



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Zdeňka Kühna, soudkyně Michaely Bejčkové a soudce Ondřeje Mrákoty v právní věci žalobce: **W. D. H.**, zast. JUDr. Evou Šubrtovou, advokátkou se sídlem Dr. E. Beneše 1831/12, Šumperk, proti žalovanému: **Krajský úřad Olomouckého kraje**, se sídlem Jeremenkova 40a, Olomouc, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 22. 6. 2017, čj. KUOK 59408/2017, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě – pobočky v Olomouci ze dne 20. 9. 2018, čj. 72 A 42/2017-28,

t a k t o :

I. Rozsudek Krajského soudu v Ostravě – pobočky v Olomouci ze dne 20. 9. 2018, čj. 72 A 42/2017-28, **se ruší** v části, v níž byla zamítnuta žaloba proti výroku II rozhodnutí Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 22. 6. 2017, čj. KUOK 59408/2017; ve zbytku se kasační stížnost zamítá.

II. Žaloba proti výroku II rozhodnutí Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 22. 6. 2017, čj. KUOK 59408/2017, **se odmítá**.

III. Žádný z účastníků **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

[1] Rozhodnutím ze dne 1. 3. 2017 uznal Městský úřad Mohelnice žalobce vinným z přestupku spočívajícího v tom, že z nedbalosti porušil pravidla pro odbočování, stanovená v § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu). Tohoto jednání se dopustil při nehodě (střetu dvou osobních vozidel), která se stala dne 29. 5. 2016 na pozemní komunikaci mezi obcemi Mohelnice a Libivá. Druhým výrokem rozhodnutí uznal městský úřad vinným z přestupku i druhého účastníka nehody, Ing. M. D., který se při předjíždění žalobcova vozidla nechoval

ohleduplně a ukázněně [§ 4 písm. a) zákona o silničním provozu]. Oběma účastníkům nehody uložil městský úřad pokutu ve stejné výši 1 700 Kč.

[2] Oba účastníci se proti rozhodnutí odvolali. Žalovaný rozhodl o odvoláních dne 22. 6. 2017 tak, že žalobcovo odvolání zamítl, zatímco výrok II týkající se Ing. D. zrušil a řízení v této části zastavil (vina za dopravní nehodu tak zůstala výlučně na žalobci).

[3] Žalobu, kterou žalobce podal proti rozhodnutí žalovaného, krajský soud zamítl. Znalecký posudek, který byl ve správním řízení vypracován, hodnotil krajský soud stejně jako žalovaný a dospěl k závěru, že žalobce při odbočování nedbal zvýšené opatrnosti, čímž ohrozil řidiče (Ing. D.) jedoucího za ním. Ačkoli při odbočování vlevo je pozornost řidiče logicky soustředěna více na protisměr než na situaci za vozidlem, v tomto případě v protisměru žádné vozidlo nejelo. Výrok týkající se Ing. D. mohl žalobce napadnout výlučně podle § 65 odst. 2 s. ř. s., neboť mu nesvědčí „právo na potrestání“ druhého účastníka nehody. Tímto výrokem však nebylo zasaženo do žalobcových procesních práv. Žalovaný dostatečně vysvětlil, že Ing. D. nejel nepřiměřenou rychlostí a nic mu nebránilo v zahájení předjížděcího manévru. Nebylo prokázáno, že žalobce dával znamení o směru jízdy, že jel při levém okraji svého jízdního pruhu, ani zde nebyla žádná jiná indicie o jeho záměru odbočit vlevo, kterou by mohl Ing. D. vidět.

[4] Žalobce (stěžovatel) podal proti rozsudku krajského soudu kasační stížnost. Zdůraznil, že před vlastním započítím odbočovacího manévru zastavil (kvůli protijedoucímu vozidlu), a to u středu vozovky, takže jeho záměr musel být zřejmý. Naopak Ing. D. nedbal náležité opatrnosti, protože nepřihlédl k několika zpomalujícím vozidlům před ním a začal je všechna předjíždět. Na daném rovném úseku přitom nebyl jasný důvod, pro který se (posléze předjížděná) vozidla pohybovala rychlostí nižší než 40 km/h. Správní orgány nezkoumaly, jak měl stěžovatel ve zpětném zrcátku zahlédnout předjíždějící vozidlo, a nesprávně usuzovaly, že stěžovatel měl předvídat jízdu vozidla jedoucího o více než jedno místo za ním, které zrychlí natolik, že se během několika vteřin dostane na úroveň stěžovatelova vozidla a začne je předjíždět. Měl by stěžovatel v takové situaci přerušit odbočování a vyčkat, než jej předjedou všechna vozidla jedoucí za ním? Stěžovatel s tím nesouhlasí a tvrdí, že naopak Ing. D. porušil zákon [§ 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu]. Ostatně o ukvapeném jednání Ing. D. se zmiňuje i znalecký posudek Ing. I. K..

[5] Kasační stížnost není důvodná.

[6] Stěžovatel podle správních orgánů a krajského soudu porušil § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle nějž musí řidič při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci *dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti*. Druhý řidič, Ing. D., podle Městského úřadu Mohelnice (nikoli však podle žalovaného) porušil povinnost *chovat se ohleduplně a ukázněně a své chování přizpůsobit situaci v provozu na pozemních komunikacích* podle § 4 písm. a) tohoto zákona.

pokračování

[7] V otázce **stěžovatelova zavinění** souhlasí NSS se všemi dosud rozhodujícími orgány.

[8] Jak už konstatoval Městský úřad Mohelnice, oba řidiči (a spolu s nimi jejich osoby blízké, které byly spolujezdcí) popisovali své jednání jako vyhovující předpisům a popírali, že by si bývali mohli před střetem všimnout jednání druhého řidiče, které podle nich naopak nebylo v souladu s předpisy. Podle městského úřadu nebyl důvod věřit jednomu řidiči více než druhému, krom toho jejich výpovědi nebyly nutně neslučitelné. Městský úřad při hodnocení dopravní situace vycházel především ze znaleckého posudku. V něm znalec dospěl k závěru, že předjíždějící vozidlo Ing. D. se nacházelo v levém jízdním pruhu již tři sekundy před okamžikem střetu. Pro stěžovatele z toho podle všech dosud rozhodujících orgánů plyne, že kdyby se v této době byl podíval do zpětného zrcátka, zjistil by, že nemůže odbočování dokončit, a střetu by tedy mohl předejít.

[9] Stěžovatel se v kasační stížnosti dovolává principu tzv. omezené důvěry v dopravě, ten se však v jeho případě neuplatní. Tato zásada znamená, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak. Neuplatňuje se ale v případech, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát *zvýšené opatrnosti* (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 11. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011).

[10] Právě taková povinnost tížila stěžovatele při odbočování. Z objektivních okolností důležitých pro nehodový děj a vyvození odpovědnosti (poloha a rychlost vozidla při zahájení odbočování, zapnutí směrového ukazatele) se dokazováním (zde znaleckým posudkem) podařilo s jistotou určit pouze rychlost stěžovatelova vozidla. I pokud stěžovatel – v souladu se svou výpovědí – najel před započítím odbočování co nejbližší ke středu komunikace a přitom dával světelné znamení o úmyslu odbočit vlevo, byl povinen přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit. I pokud stěžovatel splnil všechny tyto úkony nutné pro faktické započítí odbočování, nemohl se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo jej například nezačne předjíždět (srov. rozsudek NSS ze dne 31. 7. 2012, čj. 2 As 67/2011-89). Zákon o silničním provozu v § 21 odst. 1 přímo stanoví povinnost dbát při odbočování zvýšené opatrnosti; řidič se proto před faktickým odbočením (i poté, co řádně provedl všechny „přípravné“ úkony) musí přesvědčit, zda není předjížděn (srov. rozsudek NSS ze dne 14. 7. 2016, čj. 2 As 66/2016-32).

[11] Doba tří sekund, která plyne ze znaleckého posudku a během níž se stěžovatel (který už jinak byl podle vlastního vyjádření k odbočení zcela připraven) ještě naposledy mohl a měl podívat do zpětného zrcátka, zůstala nevyužita. Stěžovatel ji mohl využít tím spíš, že v protisměru už nejelo žádné vozidlo: stěžovatel (stejně jako posléze předjíždějící Ing. D.) totiž čekal právě na to, až nákladní vozidlo z protisměru projede. V souladu s požadavkem zvýšené opatrnosti bylo, aby se stěžovatel v takto změněné dopravní situaci (po projetí nákladního vozidla) ujistil, že levý pruh zůstává i nadále volný. I když není třeba zpochybňovat, že stěžovatel splnil všechny povinnosti nezbytné před faktickým

zahájením odbočování, současně nemohl mít stěžovatel jistotu, že o jeho úmyslu odbočit vědí i *všechna* další vozidla jedoucí za ním.

[12] Nález Ústavního soudu ve věci IV. ÚS 3195/15 nemůže stěžovateli prospět. V něm byl předjíždějícím (a později při srážce těžce zraněným) řidič motocyklu, který řídil pod vlivem alkoholu a porušil v místě stanovený zákaz předjíždění i povolenou maximální rychlost a zákaz řízení pod vlivem alkoholu. Právní věta i odůvodnění tohoto nálezu zdůrazňují, že míra zákonem požadované zvýšené opatrnosti při odbočování musí být přiměřená a odbočující řidič nemůže předvídat *úmyslné* či *hrubé* porušení pravidel silničního provozu ze strany jiných řidičů. O takovou situaci tu ale nešlo.

[13] Podle stěžovatele by jeho vina připadala v úvahu jen tehdy, pokud by *věděl*, že se za ním pohybuje vozidlo, které nezaregistrovalo jeho znamení o změně směru jízdy. S tím ale nelze souhlasit: v takové situaci by odbočování bylo vedeno nepřímým úmyslem způsobit nehodu, nebo by šlo minimálně o vědomou nedbalost. Tyto formy zavinění stěžovateli vytýkány nejsou, ostatně reálně je taková situace (vědět, že jiný řidič něco neví) stěží možná. Zákonný požadavek zvýšené opatrnosti míří právě opačným směrem: odbočující řidič musí počítat s tím (i když jistotu o tom nemá a mít nemůže), že řidič některého z vozidel za ním jeho směrový ukazatel neviděl či přehlédl.

[14] V otázce **viny Ing. D.** nebyl stěžovatel aktivně legitimován k podání správní žaloby, a stejně tak nemůže tuto otázku zpochybňovat svou kasační stížností.

[15] Stěžovatelova žalobní legitimace není založena ustanovením § 65 odst. 2 s. ř. s. (jak uvedl krajský soud). Žalobní legitimace podle tohoto ustanovení je vyhrazena pro případy, kdy se napadené rozhodnutí nijak nedotýká hmotných práv žalujících osob, které však přesto byly účastníky správního řízení, z něž rozhodnutí vzešlo. Základní podmínkou žalobní legitimace podle tohoto ustanovení je tedy účastenství ve správním řízení, které je výslovně založeno zákonem (srov. např. § 70 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, vztahující se k účastenství spolků, jejichž hlavním posláním je ochrana přírody a krajiny, v řízeních, při nichž mohou být dotčeny zájmy přírody a krajiny; nebo § 31 zákona č. 441/2003 Sb., o ochranných známkách, zakládající komukoli možnost navrhnout zrušení ochranné známky z důvodů zde vyjmenovaných).

[16] V nynější věci vedly správní orgány společné řízení o přestupcích obou řidičů proto, že přestupky spolu souvisely a byly projednávány týmž orgánem (§ 57 odst. 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích). Ačkoli však řízení o obou přestupcích probíhala společně (z logických důvodů předvídaných zákonem), stále se přísně vzato jednalo o dvě řízení týkající se dvou samostatných přestupků: jedno řízení se týkalo porušení povinností při předjíždění, druhé pak porušení povinností při odbočování. Pochopitelně fakticky tu existovala souvislost mezi posuzovaným jednáním obou řidičů, daná již „společným“ střetem jejich vozidel; právně tu však taková souvislost nebyla. (Ostatně správní orgány správně posuzovaly dodržení zákonných povinností u obou řidičů bez zřetele k tomu, jestli jiný účastník silničního provozu své jiné povinnosti dodržel, či nedodržel.)

pokračování

[17] Ve shora citovaných příkladech žalobní legitimace podle § 65 odst. 2 s. ř. s. svěčuje zákon určitým kvalifikovaným osobám – nebo případně veřejnosti jako celku –, aby svou účastí ve správním řízení přispívaly k hájení určitých významných veřejných zájmů (zájem na ochraně přírody a krajiny; zájem na tom, aby ochranné známky jako důležitý institut tržního kapitalismu plnily své rozlišovací a ochranné funkce). Žádné takové hledisko však soud v této věci nespátřuje. Institut společného řízení má sloužit k naplnění zásady, podle níž správní orgány dbají vzájemného souladu svých postupů (§ 8 odst. 1 správního řádu), a má zajistit, aby správní orgány při rozhodování měly pokud možno komplexní informace. Nemá však umožnit účastníku přestupkového řízení, aby zpochybňoval výsledek jiného přestupkového řízení. Sám stěžovatel podal správně odvolání jen proti výroku I rozhodnutí Městského úřadu Mohelnice, který se týkal jej samotného. Až žalobu směřoval výslovně proti oběma výrokům žalovaného, tj. i proti výroku II, kterým bylo zrušeno rozhodnutí o vině a trestu Ing. D. a řízení bylo ohledně něj zastaveno.

[18] Závěr krajského soudu, podle nějž byl stěžovatel oprávněn k podání žaloby proti výroku II rozhodnutí žalovaného podle § 65 odst. 2 s. ř. s., je proto nesprávný. V tomto rozsahu musí být jeho rozsudek zrušen a žaloba proti výroku II rozhodnutí žalovaného odmítnuta.

[19] Jestliže stěžovatel nemá v řízení o přestupku jiného řidiče ani žádná *procesní* práva (na jejichž porušení je založen § 65 odst. 2 s. ř. s.), tím méně může být legitimován podle § 65 odst. 1 s. ř. s., který vyžaduje zásah do *hmotných* práv osoby. Do takových stěžovatelových práv mohlo zasáhnout jen rozhodnutí týkající se jeho vlastního přestupku – nikoli rozhodnutí týkající se práv někoho jiného, které proto NSS nepřezkoumal. Byť by i NSS mohl mít odlišný náhled na to, kdo více přispěl k dopravní nehodě mezi stěžovatelem a Ing. D., není oprávněn se otázkou zavinění Ing. D. vůbec zabývat.

[20] NSS shledal kasační stížnost nedůvodnou, protože stěžovatel neuspěl s argumentací, která směřovala proti jeho vlastní vině. Námitky poukazující na zavinění Ing. D. nebyl stěžovatel oprávněn vznášet a krajský soud měl v tomto rozsahu žalobu odmítnout. NSS proto zrušil v potřebném rozsahu napadený rozsudek krajského soudu, žalobu ve stejném rozsahu odmítl a ve zbytku kasační stížnost zamítl (§ 110 odst. 1 s. ř. s.)

[21] O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel neměl ve věci úspěch, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Úspěšnému žalovanému žádné náklady ve věci nevznikly.

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

V Brně dne 4. května 2020

Zdeněk Kühn
předseda senátu

