



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl samosoudcem Mgr. Josefem Strakou ve věci

žalobce: R. U.
bytem X

zastoupený advokátem Mgr. Benjaminem Zollmanem
sídlem Na Florenci 35, 110 00 Praha 1

proti

žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha 5

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 6. 5. 2020, č. j. 063868/2020/KUSK,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 6. 5. 2020, č. j. 063868/2020/KUSK, se zrušuje a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení částku ve výši 15 342 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jeho zástupce Mgr. Benjamina Zollmana, advokáta.

Odůvodnění:

I. Dosavadní průběh správního řízení

1. Dne 26. 11. 2017 došlo na dálnici D11 v úseku 39,013 km ve směru na Hradec Králové v katastru obce Poděbrady k dopravní nehodě spočívající ve střetu motorového osobního vozidla značky H. T., reg. zn. X řízeného P. I. (dále jen „**vozidlo H. T.**“ nebo též „**vozidlo P. I.**“) s motorovým osobním vozidlem značky C. B., reg. zn. X řízeného žalobcem (dále jen „**vozidlo C. B.**“ nebo též „**vozidlo žalobce**“). Na místě prováděla šetření Policie České republiky, Krajského ředitelství policie Středočeského kraje (dále jen „Policie ČR“), která na místě pořídila fotodokumentaci dopravní nehody a dále situační náčrtek tohoto místa. Současně Policie ČR podrobila oba účastníky nehody dechové zkoušce na přítomnost alkoholu (s negativním výsledkem u obou) a následně oba účastníky vyslechla v rámci podání vysvětlení na úřední záznam. Dále Policie ČR sepsala protokol o nehodě v silničním provozu, kde zaznamenala stěžejní zjištění z místa nehody. Rovněž opatřila záznam o ambulantním vyšetření MUDr. R. P. z Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, kam byl žalobce po nehodě převezen, neboť utrpěl lehké zranění (úder do hlavy a pohmožděniny).
2. P. I. písemným podáním ze dne 30. 11. 2017 adresovaným Policii ČR sdělil, že chce doplnit svá tvrzení učiněná v rámci podání vysvětlení, v němž se snažil zdůraznit, že k dopravní nehodě došlo v důsledku překvapivé změny směru jízdy vozidla C. B., na které on sám nemohl reagovat, a proto má za to, že hlavním viníkem dopravní nehody je řidič tohoto vozidla (žalobce). Podobně argumentoval i v doplňujícím vyjádření ze dne 17. 12. 2017, v němž se snažil podrobně popsat průběh nehody ve vztahu ke zjištěným vzdálenostem a časovým údajům.
3. Dne 29. 12. 2017 Police ČR zaslala Městskému úřadu Poděbrady, odboru dopravy (dále jen „správní orgán I. stupně“) oznámení o podezření ze spáchání přestupku, které se měl dopustit P. I. z důvodu porušení ustanovení § 4 písm. a) a b) a § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 199/2017 Sb. (dále jen „zákon o silničním provozu“).
4. Správní orgán I. stupně po vyrozumění potenciálních poškozených k uplatnění práv na náhradu škody jako první úkon v řízení vydal příkaz ze dne 7. 2. 2018, č. j. 0009461/DZD/2018/SMi (dále jen „příkaz“), jímž byl žalobce uznán vinným z jednání spočívajícím v tom, že dne 26. 11. 2017 na dálnici D11 v úseku 39,013 km ve směru na Hradec Králové v katastru obce Poděbrady se při řízení vozidla C. B. nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek ani svůj vlastní, a při zařazování se z přípojovacího pruhu do pravého průběžného jízdního pruhu dálnice ohrozil řidiče P. I. řídícího vozidlo H. T. a jel v pravém jízdním pruhu dálnice, což zapříčinilo střet levé přední části vozidla P. I. s levou zadní částí vozidla žalobce v pravém jízdním pruhu dálnice, následně došlo k přejetí vozidla žalobce do levého jízdního pruhu dálnice a dále na levou krajnici, kde došlo ke střetu se středovým betonovým svodidlem, přičemž došlo ke zranění žalobce a ke hmotné škodě na obou vozidlech a na středovém svodidle, čímž žalobce porušil § 4 písm. a) a b) a § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu a spáchal tak z nedbalosti přestupek § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona, za což mu byl uložen správní trest peněžité pokuty ve výši 1 500 Kč.

5. Proti shora specifikovanému příkazu podal žalobce včasný odpor, takže správní orgán I. stupně dále vedl standartní řízení. Dne 19. 3. 2018 u správního orgánu I. stupně ústní jednání, při němž byly provedeny důkazy listinami poskytnutými Policií ČR. Žalobce v průběhu jednání namítal, že přestupek nespáchal a neporušil žádná ustanovení zákona o silničním provozu, neboť dle jeho názoru z provedených důkazů vyplývá, že nehoda mohla být zaviněna jednáním druhého z řidičů, P. I. V samostatném písemném vyjádření žalobce dále poukázal na konkrétní rozpory mezi tvrzením P. I. podaném v rámci vysvětlení na úřední záznam a mezi jeho tvrzením v doplňujících písemných vyjádřeních, kdy P. I. nejprve uváděl, že vozidlo žalobce viděl teprve v okamžiku srážky, avšak v následném doplňujícím podání protikladně uváděl, že vozidlo žalobce v připojovacím pruhu viděl a došlo k jeho překvapivému ostrému odbočení v ostrém úhlu. Dále žalobce zdůraznil, že ke střetu nemohlo dojít tak, že levá přední část vozidla P. I. narazila do levé zadní části vozidla žalobce, neboť to nekoresponduje s pořízenou fotodokumentací.
6. Správní orgán I. stupně rozhodnutím ze dne 14. 5. 2018, č. j. 0029928/DOPP, uznal žalobce vinným ve stejném rozsahu jako předtím v příkazu (srov. bod 4 výše), nicméně kromě správního trestu pokuty 1 500 Kč mu byla uložena povinnost paušální náhrady nákladů řízení ve výši 1 000 Kč. Toto rozhodnutí však bylo na základě odvolání žalobce zrušeno rozhodnutím žalovaného ze dne 24. 9. 2018, č. j. 125734/2018/KUSK. Žalovaný v tomto rozhodnutí správnímu orgánu I. stupně vytknul, že nebyl proveden důkaz svědeckou výpovědí P. I., ačkoliv tento ve svých doplňujících podáních měnil své předchozí vysvětlení. Rovněž správnímu orgánu I. stupně vytknul, že místo dopravní nehody se neshoduje s místem uváděným Policií ČR, neboť dle jí uváděné GPS souřadnice došlo ke střetu motorových vozidel na úrovni betonových svodidel a zakončení připojovacího jízdního pruhu, což nekoresponduje s plánkem místa dopravní nehody, kde jsou uvedena betonová svodidla, ale konec připojovacího jízdního pruhu je v plánu uveden na úplně jiném místě. Žalovaný proto správnímu orgánu I. stupně uložil, aby v potřebném rozsahu doplnil dokazování.
7. Po vrácení věci správní orgán I. stupně ustanovil pro řízení znalce z oboru dopravy, Ing. Ctirada Pinkase, jemuž uložil, aby určil místo střetu vozidel, popsal pohyb účastníků v prostoru a čase a popsal průběh nehodového děje, posoudil možnost odvrácení nehodového děje účastníky dopravní nehody, a dále aby určil, co bylo z technického hlediska příčinou dopravní nehody.
8. Znalec Ing. Ctirad Pinkas ve svém posudku ze dne 11. 1. 2019, č. 034-04/2018 (dále jen „**posudek Ing. Pinkase**“) na základě spisových materiálů (zejména fotodokumentace) a prohlídky na místě vypracoval situační plánek a provedl odhadovaný výpočet rychlosti vozidel před jejich střetem a při samotném střetu, současně vyloučil okolnosti mající vliv na snížení viditelnosti v době nehody. K otázce možnosti odvrácení střetu znalec zkonstatoval, že nehodový děj začal momentem, kdy se řidič vozidla C. B. rozhodl z připojovacího jízdního pruhu příčně přemístit (najat na dálnici) do průběžných jízdních pruhů, a kdy současně pravým průběžným jízdním pruhem přijíždělo vozidlo H. T., přičemž řidič vozidla C. B. již neměl z dané výchozí rychlosti a polohy vůči vozidlo H. T. účinnou možnost, jak střetu zabránit. Řidič vozidla C. B. mohl nehodovému ději předejít, kdyby před zahájením příčné přemístování řádně posoudil dopravní situaci v průběžných jízdních pruzích, dle technických možností zvýšil svou rychlost jízdy a ve správný okamžik zahájil příčné přemístění za využití zařazovacího úseku připojovacího jízdního pruhu. Řidič H. T. měl účinnou možnost střetu zabránit formou včasného snížení

rychlosti svého vozidla za účelem vyrovnání rychlosti s vozidlem C. B. před místem střetu, resp. umožněním vozidlu C. B. včas opustit jízdní koridor vozidla. Znalec měl za to, že kdyby řidič vozidla H. T. reagoval v okamžiku zahájení příčného přemísťování vozidla C. B. bržděním, stačilo by mu pro včasné vyrovnání své rychlosti s vozidlem C. B. zpomalovat přibližně v rozmezí 5 až 6 m.s.⁻¹.

9. Žalobce ve svém vyjádření ze dne 27. 3. 2019 namítal, že závěry znaleckého posudku Ing. Pinkase nejenže nepotvrzují jeho vinu na zkoumané dopravní nehodě, ale přímo ji vyvrací. Setrval na svém přesvědčení, že to nebyl on, kdo porušil pravidla silničního provozu a kdo by svým chováním mohl nehodu způsobit, a proto žádal, aby řízení o přestupku bylo zastaveno.
10. Rozhodnutím správního orgánu I. stupně ze dne 10. 5. 2019, č. j. 0074083/DZD/2017/SMi (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“) byl žalobce opětovně uznán vinným ve stejném rozsahu jako předtím v příkazu a v (žalovaným následně zrušeném) rozhodnutí ze dne 14. 5. 2018, nicméně kromě správního trestu pokuty 1 500 Kč mu byla uložena povinnost paušální náhrady nákladů řízení ve výši 6 000 Kč z důvodu přibrání znalce. V odůvodnění prvostupňového rozhodnutí správní orgán I. stupně odkázal na shromážděný spisový materiál. Dále odkázal na závěry posudku Ing. Pinkase a dospěl k závěru, že žalobce při vjíždění z přípojovacího pruhu do pravého jízdního pruhu dálnice zřejmě přehlédl vozidlo P. I. přijíždějící z levé strany v pravém jízdním pruhu. Dle správního orgánu I. stupně neobstojí tvrzení žalobce, že viděl nějaké vozidlo, které ani nedokázal identifikovat a které se nacházelo dosti daleko, protože v takovém případě by nemohlo dojít ke střetu vozidel, protože vozidlo řidiče P. I. by nestihlo do místa střetu dojet. Správní orgán I. stupně zkonstatoval, že žalobce vozidlo jedoucí z levé strany přehlédl, a když jej spatřil za sebou, snažil se úhybným manévrem vlevo do levého jízdního pruhu, který byl v tu chvíli volný, ale to se mu již nepodařilo bezpečně provést a došlo ke střetu vozidel. Správní orgán I. stupně tedy uzavřel, že žalobce při vjíždění do pravého jízdního pruhu měl možnost zabránit střetu, kdyby věnoval větší pozornost provozu na dálnici, kdy musel jak pohledem levým bočním oknem svého vozidla, tak ve zpětném zrcátku vidět z levé strany za ním předjíždět vozidlo řidiče I., a měl zohlednit i fakt, že na dálnici se mohou pohybovat vozidla rychlostí do 130 km.h.⁻¹ Dle správního orgánu I. stupně tak žalobce z nedbalosti ohrozil řidiče jedoucího v průběžném pruhu, tedy porušil ustanovení § 4 písm. a) a b) a § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, čímž naplnil skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona.
11. Proti prvostupňovému rozhodnutí podal žalobce odvolání. V něm namítal především nedostatky ve skutkových zjištěních správního orgánu I. stupně, které nemají oporu v provedeném dokazování. V této souvislosti upozornil na chybu ve výroku o vině vymezující skutek mj. tak, že došlo ke střetu levé přední části vozidla P. I. s levou zadní částí vozidla žalobce, ačkoliv z fotodokumentace i ze znaleckého zkoumání je zřejmé, že ve skutečnosti se vozidlo P. I. střetlo svou levou přední částí s pravou zadní částí vozidla žalobce. Žalobce rovněž označil za fabulaci závěr správního orgánu I. stupně, že by se jím řízené vozidlo přemísťovalo z přípojovacího pruhu do levého průběžného pruhu, neboť žalobce se přemísťoval toliko do pravého jízdního pruhu, aniž by ohrozil vozidlo pohybující se v tomto pruhu. Rovněž správnímu orgánu I. stupně vytknul, že vycházel především z doplňujícího vyjádření řidiče P. I., jejíž nepravdivost i účelovost však dokazuje i znalecký posudek Ing. Pinkase, který konstatuje, že řidič P. I. mohl srážce

zabránit. Možnost nevěnování se řízení ze strany řidiče I. však nebyla vůbec zohledňována, ačkoliv mohlo jít o zásadní příčinu dopravní nehody.

12. Žalobce ke svému odvolání rovněž předložil znalecký posudek Ing. Tomáše Rozlivky ze dne 19. 3. 2019, č. j. 8097-045/19 (dále jen „posudek Ing. Rozlivky“), který si nechal sám zpracovat. V tomto posudku znalec na základě údajů ze spisových materiálů a za pomoci software PC-Crash provedl odhadovaný výpočet rychlosti vozidel před jejich střetem a při samotném střetu. K otázce možnosti odvrácení střetu znalec zkonstatoval, že v době, kdy řidič vozidla C. B. najížděl do průběžného pruhu, bylo vozidlo H. T. vzdálenost asi 72 až 73 metrů za ním, kterou bylo dle znalce možno považovat za dostatečnou k provedení manévru a nárazu do zadní části nebylo možno řidičem vozidla C. B. již zabránit. Střetu mohl leda předejít, pokud by do pravého jízdního pruhu začal najíždět ve vzdálenosti 200 metrů před koncem připojovacího pruhu, tedy pokud by využil celou délku připojovacího pruhu a do pravého pruhu najel až na jeho konci. Řidič vozidla H. T. dle závěrů znalce začal do pravého pruhu najíždět v době 4,5 sekund před střetem, přičemž dle znalce začal reagovat až v době 1,3 sekundy před střetem, která však byla již opožděná, nicméně kdyby začal reagovat již v okamžiku, kdy vozidlo C. B. najíždělo do pravého pruhu, potom by byl schopen vozidlo přemístit do levého pruhu a střetu by jednoznačně zabránil.
13. Žalovaný rozhodnutím ze dne 6. 5. 2020, č. j. 063868/2020/KUSK (dále jen „napadené rozhodnutí“) částečně změnil výrok prvostupňového rozhodnutí, a to tak, že z něj vypustil některé nerelevantní pasáže (např. o odhadní ceně střetnutích vozidel či o výsledcích měření alkoholu), nicméně z hlediska totožnosti skutku i následku zůstal výrok o vině nedotčen. V odůvodnění napadeného rozhodnutí se žalovaný věcně zcela ztotožnil se skutkovými zjištěními i právní kvalifikací správního orgánu I. stupně. Prokázání protiprávního jednání bylo dle žalovaného spolehlivě zjištěno zejména znaleckým posudkem. Dle žalovaného měl žalobce možnost jet nadále v připojovacím pruhu, počkat, až jej vozidlo P. I. předjede, nebo zrychlit a bezpečně se zařadit před vozidlo P. I. Žalovaný tedy dospěl k závěru, že žalobce špatně vyhodnotil dopravní situaci a dostatečně se o ní nepřesvědčil, a tedy skutečně naplnil skutkovou podstatu daného přestupku.

II. Obsah podání účastníků

14. Žalobce namítá nesprávné a neúplné zjištění skutkového stavu. Má za to, že žalovaný převzal takřka veškeré závěry správního orgánu I. stupně, aniž by zpětně posoudil jejich správnost ve světle znaleckých posudků Ing. Pinkase i Ing. Rozlivky. Ačkoliv jsou oba znalecké posudky odlišné, dle názoru žalobce vyvracejí závěr právních orgánů o viníku dopravní nehody. Dle žalobce oba správní orgány od počátku vycházely především z tvrzení P. I., aniž by vzaly v potaz, co plyne z podkladů poskytnutých Policií ČR a z obou zmiňovaných znaleckých posudků, přestože na tyto nedostatky výslovně upozorňoval ve svém odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí.
15. Žalovaný ve vyjádření k žalobě namítá, že záznam pořízený Policií ČR nemá povahu rozhodnutí, a proto nepředstavuje zjištění stavu věci, ani závazný právní názor. Právě pro zjištění stavu věci byl vypracován znalecký posudek. Žalovaný je názoru, že znalecké posudky Ing. Pinkase i Ing. Rozlivky obsahují shodné závěry a cituje z nich klíčové pasáže, načež dovozuje, že z obou znaleckých posudků je nesporné, že žalobce nesměl (měl zákonem zakázáno) při zařazování z připojovacího pruhu do průběžného ohrozit řidiče jedoucího v průběžném pruhu, avšak tuto svoji povinnost zanedbal. Dle žalovaného z obou znaleckých posudků plyne, že žalobci nic nebránilo, aby vozidlo druhého účastníka viděl a přizpůsobil tomu svůj manévr, k čemuž měl zbývajících 200 metrů připojovacího

pruhu. Ve zbývající části vyjádření k žalobě se žalovaný zaobírá otázkou plynutí prekluzivních lhůt a k nároku na náhradu nákladů řízení.

16. V replice reagující na vyjádření žalovaného žalobce znovu odkazuje zejména na obsah obou znaleckých posudků, z nichž cituje konkrétní části, přičemž setrvává na názoru, že tyto posudky vyvracejí jeho vinu a naopak naznačují, že řidič P. I. měl dostatečný časový prostor i vzdálenost k zaregistrování žalobcova vozidla vjíždějícího do připojovacího pruhu, čemuž mohl buďto způsobit rychlost, nebo zvolit objížděcí manévr levým pruhem. Žalobce rovněž připomíná, že ve výroku o vině je chybně uvedeno, že došlo ke střetu levé přední části vozidla P. I. s levou zadní částí vozidla žalobce, ačkoliv ze spisových podkladů je zcela zřejmé, že poškozená část žalobcova vozidla byla pravá zadní. Tato mylná skutečnost zazněla pouze ve vyjádření P. I., jinak se v žádném ze spisových podkladů neuvádí. Z brzdných stop zachycených v podkladech poskytnutých Policií ČR je rovněž patrné, že ke střetu obou vozidel došlo na hranici pravého a levého průběžného pruhu, a nikoliv na hranici pravého průběžného a připojovacího pruhu. Žalobce se rovněž neztotožňuje s argumentací žalovaného, že záznam Policie ČR není zjištěním stavu věci, naopak se jedná o podklad pro učinění závěru o skutkovém ději.

IV. Posouzení krajským soudem

17. Soud ověřil, že žaloba byla podána osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené.
18. Soud se podrobněji zabýval otázkou včasnosti žaloby, neboť žaloba byla podána dne 4. 9. 2020, ačkoliv napadené rozhodnutí bylo žalobci oznámeno již 6. 5. 2020. Jak ovšem žalobce avizoval, žalobu proti napadenému rozhodnutí podal nejprve u Okresního soudu v Nymburce, který usnesením ze dne 29. 7. 2020, č. j. 14 C 230/2020 - 35, řízení zastavil a poučil žalobce o podání žaloby podle zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) ke krajskému soudu. Jak soud ověřil z veřejně dostupného portálu justice (<https://infosoud.justice.cz>), zmiňované usnesení okresního soudu o zastavení řízení nabylo právní moci dne 19. 8. 2020. Od tohoto data tedy žalobci počala běžet náhradní lhůta jednoho měsíce pro podání žaloby k věcně příslušnému (krajskému) soudu (§ 72 odst. 3 s. ř. s.), přičemž žaloba ke zdejšímu soudu byla podána dne 4. 9. 2020. Jde tedy o žalobu včasnou.
19. Soud vycházel při přezkumu napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Soud rozhodoval bez nařízení jednání, neboť účastníci řízení k výzvě soudu nevyslovili s rozhodnutím bez jednání nesouhlas (§ 51 odst. 1 s. ř. s.). Soud nadto shledal důvod pro postup podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s., neboť napadené rozhodnutí shledal na nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
20. Soud předně dává žalobci za pravdu, že žalovaný v napadeném rozhodnutí takřka nekriticky přebral skutkové závěry správního orgánu I. stupně, aniž by se zabýval skutečnostmi, které tyto závěry do značné míry zpochybňují. Žalovaný například – i navzdory částečné změně prvostupňového rozhodnutí – ponechal ve výroku o vině část popisu skutkového děje, že „...došlo ke střetu *levé přední části motorového vozidla tov. zn. H. T. s levou zadní částí motorového vozidla tov. zn. C. B.*...“ (zvýraznění doplněno soudem), ačkoliv žalobce v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí velmi důrazně namítal, že jeho vozidlo bylo zasaženo do pravé (a nikoliv levé) zadní části. Na tento nesoulad žalobce

ostatně upozorňoval již v řízení na prvním stupni (s tím, že náraz do levé zadní části je nesprávně přebírán z vyjádření P. I.), nicméně správní orgány tuto výhradu (vzdor četným upozorněním) zcela přehlížely. Soud přitom dává žalobci za pravdu, že z podkladů shromážděných ve správním řízení poměrně jednoznačně vyplývá, že náraz skutečně směřoval do pravé zadní části žalobcova vozidla. O nárazu do pravé zadní části vozidla C. B. se zmiňuje jednak „Protokol o nehodě v silničním provozu“ sepsaný Policií ČR (viz odstavec „vyličení události“), náraz do pravé zadní části je vyznačen též na simulačních nákresech v obou znaleckých posudcích (viz např. obr. 7 na str. 13 posudku Ing. Pinkase, nebo obr. 12 na str. 9 posudku Ing. Rozlivky), a konečně je zcela jednoznačně patrný z fotodokumentace pořízené Policií ČR na místě nehody, ze které soud pro příklad připojuje jeden velmi ilustrativní obrázek, na němž je jednoznačně zřetelná deformace v pravé zadní části vozidla C. B.:



Viditelná deformace v pravé zadní části

21. Nesprávná specifikace střetnuvších se částí vozidel (tj. záměna levé a pravé strany) by sama o sobě ještě nemusela být podstatnou vadou výroku o vině ve smyslu usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 15. 1. 2008, č. j. 2 As 34/2006 – 73. Z hlediska popisu (jinak obsáhlého) skutku se totiž jedná o dílčí nepřesnost, kterou by za jiných okolností jistě bylo možno považovat i za prostou písarskou chybu odstranitelnou postupem podle § 70 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). V tomto konkrétním případě však záměnu strany vozidla při střetu lze jen těžko vnímat jako důsledek prosté nepozornosti. Správní orgán I. stupně totiž informaci o nárazu do levé zadní části žalobcova vozidla zmiňuje opakovaně, a to vždy v souvislosti s rekapitulací provedených důkazů (viz str. 3 prvostupňového rozhodnutí, ale též dříve na str. 3 předchozího zrušeného rozhodnutí ze dne 14. 5. 2018), dokonce přitom výslovně odkazuje na spisovou fotodokumentaci, která však (jak je patrné z obrázku výše odstavci) zobrazuje poškození v jiné části. Žalovaný následně zůstává zcela mlčenlivý k odvolací námitce, která na daný nesoulad zcela explicitně upozorňuje (viz druhý odstavec v bodu III žalobcova podání ze dne 28. 5. 2019), a výrok o vině v tomto rozsahu neupraví, resp. ani v odůvodnění nevysvětlí, proč tuto výhradu nepovažuje za relevantní (naproti tomu jiné a méně podstatné části výroku o vině mu překvapivě nečiní problém změnit). Takový přístup správních orgánů skutečně působí, jakoby nekriticky přebraly skutkovou verzi vyličenou řidičem P. I., neboť – jak správně poznamenal žalobce – právě I. vyjádření ze dne 30. 11. 2017 představuje jediný pramen, kde informace o nárazu do levé zadní části žalobcova vozidla zazněla (naproti tomu veškeré

ostatní spisové podklady (jednoznačně označují pravou zadní část).

22. V této souvislosti si nelze nevšimnout, že právě závěr o nevěrohodnosti skutečností tvrzených řidičem P. I. byl jedním z klíčových důvodů, proč žalovaný svým rozhodnutím ze dne 24. 9. 2019 zrušil předchozí rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze 14. 5. 2018 (viz bod 6 výše), kdy žalovaný dokonce konstatoval nutnost svědeckého výsledku tohoto řidiče. Je proto překvapivé, že v napadeném rozhodnutí žalovaný tento svůj předchozí závazný právní názor již nijak nerefletoval, a to ani za situace, kdy do této problematiky směřovala odvolací námitka. Žalovaný naopak vyzdvihl, že *„protiprávní jednání bylo odvolateli spolehlivě a nadevší pochybnost prokázáno zejména znaleckým posudkem, který byl vypracován znalcem z oboru doprava, na základě žádosti správního orgánu I. stupně“* (viz str. 5 napadeného rozhodnutí), nijak se ovšem nevyjádřil k tomu, že jím zmiňovaná posudek Ing. Pinkase se výslovně zmiňuje o možnosti, že v době přejetí žalobcova vozidla z přípojovacího pruhu do pravého průběžného pruhu mohl právě řidič P. I. nehodě zabránit snížením rychlosti svého vozidla (což ostatně bylo stěžejním obsahem odvolací námitky žalobce). V tomto směru považuje soud za značně nelogické a překvapivé, že žalovaný v jednom případě považuje nevěrohodnost tvrzení účastníka nehody za důvod vrácení věci správnímu orgánu I. stupně k novému projednání (viz jeho rozhodnutí ze dne 24. 9. 2018 shrnuté v bodě 6 výše), avšak když v témže řízení později obdrží důkazy, jež tuto nevěrohodnost ještě prohlubují, tak mu tento nedostatek najednou již nevádí. Svůj náhlý odklon od předchozího vlastního právního názoru přitom žalovaný nijak nevysvětluje, a to ani implicitně. K žalobcem předloženému posudku Ing. Rozlivky, který v otázce možnosti druhého řidiče zabránit nehodě dochází k obdobnému závěru jako posudek Ing. Pinkase opatřený správním orgánem I. stupně, se žalovaný v napadeném rozhodnutí nevyjádřil nijak.
23. Nevypořádání odvolací námitky brojící proti (zjevně) nesprávné specifikaci částí vozidel při střetu ve výroku o vině, nevypořádání odvolací námitky upozorňující na spoluodpovědnost druhé řidiče, nevysvětlení odchýlení se od předchozího právního názoru a nepřihlédnutí k žalobcem předkládanému posudku Ing. Rozlivky představují dle soudu již poměrně značnou kumulaci nedostatků v odůvodnění, které nelze překlenout interpretací či dovodit implicitní vypořádání daných otázek. Z těchto hledisek soud hodnotí napadené rozhodnutí jako nepřezkoumatelné.
24. Nejedná se však o jedinou vadu tohoto druhu, neboť podobný nedostatkem důvodů trpí i klíčová část napadeného rozhodnutí týkající se sporné otázky žalobcova výlučného zavinění. V této souvislosti soud předesílá, že nezpochybňuje, že to byl právě žalobce, kdo svým vozidlem odbočoval z přípojovacího pruhu do pravého průběžného pruhu, a tedy měl dbát zvýšené opatrnosti, aby neohrozil řidiče jedoucí v průběžném pruhu (srov. § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu). Soud rovněž nepřehlédl, že oba znalci ve svých posudcích naznačili, že i když žalobce od okamžiku přejetí do pravého průběžného pruhu již nemohl střetu zabránit, tak mu za určitých podmínek předejít ještě před započítím odbočovacího manévru. Konkrétně znalec Ing. Rozlivka v této souvislosti konstatoval, že *„řidič vozidla C. mohl střetu předejít, pokud by využil celou délku přípojovacího pruhu a do pravého pruhu by najel až na konci tohoto pruhu“*, zatímco znalec Ing. Pinkas konstatoval, že *„[ř]idič vozidla B. mohl předejít předmětné dopravní nehodě (nehodovému ději), kdyby zvolil správnou techniku jízdy přípojovacím jízdním pruhem za účelem zařazení se do průběžných jízdních pruhů. To by znamenalo, že by mimojiné před zahájením příčného přemísťování řádně posoudil dopravní situaci v průběžných jízdních pruzích, dle technických možností zvýšil a*

přizpůsobil jí svou rychlost jízdy, ve správný okamžik zahájil příčné přemístění za využití zařazovacího úseku připojovacího jízdního pruhu.“ Z obou citovaných odpovědí znalců lze dle soudu dovodit, že nehoda by nebyla bývala nastala, pokud by žalobce buďto setrval v připojovacím pruhu o něco déle a počkal by, až vozidlo H. T. přejede (a pravý pruh se tak uvolní), anebo pokud by se žalobce do pravého pruhu zařadil s vyšší počáteční rychlostí. Podobně zjevně uvažoval i žalovaný, který na str. 5 napadeného rozhodnutí konstatoval že *„odvolatel [tedy žalobce] měl možnost před připojením se jet neustále v připojovacím jízdním pruhu (zpomalit) a počkat až vozidlo H. přejede, anebo zrychlit a bezpečně se tak zařadit před jedoucí vozidlo H., které jelo v pravém průběžném jízdním pruhu dálnice a nedošlo by tak ke střetu uvedených vozidel.*“ Pokud ovšem žalovaný připustil, že jednou z variant správné jízdy byla i možnost zařazení se do pravého průběžného pruhu před vozidlo H. T. při současném vyšším zrychlení, pak nedává smysl, proč ještě v témže odstavci (viz str. 5 napadeného rozhodnutí dole) žalovaný žalobci vyčítá, že pokračoval v zamýšleném manévru a připojil se před vozidlo H. T., aniž by se přesvědčil o možnosti připojení. Jinak řečeno, žalovaný na jednu stranu možnost vjetí před vozidlo H. T. výslovně připouští, ale navzdory tomu přistupuje k věci tak, jakoby zařazení žalobcova vozidla před vozidlo H. T. nebylo možné za žádných okolností. V této části (a nutno podotknout, že pro posouzení věci samé podstatné) je napadené rozhodnutí značně nekonzistentní a vnitřně rozporné.

25. Podobně problematický je rovněž závěr žalovaného, že žalobce vjel bezprostředně před vozidlo H. T. a že řidič tohoto vozidla již nemohl nikterak zareagovat na vzniklou situaci. Zmiňovaný závěr totiž koliduje se zjištěními obou znaleckých posudků. Oba znalci totiž v nalézací části svých posudků (konkrétně v částech věnujících se se rychlostním a vzdálenostním výpočtům) uvádějí, že v době najíždění vozidla C. B. do pravého průběžného pruhu od bylo vozidlo H. T. ještě vzdáleno, přičemž Ing. Rozlivka v této souvislosti hovoří o vzdálenosti 72 až 73 metrů, zatímco Ing. Pinkas uvádí vzdálenost 43 až 37 metrů (z tohoto hlediska nelze bez dalšího přijmout kategorický závěr žalovaného o „bezprostředním“ vjetí žalobcova vozidla před vozidlo H. T.). Přestože se v otázce odhadu vzdálenosti obou vozidel v okamžiku přemístění vozidla C. B. z připojovacího pruhu do pravého průběžného pruhu oba znalci poměrně liší (Ing. Rozlivka uvádí takřka dvojnásobnou odhadní vzdálenost oproti Ing. Pinkasovi), tak navzdory této odlišnosti dospívají oba znalci ke shodnému závěru, že po přesunutí vozidla C. B. do pravého průběžného pruhu řidič tohoto vozidla (žalobce) již neměl účinnou možnost střetu vozidel zabránit, nicméně v dané situaci mohl střetu stále ještě zabránit řidič vozidla H. T., pokud by snížil rychlost (dle Ing. Pinkase), nebo pokud by odbočil do volného levého průběžného pruhu (dle Ing. Rozlivky). Oba znalci rovněž shodně konstatují, že řidič vozidla T. na příčné přemísťování vozidla C. B. z nezjištěné příčiny nereagoval. V kontextu těchto znaleckých těžko ob stojí jednostranné konstatování žalovaného, že *„řidič vozidla H. již nemohl nikterak reagovat na vzniklou situaci“*. Byl-li žalovaný navzdory zjištěním dvou znalců přesto přesvědčen, že žalobce svým vozidlem vnikl před těsně před vozidlo H. T. a jeho řidič neměl žádný prostor k adekvátní reakci, pak měl tento závěr odůvodnit podstatně pečlivěji, než jak učinil v napadeném rozhodnutí. I z tohoto hlediska napadené rozhodnutí trpí zásadním nedostatkem důvodů.
26. V návaznosti na výše uvedené má soud rovněž za to, že správní orgány obou stupňů se měly důsledněji zabývat i případnou spoluzodpovědností řidiče vozidla H. T. P. I. Nejen proto, že oba znalci shodně připustili, že tento řidič byl schopen střetu zabránit a že na přesun žalobcova vozidla z připojovacího pruhu z nezjištěné příčiny nereagoval, ale také

proto že i jiné okolnosti naznačují, že P. I. možná vozidlo žalobce zcela přehlédli. P. I. sice ve svém vyjádření ze dne 30. 11. 2017 uváděl, že vozidlo žalobce před sebou v připojovacím pruhu viděl pohybovat se menší rychlostí a že náhlá změna směru jízdy pro něj byla překvapivá, nicméně při podání vysvětlení policistům na místě nehody poněkud protichůdně uváděl: „[N]ajednou jsem na poslední chvíli uviděl v pravém jízdním pruhu vozidlo červené barvy. Kde se tam vozidlo vzalo nevím“ (viz úřední záznam Policie ČR ze dne 26. 11. 2017; k použitelnosti úředních záznamů o podání vysvětlení v přestupkovém řízení srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 9. 2010, č. j. 1 As 34/2010 - 73, publ. pod č. 2208/2011 Sb. NSS). Obsah podávaného vysvětlení v tomto případě skutečně poněkud znevěrohodňuje pozdější způsob líčení týchž událostí. Tato nekonzistentnost v tvrzeních P. I. ve spojení se zjištěními obou znalců přitom může představovat významné vodítko pro skutkovou verzi, že ke střetu vozidel mohlo dojít též v důsledku nepozornosti řidiče P. I., který by tak za dopravní nehodu mohl spoluzodpovídat (byť definitivně nelze vyloučit ani variantu, že řidič P. I. byl v situaci, kdy měl před sebou vozidlo, které se z připojovacího pruhu zařadilo řádně, avšak mělo pouze nižší rychlost, tudíž jej stačilo předjet skrz volný levý pruh, nebo snížit vlastní rychlost – v takovém případě P. I. za nehodu odpovídal výlučně). Případná spoluúčast druhého řidiče by přitom mohla mít vliv nejen na výši ukládané pokuty, ale též na jiné typy řízení, zejména při vypořádání v rámci případné náhrady škody mezi účastníky. Právě proto je nezbytné, aby se žalovaný v dalším řízení otázkou případné spoluzodpovědnosti druhého řidiče důsledněji zabýval, a v případě jejího vyloučení přesvědčivě vysvětlil, proč se odklání od svého předchozího závěru vyjádřeném v rozhodnutí ze dne 24. 9. 2018, v němž otázku (spolu)odpovědnosti druhého řidiče naopak hodnotil jako velmi významnou.

V. Závěr a náklady řízení

27. S ohledem na výše uvedené dospěl soud k závěru, že napadené rozhodnutí trpí nepřezkoumatelností pro zásadní nedostatek důvodů a částečně i pro vnitřní rozpornost [§ 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.], a proto jej zrušil a vrátil žalovanému k novému projednání (výrok I).
28. V dalším řízení bude na žalovaném, aby se především lépe vypořádal s odvolacími námitkami proti prvostupňovému rozhodnutí, zejména těmi, které poukazují na nedostatky výroku o vině. Žalovaný se dále neopomene vypořádat s žalobcem předkládaným posudkem Ing. Rozlivky. Vzhledem k závěrům obou znaleckých posudků se žalovaný rovněž bude důsledněji zabývat možností spoluúčasti druhého řidiče, a pokud tuto spoluzodpovědnost vyloučí, pak dostatečně vysvětlí, proč tak – v kontrastu se svým dříve zaujatým právním názorem – činí.
29. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalovaný nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch. Žalobci, který byl ve věci úspěšný, přiznal soud náhradu nákladu řízení v celkové výši 15 342 Kč. Tato částka se skládá ze zaplaceného soudního poplatku za žalobu ve výši 3 000 Kč a nákladů zastoupení ve výši 12 342 Kč, které tvoří odměna tři úkony právní služby ve výši 3 100 Kč (převzetí a příprava zastoupení, sepsání žaloby a podání repliky) podle § 7 bodu 5, § 9 odst. 4 písm. d), a § 11 odst. 1 písm. a) a d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „advokátní tarif“), a tři paušální náhrady hotových výdajů ve výši 300 Kč podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu. Zástupce žalobce je plátcem daně z přidané hodnoty, k

nákladům řízení tak patří i náhrada za daň z přidané hodnoty v sazbě 21% ve výši 2 142 Kč. Náhradu nákladů řízení uložil soud žalovanému zaplatit žalobci ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku (§ 54 odst. 7 ve spojení s § 55 odst. 5 s. ř. s.) k rukám jeho zástupce (§ 149 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s § 64 s. ř. s., výrok II).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližze následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 2. června 2021

Mgr. Josef Straka, v. r.
samosoudce