



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Petra Mikeše a soudců Milana Podhrázkého a Jitky Zavřelové v právní věci žalobce: **JUDr. MUDr. J. O.**, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**, se sídlem Žerotínovo náměstí 3, Brno, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 7. 2. 2017, čj. JMK 20603/2017, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 8. 11. 2018, čj. 33 A 15/2017-29,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žalobce **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III. Žalovanému **s e** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti **n e p ř i z n á v á .**

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Rozhodnutím Magistrátu města Brna (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 5. 1. 2017, čj. ODSČ-12481/16-18, byl žalobce (dále „stěžovatel“) uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 4. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu). Měl se ho dopustit tím, že dne 9. 4. 2016 v 9:24 hodin v Brně na ulici Hlinky jako řidič motorového vozidla tov. zn. S., r. z. X, překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 16 km/hod. Tímto jednáním stěžovatel porušil § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu. Za přestupek mu byla uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení. Proti rozhodnutí podal stěžovatel odvolání, o kterém žalovaný rozhodl tak, že jej zamítl a rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil.

[2] Následně podal stěžovatel u Krajského soudu v Brně žalobu proti rozhodnutí žalovaného, který v záhlaví uvedeným rozsudkem žalobu jako nedůvodnou zamítl.

[3] K namítanému nedostatečně zjištěnému skutkovému stavu krajský soud uvedl, že správní orgány nejsou podle § 52 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) vázány návrhy účastníků řízení, pakliže podle jejich názoru nemohou přispět k objasnění skutkového stavu věci. Každé neprovedení důkazu či jeho hodnocení v neprospěch obviněného z přestupku však musí být náležitě zdůvodněno. V projednávané věci měly správní orgány spáchání přestupku za dostatečně prokázané zejména na základě záznamu o přestupku, na kterém je vozidlo stěžovatele v okamžiku měření řádně zachyceno, včetně naměřené rychlosti. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti bylo podle krajského soudu prokázáno dostatečným způsobem a námitky stěžovatele toto zpochybňující byly nedůvodné.

[4] Krajský soud dále k tvrzenému opomenutí stěžovatelem navržených důkazů uvedl, že správní orgán I. stupně v rámci protokolu z ústního jednání a v odůvodnění rozhodnutí jednoznačně uvedl, že důkazy byly považovány za nadbytečné. S tímto závěrem se krajský soud ztotožnil, neboť o průběhu předjížděcího manévru dostatečně svědčí stěžovatelem předložený videozáznam. K posouzení tvrzené krajní nouze stěžovatele, by navíc výsledk řídicího trolejbusu až o několik měsíců později neměl s vysokou pravděpodobností žádnou vypovídací hodnotu. Nejspíše by si totiž konkrétní skutkové okolnosti nepamatoval i s ohledem na to, že z jeho pohledu se nic mimořádného nestalo. Podstatné je, že celý průběh jízdy řídicího trolejbusu, včetně předjížděcího manévru, byl na videozáznamu dostatečně zachycen.

[5] K navrženému důkazu znaleckého posouzení videozáznamu ohledně rychlosti vozidla stěžovatele a trolejbusu, krajský soud uvedl, že jej shodně se správními orgány považuje za nadbytečný, neboť lze okolnosti předjížděcího manévru z daného videozáznamu rozpoznat bez zvláštních odborných znalostí. Získání záznamu z kamery policejního vozidla, která mohla dle stěžovatele zachytit hustotu silničního provozu, pak bylo objektivně znemožněno, neboť nebyl podle svědecké výpovědi policisty k dispozici. Stěžovatel sice do oznámení přestupku na místě uvedl, že těsně za ním jela další vozidla, ale opatření záznamu z policejní kamery výslovně nenavrhoval. Naopak nemuseli policisté považovat jeho obstarání za nezbytné, jestliže stěžovatel doplnil, že disponuje vlastním záznamem o průběhu dané události. Krajský soud proto uzavřel, že kamerový záznam z policejního vozidla nebyl ke zjištění skutkového stavu nezbytný.

[6] Krajský soud se rovněž neztotožnil s namítaným jednáním stěžovatele v krajní nouzi ve smyslu § 2 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění účinném do 31. 7. 2016 (dále jen „zákon o přestupcích“). Předně je možné uvažovat o dovolenosti jinak protiprávního jednání pouze za předpokladu, že je s ohledem na individuální okolnosti případu jeho cílem odvracení nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem. Teprve pokud je tato podmínka splněna, lze dále posuzovat, zda jednání splňovalo rovněž požadavek proporcionality a subsidiarity, tedy že jím nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak (rozsudek NSS ze dne 23. 6. 2011, čj. 5 As 10/2011-111). V případě stěžovatele nebyla splněna již výchozí podmínka odvracení přímo hrozícího nebezpečí

pokračování

zájmu chráněnému zákonem. Z videozáznamu z kabiny jeho vozidla je dostatečně zřejmé, že jízda řidiče trolejbusu probíhala z hlediska rychlosti a plynulosti standardním způsobem. Ze strany řidiče trolejbusu nedocházelo k omezování plynulosti silničního provozu. Stěžovatel převážnou část jízdy udržoval od trolejbusu poměrně velký odstup a k jeho předjetí přistoupil až ve chvíli, kdy se rozjížděl ze zastávky. Řidič trolejbusu ani v tomto okamžiku nepostupoval nestandardním způsobem, když plynule zvyšoval rychlost jízdy s ohledem na typ vozidla a jeho účelové využití. Podle krajského soudu stěžovatel neměl předjížděcí manévr vůbec započít, pakliže mohl důvodně předpokládat, že se bude rychlost trolejbusu plynule zvyšovat, teoreticky až na rychlost 50 km/h. Ve vztahu k chybějícímu nebezpečí přímo hrozícímu zájmu chráněnému zákonem krajský soud dále doplnil, že samotné předjíždění trvalo pouze několik vteřin, aniž by videozáznam vyvolával pocit, že došlo k záměrnému či prudkému zvyšování rychlosti předjížděného vozidla. Stejně tak nelze na základě daného videozáznamu zpochybnit, že se ani v dálce nenacházela žádná protijedoucí vozidla, jejichž přítomnost by na místo zvýšení rychlosti vyžadovala jediné potřebu prudkého brždění a ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Co se týče namítané absence zdůvodnění společenské škodlivosti, jakožto materiálního znaku přestupku, krajský soud dodal, že se jím správní orgány zabývaly dostatečně.

II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[7] Stěžovatel napadl rozsudek krajského soudu kasační stížností, podle jejího obsahu z důvodů podle § 103 odst. 1 písm. a), b) a d) s. ř. s.

[8] Stěžovatel předně namítá, že tvrzení žalovaného, dle kterého stěžovatel od počátku zahájení předjíždění nepočítal s možností zařazení nazpět za plynule zrychlující trolejbus po dosažení nejvyšší dovolené rychlosti, je nesprávné a důkazně nepodložené. Ze dvou možností, tj. ukončit předjíždění prudkým bržděním a pokusit se na kluzké vozovce zařadit zpátky mezi trolejbus a za ním těsně jedoucí vozidla, nebo pokračovat v manévru, stěžovatel zvolil druhou možnost, a předjíždění dokončil. I po zbývající dobu předjíždění byla vozovka před trolejbusem i v protisměru prázdná. Nikoho neohrozil ani neomezil, naopak úspěšně vyřešil nečekaně vzniklou situaci s vysokým rizikem kolize. Nikdy nezpochybňoval, že při předjíždění překročil rychlostní limit. Strážníci městské policie měli a mohli změřit také rychlost předjížděného trolejbusu, který dle přesvědčení stěžovatele rovněž překročil povolenou rychlost. V žalobě stěžovatel nastolil otázku pozitivní systémové podjatosti strážníků vůči řidičům vozidel městské hromadné dopravy, na kterou krajský soud vůbec nereagoval. Navíc není vyloučeno, že řidič trolejbusu uvedenou situaci se zrychlením při předjíždění mohl vyvolat schválně (z nudy nebo škodolibosti), neboť tuto trasu ve stejný den projížděl opakovaně a strážníci zde prováděli měření rychlosti již delší dobu. Rovněž tato námitka zůstala správními úřady i soudem zcela oslyšena. Navržený výsledek řidiče trolejbusu a znalecký posudek byly zamítnuty pro údajnou nadbytečnost. Stěžovatel se chtěl řidiče trolejbusu jako svědka zeptat, zda závoděním bránil předjíždění či se jím dokonce bavil. Současně mohl objasnit příčinu pomalé jízdy, jak byla zachycena.

[9] Záznam palubní kamery vozidla městské policie mohl prokázat tvrzení, že se za pomalu jedoucím trolejbusem vytvořila souvislá kolona vozidel s objektivně

nedostatečnými rozestupy. Od prvního kontaktu se strážníky stěžovatel argumentoval zcela konzistentně, přesto byl záznam podle sdělení svědka po 14 dnech zničen přepsáním a pro účely správního řízení již nebyl k dispozici. Tím byla stěžovateli upřena možnost prokázat bližší okolnosti vzniklé dopravní situace. K odůvodnění krajského soudu stran nadbytečnosti důkazu záznamem z palubní kamery vozidla městské policie stěžovatel uvedl, že se jedná o typický příklad tautologie – záznam nebyl nezbytný, a proto byl nadbytečným důkazem. Omlouvat smazání pořízeného záznamu tím, že ho stěžovatel výslovně nenavrhl k důkazu již při vyjádření na místě přestupku je nepřipustný alibismus, jestliže z jeho obrany od počátku vyplývala potřeba ověřit dopravní situaci za předjíždějícím a předjížděným vozidlem. Namísto uchování důkazu došlo k jeho zmaření vinou policejní složky. Toto jednání však soud nemístně aproboval.

[10] Krajský soud vlastním zhodnocením videozáznamu subjektivně vyloučil možnost zrychlení trolejbusu, přičemž důkaz znaleckým posudkem ohledně rychlosti předjíždějícího a předjížděného vozidla považoval shodně s názorem správních orgánů za nadbytečný. Soud však nemůže a nesmí nahradit odborné závěry znalce vlastními úvahami. Současná judikatura trvá na tom, že soudce nemůže sám provést odborné posouzení a považuje to za vadu řízení, která mohla mít za následek nesprávné rozhodnutí. Ošidnost subjektivního hodnocení je zřejmá i v této věci. Zatímco správní orgán I. stupně vycházel ze situace, kdy předjížděné vozidlo „právě zrychlilo“ a odvolací orgán se jen „ztotožnil“ s okolnostmi osvědčenými předchozím dokazováním, krajský soud „pocitově“ hodnotil jízdu trolejbusu jako standardní, bez záměrného či prudkého zvyšování rychlosti. Ačkoli krajský soud k danému závěru dospěl i „bez zvláštních odborných znalostí“, stěžovatel ze stejného záznamu, rovněž laicky, dovozuje pravý opak.

[11] Ucelený důkazní řetězec obecně postačuje k vyslovení viny. Jiná situace nastane tehdy, pokud obviněný předestře vlastní verzi skutkového děje, respektive svým tvrzením zpochybní skutkový průběh, který vyplývá z dosud provedených důkazů, a k prokázání vlastní verze navrhne důkazy. V tento okamžik vzniká důvodná pochybnost a již nelze učinit závěr, že skutkový stav byl zjištěn bez důvodných pochybností. Teprve pokud je tvrzená verze skutkového děje zcela nepravděpodobná, respektive nemožná, lze s jistotou tvrdit, že ani po provedení obviněným navržených důkazů nebude připadat v úvahu jiný možný skutkový průběh. Proto neobstojí kategorický závěr správních orgánů i soudu, že o skutkovém stavu již neexistují žádné důvodné pochybnosti.

[12] Stěžovatel dále uvedl, že pokud předjížděné vozidlo zrychlením brání předjíždění, nelze od předjíždějícího očekávat ani požadovat vysoce rizikové přerušení manévru a návrat za rozměrné vozidlo, do sevřené řady aut jedoucích za deště na kluzké vozovce, jestliže lze předjíždění i za změněných podmínek rychle a bezpečně dokončit. Rozhodování navíc probíhá v jednotkách sekund a pozornost je upřena k výhledu z vozidla, nikoli na detailní sledování tachometru. Situace vzniklá při předjíždění naplnila předpoklady vzniku krajní nouze. Jednání stěžovatele v krajní nouzi splnilo požadavky subsidiarity (nebezpečí nebylo možno rozumně odvrátit jinak) a proporcionality (krátkodobé překročení rychlostního limitu na volné silnici oproti reálné hrozbě kolize na kluzké vozovce při vynuceném zařazení za předjížděné vozidlo). I kdyby si stěžovatel riziko nebezpečné situace přivodil sám, není to na rozdíl od občanského práva překážkou exculpae z důvodu jednání v krajní nouzi. Neobstojí ani ničím nepodložené tvrzení

pokračování

správních orgánů, že hrozící nebezpečí bylo možné odvrátit jinak. Pouhá domněnka, že bylo možno pokračovat v souběžné jízdě povolenou rychlostí, případně se bezpečně zařadit zpátky za předjížděný trolejbus, není blíže odůvodněna a zůstává v rovině spekulací, navíc neprokazatelných v důsledku smazání záznamu služební kamery strážníků.

[13] Stěžovatel odkazem na nálezy Ústavního soudu ze dne 24. 2. 2004, sp. zn. I. ÚS 733/01, namítá, že rozsudek krajského soudu ani rozhodnutí správních orgánů neobsahují uvedení důvodů, pro které lze důkazní návrh obviněného odmítnout. Argumentace krajského soudu a správních orgánů rozsudkem Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 10/2011 přijde stěžovateli nepřiléhavá. Krajský soud se rovněž opomenul zabývat rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 5. 2016, čj. 2 As 13/2016-36. Napadený rozsudek krajského soudu je proto nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů.

[14] Závěrem stěžovatel s ohledem na princip presumpce neviny uvádí, že správní orgány i krajský soud měly rozhodnout, že se stěžovatel tvrzeného přestupku nedopustil, jestliže pro jeho nevinu svědčily důvodné pochybnosti, které bez jeho zavinění nebyly nebo nemohly být navrženými důkazy vyjasněny.

[15] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že považuje kasační stížnost za nedůvodnou a navrhl její zamítnutí.

[16] Stěžovatel v dalším svém podání dále doplnil, že za jistých okolností lze připustit odchylku od obecných pravidel o rozdělení důkazního břemene, pokud by se jinak dokazování ocitlo v rozporu s ústavněprávními principy spravedlivého procesu. Pokud byl hrubou nedbalostí zničen klíčový důkaz (smazaný záznam služební kamery z vozidla strážníků městské policie), bylo povinností správních orgánů i soudu vyvrátit obranu stěžovatele, tím spíše, že bez rozumného důvodu nebyl proveden ani další navržený důkaz znaleckým posudkem či alespoň odborným posouzením kamerového záznamu z vozidla stěžovatele. I kdyby se stěžovatel do inkriminované situace při předjíždění dostal vlastní vinou v důsledku špatného úsudku a nedostatku předvídativosti, měl by právo na to, aby i ostatní účastníci silničního provozu dodržovali příslušná ustanovení silničního provozu, tedy nebránili předjíždění nebo umožnili bezpečné zařazení zpět za předjížděné vozidlo. To se nestalo, ačkoli to nelze prokázat pro nezaviněnou důkazní nouzi.

III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

[17] Nejvyšší správní soud posoudil kasační stížnost a dospěl k závěru, že není důvodná.

[18] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil napadený rozsudek krajského soudu z hlediska jeho přezkoumatelnosti (§ 109 odst. 4 s. ř. s.). Pouze je-li napadený rozsudek přezkoumatelný, může Nejvyšší správní soud přistoupit k věcnému hodnocení uplatněných námitek. K tvrzené nepřezkoumatelnosti spočívající v nedostatku důvodů se v obecné rovině Nejvyšší správní soud mnohokrát vyjádřil (viz např. rozsudky ze dne 4. 12. 2003, čj. 2 Ads 58/2003-75, č. 133/2004 Sb. NSS, ze dne 18. 10. 2005, čj. 1 Afs 135/2004-73, č. 787/2006 Sb. NSS, nebo ze dne 14. 7. 2005, čj. 2 Afs 24/2005-44, č. 689/2005 Sb. NSS). Rozhodnutí soudu je třeba považovat za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů

zejména tehdy, pokud není zřejmé, jakými úvahami se soud řídil při naplňování zásady volného hodnocení důkazů nebo při utváření právního závěru, z jakého důvodu soud považoval žalobní námitky za liché či mylné nebo proč nepovažoval právní argumentaci v žalobě za důvodnou, případně opomene-li krajský soud přezkoumat jednu ze žalobních námitek.

[19] Stěžovatel k tvrzené nepřezkoumatelnosti předně namítá, že v žalobě nastolil otázku pozitivní systémové podjatosti strážníků vůči řidičům vozidel městské hromadné dopravy, na kterou však krajský soud nereagoval. Nejvyšší správní soud přisvědčuje stěžovateli, že se krajský soud touto otázkou nezabýval. Nelze však ztrácet ze zřetele, že k aplikaci kasačního důvodu spočívajícího v nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů je nutné přistupovat krajně zdrženlivě. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 5. 12. 2017, čj. 2 As 196/2016-123, č. 3668/2018 Sb. NSS, konstatoval, že „[n]aopak nelze považovat za nepřezkoumatelné takové rozhodnutí krajského soudu, z jehož odůvodnění lze (byť i zohledněním celkového kontextu důvodů uvedených v odůvodnění) seznat, jaký názor krajský soud zaujal vůči důležitým skutkovým a právním otázkám podstatným pro rozhodnutí projednávané věci. Nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů nemůže být založena tím, že odůvodnění krajského soudu je pouze stručné či argumentačně chudé, popř. že krajský soud nevyvracel každý dílčí argument uplatněný účastníky (osobami zúčastněnými na řízení).“ Krajský soud námitku systémové podjatosti policistů zjevně vyhodnotil jako nadbytečnou, neboť se věnoval pouze přestupku stěžovatele, který byl předmětem tohoto řízení. I kdyby městská policie záměrně přehlížela přestupky řidičů městské hromadné dopravy, jak tvrdí stěžovatel, a řidič trolejbusu se přestupku skutečně dopustil, nemohl by stěžovatel nijak těžit z nepotrestání řidiče trolejbusu, neboť si měl být vědom své rychlosti i rychlosti předjížděného trolejbusu, která byla v zásadě konstantní, jak je rozebráno dále. Námitka systémové podjatosti strážníků je tak zjevně bezvýznamná pro posouzení otázky, zda se stěžovatel přestupku dopustil. Nevypořádání této námítky městským soudem proto nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku nezakládá.

[20] Nejvyšší správní soud dále shledal lichým tvrzením stěžovatele, že se krajský soud nevypořádal s námitkou, dle které nebylo vyloučeno, že řidič trolejbusu uvedenou situaci se zrychlením při předjíždění mohl vyvolat schválně. Krajský soud v bodě 20 napadeného rozsudku uvedl, že „[v]tomto ohledu krajský soud odkazuje na videozáznam z kabiny měřeného vozidla, ze kterého je dostatečně zřejmé, že jízda řidiče trolejbusu probíhala z hlediska rychlosti a plynulosti standardním způsobem. Rozhodně nelze hovořit o tom, že by ze strany řidiče tohoto vozidla docházelo k omezování plynulosti silničního provozu. Ostatně ze samotného videozáznamu je zřejmé, že si žalobce převážnou část jízdy udržoval od trolejbusu poměrně velký odstup a k jeho předjetí přistoupil až ve chvíli, kdy se rozjížděl ze zastávky městské hromadné dopravy. Ani v tomto okamžiku však nelze podle názoru krajského soudu dospět k závěru, že by řidič trolejbusu postupoval nestandardním způsobem, když plynule zvyšoval rychlost jízdy s ohledem na typ vozidla a jeho účelové využití.“ Z uvedeného je patrné, že krajský soud neshledal v postupu řidiče trolejbusu žádné nepatřičnosti. Přestože na výtku stěžovatele nereagoval krajský soud výslovně, vypořádal ji implicitně, jak plyne z odůvodnění napadeného rozsudku.

pokračování

[21] Posledně k nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů stěžovatel namítá, že krajský soud nevěnoval pozornost stěžovatelem předestřené argumentaci rozsudkem Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 As 13/2016, jehož závěry jsou podle stěžovatele přenositelné i na nyní projednávanou věc, neboť správní orgány rezignovaly na dokazování stran tvrzené krajní nouze. Nejvyšší správní soud přisvědčuje stěžovateli, že se krajský soud zmiňovaným rozsudkem nezabýval. Nelze však přehlédnout, že v projednávané věci správní orgán I. stupně nerezignoval na dokazování ohledně tvrzené krajní nouze stěžovatele, jelikož provedl stěžovatelem navržený důkaz, a to zhlédnutím záznamu z palubní kamery stěžovatele na ústním jednání. Závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 As 13/2016 tak na případ stěžovatele nedopadají a krajský soud nepochybil, jestliže při posouzení otázky, zda stěžovatel jednal v krajní nouzi, vyšel pouze z rozsudku Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 10/2011. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v bodě [19] tohoto rozsudku, k použití kasačního důvodu spočívajícího v nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů je nutné přistupovat krajně zdrženlivě. Nedostatek důvodů proto nelze spatřovat v pouhém nevypořádání se s namítaným rozsudkem, který na projednávanou věc nedopadá, jestliže navíc krajský soud dostatečně odůvodnil, proč stěžovatel podmínky jednání v krajní nouzi nenaplnil.

[22] Nejvyšší správní soud proto uzavírá, že z napadeného rozsudku jsou seznatelné úvahy krajského soudu, je z něj zřejmé, z jakých důvodů krajský soud považoval žalobní námitky za nedůvodné a proč přistoupil k zamítnutí žaloby. Napadený rozsudek krajského soudu nedostatkem důvodů netrpí, a je proto přezkoumatelný. Nejvyšší správní soud tak přistoupil k věcnému hodnocení uplatněných námitek.

[23] Nejvyšší správní soud shledal lichým tvrzení stěžovatele, dle kterého napadený rozsudek a ani správní rozhodnutí neobsahují argumenty pro nepřijetí důkazních návrhů stěžovatele ve smyslu nálezu Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 733/01, ve kterém Ústavní soud konstatoval, že „[n]eakceptování důkazního návrhu obviněného lze založit toliko třemi důvody: Prvním je argument, dle něhož tvrzená skutečnost, k jejímuž ověření nebo vyvrácení je navrhován důkaz, nemá relevantní souvislost s předmětem řízení. Dalším je argument, dle kterého důkaz není s to ani ověřit ani vyvrátit tvrzenou skutečnost, čili ve vazbě na toto tvrzení nedisponuje vypovídací potencií. Konečně třetím je pak nadbytečnost důkazu, tj. argument, dle něhož určité tvrzení, k jehož ověření nebo vyvrácení je důkaz navrhován, bylo již v dosavadním řízení bez důvodných pochybností (s praktickou jistotou) ověřeno nebo vyvráceno.“ Stěžovatel na ústním jednání před správním orgánem I. stupně navrhl výslech řidiče trolejbusu a znalecký posudek videa z palubní kamery stěžovatele k posouzení rychlosti vozidel v průběhu předjížděcího manévru. Správní orgán I. stupně v rozhodnutí konstatoval, že stěžovatelem navrhované důkazy nebyly provedeny pro nadbytečnost, neboť provedené důkazy tvoří logický celek, navzájem si neodporují a postačují k prokázání skutku, tak jak se stal. Žalovaný se s postupem správního orgánu I. stupně ztotožnil. Rovněž krajský soud shledal navržené důkazy za nadbytečné, neboť jak vyplývá z bodu 17 napadeného rozsudku, o průběhu předjížděcího manévru, včetně rychlosti a plynulosti jízdy řidiče vozidla městské hromadné dopravy, dostatečně svědčí stěžovatelem předložený videozáznam. Výslech řidiče trolejbusu až o několik měsíců později by navíc podle krajského soudu neměl s vysokou pravděpodobností žádnou vypovídací hodnotu. Navržený důkaz znaleckým posudkem shledal krajský soud za nadbytečný z důvodu, že lze okolnosti předjížděcího manévru z daného videozáznamu rozpoznat bez zvláštních

odborných znalostí. Z uvedeného je zřejmé, že jak správní orgány, tak i krajský soud uvedly důvod, pro který neprovedly stěžovatelem navržené důkazy, a to pro nadbytečnost. Jejich neprovedení také řádně zdůvodnily, jak požaduje stěžovatelem citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 Afs 147/2004. Nejvyšší správní soud proto shledal argumentaci stěžovatele judikaturou k tzv. opomenutým důkazům za nepřipadnou.

[24] Pokud jde o důvodnost neprovedení stěžovatelem navrhovaného důkazu výsledkem řídiče trolejbusu, Nejvyšší správní soud se zcela ztotožnil s argumentací krajského soudu. Stěžovatel překročení nejvyšší dovolené rychlosti nespornuje. Výslech řídiče trolejbusu by mohl přispět pouze k prokázání stěžovatelem tvrzeného jednání v krajní nouzi. Průběh předjížděcího manévru a pohyb trolejbusu je však dostatečně a zřetelně patrný ze stěžovatelem předloženého záznamu z palubní kamery, který oproti výsledku řídiče trolejbusu, který by byl proveden až po uplynutí několika měsíců od spáchání přestupku, poskytuje bezprostřední možnost vnímání rozhodných skutečností pro posouzení, zda stěžovatel jednal v krajní nouzi či nikoliv. Výslech řídiče trolejbusu by byl proto nadbytečný.

[25] Stěžovatel dále namítá, že krajský soud záznam z palubní kamery stěžovatele nepřipustně laicky hodnotil, ačkoliv soud nesmí vlastním zhodnocením záznamu nahradit odborné závěry znalce. Nejvyšší správní soud souhlasí se stěžovatelem, že soud není oprávněn sám posoudit odbornou skutkovou otázku. V rozsudku ze dne 9. 6. 2011, čj. 1 As 28/2011-130, Nejvyšší správní soud uvedl, že „[p]odle § 127 odst. 1 o. s. ř., *užitého na základě § 64 s. ř. s., má soud ustanovit znalce tehdy, pokud rozhodnutí závisí na posouzení skutečností, k nimž je zapotřebí odborných znalostí. Těmito odbornými znalostmi jsou jiné znalosti, než znalosti práva, jakož i jiné znalosti a zkušenosti než ty, které soudce získal výukou, výchovou a životní praxí (nález sp. zn. I. ÚS 2121/07 ze dne 2. 11. 2010, bod 17, přístupný na <http://nalus.usoud.cz>). Pouze tehdy, není-li třeba ke správnému porozumění a řešení dané otázky odborných vědomostí nebo znalostí, nýbrž postačuje, s ohledem na povahu okolností případu, běžná soudcovská zkušenost a znalost, není třeba znalce do řízení přibírat. Postavení soudu a správního úřadu se při posuzování otázek odborného rázu liší (viz rozsudek NSS ze dne 12. 5. 2010, čj. 1 Afs 71/2009 – 113 ve věci VRTAL s. r. o., bod 30).*“ Je proto třeba zhodnotit, zda krajskému soudu v projednávané věci stačila obecná zkušenost k posouzení záznamu a k vyvození závěru, že jízda řídiče trolejbusu probíhala z hlediska rychlosti a plynulosti standardním způsobem. Nejvyšší správní soud předně poznamenává, že krajský soud nehodnotil ze záznamu skutečnou rychlost předjížděného a přejíždějího vozidla, k čemuž by zajisté bylo třeba odborného posouzení znalce. K výše uvedeným závěrům krajský soud dospěl při hodnocení, zda stěžovatel svým jednáním odvracel přímo hrozící nebezpečí zájmu chráněnému zákonem. Protože ze záznamu neplyne žádná mimořádná, nestandardní situace (v době předjíždění v protisměru nebyla žádná vozidla, trolejbus výrazně neakceleroval, pouze plynule zrychloval po výjezdu ze zastávky), nebylo také třeba odborných znalostí pro konstatování očividného, tj. že jízda trolejbusu probíhala zcela standardním způsobem. Nejvyšší správní soud proto dospěl k závěru, že pro účely posouzení, zda stěžovatel jednal v krajní nouzi, postačovala při hodnocení záznamu z palubní kamery vozidla obecná (soudcovská) zkušenost. Krajský soud se proto nedopustil stěžovatelem tvrzeného odborného posouzení.

pokračování

[26] Nejvyšší správní soud se dále zabýval tvrzením stěžovatele, dle kterého smazaný záznam z palubní kamery vozidla městské policie mohl prokázat, že se za pomalu jedoucím trolejbusem vytvořila souvislá kolona vozidel s nedostatečnými rozestupy. Ze svědecké výpovědi strážníka Badala plyne, že záznam z kamery policejního vozidla v době rozhodování správního orgánu I. stupně již nebyl k dispozici. Objektivně tak bylo znemožněno prokázání stěžovatelem předestřené verze průběhu událostí za jedoucím trolejbusem. Jak stěžovatel poukázal v kasační stížnosti, v přestupkovém právu se uplatňují stejné zásady jako v trestním právu, zejména zásada presumpce neviny a zásada *in dubio pro reo* (v pochybnostech ve prospěch obviněného). Z toho vyplývá, že pouze v případě, bylo-li prokázáno, že byly naplněny všechny znaky skutkové podstaty přestupku, může správní orgán uložit za jeho spáchání sankci (srov. např. rozsudek NSS ze dne 24. 5. 2006, čj. 2 As 46/2005-55). Je proto třeba v souladu se zásadou *in dubio pro reo* konstatovat, že situace za trolejbusem mohla s ohledem na neexistenci jiných důkazů odpovídat tvrzení stěžovatele, tj. že se za ním vytvořila souvislá kolona vozidel, která mu znemožnila při předjížděcím manévru zpětné zařazení za jedoucí trolejbus. Tento závěr je významný pouze z hlediska tvrzeného jednání stěžovatele v krajní nouzi. Pokud jde o naplnění znaků skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 4. zákona o silničním provozu, ty byly prokázány bez důvodných pochybností i bez existence záznamu z palubní kamery policejního vozidla. Nejvyšší správní soud proto v následující části posoudil, zda stěžovatel jednal v krajní nouzi, která by vylučovala protiprávnost jeho jednání, jak v průběhu řízení opakovaně namítal.

[27] Podle § 2 odst. 2 písm. b) zákona o přestupcích platilo, že *přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.*

[28] Nejvyšší správní soud v rozsudku sp. zn. 5 As 10/2011 k podstatě institutu krajní nouze uvedl, že *„[k]rajní nouze je stav nebezpečí pro dva zákonem chráněné zájmy, kdy je možné chránit jeden z těchto zájmů jen tím, že se poruší nebo ohrozí zájem druhý. Strétnutí zájmů spočívá v tom, že jednomu zájmu hrozí porucha, která může být odvrácena pouze poruchou druhého zájmu. Podmínky krajní nouze jsou vázány přísnými omezeními. Smyslem krajní nouze je ochrana významnějšího zájmu obětováním zájmu méně významného. Krajní nouze tak vylučuje protiprávnost jednání pachatele za situace, kdy hrozbu bezprostředního nebezpečí zájmu chráněného zákonem je možné odvrátit obětováním méně významného zájmu.*

[29] Ze záznamu z palubní kamery plyne, že stěžovatel započal předjíždět trolejbus poté, co v protisměru projelo vozidlo. Předjíždění samotné trvalo několik málo vteřin. Konkrétně stěžovatel zahájil předjížděcí manévr podle času na palubní kameře v čase 9:52:34 (00:27 záznamu), přičemž se dostal na úroveň čela trolejbusu v 9:52:38 času kamery (00:31 záznamu), tedy za 4 vteřiny, a zařadil se před trolejbus v 9:52:42 času kamery (00:35 záznamu), tedy celý předjížděcí manévr trval 8 vteřin. Ze záznamu nevyplývá, že by trolejbus jakkoliv nepředvídatelně v průběhu předjíždění zrychlil nebo bránil stěžovateli v dokončení předjížděcího manévru. Tomu ostatně svědčí i čas, ve kterém stěžovatel stihl překonat celou vzdálenost trolejbusu. Pokud to stihl za 4 vteřiny, už z toho je zřejmé, že se nejednalo o žádné soupeření ze strany vedle něj jedoucího trolejbusu. Naopak ze záznamu

je zřejmé, že trolejbus plynule a předvídatelně zrychloval po vyjetí ze zastávky a v době zahájení předjížděcího manévru (přibližně po 15 vteřinách od vyjetí ze zastávky) již jel relativně plynule, nikoliv nízkou rychlostí. Celý proces předjíždění lze shrnout jako zcela běžný proces předjetí bez jakýchkoliv zjevných nestandardností. Nejvyšší správní soud proto nespatřuje v jízdě trolejbusu příčinu vzniku hrozby bezprostředního nebezpečí.

[30] Ze záznamu z palubní kamery stěžovatele je patrné, že povětrnostní podmínky v době předjíždění odpovídaly tvrzenému dešti, který mohl způsobit kluzkost povrchu vozovky. Soud dále vychází z toho, že za stěžovatelem se pohybovala řada vozidel v nedostatečných rozestupech (viz bod [26] tohoto rozsudku). Trolejbus před zahájením předjížděcího manévru jel již relativně plynule. Přesto se stěžovatel rozhodl trolejbus předjet, ačkoliv objektivně hrozilo, že se s ohledem na nízké rozestupy za ním jedoucích vozidel nebude moci zařadit zpět, nebo že bude muset překročit nejvyšší povolenou rychlost za účelem dokončení předjížděcího manévru. Příčinu vedoucí ke vzniku nebezpečné situace je tak třeba spatřovat v jednání stěžovatele.

[31] Stěžovatel namítá, že i kdyby si riziko nebezpečné situace přivodil sám, není to na rozdíl od občanského práva překážkou vyvinění se z důvodu jednání v krajní nouzi. Na první pohled se zdá, že některá komentářová trestněprávní literatura svědčí tomuto názoru stěžovatele, neboť uvádí že „[n]ebezpečí může být způsobeno i tou osobou, která je sama ohrožena (např. ohrožen je ten, kdo sám rozdráždil psa, který na něj poté zaútočil, nebo ten, kdo vlastní neopatrností způsobil požár své chaty).“ (ŠÁMAL, P. § 28. In: ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník*. 2. vyd. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2012, s. 388.). V obecné rovině i Nejvyšší správní soud přisvědčuje stěžovateli, že vyvolání nebezpečné situace osobou, která následně jedná v krajní nouzi za účelem odvrácení jí vyvolaného nebezpečí, nemusí vylučovat protiprávnost jejího jednání. To však neplatí vždy. Beztrestnost jednání v krajní nouzi představuje výjimku z odpovědnosti. Musí být šetřeno její podstaty a smyslu. Krajní nouze se proto není možné dovolat přinejmenším tehdy, pokud osoba vyvolá nebezpečnou situaci úmyslně. Pakliže jednající osoba se vznikem nebezpečné situace výslovně počítá a chce ji vyvolat (úmysl přímý), nebo je vznik nebezpečné situace vysoce pravděpodobný a jednající osoba je smířena s tím, že tato situace nastane, pak není možné, aby se dovolala vyloučení protiprávnosti jednání, jež vedlo k odvrácení nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, z důvodu krajní nouze. Její úmyslné jednání totiž bylo prvotní příčinou toho, že vznikla potřeba nebezpečí odvrátit. Institut krajní nouze je dobrodiním pro toho, kdo se při odvrácení nebezpečí dopustí jinak protiprávního činu. Bylo by proti smyslu a účelu krajní nouze a v rozporu se zásadou, dle které nikdo nemůže těžit ze svého úmyslného protiprávního jednání, aby se vyloučení protiprávnosti jednání mohl dovolávat ten, kdo jednal přinejmenším v nepřímém úmyslu, že nebezpečná situace nastat může. Příkladem může být situace s vydrážděním psa uvedená ve shora citovaném komentáři. Privilegia jednání v krajní nouzi může požívat jen vydráždění jinak klidného psa nepřiměřeným jednáním dané osoby, jestliže jednající nepřiměřeně spoléhá na to, že pes nezaútočí. Naopak je evidentní, že by bylo zcela proti smyslu beztrestnosti jednání v krajní nouzi, pokud by psa pachatel vydráždil jen z toho důvodu, aby jej pak mohl v krajní nouzi beztrestně zastřelit. Podobně je třeba nahlížet na situaci, kdy pachatel bude dráždit psa, o kterém je známo, že je agresivní a lehce se nechá vydráždit, a pro případ, že se tak stane, bude pachatel počítat s tím, že ho zastřelí a připraví si za tím účelem zbraň. Nejvyšší správní soud poznamenává, že limitován je dokonce i institut nutné obrany. Proti jednání

pokračování

v nutné obraně není nutná obrana přípustná a jednání útočníka namířené proti osobě, která jedná v nutné obraně, je třeba považovat za pokračování v útoku, bez ohledu na to, zda útok byl od počátku namířený proti osobě, která jedná v nutné obraně (viz rozhodnutí Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky ze dne 29. 6. 1978, sp. zn. 4 Tz 40/78, č. 9/1980 Sb. NS, nebo usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 12. 2014, čj. 8 Tdo 1417/2014-20). Ke stejnému závěru, že krajní nouze se nemůže dovolávat ten, kdo nebezpečnou situaci úmyslně vyvolá se kloní i aktuální komentářová trestněprávní literatura, která uvádí, že *„[n]emůže jít ovšem o krajní nouzi, jestliže daná osoba záměrně vyvolá určité nebezpečí, aby pak mohla při jeho odvracení zdánlivě beztrestně poškodit zákonem chráněný zájem, tedy vyvolává nebezpečí jen proto, aby se vyhnula trestní odpovědnosti a trestu za jednání, které hodlá uskutečnit [...]“* (ŠČERBA, F. a kol. *Trestní zákoník: komentář*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2020, s. 497.).

[32] V nyní projednávané věci tak stěžovatel vůbec k předjíždění přikročit neměl, jestliže hrozilo, že by mohl ohrozit za ním jedoucí vozidla, nebo že by se nemohl bezpečně zařadit před přejížděný trolejbus, aniž by současně překročil nejvyšší povolenou rychlost [§ 17 odst. 2 věta první a odst. 5 písm. b) zákona o silničním provozu]. Stěžovatel sám uvádí, že za ním jela řada vozidel s malými rozestupy a byla mokrá vozovka, proto se nemohl zařadit nazpět. Z videonahrávky je zároveň zřejmé, že v době, kdy stěžovatel zahájil předjížděcí manévr, jel trolejbus již relativně konstantní rychlostí, která se musela blížit rychlostnímu limitu, protože jak bylo uvedeno shora, ze záznamu je zřejmé, že nedocházelo k žádnému dlouhému „přetahování“ se mezi řidiči, ale předjížděcí manévr byl plynulý. I pokud by tedy trolejbus skutečně při předjíždění o něco zvýšil rychlost, je evidentní, že to rozhodně nemohlo být zvýšení rychlosti nijak výrazné. Z videozáznamu je také patrné, že i relativně rychlý předjížděcí manévr skončil těsně před křižovatkou s přechodem, kde se nesmí předjíždět [§ 17 odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu]. I pokud by bylo v době zahájení předjížděcího manévru možné jej hraničně zvládnout bez překročení rychlosti, bylo zřejmé, že je zároveň velmi vysoká pravděpodobnost, že jej nebude možné dokončit bez překročení rychlosti, protože k tomu zjevně postačovalo i nepatrné zvýšení rychlosti trolejbusu, pokud vůbec k nějakému došlo. Předjíždějící řidič musí počítat s tím, že řidič předjížděného vozidla (zejména jde-li o velké vozidlo s omezeným rozhledem řidiče) nemusí okamžitě zpozorovat, že je předjížděn a nesmí tedy zvyšovat rychlost (§ 17 odst. 4 zákona o silničním provozu). Stěžovatel s následkem spočívajícím ve vzniku nebezpečné situace, kterou nepůjde odvrátit jinak než překročením rychlosti, musel být minimálně srozuměn, neboť sám uvádí, že od začátku věděl, že nebude mít možnost se vrátit za předjížděný trolejbus. Je proto vyloučeno, aby se stěžovatel mohl dovolat krajní nouze, jestliže svým protiprávním jednáním [předjížděl v rozporu s § 17 odst. 2 a odst. 5 písm. b) zákona o silničním provozu] vyvolal bezprostřední nebezpečí, které mohlo být odvráceno jedině spácháním dalšího protiprávního jednání, se kterým byl již před zahájením předjížděcího manévru srozuměn. Nejvyšší správní soud proto uzavírá, že stěžovatel v krajní nouzi nejednal.

[33] Nejvyšší správní soud závěrem dodává, že v projednávané věci bylo bez důvodných pochybností prokázáno, že se stěžovatel přestupku dopustil, přičemž zároveň nenaplnil podmínky pro možnost dovolání se jednání v krajní nouzi. S ohledem na to přistoupil k zamítnutí kasační stížnosti.

IV. Závěr a náklady řízení

[34] Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná. Ze shora uvedených důvodů proto kasační stížnost podle § 110 odst. 1 věty poslední s. ř. s. zamítl.

[35] Nejvyšší správní soud rozhodl o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatel nebyl v řízení o kasační stížnosti úspěšný, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému, kterému by jinak právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti příslušelo, soud náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť mu v řízení o kasační stížnosti žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně 11. února 2021

Petr Mikeš
předseda senátu