedná-li se ve věci o rozhodování o vině a trestu žalobce, tj. řidiče tramvaje, který byl uznán vinným ze spáchání přestupku podle ust. § 22 odst. 1 písm. d) zákona o přestupcích a kterému byl rovněž uložen trest, je třeba zjišťovat skutečnosti svědčící spáchání přestupku výlučně osobou žalobce a skutečnosti zjištěné v souvislosti s konáním osoby jiné jsou pro vyslovení soudu o tom, zda se žalobce dopustil přestupku či nikoli zcela bezvýznamné. Každá osoba odpovídá za své protiprávní jednání samostatně. Okolnosti, za kterých k protiprávnímu jednání došlo, nejedná-li se o okolnosti vylučující protiprávnost (nutná obrana, krajní nouze), jsou relevantní pro uložení výše sankce, nikoli však pro soud o tom, zda byl či nikoli spáchán přestupek. Z toho je podle krajského úřadu patrné, že argumentace stěžovatele poukazující na dopravní značení a jízdu protijedoucího řidiče se mýlí s předmětem řízení, kterým bylo jeho vlastní jednání spočívající v tom, že nesledoval způsobem, jaký byl v dané situaci potřebný, situaci v provozu a následně nejel zcela při pravém okraji vozovky. Stěžovatel měl možnost sledovat provoz pod viaduktem v panoramatickém zrcadle, nečinil tak v potřebném rozsahu, jak vyplývá nejen z faktu, že na protijedoucí vozidlo nereagoval, ale i ze znaleckého zkoumání a rovněž z jeho vlastního vyjádření. Přitom místo bylo extrémně nepřehledné, což byla okolnost, kterou musel vnímat a přizpůsobit jí svoje konání, v první řadě směřovat pozornost správným směrem. Nemohl, i přes dopravními značkami stanovenou přednost v jízdě, upustit od plnění dalších povinností řidiče, zejména řádného sledování situace v provozu. Fakt, že ani právo přednosti v jízdě nezabavuje řidiče plnění dalších povinností, potvrzuje podle krajského úřadu ve své trestní judikatuře i Nejvyšší soud, viz např. jeho usnesení ze dne 13. 2. 2008, sp. zn. 8 Tdo 163/2008, v němž se uvádí, že „S uvedenou problematikou úzce souvisí i zásada tzv. omezené důvěry v dopravě (vyjádřená pro oblast silniční dopravy např. v rozhodnutí č. 43/1982 Sb. rozh. trest.), podle níž řidič

motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak, i v takovém případě však platí, že řidič je zároveň povinen zachovávat patřičnou pozornost (srov. č. 1/1966 Sb. rozh. trest.), přičemž je třeba též zkoumat jeho zavinění ve formě nesprávné reakce na vzniklou situaci (tzv. sekundární nedbalost).“ V tomto směru nelze přistoupit na stěžovatelem tvrzenou „absolutní a bezvýjimečnou“ přednost v jízdě. Ani právo přednosti v jízdě nezabývá řidiče dodržení jiných povinností. V tomto směru také bylo a je nadbytečné vyslýchat policisty nebo dotazovat se správce komunikace, jaké bylo a je dopravní značení. Co z něj vyplývá, je zřejmé, a stěžovatel měl i tak povinnost sledovat situaci v provozu. Výslech policistů nemůže přinést žádnou novou kvalitu, jak bylo potvrzeno výslechem policisty A., který si okolnosti nehody (jejího šetření) pochopitelně nepamatoval, když se odehrála dne 11. 9. 2009, zejména za situace, kdy podstatné skutečnosti byly dokumentovány fotografiemi, případně protokolem o nehodě a plánkem nehody.

Fotografie přitom o situaci v místě vypovídají nejbezprostředněji, protože jsou pořízeny v den nehody. Rovněž tak ohledání na místě (rekonstrukce) by nemohly zpochybnit závěr, že stěžovatel nesledoval situaci pod viaduktem přes panoramatické zrcadlo, jak vyplývá z posudku a z faktu, že na protijedoucí automobil nereagoval, a z jeho vlastního vyjádření. A to byly podle krajského úřadu pro správní rozhodnutí zásadní skutečnosti. Proto neprovedení navrhaných důkazů krajským soudem nemohlo mít negativní vliv na posouzení zákonnosti napadeného rozhodnutí. To, že policisté oznámili původně podezření ze způsobení nehody řidičem MUDr. K., není pro věc určující. Správní orgány nejsou vázány názorem policistů a ti navíc svůj závěr činili bez znalosti dalších pro věc podstatných podkladů, konkrétně znaleckého posudku. Že vyšli z dopravního značení, neznamená, že jejich závěr o podílu na nehodě byl správný. O nesledování situace v panoramatickém zrcadle stěžovatelem se policisté nijak nezmiňovali, tzn., že v tomto směru ani nevedli úvahy, což ovšem neznamená, že k němu nedošlo. Zejména neměli k dispozici závěry znaleckého zkoumání, které se týkaly možnosti vzájemného spatření obou řidičů. Tak jako stěžovatel závěry policistů vyzdvihuje s tím, že byli přítomni na místě nehody a jediné mohli „svými smysly přesně zachytit a zhodnotit situaci“, je na místě právě naopak poukázat na to, že pro úvahu o způsobení nehody a podílech na ní měli jen prvotní informace, a nikoli všechny relevantní podklady. To, že takové situace běžně nastávají, dokazuje již citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 54/2009 - 56, kdy se rovněž vedlo nejprve přestupkové řízení s druhým účastníkem nehody. Pro objasnění rozhodných skutkových okolností bylo zapotřebí zjistit možnosti řidičů vidět se a reagovat, tj. otázky vzájemné polohy vozidel v určitých okamžicích a rozhledu. Ty potom z logiky věci, a potvrzuje to i posudek, závisely v drtivé většině na okolnostech exaktních. Polohy vozidel se odvíjely od rychlostí jízdy a ty byly spolehlivě zjistitelné z poškození vozidel a souvisejících stop. Na vzájemné polohy vozidel v různých okamžicích pak bylo možno navázat závěry o možnostech řidičů vidět se a reagovat. Tedy Znalecký posudek Ing. S. byl tedy v podstatných ohledech dostatečně věrohodný s ohledem na východiska, na nichž se zakládal. Základem bylo poškození vozidel, z nichž se zjistily rychlosti jízdy, a od nich zase vzájemné polohy vozidel a možnosti řidičů spatřit se a reagovat. Lze také poukázat na logiku věci. Jestliže se stěžovatel přibližoval k panoramatickému zrcadlu, měl na ně a přes ně do místa pod viaduktem čím dál lepší výhled. Stěžovatel se k němu přiblížil absolutně a dokonce je před střetem minul. Na

rozdíl od toho se však protijedoucí řidič k němu ani nepřiblížil, tedy jeho výhledové poměry do místa za zatačkou, odkud přijížděl stěžovatel, byly nepoměrně horší, což lze obecně konstatovat i bez podrobných závěrů znalce. Ze znaleckého posudku také vyplynulo, z jakých podkladů znalec vycházel, a lze tak jednoznačně dovodit, že jeho postupy ani závěry nebyly nijak ovlivněny předchozím postupem prvoinstančního správního orgánu ve věci druhého účastníka nehody. Žádné takové podezření není rozumě odvoditelné. Samotný fakt, že správní orgán I. stupně před zadáním znaleckého posudku konal v jiném řízení určitým způsobem, nijak neukazuje na to, že by podle toho postupoval znalec. Ten byl vázán zadáním, které beze zbytku splnil, a svůj postup srozumitelně odůvodnil. Postupoval při tom vázán zákonem č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů. Závěry znaleckého posudku jsou v souladu s vyjádřením samotného stěžovatele o sledování situace v provozu. Jsou tedy věrohodné i s ohledem na konfrontaci s dalšími podklady, což významným způsobem zvyšuje míru pravdivosti informací z takových podkladů pocházejících. Úvahy stěžovatele o tendencnosti posudku („dobře známý obchodní partner z minulosti“) pak jsou ve světle uvedeného scestné. Krajský úřad proto navrhl zamítnutí kasační stížnosti.

Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v souladu s ust. § 109 odst. 2 a 3 s. ř. s., vázán rozsahem a důvody, které uplatnil stěžovatel v podané kasační stížnosti, a přitom sám neshledal vady uvedené v odst. 3, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti.

V kasační stížnosti stěžovatel namítá s odkazem na § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. vady řízení spočívající v nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku a v nedostatečném zjištění skutkového stavu. Konkrétně namítal, že navrhl celou řadu důkazů k provedení vztahujících se zejména k jednání stěžovatele a řidiče MUDr. K. bezprostředně před dopravní nehodou (ohledání, revizní znalecký posudek, výslech druhého policisty, výslech správce komunikace) a že tyto důkazy krajský soud neprovedl a ani nijak nezdůvodnil, proč jejich provedení nepovažuje za účelné pro rozhodnutí ve věci. Dále stěžovatel krajskému soudu vytýkal, že se nevypořádal s některými žalobními námitkami a v souvislosti s tím namítal i nedostatek skutkových důvodů rozhodnutí krajského soudu, konkrétně nedostatky ve zjištění skutkového stavu ve vztahu k závěru o příčinné souvislosti mezi jednáním stěžovatele a srážkou vozidel.

Podle ust. § 71 odst. 1 písm. e) s. ř. s. musí žaloba proti rozhodnutí správního orgánu obsahovat též označení důkazů, které žalobce k prokázání svých tvrzení navrhuje provést. Soud je oprávněn ve smyslu ust. § 77 s. ř. s. provést dokazování za účelem ověření, zda skutkový stav, z něhož správní orgán při svém rozhodování vycházel, byl zjištěn správně. Soud není vázán důkazními návrhy v tom smyslu, že by byl nucen každý navržený důkaz provést, ale pokud jej neprovede, musí svůj postup vždy řádně odůvodnit a neprovedení opřít o racionální argumenty. Neúčelnost navrženého důkazu odůvodnit např. tím, že má prokázat skutečnost již nepochybně prokázanou, či to, že by nikdy nemohl, již např. z důvodů logických, technických či vyplývajících jinak z povahy věci, vést ke zjištění rozhodných skutečností. Jinak je jeho rozhodnutí nepřezkoumatelné. Vedle toho může soud v souladu s ust. § 52 odst. 1 s. ř. s. provést i další důkazy za účelem úplného zjištění zkoumání skutkového stavu (k problému tzv. opomenutých důkazů viz např. nález Ústavního soudu ze dne 16. 2. 1995, sp. zn. III. ÚS 61/94, www.usoud.cz, či rozsudek

Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 4. 2005, č. j. 5 Afs 147/2004 - 89, publikovaný pod č. 618/2005 Sb. NSS a na www.nssoud.cz). Ze soudního spisu a obsahu napadeného rozsudku vyplývá, že krajský soud této povinnosti nedostál, neboť z jeho rozhodnutí není patrné, proč provedení důkazu ohledáním, revizním znaleckým posudkem a výsledkem druhého policisty shledal nadbytečným. K tomu, jaké důvody by mohly vést k závěru o neúčelnosti navrženého důkazu a jaké naopak vedou k závěru, že navržený důkaz je na místě provést viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 4. 2008, č. j. 9 Azs 15/2008 - 108, www.nssoud.cz). Takový postup krajského soudu zakládá nepřezkoumatelnost jeho rozsudku, a tedy vadu řízení ve smyslu ust. § 103 odst.1 písm. d) s. ř. s.

Stěžovatel v kasační stížnosti dále namítal, že v žalobě poukazoval na rozpory v protokolu o nehodě a znaleckém posudku. Na rozdíl od obsahu posudku je v protokolu uvedeno, že ve směru od Černovic je v panoramatickém zrcadle vidět dobře. Tuto stížní námitku shledal Nejvyšší správní soud důvodnou, protože krajský soud se touto žalobní námitkou nezabýval a nevyjasnil, zda uvedené důkazy obsahují relevantní rozpory, které doposud nebyly odstraněny, anebo zda jeden z důkazů přesvědčivě vyvrací tu z verzí možného průběhu skutkového děje, která plyne z druhého důkazu. Stejně tak se nezabýval poukazem stěžovatele zpochybňujícím nezávislost znalce při vypracování posudku, jestliže znalec dopředu věděl, koho správní orgán považuje za obviněného z přestupku. Stěžovatel dále také důvodně poukazoval na nepřezkoumatelnost znaleckého posudku a na to, že nebyl informován o připojení se poškozeného k přestupkovému řízení, a na skutečnost, že při ústním jednání dne 13. 6. 2006 byl na něho advokátem poškozeného i správním orgánem vyvíjen nátlak, aby se přiznal, že nejel po pravé straně, protože krajský soud se těmito žalobními námitkami vůbec nezabýval. I v tomto ohledu zatížil svůj rozsudek nepřezkoumatelností. K nevypořádání žalobních námitek jako důvodu nepřezkoumatelnosti rozsudku krajského soudu viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005 - 44, publ. pod č. 689/2005 Sb. NSS a na www.nssoud.cz, v němž se uvádí, že „*není-li z odůvodnění napadeného rozsudku krajského soudu zřejmé, proč soud nepovažoval za důvodnou právní argumentaci účastníka řízení v žalobě a proč žalobní námitky účastníka považuje za liché, mylné nebo vyvrácené, nutno pokládat takové rozhodnutí za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů ve smyslu § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. zejména tehdy, jde-li o právní argumentaci z hlediska účastníka klíčovou, na níž je postaven základ jeho žaloby. Nestací, pokud soud při vypořádávání se touto argumentací účastníka pouze konstatuje, že tato je nesprávná, avšak neuvede, v čem (tj. v jakých konkrétních aspektech resp. důvodech právních či případně skutkových) její nesprávnost spočívá.*“

Výše uvedená pochybení krajského soudu, jež z více důvodů založila nepřezkoumatelnost jeho rozsudku, jsou nutným a dostatečným důvodem pro zrušení rozsudku a vrácení věci krajskému soudu k dalšímu řízení. Vzhledem k důvodu zrušení (ve věci zatím není na jisto postaveno, jaký rozhodný skutkový stav má krajský soud za prokázaný a zda takový skutkový stav plyne z provedených důkazů, a krajský soud zatím nezaujal jasný a zřetelný názor ke všem žalobním námitkám stěžovatele) Nejvyšší správní soud nemůže přezkoumávat meritum sporu mezi účastníky, tj. to, zda jednání stěžovatele bylo příčinou dopravní nehody, jejíž zavinění mu krajský úřad předesílá.

Stěžovatel dále namítal, že oznámení o zahájení správního řízení ze dne 25. 5. 2006 obsahovalo uvedení nového správního řádu, ač se na řízení vztahoval zákon č. 71/1967 Sb., ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon č. 71/1967 Sb.“) a že krajský soud pochybil, pokud o přiznání odkladného účinku žaloby rozhodl v rozporu s ustanoveními § 56 a § 73 s. ř. s. nikoliv ihned ve formě usnesení, ale teprve až v rozsudku, což je zjevně v rozporu se smyslem tohoto institutu. Tyto stížní námitky jsou námitkami oddělitelnými od námitek vztahujících se k posouzení právních a skutkových otázek krajským soudem, jimiž se Nejvyšší správní soud pro nepřezkoumatelnost rozsudku krajského soudu nemůže meritorně zabývat. Proto tyto oddělitelné námitky Nejvyšší správní soud přezkoumat mohl (viz rozsudek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 2. 2008, č. j. 7 Afs 212/2006 - 74, publikovaný pod č. 1566/2008 Sb. NSS a na www.nssoud.cz).

K námitce týkající se zahájení správního řízení, resp. předvolání k ústnímu jednání, krajský soud správně konstatoval, že řízení ve věci mělo být vedeno podle zákona č. 71/1967 Sb. a že správní orgán také podle tohoto zákona postupoval. Skutečnost, že v oznámení o zahájení řízení /předvolání uvedl správní orgán odkaz na nový správní řád, je jistě procesní chyba, avšak bez vlivu na zákonnost správního řízení a nemůže založit sama o sobě nezákonnost správního rozhodnutí, neboť žádným způsobem stěžovateli neznemožnila či podstatně neztížila uplatňování jeho procesních práv jako účastníka řízení. Stěžovatel ostatně ani žádné takové zkrácení v důsledku nesprávného poučení netvrdí a ani z obsahu spisu není patrné, že by k nějakému došlo. Nejistota, podle jakého procesního předpisu správní orgán postupuje, kterou mohlo nesprávné poučení ve stěžovateli v určité míře vyvolat, mohla pro něho být nepochybně poněkud nepříjemná, nicméně v podstatných ohledech se jej nedotkla a nebylo ani náznaku, že by mu kvůli této nejistotě jakákoli vážnější újma hrozila.

Namítal-li pak stěžovatel, že mu správní orgán odpíral práva účastníka řízení podle nového správního řádu, nelze mu přisvědčit, neboť tato práva neměl. Správní orgán postupoval ve smyslu ust. § 179 odst. 1 nového správního řádu zcela správně podle zákona č. 71/1967 Sb., neboť správní řízení nebylo do účinnosti nového správního řádu pravomocně skončeno, a zákonem č. 71/1967 Sb. se tedy řídila i stěžovatelova procesní práva.

Ve způsobu rozhodování krajského soudu ohledně návrhu na přiznání odkladného účinku žaloby lze spatřovat průtahy, neboť o něm je zásadně nutno rozhodovat v horizontu dnů, nanejvýš několika týdnů od podání návrhu, a to se rozhodně nestalo. Průtah v této věci by teoreticky mohl za splnění dalších předpokladů zakládat určité samostatné odškodňovací či podobné nároky stěžovatele vůči státu, avšak sám o sobě nevedl k nezákonnosti výroku rozsudku krajského soudu ve věci samé ani k nezákonnosti výroku o návrhu na přiznání odkladného účinku žaloby, neboť věcně tento průtah s meritorním rozhodnutím posuzujícím zákonnost dříve vydaného správního rozhodnutí nijak nesouvisí.

Vzhledem ke všemu výše uvedenému Nejvyšší správní soud napadený rozsudek krajského soudu zrušil a věc vrátil tomuto soudu k dalšímu řízení (§ 110 odst. 1 věta první s. ř. s.). Ve věci rozhodl v souladu s ust. § 109 odst. 1 s. ř. s. bez jednání. Důvody pro nařízení jednání neshledal, neboť nepřezkoumatelnost rozsudku krajského soudu byla

zjistitelná porovnáním obsahu žalobních námitek a dalších návrhů stěžovatele s obsahem odůvodnění rozsudku a některých jiných písemností obsažených v soudním a správním spise. Všechny tyto podklady měl Nejvyšší správní soud k dispozici ve spise a o jejich obsahu nebylo, z hledisek rozhodných pro posouzení přezkoumatelnosti rozsudku, pochyb, takže Nejvyšší správní soud posuzoval toliko právní otázky, když subsumoval pravidla o nepřezkoumatelnosti rozhodnutí na nesporný skutkový stav.

Krajský soud se v dalším řízení především vypořádá se všemi důkazními návrhy stěžovatele a se všemi jeho žalobními námitkami. Při svém postupu neopomene, že jádrem sporu mezi účastníky je neshoda ve zjištění skutkového stavu rozhodného pro případné nastoupení odpovědnosti stěžovatele za veřejnoprávní delikt (přestupek), který je trestním obviněním ve smyslu čl. 6 odst. 1 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod ve znění protokolů 3, 5 a 8 (vyhlášena pod č. 209/1992 Sb.). S krajským úřadem je nutno souhlasit v tom, že skutečnost, že podezření ze zavinění dopravní nehody stíhalo nejprve MUDr. K. a teprve následně se obrátilo proti stěžovateli, nemůže sama o sobě stěžovatele případné odpovědnosti za přestupek zprostit. Podstatné totiž je, co bude ohledně příčin dopravní nehody nakonec prokázáno, přičemž důkazní situace se v průběhu doby jistě může měnit a vyvíjet. K stěžovatelským námitkám je však na druhé straně nutno souhlasně poznamenat, že odpovědnost za přestupek u něho může nastat až tehdy, bude-li nad vši rozumnou pochybnost prokázáno, že to byl právě on, kdo se dopustil jednání, které bylo příčinou nebagatelní dopravní nehody, k níž došlo střetem jeho vozidla a vozidla MUDr. K.. K tomu, jaký důkazní standard je nutno splnit, aby konkrétní osoba mohla být shledána odpovědnou za přestupek, viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2006, č. j. 2 As 46/2005 – 55, www.nssoud.cz, z něhož zejména vyplývá, že v řízení o přestupku, stejně jako v řízení trestním, platí zásada, že postihnout za přestupek lze určitou osobu jen tehdy, je-li prokázáno, že je to právě ona, kdo se dopustil jednání, které naplňuje znaky skutkové podstaty přestupku. Správní orgán je povinen postavit nad vši rozumnou pochybnost na jisto, že se deliktního jednání dopustil právě ten, kdo má být za přestupek postižen. Existuje-li rozumná pochybnost, tj. existuje-li ne zcela nepravděpodobná možnost, že deliktního jednání se dopustil někdo jiný než obviněný z přestupku, nelze obviněného za přestupek postihnout (in dubio pro reo). Důkazní břemeno k prokázání, že deliktního jednání se dopustil obviněný z přestupku, nese správní orgán. Obviněnému z přestupku proto k tomu, aby nemohl být za přestupek postižen, postačí, aby o otázce, kdo se deliktního jednání dopustil, vznikla rozumná pochybnost. Nemusí se tedy vyvíňovat, tj. prokázat, že se deliktního jednání nedopustil. Nejvyšší správní soud dodává, že výše uvedené zásady neplatí jen ve vztahu k osobě případného pachatele, ale i ve vztahu ke všem znakům skutkové podstaty přestupku, tedy zejména ve vztahu k jednání a následku a ve vztahu k zavinění (ve věci stěžovatele zavinění alespoň nevědomě nedbalostnímu). Obviněnému z přestupku musí být tedy nad vši rozumnou pochybnost prokázáno, že to byl právě on, jehož jednání bylo jedinou, rozhodující příčinou nebo jednou z rozhodujících příčin protiprávního následku a že jednal zaviněně.

V konkrétních skutkových souvislostech daného případu je zřejmé, že dopravní nehodu způsobilo buď jednání stěžovatele, nebo jednání MUDr. K., nebo jednání obou současně, přičemž první, druhý, anebo oba současně též mohli dopravní nehodu zavinit. Krajský soud se tedy v dalším řízení zaměří na otázku, zda správní orgány nad vši

rozumnou pochybnost postavily na jisto, jaký byl kauzální průběh celé dopravní nehody, tj. kdo jak jednal a které aspekty tohoto jednání lze označit za příčinu dopravní nehody, a zda jednání konkrétní osoby bylo zaviněné. In concreto to v případě stěžovatele bude znamenat, že si krajský soud musí nejprve ujasnit, jakým způsobem se v dané dopravní situaci na daném místě každý z účastníků dopravní nehody byl povinen chovat. Zde Nejvyšší správní soud poznamenává, ve shodě s krajským úřadem, že přednost, kterou měl stěžovatel na základě dopravního značení, v žádném případě nelze považovat za právo stěžovatele bez dalšího vjet rychlostí, která je z fyzikálního hlediska ještě bezpečná s ohledem na poloměr zatáčky a stav komunikace, do úzkého prostoru před podjezdem, v něm a za ním, do něhož se nevejde více než jeden osobní automobil. Za každých okolností je totiž i řidič povinen respektovat ust. § 4 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích, a tedy se chovat ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, a své chování je povinen přizpůsobit mimo jiné stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, situaci v provozu na pozemních komunikacích a svým schopnostem. Vjížděl-li tedy řidič do nepřehledného úseku v podobě silnice s úzkým podjezdem pod železniční tratí se dvěma vcelku ostrými zatáčkami ve tvaru „S“, díky nimž řidiči protijedoucích vozidel vidí jeho vozidlo teprve v bezprostřední blízkosti před podjezdem (a stejně tak s minimálním předstihem vidí on příjezdějící protijedoucí vozidla), je povinen snížit svoji rychlost natolik, aby byl vždy schopen bezpečně zastavit tzv. „na viděnou“. Je tedy povinen jet jen tak rychle, aby byl s ohledem na zakřivení zatáček a dostupný výhled do zatáčky či do podjezdu schopen bezpečně zastavit na vzdálenost, na kterou spatří ze zatáčky či z podjezdu příjezdějící protijedoucí vozidlo. Samozřejmě je též povinen se, a to nejen podle ust. § 11 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, ale i podle zdravého rozumu, držet co nejvíce při pravém okraji vozovky, aby v zužujícím se profilu silnice co nejbližše před podjezdem zachoval možnost minutí se s protijedoucím vozidlem bez srážky jejich levých předních částí. Dále je povinen se zvýšenou pozorností a za pomoci všech prostředků, které se mu v dané situaci nabízejí, tedy i sledováním panoramatických zrcadel umístěných u kraje silnice a umožňujících v určité míře „vidět za roh“, sledovat, zda se z protisměru neblíží vozidlo. Toto nepochybně vyplývá z ust. § 4 písm. a) i z § 5 odst. 1 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Tyto povinnosti má každý řidič vozidla příjezdějícího do úseku kolem podjezdu, ať již ze směru od Chrlic nebo od Černovic, tj. měl ji jak stěžovatel, tak MUDr. K., a to nezávisle na skutečnosti, že pokud by se u podjezdu setkali, byl by to nepochybně stěžovatel, kdo by na základě dopravního značení měl při průjezdu podjezdem i těmi částmi silnice před ním i za ním, v nichž se vozidla pro zúžení nemohou míjet, přednost, a tedy by tudy měl právo projet první a MUDr. K. by byl povinen vyčkat, až stěžovatel projede. Pro řešení otázky kauzálního nexu mezi jednáním stěžovatele a MUDr. K. a vznikem dopravní nehody je tedy klíčové, který z nich svoji povinnost patřičného snížení rychlosti, držení se co nejvíc vpravo a pozorného sledování protisměru splnil a který nikoli. Je dost dobře možné, že ji nesplnil ani jeden a že do prostoru podjezdu vjeli rychleji, než bylo podmínkám odpovídající, příliš u středu vozovky či nepozorně oba účastníci dopravní nehody. Toho, který uvedenou povinnost splnil, nebude zásadně možno za splnění dalších podmínek, zejména pokud adekvátně reagoval na protijedoucí vozidlo, tj. včas a účinně brzdil a nevjel do protisměru, považovat za osobu, která svým jednáním způsobila dopravní nehodu. Jak již bylo naznačeno, je však dobře představitelné, že své povinnosti, či některou z nich, nesplnil ani jeden z účastníků dopravní nehody. Pak ji zásadně spoluzapříčinili, a

navíc zásadně i spoluzavinili, oba dva, a tedy oba by mohli být odpovědní za přestupek, nebránily-li by tomu další okolnosti, např. res iudicata u některého z nich.

Krajský soud se tedy musí zabývat tím, zda důkazy provedenými ve správním řízení bylo prokázáno, že stěžovatel porušil některou ze svých výše uvedených povinností. Musí z nich tedy nad vší rozumnou pochybnost plynout, že stěžovatel vjížděl do prostoru kolem podjezdu „nadkritickou“ rychlostí, že jel příliš u středu vozovky nebo že nedostatečně sledoval dostupnými prostředky (včetně dostatečně často opakovaného pohledu do panoramatického zrcadla z míst, z nichž do něho mohl vidět) protisměr nebo že při vynoření se vozidla z protisměru adekvátně nezareagoval. Nelze vyloučit, že mohlo dojít k porušení současně i více z výše uvedených povinností. Pokud krajský soud dospěje k závěru, že bylo prokázáno porušení povinnosti či povinností a tomu odpovídá i právní kvalifikace skutku, může být procesním vyústěním zamítnutí žaloby stěžovatele, neobjeví-li se důvody pro jiný postup. Pokud naopak dospěje k závěru, že na základě provedených důkazů nelze učinit závěr o porušení povinnosti či povinností, bude na místě zrušit rozhodnutí krajského úřadu pro vadu řízení spočívající v nedostatečném zjištění skutkového stavu. Důkazem o porušení povinnosti či povinností stěžovatelem mohou být nepochybně i závěry znaleckého posudku založené nikoli na zjištěních na místě nehody, nýbrž na řetězci logických a fyzikálně odůvodněných dedukcí nepřipouštějících jiné možné alternativy průběhu rozhodných skutkových dějů, ovšem jen za předpokladu, že tyto dedukce budou vycházet ze vstupních empirických údajů, jež byly prokazatelně na místě nehody či jiným relevantním způsobem (např. analýzou poškození obou vozidel) zjištěny. Pevnost řetězce úvah a jejich výchozích předpokladů musí být nepochybná, neboť jen tak lze splnit důkazní standard předepsaný pro postih fyzické osoby za přestupek. Pokud pro absenci či nedostatečnou přesnost vstupních dat bude možno učinit jen závěry s určitou pravděpodobností nebo v určitém intervalu hodnot, je pro prokázání viny stěžovatele nutno brát v úvahu vždy ty varianty, jež jsou pro něho nejprůzračnější (in dubio pro reo).

V dalším řízení je krajský soud vázán právním názorem, který je vysloven v tomto rozsudku (§ 110 odst. 3 s. ř. s.).

O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodne krajský soud v novém rozhodnutí (§ 110 odst. 2 s. ř. s.).

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 11. března 2010

JUDr. Eliška Cihlářová
předsedkyně senátu