



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl samosoudcem JUDr. Bc. Kryštofem Hornem v právní věci

žalobce: **J. H.**
bytem X
zastoupený advokátem Mgr. Jaromírem Noskem
sídlem Furchova 373, Telč

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 2. 2021, č. j. 046193/2020/KUSK,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.**
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) domáhá zrušení rozhodnutí žalovaného označeného v záhlaví (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž žalovaný dle § 90 odst. 1 písm. c) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) změnil výrokovou část rozhodnutí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (dále jen „správní orgán I. stupně“), ze dne 24. 2. 2020, č. j. MÚBNLSB-OD-21990/2020-RATPE (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a to pro porušení § 17 odst. 3 téhož zákona. Dle zjištění správního orgánu I. stupně žalobce dne 18. 6. 2019 v 9:30 h v obci Úvaly jako řidič vozidla tov. zn. I. předjížděl nákladní vozidlo a při zařazování se před předjížděné nákladní vozidlo pravou zadní částí svého vozidla zavadil o levý přední roh kabiny nákladního

vozidla. Dále správní orgán I. stupně žalobce shledal vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 zákona o silničním provozu, a to pro porušení § 47 odst. 2 písm. a), § 47 odst. 2 písm. d) a § 47 odst. 3 písm. g) zákona o silničním provozu, jelikož jako účastník dopravní nehody nesplnil své zákonné povinnosti a z místa nehody bez zastavení odjel. Dle žalovaného naplnil žalobce skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 zákona o silničním provozu toliko porušením § 47 odst. 2 písm. a) téhož zákona, a proto z výrokové části prvostupňového rozhodnutí odkazy na § 47 odst. 2 písm. d) a § 47 odst. 3 písm. g) zákona o silničním provozu vypustil. Vedle toho žalovaný prvostupňové rozhodnutí změnil tak, že z výrokové části tohoto rozhodnutí vypustil odkaz na ustanovení vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška o nákladech řízení“). Ve zbytku žalovaný prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Za uvedené přestupky byla žalobci uložena povinnost zaplatit pokutu ve výši 4 000 Kč a podle ustanovení § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky ve spojení s § 79 odst. 5 správního řádu a § 6 odst. 1 vyhlášky o nákladech řízení povinnost náhrady nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu

2. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a splňuje všechny formální požadavky na ni kladené. Jde tedy o žalobu projednatelnou.
3. Soud vycházel při přezkumu žalobou 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.). Vady, k nimž by byl povinen přihlédnout z moci úřední, soud neshledal.

Podstatný obsah správního spisu

4. Dne 18. 6. 2019 se k dopravnímu inspektorátu územního odboru Praha venkov – VÝCHOD Krajského ředitelství policie Středočeského kraje (dále jen „policejní orgán Praha venkov“) dostavil pan M. K., který vypověděl, že téhož dne okolo 9:30 h řídil po silnici č. II/101 ve směru jízdy k obci Jirny nákladní vozidlo tov. zn. V. s návěsem (dále jen „nákladní souprava“ nebo „souprava“), když ho začalo předjíždět jiné nákladní vozidlo, tov. zn. I. (dále jen „vozidlo I.“). Při předjíždění řidič vozidla I. zavadil o levý přední roh kabiny nákladní soupravy, aniž by řidič po nárazu zastavil. Řidič K. proto dopravní nehodu oznámil na linku 158 a vyčkal příjezdu policejní hlídky, již poskytl videozáznam z palubní kamery nákladní soupravy, na kterém je průběh dopravní nehody zaznamenán. Tento videozáznam je součástí správního spisu na nosiči DVD.
5. Dne 28. 7. 2019 se k dopravnímu inspektorátu územního odboru Jihlava Krajského ředitelství policie kraje Vysočina dostavil žalobce, který k události ze dne 18. 6. 2019 vypověděl, že jako řidič vozidla I. dojel u obce Úvaly jedoucí nákladní soupravu. Tato souprava posléze odbočila na vedlejší silnici a žalobce řídící vozidlo I. též. Nákladní souprava při odbočování téměř zastavila. Asi 20 metrů za křižovatkou se žalobce rozhodl, že soupravu předjede. Souprava jela rychlostí kolem 30 km/h a žalobce jel rychlostí asi 40 km/h. Žalobce uvedl, že místo zná a že věděl, že se tam nachází dlouhá rovina a že může nákladní soupravu bezpečně předjet. Když však započal předjížděcí manévr, řidič nákladní soupravy postupně zrychloval až na rychlost kolem 70 – 80 km/h. Žalobce se snažil předjížděcí manévr dokončit, protože mu přišlo bezpečnější předjíždění dokončit než zpomalovat a potom se po projetí celé nákladní soupravy řadit za ni zpět. Soupravu

žalobce předjížděl v úseku dlouhém asi 500 m, a protože viděl, jak v dále rovina v následné levotočivé zatáčce končí, zrychlil ještě více a předjíždění dokončil. Vzdálenost mezi vozidly si žalobce kontroloval ve zpětném zrcátku. Před předjížděnou nákladní soupravu se tedy žalobce dostal s celým vozidlem a teprve poté dal znamení o změně směru jízdy vpravo a před nákladní soupravu se zařadil. Při manévru o nákladní soupravu nikterak nezavádil, nedošlo k žádnému kontaktu mezi vozidly, žalobce nic neslyšel ani necítil. Ve zpětném zrcátku posléze viděl, že nákladní souprava zpomalila. Řidič soupravy však na žalobce nikterak neblíkal ani netroubil. Žalobce proto pokračoval dále a svoji jízdu dokončil. Vozidlo I. nebylo dle žalobce nijak poškozeno, neneslo stopy kontaktu s jiným vozidlem a žalobce nemusel nic opravovat. Žalobce dle svého mínění žádnou nehodu nezpůsobil, nikoho neohrozil a ani neomezil. Dle jeho názoru byla nebezpečná naopak jízda řidiče nákladní soupravy, který žalobce při předjíždění nenechal bezpečně předjet, během předjíždění zrychloval, čímž dráhu, po níž žalobce předjížděl, prodlužoval, a tím nebezpečnou situaci „vyhrocoval“.

6. Dne 10. 8. 2019 oznámil policejní orgán Praha venkov správnímu orgánu I. stupně podezření ze spáchání přestupků dle § 125c odst. 1 písm. k) a § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 zákona o silničním provozu. Z těchto přestupků správní orgán I. stupně uznal žalobce vinným příkazem ze dne 25. 9. 2019, č. j. MÚBNLSB-OD-98203/2019-RATPE. Proti příkazu však žalobce podal prostřednictvím svého zástupce odpor, jímž byl příkaz zrušen, a správní orgán I. stupně proto v řízení pokračoval.
7. Dne 11. 11. 2019 se před správním orgánem I. stupně uskutečnilo ústní jednání. V jeho průběhu byl žalobce seznámen se spisem. Žalobce posléze správní orgán I. stupně požádal, aby se za pomoci svého zástupce, který se k ústnímu jednání nedostavil, mohl ve věci vyjádřit písemně. Této žádosti správní orgán I. stupně vyhověl a žalobci k tomuto účelu stanovil 10denní lhůtu.
8. Dne 15. 11. 2019 obdržel správní orgán I. stupně písemné vyjádření, v němž žalobce zopakoval svoji verzi skutku ze dne 18. 6. 2019. Dle jeho názoru nebyla věc skutkově spolehlivě objasněna. Řidič předjížděné nákladní soupravy začal při předjíždění zvyšovat rychlost jízdy, čímž se celá situace značně zdramatizovala. Že při zařazování se před nákladní soupravu došlo ke kolizi, žalobce jako řidič naloženého vozidla nijak neregistroval. Žalobce tedy nemohl vědět, že došlo ke škodě, a vyloučil proto úmyslné nebo nedbalostní ujetí z místa nehody. Dle jeho názoru je zapotřebí zkoumat a hodnotit, jaký podíl má na vzniku kolizní situace řidič nákladní soupravy pan Kain. Žalobce proto navrhl výslech řidiče K. a případně též vypracování znaleckého posudku o příčinách dopravní nehody, aby bylo postaveno najisto, jak předjíždění probíhalo, jaké byly rychlosti obou vozidel, jaké byly možnosti obou řidičů apod.
9. Dne 24. 2. 2020 vydal správní orgán I. stupně prvostupňové rozhodnutí. V odůvodnění rozhodnutí uvedl, že z kamerového záznamu pořízeného z kabiny nákladní soupravy je patrné, že ke zrychlování jízdy nákladní soupravy nedocházelo a že žalobce při zařazování se před předjížděné vozidlo nedal znamení o změně směru jízdy a ohrozil a omezil řidiče předjížděného vozidla, čímž porušil § 17 odst. 3 zákona o silničním provozu. Dále se z videozáznamu dle správního orgánu I. stupně podává, že po nárazu došlo k „rozhoupání“ žalobcova vozidla a poškození pravé rohové lišty. Pouhým pohledem do zpětného zrcátka mohl žalobce zjistit, že došlo ke kontaktu s předjížděným vozidlem, a tudíž měl dle § 47 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu neprodleně zastavit a spolupracovat na zjištění skutkového stavu dle § 47 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu. V případě, že

nevznikla povinnost oznámit nehodu policii, měl žalobce sepsat společný záznam o dopravní nehodě dle § 47 odst. 3 písm. g) zákona o silničním provozu. To však žalobce neučinil. Dle správního orgánu I. stupně je průběh dopravní nehody zaznamenán na videozáznamu, a tudíž by výslech řidiče nákladní soupravy představoval úkon nadbytečný, stejně jako přibrání znalce z oboru dopravy. Nade vši pochybnost je totiž prokázáno, že k dopravní nehodě došlo nesprávným zařazováním žalobce před předjížděné vozidlo.

10. V odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí žalobce uvedl, že správní orgán I. stupně jeho argumentaci týkající se jízdy řidiče nákladní soupravy, kterou uplatnil v podání ze dne 15. 11. 2019, zcela přešel. Tímto způsobem nemohl být řádně zjištěn skutkový stav. Vadný procesní postup dle žalobce spočívá i v tom, že nemohl uplatnit své právo vyjádřit se před vydáním rozhodnutí dle § 36 odst. 3 správního řádu. Dle žalobce jsou skutková zjištění postavena v zásadě jen na videozáznamu a na úředních záznamech, které jsou navíc nepřesně interpretovány. Je evidentní, že se správní orgán I. stupně nezabýval otázkou, nakolik mohli oba řidiči splnit nebo porušit své povinnosti. Nedostatečná skutková zjištění vedla ke zjednodušenému dovození odpovědnosti pouze u jednoho účastníka nehody. Případná porušení povinností, a tudíž míra účasti řidiče nákladní soupravy nebyla ani v nejmenším zhodnocena. Správní orgán I. stupně postavil závěr o protiprávním jednání žalobce na videozáznamu, ze kterého nelze určit, zda řidič nákladní soupravy před problematickou situací skutečně zrychloval.
11. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný uvedl, že neshledal, že by byl žalobce jakkoli krácen na právu dle § 36 odst. 3 správního řádu. Správní orgán I. stupně nařídil za účelem projednání věci ústní jednání, v jehož rámci žalobce požádal o možnost vyjádřit se písemnou formou. Tomuto požadavku správní orgán I. stupně vyhověl. Žalobci nebylo upřeno ani právo na spravedlivý proces. Žalobce v rámci vyjádření vznesl návrhy, kterými však správní orgán I. stupně nebyl vázán. Stran skutkového stavu věci pak žalovaný dospěl k závěru, že správní orgán I. stupně důkazy, které byly nezbytné ke zjištění stavu věci, provedl. Žalobcem navrhované důkazy správní orgán I. stupně jako nadbytečné odmítl, neboť stěžejním důkazem v dané věci je kamerový záznam pořízený z nákladní soupravy, kterou žalobce svým jednáním poškodil. Správní orgán I. stupně tento důkazní prostředek v odůvodnění prvostupňového rozhodnutí řádně zhodnotil a vyvodil z jeho obsahu adekvátní závěry, svědčící o vině žalobce, který v inkriminovaném čase a místě jako řidič vozidla I. nezachoval potřebnou míru opatrnosti a při zařazování se před vozidlo, které předjel, jednak porušil zákonem stanovenou povinnost dát znamení o změně směru jízdy, a následně dokonce řidiče nákladní soupravy omezil a ohrozil. Po dopravní nehodě pak žalobce, který byl povinen neprodleně zastavit vozidlo, z místa odjel a teprve následným šetřením Policie České republiky byl dohledán. Správní orgán I. stupně se námitkami žalobce zabýval a řádně se s nimi v odůvodnění prvostupňového rozhodnutí vypořádal. Žalovaný se s tímto odůvodněním plně ztotožňuje. Kamerový záznam kritické situace vinu žalobce jednoznačně dokládá. Je z něho patrné, že řidič K. rychlost své jízdy nijak nezvyšoval, po celou dobu jízdy jel stejnou rychlostí, míra jeho účasti na zavinění nehody je nulová. Ze záznamu neplyne žádná indicie, na základě které by bylo možné důvodně dovozovat, že řidič K. v inkriminované situaci nesplnil či porušil některou z povinností vyplývajících mu ze zákona o silničním provozu. S ohledem na to nejsou žádné pochybnosti o tom, že to byl žalobce, kdo naplnil skutkovou podstatu přestupku. Stran formy zavinění žalovaný přisvědčil žalobci, že správní orgán I. stupně nedostatečně odůvodnil, že se žalobce přestupků dopustil v nedbalosti. Žalovaný proto doplnil, že

shledal, že se žalobce obou dvou přestupků dopustil v nevědomé nedbalosti. V případě přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu žalobce nezachoval potřebnou míru opatrnosti. V případě přestupku dle § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 zákona o silničním provozu lze konstatovat, že žalobce o střetu s nákladní soupravou vědět měl a mohl, a to zejména s ohledem na intenzitu nárazu patrnou z videozáznamu a následné „rozhoupání“ žalobcova vozidla.

Obsah žaloby, vyjádření žalovaného a replika žalobce

12. Žalobce tvrdí, že byl v řízení o přestupcích zásadně zkrácen na svých právech. Skutkový stav nebyl řádně zjištěn, byla dovozena odpovědnost za jednání, které nebylo prokázáno, a odpovědnost druhého účastníka nehody (řidiče nákladní soupravy) nebyla vůbec zkoumána. Žalobce včas a řádně v řízení o přestupcích předkládal a navrhoval pro svoji obranu důkazy. Poté, co nebyly důkazy připuštěny, bránil se žalobce odvoláním, avšak žalovaný prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Žalobce se domnívá, že správní orgán I. stupně od samého počátku předpokládal odpovědnost žalobce. Vycházel pouze z pořízeného videozáznamu a z policejního protokolu, ačkoliv se žalobce snažil prokázat, že zahájený jízdní úkon spočívající v předjíždění nákladní soupravy byl zásadně ovlivněn chováním řidiče této soupravy. Jelikož správní orgány bez řádného vyhodnocení a odůvodnění neprovedly navrhované důkazy, nemohlo být zjištěno vzájemné chování obou řidičů a nemohl být ani posouzen výpis z tachografu řidiče nákladní soupravy. Nemohlo být posouzeno, jak se řidič nákladní soupravy pohyboval před okamžikem předjížděcího manévru, jakou jel rychlostí, jak umožnil žalobci předjíždění, či zda naopak předjíždění bránil. Kamerový záznam totiž zachycuje jen konečnou fázi předjížděcího manévru. Nebylo možno zjistit a vyhodnotit, v jaké rychlosti vjel řidič nákladní soupravy do obce Úvaly. V této souvislosti žalobce navrhuje soudu provést výslech své osoby a výslech řidiče K.. Navrhuje též vyhodnotit videozáznam pořízený z kabiny nákladní soupravy.
13. Žalobce dále namítá, že správní orgány braly v potaz pouze povinnosti dané pro žalobce jako řidiče, který předjížděl, zatímco povinnosti dané pro řidiče, který byl předjížděn, zcela přešly. Přitom dle § 17 odst. 4 zákona o silničním provozu platí, že řidič předjížděného vozidla nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění. Dle § 18 odst. 1 téhož zákona potom platí, že rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat, a smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Žalobce je přesvědčen, že předjížděcí manévr na pro něj známé komunikaci zahájil při splnění povinností daných zákonem, a nebýt jednání řidiče nákladní soupravy, manévr by řádně dokončil. Po věcné i právní stránce tedy učinil vše tak, aby předešel porušení, které mu je kladeno za vinu. Nebylo mu však umožněno prokázat skutkový i právní stav. Žalovaný nikterak nehodnotil jednání předjížděného řidiče, všechny důkazy odmítl a svoji aktivitu omezil pouze na hledání důvodů zamítnutí žalobcova odvolání.
14. Správní orgán I. stupně postupoval tak, že úřední záznam a videozáznam postavil jako zásadní důkaz, a z toho dovodil odpovědnost žalobce. Na straně druhé důkazy a návrhy žalobce, kterými se žalobce snažil vnést do věci další světlo, správní orgán I. stupně velmi zkráceně odmítl, a dospěl tak k jednostranné odpovědnosti. Správní orgán I. stupně rezignoval na povinnost dle § 36 odst. 3 správního řádu a vydal rozhodnutí, aniž by se

žalobce mohl k věci dále vyjádřit. Porušením povinností na straně řidiče nákladní soupravy se správní orgán I. stupně vůbec nezabýval, a tím nemohlo dojít k vyvození případné odpovědnosti řidiče soupravy. Správní orgán I. stupně tak zásadně popřel princip rovnosti zbraní a znemožnil průkazné zjištění skutkového stavu. Žalovaný vzal takový postup za svůj, přejal veškerou argumentaci správního orgánu I. stupně, posouzení provedl formálně, aniž by se vypořádal s konkretizovanými vadami celého řízení, proti kterým ve svém odvolání žalobce brojil. Takovým postupem žalovaný zatížil napadené rozhodnutí vadou nepřezkoumatelnosti a současně popřel i smysl a podstatu odvolacího řízení. Popřením zásad správního řízení v postupu obou správních orgánů došlo ke zkrácení dovození odpovědnosti a vydání rozhodnutí, jež se neopírá o udržitelné důkazy, nýbrž pouze o předpoklady, které nebyly nijak potvrzeny. Žalovaný nedbal zásady vyšetřovací, která správnímu orgánu ukládá činit vše potřebné k řádnému zjištění skutkového stavu věci, a své povinnosti zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být uložena povinnost.

15. Správní orgán I. stupně dovodil zavinění ve formě nedbalosti, ostatními pohnutkami a vnitřním psychickým stavem žalobce se řádně nezabýval. Pokud by tak činil, musel by se zabývat obavou žalobce z chování řidiče předjížděné nákladní soupravy a z vyjetí jiného vozidla z protisměru, tj. okolnostmi, které na počátku manévru neexistovaly a které velmi pravděpodobně vedly k rychlé změně směru jízdy s následkem kolize. Takové jednání se potom blíží nedbalosti nevědomé, případně krajní nouzi. Ani to však nebylo vůbec hodnoceno. Návrhy žalobce zůstaly bez odezvy i v odůvodnění rozhodnutí. Správní orgány se přitom musí vypořádat se všemi skutečnostmi a možnými důkazy. Správní orgány mohou odmítnout návrhy účastníků řízení a provedení důkazů pouze tehdy, pokud v dosavadním řízení bylo tvrzení, o které se správní orgán opírá a na němž své rozhodnutí staví, spolehlivě ověřeno či vyvráceno. Správní orgán je povinen postavit nade vší rozumnou pochybnost všechny závěry, kterými argumentuje v neprospěch obviněného. Při existenci pochybnosti, tj. povinnosti unést důkazní břemeno, je toto na prokázání a vyhledávání správním orgánem, což se v daném případě nestalo. Žalovaný jako odvolací správní orgán nerespektoval povinnost přezkoumat zákonnost rozhodnutí i předcházejícího řízení, a zvoleným postupem proto zatížil napadené rozhodnutí vadami nepřezkoumatelnosti a zmatečnosti.
16. Ve vyjádření k žalobě žalovaný předně k námitkám žalobce obšírně citoval konkrétní pasáže napadeného rozhodnutí. Dále uvedl mj., že povinností řidiče vyplývajících z § 17 odst. 3 zákona o silničním provozu, tj. povinností dávat při předjíždění jiného vozidla a zařazování se před něj znamení o změně směru jízdy a neohrozit ani neomezit přitom řidiče předjížděného vozidla, není řidič zbaven ani při zrychlování předjížděného vozidla. I s takovou eventualitou musí řidič, který předjíždí jiné vozidlo, počítat. Dále žalovaný uvedl, že žalobce byl v předvolání ze dne 7. 10. 2019 poučen o konání ústního jednání s tím, že v rámci jednání proběhne dokazování, přičemž žalobce se mohl ke všem podkladům vyjádřit a navrhnout důkazy. Dle žalovaného jde o speciální ustanovení k obecné úpravě § 36 správního řádu. Dne 11. 11. 2019 byl žalobce seznámen s obsahem správního spisu a poučen o svých právech. Zástupce žalobce posléze podal písemné vyjádření s návrhy důkazů. Tvrzení žalobce o nemožnosti se vyjádřit je pouze účelové. K námitce nedostatečně zjištěného skutkového stavu žalovaný soudu navrhl provést důkaz přehráním videozáznamu z palubní kamery nákladní soupravy a dále též výslech svědka řidiče K..

17. V replice k vyjádření žalovaného žalobce uvedl, že žalovaný naprosto pomíjí, že pro řádné posouzení předjížděcího manévru bylo nutné postavit najisto způsob jízdy obou řidičů v době, která předcházela počátku předjížděcího manévru. O to se správní orgán I. stupně vůbec nepokusil a žalovaný tento postup aproboval. Žalovaný se soustředil pouze na videozáznam a ostatní žalobcovy návrhy zcela přešel. I s ohledem na nepochopení žalobních bodů žalovaným je žalobce přesvědčen o nutnosti nařízení jednání a provedení důkazů. Žalobce opětovně navrhl, aby soud ke svědecké výpovědi předvolala řidiče K.. Navrhl též, aby soud k provedení důkazu obstaral výpis z tachografu nákladní soupravy.

Ústní jednání

18. Při ústním jednání soud účastníci setrvali na svých procesních stanoviscích.
19. Soud z obsahu správního spisu přehrál videozáznam projednávané dopravní nehody z kabiny žalobcem předjížděného vozidla.
20. Zástupce žalobce poukázal na to, že manévr začal již před počátkem obce a mělo tedy dojít ke snížení rychlosti, k čemuž nedošlo. Pokud by správní orgány provedly výslech řidičů a posoudily tachograf, mohlo být posouzeno, nakolik řidič K. bránil předjíždění a v závěru zvyšoval rychlost jízdy, čímž porušil zákon o silničním provozu a ohrozil bezpečnost. O poškození vozidla žalobce nevěděl, předjížděné vozidlo nereagovala troubením či blikáním.
21. Žalobce se osobně vyjádřil tak, že nebýt toho, že pan K. zrychloval, proběhlo by předjíždění standardně. Hlídal si odstupy i vzdálenosti. Není žádný silniční pirát. Jelikož předjížděné vozidlo zrychlovalo, i on jel - ač nerad - poměrně rychle. Nevěděl, jak jinak manévr dokončit. Dání blinkru mu nepřišlo v tu chvíli důležité. Obával se, že by mohlo přijet nějaké vozidlo z protisměru. Přitom si před manévrem pečlivě ověřil situaci a měl by na něj dost času.
22. Žalovaný se vyjádřil tak, že je patrné, že žalobce po kontaktu (již v obci) zrychlil a odjel, není tedy možné, aby vozidla v době kontaktu jela tak vysokou rychlostí, jak uvádí žalobce (tj. 90 km/h).
23. Žalobce při jednání navrhl vypracování znaleckého posudku z oboru doprava, který by měl posoudit vhodnost podmínek pro předjíždění, určit ze záznamu skutečnou rychlost vozidel a odpovědět na otázku, zda mohl řidič předjížděného vozidla snížit rychlost jízdy a zabránit tomu, aby se před něj žalobce nebezpečně zařazoval.
24. Dokazování soud neprováděl, neboť obsah správního spisu (zejména promítnutý videozáznam) postačuje pro rozhodnutí ve věci. Navrhovaný výslech řidiče K. a výpis z tachografu jím řízeného vozidla ani znalecký posudek nemohou přinést poznatky o okolnostech, které by byly pro závěr o žalobcově přestupkové odpovědnosti samotného žalobce relevantní, neboť případná delikttní či civilní (spolu)odpovědnost řidiče K. není předmětem řízení.
25. Žalobce uzavřel, že nebylo prokázáno, že mohl jednat jinak. Žalovaný uvedl, že zpochybňoval-li žalobce provedené důkazy, důkazní břemeno se přeneslo na něj. Znalecký posudek mohl předložit.

Posouzení žalobních bodů

26. Soud úvodem uvádí, že žalobce v řízení nikterak nezpochybnil prokázání okolnosti, že v projednávaném incidentu předmětné vozidlo řídil. Soud tedy tuto skutečnost pokládá za nespornou.

27. Soud se nejprve vypořádá s námitkou žalobce spatřujícího nezákonnost postupu správního orgánu I. stupně v tom, že tento vydal prvostupňové rozhodnutí, aniž by umožnil žalobci se ve věci vyjádřit. Žalobce v této souvislosti konkrétně namítá porušení § 36 odst. 3 správního řádu. Podle věty první části před středníkem tohoto ustanovení správního řádu platí, že „*nestanoví-li zákon jinak, musí být účastníkům před vydáním rozhodnutí ve věci dána možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí.*“
28. Účelem § 36 odst. 3 správního řádu je dát účastníkovi řízení možnost seznámit se s obsahem správního spisu v době bezprostředně předcházející vydání rozhodnutí, tj. v době, kdy mezi seznámením se s podklady a vydáním rozhodnutí již není správní spis doplňován o další důkazní prostředky (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 2. 2010, č. j. 8 Afs 21/2009 - 243, č. 2073/2010 Sb. NSS). V nyní projednávané věci však správní orgán I. stupně žalobci umožnil se s obsahem správního spisu seznámit. Žalobce tak učinil dne 11. 11. 2019 v rámci ústního jednání, kdy mu správní orgán I. stupně podklady předložil a současně mu poskytl 10denní lhůtu k písemnému vyjádření. Této možnosti žalobce využil a v poskytnuté lhůtě prostřednictvím svého zástupce adresoval správnímu orgánu I. stupně své stanovisko. Ačkoliv správní orgán I. stupně vydal prvostupňové rozhodnutí až dne 24. 2. 2020 (a nelze tedy v daném případě hovořit o tom, že se žalobce s podklady seznámil „v době bezprostředně předcházející vydání rozhodnutí“), nic to dle soudu nemění na skutečnosti, že účel § 36 odst. 3 správního řádu byl v daném případě naplněn. Od doby, kdy se žalobce seznámil s obsahem správního spisu, totiž správní orgán I. stupně žádné další podklady do správního spisu nezaložil. Žalobce ostatně nic, co by nenavrhl již v řízení před správním orgánem I. stupně, nenavrhl k důkazu ani v řízení odvolacím. Ani nyní v řízení před soudem nenavrhl další důkazy, které by byly pro posouzení jeho přestupkové odpovědnosti relevantní. Procesní právo žalobce coby účastníka řízení o přestupcích vyplývající z § 36 odst. 3 správního řádu tedy porušeno nebylo, třebaže žalobce nebyl správním orgánem I. stupně před vydáním rozhodnutím informován o tom, že bylo dokazování již ukončeno.
29. Správní orgán I. stupně dospěl k závěru (a žalovaný to aproboval), že se žalobce dopustil celkem dvou přestupků – přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a dle § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 téhož zákona. Prvého z uvedených přestupků se měl žalobce jako řidič vozidla I. dopustit tím, že v rozporu s § 17 odst. 3 zákona o silničním provozu omezil a ohrozil při předjíždění nákladní soupravy řidiče tohoto vozidla, když při zařazování se před nákladní soupravu o tuto svým vozidlem zavadil, a současně nedal znamení o změně směru jízdy. Druhého z přestupků se měl žalobce dopustit tím, že po této kolizi v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu z místa nehody odjel namísto toho, aby neprodleně zastavil.
30. V průběhu řízení o přestupcích žalobce rozporoval naplnění obou těchto skutkových podstat přestupků. Tvrdil, že závěr o tom, že spáchal přestupek ohrožením jiného účastníka silničního provozu, je unáhlený, neboť kolize mezi dvěma vozidly nastala v důsledku jednání řidiče nákladní soupravy K., který v rozporu se zákonem o silničním provozu zrychloval ve chvíli, kdy jím řízenou nákladní soupravu předjížděl žalobce. Tato argumentace představuje rovněž jádro žaloby. Žalobce v průběhu řízení před správními orgány tvrdil rovněž to, že kolizi mezi dvěma vozidly nezaregistroval a že o způsobené škodě ani vědět nemohl – patrně v důsledku skutečnosti, že jím řízené vozidlo bylo naložené. Odmítal, že by z místa nehody odjel úmyslně, ba i nedbalostně. Od tohoto tvrzení však žalobce v žalobě upustil a svoji žalobní argumentaci soustředil, zdá se, již

výhradně na otázku naplnění skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a na způsob, jakým se správní orgány s touto otázkou a s důkazními návrhy žalobce vypořádaly. S ohledem na zásadu dispoziční (§ 75 odst. 2 s. ř. s.) proto soud dále vypořádává námitky vztahující se výhradně k odpovědnosti žalobce za přestupek spočívající v ohrožení a omezení řidiče předjížděné nákladní soupravy. Přesto však soud má po zhlédnutí videozáznamu za to, že i s ohledem na žalobcem tvrzený průběh předjížděcího manévru (kdy došlo zjevně k nebezpečnému přiblížení vozidel při jeho dokončení) bylo jednoznačně možné předpokládat, že ke kolizi mohlo dojít a žalobce se tedy měl ujistit, zda k ní nedošlo. Mohl tak učinit např. zastavením na bezpečném místě, viděl-li ve zpětném zrcátku, že i předjeté vozidlo zastavilo (nebyl-li kontakt rozpoznatelný již ze samotného rozhoupání vozidla žalobce). Soud tedy má za to, že závěr žalovaného o zaviněném (ve formě nevědomé nedbalosti) spáchání přestupku spočívajícího v „ujetí od dopravní nehody“ by v soudním přezkumu obstál.

31. V projednávané věci – vymezené žalobními body – je však podstatné, že žalobce nebyl postižen za překročení povolené rychlosti. Byl postižen především za to, že při předjíždění zavadil o vozidlo, které řídil řidič K.. Není přitom rozhodující, zda předjížděné vozidlo snížilo rychlost po vjetí do obce či zda naopak v průběhu předjíždění zrychlovala (to by mohlo být podstatné v závěrečné části manévru, pokud by to mohlo být důvodem kolize). Odpovědnost řidiče K. za porušení pravidel silničního provozu může být předmětem jiného řízení. Avšak stěžejní pro posouzení věci je to, jak se žalobce v dané situaci zachoval a jak ji vyřešil.
32. Videozáznam pořízený z kabiny nákladní soupravy, který soud promítl v rámci ústního jednání, zachycuje časový úsek jízdy, v jehož průběhu řidič K. řídil tuto nákladní soupravu po pozemní komunikaci na periferii obce Úvaly. V závěru videozáznamu lze sledovat zakončení předjížděcího manévru řidiče vozidla I. (tj. jízdu žalobce), který se zleva řadil před nákladní soupravu, přičemž manévr zakončil způsobem, kdy zcela zjevně nedodržel bezpečnou vzdálenost od předjížděného vozidla a zavadil pravým zadním rohem svého vozidla o levý přední roh kabiny nákladní soupravy. V daný okamžik lze ve videozáznamu vysledovat dokonce i komponent vozidla (patrně levou směrovku z kabiny nákladní soupravy), který se vlivem nárazu od vozidla oddělil a odlétl. Z videozáznamu dle názoru soudu nevyplývá, že řidič K. v průběhu své jízdy (tím méně pak v závěru předjíždění) rychlost nákladní soupravy razantně navyšoval. Nevyplývá z něj dle názoru soudu ani to, že by se v průběhu zaznamenaného časového úseku na pozemní komunikaci nebo v její bezprostřední blízkosti stala jakákoliv jiná neočekávatelná událost mající potenciál vytvořit nebezpečnou situaci, pro níž by bylo lze hodnotit, že žalobce při dokončení předjížděcího manévru jednal pod vlivem okolnosti vylučující protiprávnost (zejm. nedošlo k naplnění předpokladů krajní nouze dle § 24 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky, neboť žalobce měl možnost si počínat tak, aby chráněný zájem na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu neohrozil). Žalobce ostatně ani netvrdí, že by v daný okamžik došlo k jakékoliv nepředvídatelné situaci, která by mu neumožňovala předjížděcí manévr přerušit a zařadit se zpět za nákladní soupravu. Netvrdí ani to, že by nákladní soupravu současně za žalobcem předjíždělo ještě jiné vozidlo, kvůli kterému by se nemohl s vozidlem I. bezpečně zařadit zpět za nákladní soupravu. Ačkoliv tedy žalobce tvrdí, že vyhodnotil jako bezpečnější řešení situace předjíždění dokončit než zpomalit a následně se zařadit zpět za jedoucí nákladní soupravu, je soud názoru přesně opačného – tedy že měl žalobce v momentě, kdy vyhodnotil, že nestihne nákladní soupravu před blížící se levotočivou zatáčkou bezpečně předjet [tj. v momentě, kdy sebral, že před sebou již nemá

rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí, a kdy mohl reálně ohrozit nebo omezit protijedoucí řidiče – srov. § 17 odst. 5 písm. a) a c) zákona o silničním provozu], předjížděcí manévry přerušit, zpomalit a zařadit se zpět za předjížděnou nákladní soupravu. Dle názoru soudu by takovéto řešení nastalé situace představovalo bezpečnější postup, než pro který se žalobce rozhodl.

33. Pokud se tedy žalobce navzdory tomu, že předjížděcí manévry neprobíhal dle jeho očekávání, jal nadále zrychlovat a nákladní soupravu před blížící se zatačkou předjet, převzal riziko, že se situace na pozemní komunikaci zdramatizuje a že dojde k nehodě. Proto byl dle názoru soudu správný závěr správních orgánů o tom, že žalobce svým jednáním, v jehož důsledku došlo ke kolizi s předjížděnou nákladní soupravou, ohrozil a omezil řidiče této soupravy. Na tom by nic neměnilo ani případné zjištění, že řidič K. v rozporu s § 17 odst. 4 zákona o silničním provozu v průběhu předjíždění rychlost nákladní soupravy zvyšoval (byť to dle názoru soudu není – jak uvedeno výše – z videozáznamu patrné), neboť takováto skutečnost by byla předmětem jeho vlastní deliktů odpovědnosti. Soud v této souvislosti přitom připomíná, že žalobce není nositelem veřejného subjektivního práva na to, aby byla jiná osoba shledána vinnou ze spáchání přestupku a aby jí byla uložena sankce – srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 3. 2010, č. j. 5 As 10/2010 - 75). Případné zrychlování předjížděné nákladní soupravy v rozporu se zákonem o silničním provozu a s tím spojená otázka míry spoluzavinění nehody však může mít svůj význam při civilní náhradě škody, která napadeným rozhodnutím přiznána nebyla.
34. Soud je s ohledem na výše uvedené názoru, že obstarání navrhovaných důkazů by nemohly soud dovést k jinému závěru, než že správní orgány dovodily odpovědnost žalobce za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu důvodně. Soud je názoru, že se správní orgány vypořádaly se všemi žalobcem uplatněnými námitkami i důkazními návrhy dostatečným způsobem. Správní orgány uzavřely, že dostatečný důkaz, na základě kterého lze činit relevantní závěr o žalobcově vině, představuje videozáznam pořízený z kabiny nákladní soupravy. Ostatní důkazní návrhy – výsledky účastníků nehody či vypracování znaleckého posudku – správní orgány odmítly provést z důvodu nadbytečnosti, což řádně odůvodnily. S tímto postojem se soud zcela ztotožnil. Nelze proto hovořit o tom, že by napadené rozhodnutí bylo zatíženo vadou nepřezkoumatelnosti či snad zmatečnosti, jak žalobce tvrdí.
35. Žalobce dále namítá, že správní orgán I. stupně dovodil, že se žalobce dopustil přestupku v nedbalosti. Má za to, že lze ve vztahu k inkriminovanému skutku uvažovat o nedbalosti nevědomé, případně dokonce o jednání v krajní nouzi. Jak soud ale uvedl výše (srov. bod 11 napadeného rozhodnutí), žalovaný, který se formou zavinění žalobce zabýval důkladněji než správní orgán I. stupně, dovodil, že se žalobce dopustil protiprávního jednání (dokonce obou dvou přestupků) právě v nedbalosti nevědomé. Uvádí-li tedy žalobce, že se jeho jednání „blížilo znakům nevědomé nedbalosti“, není v tomto ohledu s žalovaným v podstatě ve sporu, protože není ani soud povolán k tomu, aby se touto otázkou blíže zabýval. Pokud jde o argument, že žalobce jednal při předjíždění nákladní soupravy v krajní nouzi, uvedl soud již výše, že z videozáznamu nevyplývá a že ani žalobce netvrdí, že v daný okamžik nastala na pozemní komunikaci nebo v její blízkosti nepředvídatelná událost, která by mu bránila předjížděcí manévry přerušit a zařadit se bezpečně zpět za předjížděnou nákladní soupravu. Proto je soud názoru, že v daném

případě nenastala žádná okolnost, jež by žalobcovu odpovědnost za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu vylučovala. Žalobcem uplatněné námitky má proto soud za nedůvodné.

36. Závěrem soud shrnuje, že ani nevhodné chování či přímo porušování pravidel silničního provozu jeho jiným účastníkem nedává žalobci právo vynucovat si „nárok“ na předjíždění na úkor bezpečnosti silničního provozu. Soud netvrdí, že by žalobce byl „pirátem silnic“. Pouze se v průběhu předjíždění dostal, dost možná i v důsledku cizího protiprávního jednání, do složité situace, která si zasloužovala reakci v duchu zásady „moudřejší ustoupí“. Zvoleným nevhodným řešením situace však sám žalobce naplnil skutkovou podstatu přestupku, což správní orgány správně konstatovaly.

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

37. Vzhledem k tomu, že žalobní body jsou nedůvodné a soud nezjistil žádnou vadu, k níž by byl povinen přihlédnout i bez námítky, byla žaloba zamítnuta (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
38. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nebyl v řízení úspěšný, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Procesně úspěšnému žalovanému soud náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť mu v řízení nevznikly žádné náklady převyšující náklady na běžnou administrativní činnost.

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). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší 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 29. září 2021

JUDr. Bc. Kryštof Horn, v. r.
samosoudce

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. R.