



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Lukášem Hlouchem, Ph.D., ve věci

žalobkyně: M. K.
bytem X

zastoupena JUDr. Antonínem Foukalem, advokátem
sídlem Heršpická 813/5, 639 00 Brno
proti

žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje
sídlem Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 3. 2020, č. j. JMK 43822/2020, sp. zn. S-JMK 10549/2020/OD/Ša,

takto:

- I. Žaloba **s e z a m í t á**.
- II. Žalobkyně **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce napadl u Krajského soudu v Brně (dále též „krajský soud“) svou žalobou rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 3. 2020, č. j. JMK 43822/2020, sp. zn. S-JMK 10549/2020/OD/Ša (dále též „napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto jeho

odvolání proti rozhodnutí Magistrátu města Brna, odboru dopravněsprávních činností (dále jen „prvostupňový orgán“ nebo „správní orgán I. stupně“), ze dne 22. 11. 2019, č. j. ODSČ-12444/19-26, sp. zn. ODSČ-12444/19-DAN/PŘ (dále též „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupku“).

2. Prvostupňovým rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění ke dni vydání prvostupňového rozhodnutí (dále též „zákon o silničním provozu“), kterého se měla dopustit tím, že dne 23. 4. 2019 v 9:20 hod. řídila motorové vozidlo tov. zn. Ford Fusion, RZ: X, v Brně po ulici Koliště v levém jízdním pruhu ze tří možných, ve směru od ulice Cejl ke křižovatce s ulicí Bratislavská, přičemž se plně nevěnovala řízení a neumožnila bezpečný a plynulý průjezd policejnímu vozidlu tov. zn. Škoda Octavia, RZ: X („vozidlo s právem přednostní jízdy“), jehož řidičem byl L. D., a které přijíždělo do uvedené křižovatky z ul. Bratislavská a odbočovalo vlevo na ul. Koliště ve směru jízdy k ul. Cejl, přičemž mělo zapnuté zvláštní výstražné světlo modré barvy doplněné o zvláštní zvukové výstražné zařízení, čímž porušila povinnosti řidiče podle ust. § 5 odst. 1 písm. b) a ust. § 41 odst. 7 zákona o silničním provozu.
3. Za spáchání přestupku byla žalobkyni prvostupňovým orgánem uložena pokuta ve výši 1 800 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

4. V rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný nejprve zrekapituloval obsah správního spisu a dosavadní průběh řízení. Podle jeho názoru prvostupňový orgán postupoval v souladu se zákonem, a to na základě skutkového stavu věci, který byl zjištěn bez důvodných pochybností.
5. K tomu žalovaný doplnil, že prvostupňový orgán jednání žalobkyně posuzoval rovněž jako porušení povinnosti řidiče podle ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, když se podle něj plně nevěnovala řízení motorového vozidla. Podle žalovaného však nebylo porušení dané povinnosti žalobkyni prokázáno. Přesto žalovaný nepovažoval za nutné přistoupit ke změně prvostupňového rozhodnutí, protože uvedená nesprávnost nemá vliv na právní kvalifikaci skutku a současně nebyla zohledněna jako okolnost přitěžující.
6. Naopak měl žalovaný za dostatečně prokázané porušení povinnosti řidiče podle ust. § 41 odst. 7 zákona o silničním provozu, neboť žalobkyně z nedbalosti nedala přednost vozidlu s právem přednostní jízdy, resp. neumožnila mu plynulý a bezpečný průjezd. Daná okolnost podle žalovaného spolehlivě vyplývá z pořízeného videozáznamu a dalších součástí policejní dokumentace. V této souvislosti žalovaný připomněl, že v nyní projednávané věci je žalobkyni kladeno za vinu porušení výše uvedené povinnosti řidiče, nikoliv způsobení dopravní nehody. Ačkoliv tedy žalovaný nepochybně, že dopravní nehoda nemusela být způsobena výlučně v důsledku protiprávního jednání žalobkyně, nemá to vliv na posouzení její přestupkové odpovědnosti.

7. Ve vztahu ke zjištění skutkového stavu věci žalovaný považoval za rozhodný důkaz pořízený videozáznam, který z pohledu řidiče zachycuje celou jízdu policejního vozidla, a to až do okamžiku vzniku dopravní nehody, které byla žalobkyně účastna. Z videozáznamu je zřejmé, že policejní vozidlo mělo v rozhodné době zapnuté zvukové a pravděpodobně také světelné výstražné zařízení. Stejně tak lze dovodit, že policista při najíždění do předmětné křižovatky v reakci na červenou signalizaci na semaforu zpomalil vozidlo až do úplného zastavení, aby vozidlům jedoucím na přilehlé ulici naznačil, že uplatňuje právo přednostní jízdy. V této souvislosti vozidla příjíždějící od ulice Cejl v pravém a středním jízdním pruhu zastavila, aby policejnímu vozidlu umožnila uskutečnění odbočovacího manévru vlevo.
8. Přestože žalovaný potvrdil, že žalobkyně neměla s řidičem policejního vozidla před srážkou vzájemný vizuální kontakt, mohla z okolností silničního provozu rozpoznat nestandardní situaci v silničním provozu. Konkrétně musela vnímat zvukové výstražné zařízení, včetně skutečnosti, že vozidla jedoucí v jejím směru (v pravém a středovém jízdním pruhu) zastavila, přestože na semaforu byl zeleným světlem stále signalizován volný průjezd. V rozhodné době se navíc v daném místě netvořily kolony a provoz byl plynulý. Žalobkyně tak mohla na danou situaci zareagovat, což neučinila. Její jednání pak bylo jednou z příčin vzniku dopravní nehody. K tomu žalovaný doplnil, že provedení důkazu svědeckou výpovědí policisty D., který zavinění dopravní nehody v příslušném záznamu potvrdil, by bylo nadbytečné, protože způsobení dopravní nehody nebylo žalobkyni kladeno za vinu. Pokuta poté byla žalobkyni uložena v polovině zákonné sazby, což žalovaný považoval s ohledem na okolnosti případu za přiměřené.

III. Žaloba

9. V žalobě bylo namítáno, že žalovaný měl postupovat podle ust. § 90 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), pakliže měl za to, že prvostupňový orgán žalobkyni nesprávně přičítal porušení dvou povinností řidiče. Kromě toho žalobkyně poukázala na skutečnost, že žalovaný se jednoznačně nevyjádřil k tomu, jakou mírou se měla podílet na vzniku dopravní nehody, a to ve vazbě na jednání řidiče policejního vozidla. Přesto lze z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí dovozovat, že jednání žalobkyně bylo se vznikem dopravní nehody spojováno, ačkoliv nebyly v tomto směru provedeny žádné důkazy.
10. Následně žalobkyně zrekapitulovala obsah policejní dokumentace, přičemž zdůraznila, že není z odůvodnění rozhodnutí správních orgánů zřejmé, na základě čeho bylo jednání žalobkyně považováno za nedbalostí porušení pravidel silničního provozu. K tomu žalobkyně doplnila, že srážce vozidel nemohla nijak zabránit, protože křižovatku projížděla na zelený signál, přičemž policejní vozidlo zaregistrovala až na poslední chvíli, stejně jako světelné a zvukové výstražné zařízení.
11. V této souvislosti žalobkyně namítala, že nebylo prokázáno, že by mohla včas vnímat zvukové výstražné zařízení, a to s ohledem na úzký profil ulice a budovy na obou stranách. Akustická situace je proto v daném místě složitá, neboť zvuk výstražného zařízení byl směřován k ulici Rooseveltova, nikoliv k ulici Koliště, na které se žalobkyně pohybovala. Z pořízeného videozáznamu je navíc zřejmé, že několik vteřin

před vznikem dopravní nehody křižovatkou ze směru jízdy žalobkyně projela jiná vozidla. Zastavení vozidel v pravém a středovém jízdním pruhu bylo umožněno tím, že měly na rozdíl od žalobkyně s řidičem policejního vozidla vzájemný vizuální kontakt. Přestože policista vozidlo při najíždění do křižovatky v podstatě zastavil, následně prudce akceleroval. Za účelem objasnění souvisejících otázek ostatně žalobkyně navrhovala provedené důkazy znaleckým posudkem a výslechem policisty D.

12. Současně měly správní orgány přihlédnout k tomu, že řidič vozidla s právem přednostní jízdy je povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost silničního provozu. S ohledem na skutečnost, že policista tímto způsobem nejednal, neumožnil žalobkyni vzájemné srážce předejít. Správní orgány se však s argumentací žalobkyně dostatečně nevypořádaly, stejně jako s jejími návrhy na doplnění dokazování. V daném případě se pak nejednalo o jednoduchou dopravní nehodu, jak bylo v odůvodnění rozhodnutí uvedeno. Podle žalobkyně je nutné posuzovat její jednání a okolnosti vzniku dopravní nehody ve vzájemné souvislosti. Pakliže byla dána určitá pochybnost, mělo být postupováno v souladu se zásadou *in dubio pro reo*, tedy rozhodnuto ve prospěch žalobkyně jako obviněné z přestupku.
13. Z těchto důvodů žalobkyně navrhla, aby krajský soud napadené a prvostupňové rozhodnutí zrušil.

IV. Vyjádření žalovaného a replika žalobkyně

14. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že s podanou žalobou nesouhlasí. Ve vztahu k jednotlivým námitkám odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí. Současně doplnil, že o spáchání přestupku žalobkyně nebyly dány důvodné pochybnosti, neboť skutkový děj byl spolehlivě zachycen na policejním videozáznamu. Kromě toho žalovaný označil za absurdní tvrzení žalobkyně, že zvukový výstražný signál nemohlo být slyšet na ulici Koliště. Policejní vozidlo totiž prokazatelně zastavilo až v předmětné křižovatce, nikoliv mezi budovami na ulici Bratislavská. Přítomnost zástavby navíc intenzitu zvukového signálu zesiluje. Podle názoru žalovaného proto měla žalobkyně k dispozici dostatek indicií, aby rozpoznala nestandardní situaci v silničním provozu a svoji jízdu těmito okolnostem přizpůsobila. Z těchto důvodů žalovaný navrhl, aby krajský soud žalobu jako nedůvodnou zamítl.
15. V replice na vyjádření žalovaného žalobkyně opětovně zdůraznila, že správní orgány svá rozhodnutí založily mimo jiné na nepodložených úvahách, k jejichž učinění nebyly odborné způsobilé. Současně žalobkyně doplnila, že uspořádání budov v místě vzniku dopravní nehody (křižovatce ulic Cejl a Koliště) vytváří akustický stín, čehož by si měly být správní orgány vědomy. Jednalo se o zásadní okolnost, která měla být podrobena důkladnějšímu šetření a dokazování. Proto žalobkyně na podané žalobě setrvala.

V. Řízení před krajským soudem

16. Krajský soud předně posuzoval, zda byly splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 s. ř. s.), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (§ 65, § 68, § 70 s. ř. s.).

17. V souladu s ust. § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. přezkoumal krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.
18. Ve věci bylo podle ust. § 76 odst. 3 s. ř. s. nařízeno ústní jednání na den 16. 11. 2021, neboť žalobkyně s projednáním a rozhodnutím věci bez nařízení jednání nesouhlasila. Krajský soud za přítomnosti žalobkyně, jejího zástupce a zástupce žalovaného při jednání označil napadené rozhodnutí a věnoval se podrobně vymezení všech skutků, z nichž byl žalobce shledán vinným. Vyslechl pak přednesy procesních podání obou stran. Zástupce žalobce zejm. poukázal na to, že žalovaný se dostatečně nepřesvědčil o provozu v levém pruhu a nedostatečně se vypořádal s pochybeními prvostupňového orgánu. Zástupce žalovaného poukázal zejm. na obsah videozáznamu a zdůraznil, že v řízení nebylo přezkoumáváno zavinění žalobkyně z dopravní nehody.
19. Dále krajský soud konstatoval obsah soudního a správního spisu. Ze **správního spisu** prvostupňového orgánu vyplývají následující skutečnosti. Podle oznámení přestupku se žalobkyně neměla plně věnovat řízení a situaci v silničním provozu. Uvádí se tam, že policejní vozidlo mělo zapnuto jak světelné, tak zvukové výstražné zařízení. V policejním vozidle byl ještě jeden policista (A. S.) a eskortovaná osoba (T. S.). Průběh jízdy policejního vozidla a vznik dopravní nehody byl zaznamenán na kameře řidiče, umístěné na taktické vestě. Dále je ve spisu obsažen úřední záznam ze dne 16. 5. 2019 sepsaný dopravním inspektorátem Městského ředitelství policie Brno, v němž je obsažen popis skutkového děje a dále vyjádření jednotlivých účastníků dopravní nehody. Žalobkyně se k věci vyjádřila tak, že výstražný zvuk slyšela až na poslední chvíli a výstražné světelné zařízení modré barvy včas rovněž neviděla. Podle jejího názoru zavinil dopravní nehodu řidič policejního vozidla, který ji vjel do cesty na červenou. Dále je ve spisu založen náčrtek (plánek) místa dopravní nehody a výpis z evidenční karty řidičky vozidla (žalobkyně) a také fotodokumentace zachycující až následky dopravní nehody.
20. Důležitým podkladem je videozáznam pořízený na osobní kameru řidiče policejního vozidla nstržm. D. umístěné na přední části taktické vesty. Převážná část videozáznamu zachycuje předcházející jízdu policejního vozidla a dokládá, že po celou dobu bylo ale zapnuto zvukové výstražné zařízení. Podstatná část začíná až v čase 3:38, kdy policejní vozidlo přijíždí k předmětné křižovatce (Bratislavská - Koliště). Je zřejmé, že v okamžiku najetí policejního vozidla k hranici křižovatky projela po ulici Koliště ještě nějaká vozidla (jejich jízda byla plynulá – nebyla zácpa – s ohledem na denní dobu a místní znalost je to obvyklé). Následně policejní vozidlo na červený signál pomalu najelo do křižovatky, než opět prudce akcelerovalo. Příjezd vozidla žalobkyně není do poslední chvíle viditelně zaznamenán. Po vystoupení policisty z vozidla je zřejmé, že v pravém a středovém jízdním pruhu (ze směru jízdy žalobkyně) již stojí řada vozidel.
21. Přestupkové řízení se žalobkyní bylo zahájeno doručením oznámení o zahájení řízení ze dne 7. 10. 2019 a předvolání žalobkyně k ústnímu jednání, které se konalo dne 6. 11. 2019. Při jednání byl proveden důkaz obsahem správního spisu. Žalobkyně se vyjádřila způsobem, že odmítá obvinění pro porušení daných povinností řidiče. Jedná se o frekventovanou ulici a v dané době byl hustý provoz. Během příjezdu ke křižovatce

žalobkyni bránila ve výhledu vozidla jedoucí v pravém a středovém jízdním pruhu. Nebyly proto ideální akustické a vizuální podmínky. Policejní vozidlo viděla až na poslední chvíli a nemohla již střetu zabránit. Současně žalobkyně doložila písemné vyjádření, včetně záznamu o dopravní nehodě, ve kterém policista D. uznal zavinění nehody. Dále žalobkyně navrhla provedení důkazu znaleckým posudkem.

22. K dodatečnému písemnému vyjádření žalobkyně předložila též záznam o dopravní nehodě. Dále bylo již vydáno prvostupňové rozhodnutí, v jehož výroku je žalobkyni kladeno za vinu rovněž porušení povinnosti řidiče podle ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, tedy nevěnování pozornosti řízení, což bylo vytknuto žalovaným v odůvodnění napadeného rozhodnutí. V odvolání podané právním zástupcem ze dne 8. 12. 2019 bylo namítáno zejm. neprovedení dalších důkazů, konkrétně pak výslech policisty D., který se doznal k zavinění dopravní nehody. Namítána nepodloženost úvah správního orgánu a nepřezkoumatelnost jeho rozhodnutí nevypořádání námitek a rozporuplné závěry. Žalobkyně zdůraznila, že nebyla schopna jako řidička policejní vozidlo včas zaregistrovat.
23. Ke správnímu spisu účastníci neměli žádné zásadnější doplnění ani připomínky. Stran doplnění dokazování zástupce žalobkyně uvedl, že navrhuje výslech žalobkyně, dále výslech řidiče policejního vozidla L. D., příp. znalecký posudek z oboru silniční doprava a konečně opakování důkazu videozáznamem. Zástupce žalobce dále připomněl, že obsahem správního spisu od začátku řízení nebyl založen záznam o nehodě, a dále zpochybnil také důvod, proč policejní vozidlo užilo právo přednostní jízdy. Krajský soud se jednotlivě zabýval přednesenými důkazní návrhy. Zamítl provedení důkazu výslechem řidiče policejního vozidla L. D. a jako nadbytečný, neboť zdrojem poznatků o skutkovém ději dopravní nehody z pohledu řidiče policejního vozidla je videozáznam. Dále zamítl i návrh na vypracování důkazu znaleckým posudkem jako neúčelný, neboť místo dopravní nehody je klasická křižovatka. Krajský soud vyhověl návrhu na opakování důkazu videozáznamem jízdy policejního vozidla, v jehož sekvenci od času 3:38 dále je zaznamenán vjezd vozidla do Křižovatky ulic Bratislavská – Koliště odbočujícího doleva a kolize s vozidlem žalobkyně přijíždějícím v levém krajním pruhu. Krajský soud neprováděl důkaz výslechem žalobkyně, ale ponechal žalobkyni prostor k vyjádření.
24. Žalobkyně k věci uvedla, že projížděla křižovatkou na zelenou a věnovala se provozu. Původně okolní provoz žalobkyni neukazoval žádnou indicii, že by se blížilo policejní vozidlo. V okamžiku, kdy žalobkyně uviděla policejní vozidlo, měla při své rychlosti cca 50 km/h pouze velmi krátký časový interval k reakci (asi 2 – 3 s). Podle jejího názoru ani řidič policejního vozidla se před vjetím do křižovatky nepřesvědčil, zda je volno. Konečně zpochybnila důvod užití výstražných světel policejním vozidlem (hlášený bombový útok, anebo jiný důvod – eskorta třetí osoby). Účastníci pak podrobně rozebrali sekvenci skutkového děje před samotným střetem vozidel. Poté krajský soud ukončil dokazování a po vyslechnutí konečných návrhů ve věci přerušil jednání za účelem vyhlášení rozsudku.

VI. Posouzení věci krajským soudem

25. Žaloba **není důvodná.**

26. Krajský soud při posouzení věci vycházel z právní úpravy obsažené v zákoně č. 361/2000 Sb. ve znění platném a účinném k datu spáchání přestupkového jednání. Podle ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. *Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.*
27. Podle ustanovení § 41 odst. 1 a 7 zákona o silničním provozu platí, že (1) *Řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré nebo modré a červené barvy, 2) případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (dále jen "vozidlo s právem přednostní jízdy"), není povinen dodržovat § 4 písm. c), § 5 odst. 1 písm. f), g), h) a odst. 2 písm. f) a g), § 6 odst. 5 a 6, § 7 odst. 1 písm. b), § 11, § 12 odst. 1, 2, 4, 5 a 6, § 13 až 17, § 18 odst. 2, 3, 4 a 8, § 19 odst. 2 a 3, § 20, § 21 odst. 2, 3 a 4, § 22, 23, § 24 odst. 3 a 4, § 25 odst. 1, 2, 3, 4, 5, § 26 odst. 3, § 27, § 28 odst. 2, 3 a 5, § 31, § 32 odst. 6, § 35, § 36 odst. 1 a 2 a § 39 odst. 4 a 5; je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. (7) Řidiči ostatních vozidel musí vozidlům s právem přednostní jízdy a vozidlům jimi doprovázeným umožnit bezpečný a plynulý průjezd, a jestliže je to nutné, i zastavit vozidla na takovém místě, aby jim nepřekážela. Do skupiny tvořené vozidly s právem přednostní jízdy a vozidly jimi doprovázenými se řidiči ostatních vozidel nesmějí zařazovat.*
28. K jednotlivým žalobním námitkám krajský soud uvádí následující. V první řadě krajský soud musel uvážit otázku, zda žalovaný tím, že neprovedl změnu výroku prvostupňového rozhodnutí v souladu se svým právním názorem, že naplnění přestupkové skutkové podstaty obsažené v ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu nebylo žalobkyni prokázáno. Žalobkyni je třeba dát částečně za pravdu v tom, že žalovaný měl správně prvostupňové rozhodnutí změnit v části výroku týkajícího se vymezení povinností řidiče, která byla ze strany žalobkyně porušena, pakliže dospěl k závěru, že porušení jedné z nich, tedy nevěnování se řízení - ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, nebylo v řízení prokázáno. Podle názoru krajského soudu žalovaný měl postupovat podle § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu, neboť zde nešlo o situaci, která by v rozporu se zájmy žalobkyně jí zbavila práva podat odvolání.
29. Na druhé straně ale krajský soud důsledně zvažoval, zda toto – spíše formální – pochybení mělo jakýkoliv vliv na její právní sféru, tedy zejm. otázku viny ze spáchání přestupku a uložení správního trestu. Žalobkyni byla uznána vinnou ze spáchání přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, což je tzv. zbytková nebo souhrnná skutková podstata. K jejímu naplnění proto došlo již samotným porušením povinnosti podle ust. § 41 odst. 7 zákona o silničním provozu, který stanovuje: *„Řidiči ostatních vozidel musí vozidlům s právem přednostní jízdy a vozidlům jimi doprovázeným umožnit bezpečný a plynulý průjezd, a jestliže je to nutné, i zastavit vozidla na takovém místě, aby jim nepřekážela.“*
30. Žalovaný ostatně na stejnou skutečnost poukázal rovněž v rámci odůvodnění napadeného rozhodnutí, přičemž v této souvislosti doplnil, že porušení dvou povinností řidiče nebylo ze strany prvostupňového orgánu hodnoceno ani jako okolnost přitěžující, tedy zvyšující uložený správní trest. Pochybení prvostupňového orgánu tedy nemělo ve vazbě na následný postup žalovaného žádný vliv na právní

kvalifikaci z hlediska samotné skutkové podstaty přestupku, a to jak ve vztahu k úvahám o vině, tak o výši uložené pokuty. Zrušení rozhodnutí výlučně z uvedených důvodů by proto bylo značně formalistické. Proto k němu krajský soud nepřistoupil a uzavírá, že toto pochybení žalovaného nemá rozměr materiální nezákonnosti, tedy zásahu do právní sféry žalobkyně.

31. Co se týká tvrzeného nedostatečného prokázání a zdůvodnění subjektivní stránky přestupku, uvádí krajský soud následující. Je třeba říci, že prvostupňový orgán se této otázce věnoval spíše obecným způsobem, když v odůvodnění svého rozhodnutí toliko konstatoval zavinění ve formě nedbalosti. Na tyto úvahy pak navázal žalovaný v rámci odůvodnění rozhodnutí, a to ve vazbě na zásadu jednotnosti a funkční provázanosti jednotlivých stádií správního řízení. V zásadě ve shodě s prvostupňovým orgánem uvedl, že v daném případě postačovalo nedbalostní jednání žalobkyně, která v souvislosti s porušením povinnosti řidiče (neumožnění bezpečného a plynulého průjezdu vozidla s přednostním právem jízdy) sice nevěděla, že svým jednáním porušuje nebo ohrožuje právem chráněný zájem, ale vzhledem ke svým poměrům to vědět měla a mohla.
32. Krajský soud je toho názoru, že bylo na místě, aby žalovaný závěry prvostupňového orgánu ještě více precizoval, tedy nevycházel toliko ze zákonné definice nevědomé nedbalosti. Na druhou stranu je nutné zohlednit, že míra zavinění byla v případě žalobkyně považována za okolnost polehčující, přičemž je její vymezení nutno chápat v kontextu celého odůvodnění rozhodnutí, které se k aspektům porušení dané povinnosti řidiče a souvisejícím okolnostem blíže vyjadřovalo.
33. Je pak nutné zdůraznit, že úvahy správních orgánů se primárně týkaly jednání žalobkyně spočívajícího v porušení výše uvedené povinnosti řidiče (ze strany prvostupňového orgánu dvou povinností řidiče), což však se vznikem dopravní nehody souviselo pouze nepřímo. Jinými slovy, správní orgány vycházely z toho, že porušení povinnosti řidiče neumožněním bezpečného a plynulého průjezdu vozidla s přednostním právem jízdy mělo z logiky věci určitý podíl na následném vzniku dopravní nehody (nezpomalení či nezastavení vozidla před křižovatkou v reakci na zvukové výstražné zařízení a chování ostatních vozidel jedoucích ve stejném směru jízdy navzdory světelné zelené signalizaci na semaforu).
34. Krajský soud v tomto ohledu zdůrazňuje, že samotné způsobení dopravní nehody vůbec žalobkyni nebylo kladeno za vinu, protože jak žalovaný správně poznamenal, porušení povinnosti podle ust. § 41 odst. 7 zákona o silničním provozu může mít za následek pouze ohrožení právem chráněného zájmu, aniž by muselo vždy vést ke srážce s policejním vozidlem. V tomto směru je proto rovněž nepodstatné, zda se řidič policejního vozidla v záznamu o dopravní nehodě za jejího původce označil či nikoliv. Daná okolnost by měla význam při zkoumání odpovědnosti za vznik dopravní nehody, popř. ve vazbě na rozhodování o nároku na náhradu škody takto způsobené; to však není předmětem řízení v této věci.
35. Další skupina námitek se týkala zjišťování skutkového stavu ve správním řízení. V tomto směru je obhajoba žalobkyně stavěna na tom, že s ohledem na podmínky silničního provozu nebyla schopna jízdu policejního vozidla s právem přednostní jízdy do poslední chvíle zaregistrovat. K samotné srážce pak došlo v důsledku porušení

povinnosti řidiče policejního vozidla, který má i při užití světelného či zvukového výstražného zařízení zákonnou povinnost dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

36. Co se týče podmínek v silničním provozu před vznikem dopravní nehody, krajský soud předně uvádí, že správní orgány těmito otázkám věnovaly ve svých rozhodnutích dostatečnou pozornost. Konkrétně hodnotily nejen hustotu silničního provozu, ale také akustické a rozhledové možnosti žalobkyně a související chování řidiče policejního vozidla. Za tímto účelem vycházely primárně z pořízeného videozáznamu, který autenticky (z pohledu řidiče) zachycuje jízdu policejního vozidla před a při průjezdu danou křižovatkou, a to až do okamžiku srážky s vozidlem žalobkyně. Následné postavení vozidel je dále zachyceno na pořízené fotodokumentaci a plánu dopravní nehody.
37. V této souvislosti dává krajský soud správním orgánům za pravdu, že provádění dalších důkazů by bylo nadbytečné. Ačkoliv je výslech obou účastníků dopravní nehody běžnou správní praxí, je třeba zdůraznit, že policista D. by stejně jako ostatní členové posádky policejního vozidla nemohl být v zásadě schopen uvést žádné relevantní poznatky nad rámec obsahu videozáznamu, což ostatně vyplývá také z úředního záznamu, který byl na místě pořízen, a to včetně popisu celé události ze strany osob, které se v policejním vozidle nacházely. Podobným způsobem lze argumentovat ve vztahu k navrhovanému provedení důkazu znaleckým posudkem, který by byl nepochybně na místě při zkoumání přestupkové odpovědnosti v kontextu způsobení dopravní nehody, resp. za účelem přesnějšího posouzení podílu dotčených osob na jejím vzniku.
38. Naopak se krajský soud ztotožňuje se žalovaným v tom, že při posouzení odpovědnosti žalobkyně za porušení povinnosti řidiče podle ust. § 41 odst. 7 zákona o silničním provozu lze vycházet z pořízeného videozáznamu a znalostí místních podmínek silničního provozu (včetně prostorového uspořádání okolní zástavby). Argumentace žalobkyně, že tyto místní podmínky (zejm. zástavba a zeleň poblíž křižovatky Bratislavská – Koliště) vylučovaly, aby slyšela výstražné zvukové zařízení policejního vozidla, není přesvědčivá. Z těchto důvodů k opatření a provedení těchto důkazů nepřistoupil ani krajský soud v řízení o žalobě.
39. K tomu krajský soud dále dodává, že policejní vozidlo před průjezdem křižovatkou mělo prokazatelně zapnuté jak světelné, tak zvukové výstražné zařízení, což ostatně žalobkyně nijak nezpochybňuje. Stejně tak nebylo ve vazbě na videozáznam rozporováno, že řidič policejního vozidla před průjezdem křižovatkou a následnou srážkou se žalobkyní v podstatě do zastavení přibrzdil, než opět akceleroval, a to za účelem dokončení odbočovacího manévru vlevo. V momentě, kdy policejní vozidlo najelo do křižovatky a zastavilo, aby se jeho řidič přesvědčil, zda může odbočovací manévr dokončit, již nemohlo okolí dané křižovatky nijak tlumit slyšitelnost výstražných signálů. Odmítnout je dále nutné také tvrzení žalobkyně, že podobný efekt měla za následek okolní místní zástavba. Pokud krajský soud odhlédne od relevantní reakce žalovaného, že uzavřený prostor či úzká profilace ulice mezi budovami šíření zvuku zákonitě spíše podporuje, je vhodné připomenout, že policejní vozidlo se nacházelo se zapnutým zvukovým výstražným zařízením těsně před srážkou

několik sekund přímo v křižovatce. Argumentace žalobkyně proto nemá logické opodstatnění.

40. Krajský soud samozřejmě nezpochybňuje na videozáznamu zachycenou skutečnost, že krátce před vjetím policejního vozidla do křižovatky a následným vznikem dopravní nehody jí ještě nějaká vozidla ve směru jízdy žalobkyně projela. Nelze však opomenout, že v realitě silničního provozu si lze pod několika vteřinovým intervalem možné představit ujetí poměrně velké vzdálenosti, a to zejména v místě, kde se vozidla (při plynulém provozu) běžně pohybují rychlostí 50 km/h. Krajský soud samozřejmě nepochybuje o tom, že žalobkyně mohla situaci subjektivně vyhodnotit tak, že zdroj zvukového signálu se nachází „někde opodál“. Je však jen těžko uvěřitelné, že by ho vůbec neslyšela, popř. že by neměla ani ve vazbě na další okolnosti (chování souběžně jedoucích vozidel) možnost jízdu vozidla s právem přednostní jízdy rozpoznat a svou jízdu tak adekvátním způsobem (typicky zpomalením vozidla) přizpůsobit.
41. Správní orgány pak ostatně nijak nezpochybnilly tvrzení žalobkyně o tom, že policejní vozidlo do poslední chvíle neviděla, a to v důsledku vozidel stojících v pravém a středovém pruhu ve směru její jízdy. Vycházely však z toho, že měla k dispozici jiné indicie, aby nestandardní situaci v silničním provozu (průjezd vozidla s právem přednostní jízdy) zaregistrovala. Jednou z těchto indicií byla skutečnost, že vozidla v souběžných pruzích zpomalovala a následně zastavila přesto, že na semaforu svítilo zelené signalizační světlo, přičemž se v dané době netvořily kolony, jak je tomu na této křižovatce v jinou denní dobu obvyklé (což je soudu rovněž známo z jeho znalosti místa nehody). Uvedenou skutečnost ostatně žalobkyně v žalobě potvrdila, když argumentovala tím, že zastavení vozidel bylo dáno tím, že měly na rozdíl od ní vizuální kontakt s řidičem policejního vozidla. Bylo na žalobkyni, aby přizpůsobila rychlost jízdy svého vozidla situaci v provozu a zachovala potřebnou míru opatrnosti, nebyl-li průjezd vozidel v ostatních pruzích křižovatkou plynulý (k povinnosti řidiče dát přednost, příp. až zastavit vozidlo viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2011, čj. 7 As 97/2011-68, přístupný na www.nssoud.cz).
42. Kromě toho správní orgány pracovaly s tím, že policejní vozidlo mělo po celou dobu až do vzniku dopravní nehody zapnuté zvukové signalizační zařízení. Zdejší soud pak souhlasí s tím, že lze rovněž bez rozsáhlých odborných znalostí vycházet z toho, že dané zařízení je z hlediska intenzity z povahy věci konstruováno ve vazbě na podmínky silničního provozu tak, aby bylo schopné včas upozornit ostatní účastníky silničního provozu o průjezdu vozidla s právem přednostní jízdy. Intenzita zvukového signálu tak z logiky věci reflektuje skutečnost, že za dosažením předvídaného účelu je nutné, aby byla signalizace seznatelná nejen ve vzdálenosti několika metrů, ale do větší vzdálenosti, aby se na ni dalo v běžných rychlostech včas zareagovat. Nelze samozřejmě za všech okolností vyloučit rušivé vlivy v okolí (např. blízké stavební práce apod.). V nyní projednávané věci však není z pořízeného videozáznamu patrné nic, co by zvukové výstražné zařízení zásadním způsobem utlumilo či přehlušilo.
43. Závěrem krajský soud dodává, že nijak nezpochybňuje možnost současného porušení pravidel silničního provozu ze strany řidiče policejního vozidla (obdobně jako žalovaný i prvostupňový orgán), což však nebylo samo o sobě předmětem tohoto řízení, stejně jako související posuzování podílu viny za způsobení dopravní nehody a škody na obou

vozidlech. Ze správního spisu je patrné, že podezření ze spáchání dopravního přestupku bylo prvostupňovým orgánem oznámeno příslušnému orgánu Policie ČR [§ 64 odst. 1 písm. b) ve spojení s § 4 odst. 5 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb.].

VII. Závěr a náklady řízení

44. Ze všech shora uvedených důvodů bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
45. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu ust. § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšná žalobkyně nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, respektive ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, protože se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok III.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu. 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.

V Brně dne 16. listopadu 2021

JUDr. Lukáš Hlouch, Ph.D., v.r.
samosoudce

Za správnost vyhotovení:
K. M.