



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Mgr. Filipem Skřivanem ve věci

žalobce: **V. R.**
bytem X
zastoupen Mgr. Jaromírem Noskem, advokátem
sídlem Furchova 373, Telč

proti
žalovanému: **Krajský úřad kraje Vysočina**
sídlem Žižkova 57, Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 4. 2021, č. j. KUJI 38003/2021, sp. zn. OOSČ 255/2021 OOSC/75,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se nepřiznává náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Magistrát města Jihlavy (dále jen „magistrát“) rozhodnutím ze dne 12. 3. 2021, sp. zn. SZ-MMJ/OD/14012/2020/33, uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Žalobce porušil povinnost dle § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu, neboť dne 10. 2. 2020 v 9:55 hod. na ulici Pávovská v Jihlavě u odbočky ke společnosti CEMEX jako řidič osobního vozidla Peugeot reg. zn. X předjížděl z levé strany nákladní motorové vozidlo Mercedes s návěsem, které dávalo znamení o změně směru jízdy vlevo a odbočovalo vlevo, a došlo ke střetu, čímž žalobce způsobil dopravní nehodu. Za spáchání přestupku uložil magistrát žalobci pokutu ve výši 5 000 Kč, zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců a povinnost nahradit náklady řízení v částce 6 000 Kč. Odvolání žalobce žalovaný napadeným rozhodnutím zamítl a rozhodnutí magistrátu potvrdil.

II. Žaloba

2. Proti napadenému rozhodnutí podal žalobce žalobu. Správním orgánům vytýká nedostatky v hodnocení skutkového stavu. Správní orgány vycházely ve svých skutkových zjištěních ze znaleckého posudku doc. ing. Aleše Vémoly, Ph.D. Samotný znalec i řidič předjížděné nákladní soupravy V. B. připouštějí, že žalobce nemusel zjistit zapnuté směrové světlo vlevo u předjížděné soupravy přes kolonu vozidel jedoucích za ní. Přestože na to žalobce upozorňoval, byl shledán vinným z předmětného přestupku. Žalobce po celou dobu navrhoval důkazy, které mohly přispět k řádnému zjištění skutkového stavu, např. magistrát si nevyžádal doklad o hmotnosti a záznam z tachografu nákladní soupravy, nebo se odmítl zabývat předloženými videozáznamy a dalšími návrhy.
3. Žalobce se nemohl dopustit porušení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu. Žalobce předjížděl několik za sebou jedoucích vozidel a neviděl vlevo zapnutý blikáč nákladní soupravy. I znalec doc. Vémola přitom tuto variantu připouští. Aby bylo prokázáno porušení daného ustanovení, muselo by být alespoň vysoce pravděpodobné, že znamení o změně směru bylo viditelné pro žalobce, který předjížděl několik vozidel (vč. nákladních). Okamžik zahájení předjížděcího manévru několika vozidel a možné výhledové poměry však magistrát vůbec nezjišťoval.
4. Z provedených důkazů vyplývá, že při prvotním ohledání existoval předpoklad zavinění dopravní nehody u řidiče nákladní soupravy, který nekontroloval situaci za sebou a připustil, že nemusel postřehnout při kontrole ve zpětném zrcátku, že už je předjížděn vlevo, a že směrové světlo nákladní soupravy mohlo být zcloněno vzadu jedoucími vozidly. Magistrát však naprosto nekriticky přejal znalecký posudek i přesto, že byl upozorněn na objektivní nedostatky, kdy znalec použil metodu počítačové simulace, aniž by zhodnotil vše, co měl k dispozici. Žalovaný však nijak nehodnotil závěry znalce, že nelze zcela vyloučit, že žalobce započal předjíždět kolonu vozidel dříve, než byl zapnutý blikáč vlevo, a že není možné zjistit rozestupy vozidel v koloně.
5. Znalec nesprávně uvádí, že v okamžiku střetu narazilo vozidlo žalobce svou pravou přední částí do levého předního kola tahače. Realita byla taková, že k nárazu došlo do pravé části vozidla žalobce, vozidlo tedy již takřka předjelo tahač. Znalec nijak nehodnotil ani prvotní ohledání policie. Nehodnotil, zda se mohl žalobce zachovat jinak (předejít střetu) za situace, kdy poprvé uviděl zapnuté směrové světlo v okamžiku, kdy již byl svoji přední částí na úrovni zadní části tahače, a nakolik mohl střetu zabránit řidič soupravy.

6. Záznam z tachografu nákladní soupravy a doklad o přepravovaném nákladu (povinná archivace u dopravce 1 rok), klíčové nezpochybnitelné důkazy nebyly vyžádány, když správní orgán zaměnil data z tachografu za data z karty řidiče. Žalobce tak bez své viny nemohl nijak prokázat technické parametry (rychlost a hmotnost) nákladní soupravy v okamžiku těsně před střetem.
7. Správní orgány dle žalobce taktéž nezkoumaly porušení povinností řidiče nákladní soupravy při odbočování vlevo a princip předvídatelnosti. Jejich právní závěry jsou výsledkem nedostatečně zjištěného stavu věci bez zohlednění zásady *in dubio pro reo*. Žalobce proto navrhuje, aby krajský soud obě správní rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného

8. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že z důkazního materiálu jednoznačně vyplynulo, že žalobce předjížděl vozidlo v době, kdy řidič nákladního vozidla dával znamení o změně směru jízdy vlevo. Videozáznamy předložené žalobcem nejsou relevantní, neboť byly pořízeny v odlišné situaci (jiné typy vozidel, jiné světelné a tedy i rozhledové podmínky, apod.). Pokud měl žalobce přes před ním jedoucí vozidlo nedostatečný výhled a nemohl monitorovat situaci na čele kolony, neměl předjížděcí manévr vůbec započít. Jelikož však bylo znaleckým výpočtem prokázáno, že v době, kdy kolonu vozidel předjížděl, odbočující nákladní vozidlo směrový ukazatel o změně směru jízdy zapnutý mělo, je evidentní, že porušil § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu.
9. Ze znaleckého posudku vyplývá, že řidič nákladní soupravy měl zapnutý ukazatel směru jízdy již 5 sekund před střetem a nacházel se s vozidlem cca 31,5 m před místem střetu, žalobce se ve stejné době nacházel 95 m před střetem (ještě v pravém jízdním pruhu), řidič nákladní soupravy ho tudíž nemohl vidět. Naopak viděl, že vozidla jedoucí v koloně za ním respektují jeho snížení rychlosti a dávání znamení o změně směru jízdy vlevo, a také zpomalují.
10. Znalec provedl velmi podrobné posouzení všech podkladů, které se k dopravní nehodě váží (protokol o dopravní nehodě, záznamy policistů, fotodokumentace), porovnal svědecké výpovědi obou řidičů a sám zhlédl místo dopravní nehody. Detailně analyzoval videozáznam z tahače (z důvodu časového určení činnosti směrového ukazatele a výpočtu ujetí dráhy vozidla žalobce) a fotodokumentaci poškození obou vozidel. Provedl výpočet střetu vozidel, jejich pohybu po střetu a před střetem a zpracoval analýzu možností odvrácení střetu. Ze znaleckého posudku žádné nesrovnalosti či rozpory s jinými důkazy nevyplývají. Znalec dospěl mj. i k závěru, že vozidlo žalobce narazilo svou pravou přední částí do levého předního kola tahače, nikoli jak uvedla policie při prvotním ohledání, že nákladní vozidlo narazilo do pravých zadních dveří vozidla žalobce. Sám znalec analýzou kamerového záznamu z tahače prokázal, že výpověď svědka H. se nezakládá na pravdě (v okamžiku střetu stál ke komunikaci zády).
11. Hmotnost nákladní soupravy je pro průběh nehodového děje irelevantní. Jelikož vozidla jedoucí v koloně nebyla typově určena a ani nebyla zjištěna totožnost jejich řidičů, je zajištění shodných podmínek pro provedení vyšetřovacího pokusu navrhovaného žalobcem nemožné. Žalovaný proto navrhuje, aby krajský soud žalobu jako nedůvodnou zamítl.

IV. Replika a další vyjádření žalobce

12. V replice žalobce uvádí, že žalovaný soustavně přehlíží argumentaci, že žalobce zahájil předjížděcí manévr několika vozidel na přehledném a bezpečném úseku, kdy z ničeho nemohl předpokládat náhlé odbočení nákladní soupravy vlevo. Ani znalec není schopen odpovědět na klíčové otázky výhledových možností žalobce, když uvádí, že *„výhledové a rozpoznávací schopnosti zpozorovat zapnutý blikáč, respektive možnosti při předjíždění kolony pomalu jedoucích vozidel, nelze jednoznačně posoudit, pokud nejsou známy přesné podélné rozestupy mezi jednotlivými vozidly kolony“*.
13. Znalec jako zpracovatel znaleckého posudku vycházel z vlastního odhadu vzdálenosti a doby předjíždění 95 m a 5 s. Z obsahu spisu a výpovědi žalobce vyplývá, že začal předjížděcí manévr zhruba ve vzdálenosti 140 m a čase 8 s před místem střetu. Ve znaleckém posudku nebylo využito celé video z tahače tak, aby byl zřejmý počátek kolize. Nebyla prokázána funkčnost a viditelnost směrového světla na návěsu nákladní soupravy pro samotného žalobce (jeho výhledové možnosti). Nebyla hodnocena výpověď řidiče nákladní soupravy, který připustil, že si předjíždějícího vozidla nemusel všimnout a nijak se aktivně nesnažil zabránit střetu. Pro stanovení viníka nehody je podle zákona o provozu na pozemních komunikacích stěžejní započetí daných manévru (předjíždění kolony vozidel oproti odbočení mimo pozemní komunikaci). Manévr předjíždění započal dříve než manévr odbočení. Domněnka žalovaného, že řidiči v koloně nákladní soupravu nepředjížděli z důvodu, že věděli, že bude souprava odbočovat, není ničím podložena.
14. Žalobce dále předložil krajskému soudu znalecký posudek o průběhu nehodového děje, který vypracoval znalec Ing. Zdeněk Mrázek, Ph.D.

V. Posouzení věci krajským soudem

15. Žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 s. ř. s.), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.). Žaloba je přípustná (zejména § 65, § 68 a § 70 s. ř. s.).
16. Žaloba **není důvodná**.
17. Úvodem je nutné poznamenat, že předmětem nynějšího řízení je přestupek, jehož se dopustil žalobce. S řidičem předjížděného nákladního vozidla bylo rovněž vedeno přestupkové řízení, v němž byl nejprve příkazem uznán vinným z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu ve spojení s § 21 odst. 1 téhož zákona (při odbočování vlevo ohrozil za sebou jedoucího řidiče), příkaz byl poté zrušen v přezkumném řízení a řízení zastaveno. Platí však, že každý z účastníků nehody byl obviněn z porušení jiné povinnosti dle zákona o silničním provozu a výsledek obou řízení na sobě není nijak závislý. I kdyby bylo zjištěno, že v případě včasné reakce řidiče předjížděného vozidla by pravděpodobně k dopravní nehodě nedošlo, na odpovědnost žalobce za přestupek by tato skutečnost zásadní vliv neměla. Žalobce byl potrestán za porušení povinnosti nepředjíždět vozidlo dávající znamení o změně směru jízdy, znakem skutkové podstaty přestupku není způsobení dopravní nehody (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 77/2008 – 50).
18. Krajský soud se nejprve zabýval skutkovými zjištěními a jejich podklady.
19. Správní orgány ve svých skutkových závěrech vycházely z oznámení o přestupku ze strany policie, fotodokumentace místa dopravní nehody, výsledku svědků (žalobce, řidič

nákladního vozidla, L. H.), kamerového záznamu nehodového děje pořízeného z nákladního vozidla a znaleckého posudku doc. Vémoly.

20. Žalobce vypověděl, že po výjezdu od kruhového objezdu dojel kolonu nákladních vozidel jedoucích asi 35 – 40 km/h, kterou začal předjíždět. Kolonu předjížděl cca 150 metrů a v úrovni tahače si všiml zapnutých směrových světel, návěs dle žalobce blinkr neměl. Když byl polovinou svého vozidla před tahačem, došlo k nárazu do zadní části vozidla žalobce.
21. Řidič nákladního vozidla vypověděl, že po výjezdu z kruhového objezdu je to asi 500 m do betonárky, kam měl namířeno. Za sebou viděl dva menší nákladní automobily a jeden osobní. U předchozího vjezdu do jiné firmy (cca 30 m od místa střetu) dal znamení o změně směru jízdy, zpomalil, podíval se do zpětného zrcátka, kde viděl, že vozidla jedoucí za ním také zpomalují. Poté rychlostí cca 10 km/h odbočoval, načež přišel náraz. Dále uvedl, že řidiči 3 vozidel za ním viděli, že se chystá odbočovat, žalobce to asi neviděl a začal předjíždět.
22. Kamerový záznam zachycuje jízdu nákladního automobilu cca 5 vteřin před střetem, dle zvukové stopy je po celou dobu zapnutý ukazatel změny směru jízdy.
23. Dle znaleckého posudku doc. Vémoly je zřejmé, že v okamžiku střetu narazilo vozidlo žalobce svou pravou přední částí do levého předního kola tahače. Vozidlo žalobce se mohlo v okamžiku střetu pohybovat rychlostí cca 71 km/h a nákladní vozidlo rychlostí cca 18 km/h. V čase 5 s před střetem se vozidlo žalobce dle znalce pohybovalo před provedením manévru (při zohlednění dalších 2 malých nákladních vozidel a jednoho osobního) cca 95 m před místem střetu a nákladní vozidlo cca 31,5 m před místem střetu a mělo zapnutý ukazatel změny směru, což vyplývá z videozáznamu. V čase 1,5 s před střetem mohl být řidič nákladní soupravy 8 m před místem střetu a žalobce 29 m před místem střetu. V okamžiku, kdy řidič nákladního vozidla dával znamení o změně směru (5 s před střetem) nemusel být žalobce v levém jízdním pruhu tak, aby bylo zřejmé předjíždění, v tomto případě neměl řidič nákladního vozidla možnost střetu zabránit. Nelze ale zcela vyloučit, že žalobce začal předjíždět kolonu dříve, aniž by předvídal či předpokládal, že pomalá jízda kolony je v příčinné souvislosti se situací na začátku kolony. Žalobce měl možnost střet odvrátit, neboť v okamžiku zahájení manévru měl řidič nákladního vozidla zapnutý ukazatel změny směru jízdy a žalobce se mohl zachovat tak, jak se zachovali ostatní řidiči v koloně.
24. Krajský soud dále provedl důkaz znaleckým posudkem Ing. Mrázka, který předložil žalobce. I dle tohoto znalce došlo ke střetu v pravé přední části v okolí pravého předního kola žalobce a levého předního rohu nákladní soupravy. Vozidlo žalobce se muselo nacházet při levém okraji vozovky, žalobce se v reakci na odbočovací manévr nákladního automobilu vyhýbal vlevo, což odpovídá i konečné poloze vozidla. Rychlost nákladního vozidla byla dle kamerového záznamu v době střetu 17 – 20 km/h (řidič brzdil z počáteční rychlosti 38 km/h), rychlost vozidla žalobce odpovídala 46 – 55 km/h (což odpovídá tomu, že žalobce před střetem brzdil z rychlosti 68 – 83 km/h).
25. Znalec Ing. Mrázek dále určil, že počátek vlastního odbočovacího manévru (nákladní vozidlo se začalo pohybovat vlevo) nastal 2,8 s před střetem. Přiměřené by dle znalce bylo se k tomuto rozhodnout 1 s před samotným započítáním manévru, tedy 3,8 s před střetem. Žalobce se v tuto dobu dle znalce nacházel ve vzdálenosti 66 – 79 m od místa střetu při rychlosti 62 – 77 km/h a na manévr zareagoval brzděním přibližně 2,3 s před střetem ve

vzdálenosti 39 – 47 m od místa střetu. Z rychlosti dovolené 70 km/h by žalobce byl schopen zastavit na dráze 47 m. Z dovolené rychlosti by žalobce byl schopen zastavit, pokud by odbočovací manévr nákladního vozidla započal 2,7 – 3,2 s před střetem. Aby se žalobce vyhnul střetu, musel by dle znalce reagovat na dřívější podnět, než je samotný odbočovací manévr nákladního vozidla, samotný ukazatel směru dle znalce nelze považovat za dostatečný podnět k reakci řidiče, který již zahájil předjížděcí manévr a je v levém jízdním pruhu. Běžně užití ukazatele směru může být podnětem k nezahájení předjížděcího manévru, nikoliv k jeho stornování.

26. Řidič nákladního vozidla by dle znalce odvrátil nehodový děj, pokud by se bez zbytečné prodlevy před zahájením odbočovacího manévru (3,8 s před střetem) rozhodl neodbočit. V tuto dobu bylo vozidlo žalobce najeté v levém jízdním pruhu.
27. Všechny tyto důkazy poskytují dle krajského soudu odpovídající obrázek o skutkovém stavu tak, jak jej lze z dostupných podkladů zjistit. Pokud se závěry znalců ohledně možnosti odvrácení dopravní nehody vzájemně liší, jedná se o hodnotící soudy znalců nad rámec skutkových zjištění (s výjimkou střetové rychlosti vozidla žalobce, která však nemá pro věc rozhodující význam). V ostatním se spíše doplňují.
28. Je nepochybné, že žalobce předjížděl několik vozidel za sebou (dvě malá nákladní, jedno osobní a nákladní vozidlo s návěsem), s posledním vozidlem se střetl, ke střetu došlo v přední části obou vozidel.
29. Nákladní vozidlo dávalo znamení o změně směru jízdy minimálně 4,7 s před okamžikem střetu (dle posudku Ing. Mrázka), o tom svědčí zvuk zapnuté směrovky na kamerovém záznamu a výpověď řidiče nákladního vozidla tomu také odpovídá. Znalec Ing. Mrázek se nevyjadřuje k tomu, kde se v této době nacházelo vozidlo žalobce; dle posudku doc. Vémoly se nacházelo 5 s před střetem více než 90 m od místa střetu a téměř 65 m od kabiny řidiče nákladního vozidla. Ze závěrů znalců dále lze zjistit, že pokud by žalobce začal brzdit 2,7 – 3,2 s před střetem, bylo by za daných okolností možné zastavit před místem střetu. Zároveň ze znaleckého posudku Ing. Mrázka vyplývá, že 2,8 s před střetem nákladní vozidlo začalo fyzicky uskutečňovat odbočovací manévr vybočováním ze svého jízdního pruhu, dle grafického znázornění se nacházelo 22 – 23 m před místem střetu.
30. Tyto skutečnosti lze ze shromážděných podkladů zjistit. Určit naopak prakticky nelze, v jakém okamžiku mohl žalobce spatřit zapnutá směrová světla nákladního automobilu, a v jaké vzdálenosti od místa střetu žalobce vybočil ze svého jízdního pruhu za účelem předjetí prvního vozidla v koloně. Nelze určit ani to, zda se jednalo o kolonu ve smyslu § 2 písm. mm) zákona o silničním provozu (u které nelze předjíždět každé vozidlo jednotlivě; krajský soud přesto bude používat tento pojem v jeho obecném významu, nikoliv ve významu legislativní zkratky), celkovou délku kolony a vzájemné rozestupy mezi vozidly. Obecně platí, že se snižující se rychlostí bývají rozestupy mezi vozidly nižší – to pravděpodobně ztěžuje při předjíždění možnost rozpoznat zapnutou směrovku u vozidla v čele kolony (je větší pravděpodobnost zakrytí následujícím vozidlem), na druhou stranu zkracuje čas a dráhu potřebnou pro předjetí kolony (neboť vozidla jsou blíže u sebe).
31. Další sporné otázky jsou již dle krajského soudu záležitostí právního hodnocení shora popsaného skutkového stavu.

32. Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu *při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.*
33. Podle § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu řidič nesmí předjíždět, *dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy.*
34. První z uvedených ustanovení vymezuje obecné zásady chování všech účastníků silničního provozu a druhé obsahuje zákaz předjíždění, a to v návaznosti na jednání jiného účastníka silničního provozu, tj. řidiče vpředu jedoucího vozidla. Jedná se o situace, ve kterých je předjíždění zakázáno, tj. kdy řidič nesmí předjížděcí manévry vůbec zahájit (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 8. 2011, č. j. 2 As 106/2010 – 141).
35. Při předjíždění jednoho vozidla je situace poměrně jednoduchá. Pokud se však řidič na pozemní komunikaci rozhodne předjíždět větší množství vozidel za sebou současně, jedná se často o komplikovaný manévry, který na něj klade poměrně vysoké nároky co do vyhodnocení situace v provozu na pozemních komunikacích a schopnosti přiměřeně předvídat chování těch účastníků silničního provozu, kterých se takový manévry dotýká. Nejedná se o manévry zakázané, na přehledných komunikacích vyšších tříd mimo obce, kde nelze předpokládat zvýšený pohyb osob v okolí pozemní komunikace a nenacházejí se sjezdy na komunikace nižších tříd a účelové komunikace nebo odstavňá stání (případně jsou i opatřené svodidly), a chování řidičů předjížděných vozidel není nijak neobvyklé ve vztahu k dané situaci, zřejmě ani pravidelně nezpůsobí větší problémy. V jiných situacích však tento manévry obvyklý není, i to musí řidič brát v úvahu při vyhodnocení situace z hlediska možné reakce ostatních účastníků silničního provozu v návaznosti na princip omezené důvěry v dopravě (tím spíše by si tohoto měl být vědom žalobce coby profesionální řidič v nákladní dopravě). Uvedené je obecným východiskem, s nímž přistupuje krajský soud k dalším úvahám.
36. Konkrétněji k nynější věci, co se týče okamžiku zahájení předjížděcího manévru, jak již bylo předesláno, v daném případě nelze určit, zda žalobce mohl předjet každé vozidlo jednotlivě, nebo zda se jednalo o souvislou kolonu, u které toto možné nebylo (rozestupy vozidel nejsou známy). Pokud by bylo možné předjet každé vozidlo jednotlivě (při rozestupech mezi vozidly 10 m uvažovaných znalcem Ing. Mrázkem a rychlosti kolony pod 40 km/h by toto zřejmě možné bylo), je dle krajského soudu okamžik zahájení předjíždění nutné vztáhnout ke každému z vozidel zvlášť, tj. před předjetím každého vozidla musí řidič samostatně vyhodnotit, zda je zahájení předjíždění možné z hlediska § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu a tomu přizpůsobit rychlost a způsob jízdy. V takovém případě bylo dle krajského soudu povinností řidiče přizpůsobit rychlost jízdy a způsob předjíždění tomu, aby mohl zareagovat, pokud v přiměřeném předstihu dojde na čele skupiny předjížděných vozidel k události, k níž došlo v nynější věci, tj. k signalizaci změny směru jízdy vlevo.

37. Jak vyplývá ze závěrů znalců, změnu směru jízdy začal řidič nákladního vozidla signalizovat cca 5 s před střetem obou vozidel, což dle krajského soudu je s ohledem na závěry znalců doba dostačující, žalobce se v tu chvíli nacházel více než 60 m za nákladním automobilem. Také dle znalce Ing. Mrázka, pokud by žalobce v tuto chvíli zareagoval na signalizaci změny směru jízdy, mohl v levém pruhu zastavit a střetu zabránit (nad rámec toho lze doplnit, že pokud by to rozestupy vozidel dovolovaly, mohl se žalobce na konci brzdění zařadit za nákladní vozidlo nebo za vozidlo za ním). Pokud toto neučinil a pokračoval v předjíždění vozidla prokazatelně dávajícího znamení o změně směru jízdy vlevo, je dle krajského soudu závěr o porušení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu odpovídající.
38. Znalec k tomu doplňuje, že samotný ukazatel směru nelze považovat za dostatečný podnět k reakci řidiče, který již zahájil předjížděcí manévry. Tato právní úvaha však již znalci nepřísluší a krajský soud se s ní v kontextu skutkových okolností nynější věci neztotožňuje. Jak již bylo řečeno, pokud řidič předjíždí několik vozidel současně, měl by volit takový způsob jízdy, aby v případě události na čele předjížděné skupiny vozidel (signalizované s přiměřeným předstihem) byl schopen předjížděcí manévry přerušit či ukončit.
39. Tyto závěry dle krajského soudu platí i za předpokladu, že skupina předjížděných vozidel byla kolonou ve smyslu legislativní zkratky zákona o silničním provozu, a nebylo tudíž možné předjet vozidla jednotlivě. Také vozidla v koloně je třeba předjíždět takovým způsobem, aby bylo možné na přiměřeně včasnou signalizaci odbočení některého z vozidel adekvátním způsobem reagovat.
40. Výklad žalobce, že rozhodujícím pro posouzení zákazu dle § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu při předjíždění několika vozidel je okamžik faktického zahájení předjížděcího manévru vůči prvnímu předjížděnému vozidlu, nepovažuje krajský soud za správný. Takový výklad nereflektuje specifika předjíždění více vozidel, které klade na předjížděcího zvýšené nároky. Zároveň by obecně v případě delší řady vozidel mohl fakticky paralyzovat vozidla na čele řady, která by kvůli i třeba značně vzdálenému předjížděcímu vozidlu nemohla ani s dostatečným časovým předstihem změnit směr jízdy vlevo.
41. Rozhodující pak dle krajského soudu nemůže být ani žalobcem zdůrazňovaná fakticita zahájení manévru (tedy zpravidla vybočení směrem do levého jízdního pruhu). Na pozemní komunikaci se jezdí vpravo (§ 11 zákona o silničním provozu), fakticky bezdůvodně předčasné zahájení předjížděcího manévru nemůže být řidiči ku prospěchu, tj. nemůže jej vůči ostatním účastníkům silničního provozu stavět do výhodnějšího postavení. Takto krajský soud vnímá i závěry znalce doc. Vémoly, že v okamžiku, kdy řidič nákladního vozidla dával znamení o změně směru (5 s před střetem, kdy se žalobce nacházel 95 m před místem střetu) nemusel být žalobce v levém jízdním pruhu. Přitom znalec nevyločil, že fakticky žalobce mohl být v levém jízdním pruhu již dříve. I pokud by však žalobce byl v levém pruhu již 8 s a 140 m před střetem (jak tvrdí), nic to nemění na tom, že si měl počínat tak, aby na včasné signalizovanou změnu v řadě vozidel mohl reagovat.
42. Ve vztahu k argumentaci, že žalobce nemusel zjistit zapnuté směrové světlo vlevo u předjížděné soupravy přes vozidla jedoucí za ní, se krajský soud ztotožňuje se závěry

žalovaného ve vyjádření k žalobě. Pokud měl žalobce přes před ním jedoucí vozidla nedostatečný výhled a neměl žádnou představu o tom, co se děje na začátku řady předjížděných vozidel, neměl předjížděcí manévr vůbec zahájit, případně jej měl zahájit takovým způsobem a takovou rychlostí, aby mohl včas zareagovat. Žalobce nemůže těžit z toho, že hodlal předjíždět vozidlo, které neměl z důvodu charakteru provozu dostatečně vizuálně pod kontrolou. Žalobce minimálně měl a mohl vědět, že svým jednáním může narušit zájem chráněný zákonem, odpovědnost za daný přestupek tímto není dotčena.

43. Krajský soud po skutkové stránce nezjistil v nynější věci nic zásadního, co by mohlo případně vést k odlišnému posouzení. Žalobce započal předjíždět řadu neobvykle pomalu jedoucích vozidel včetně nákladních (rychlost pod 40 km/h tam, kde je dovoleno jet 70 km/h) v místě, kde se nachází několik sjezdů z pozemní komunikace k průmyslovým areálům, a to aniž by bylo možné vyhodnotit situaci na začátku řady vozidel, tedy i to, zda některé z předních vozidel dává znamení o změně směru jízdy, a aniž by byl schopen na včasné znamení o změně směru jízdy nákladního vozidla reagovat.
44. Co se týče žalobcem navrhovaných důkazů, doklad o hmotnosti nákladní soupravy ani záznam z tachografu zajištěny nebyly. Hmotnost nákladní soupravy však pro průběh nehodového děje nemá žádný význam, ani žalobce k tomu nic konkrétního netvrdí. Záznam z tachografu si správní orgány v prvotní fázi řízení jistě mohly vyžádat a zjistit z něj rychlost nákladního vozidla v době střetu. V pozdější fázi řízení toto již možné nebylo, neboť údaje již nebyly archivovány. Správní orgány však měly k dispozici kamerový záznam z nákladního vozidla, z jeho průběhu znalec doc. Vémola poměrně přesně určil rychlost nákladního vozidla v době střetu, jeho závěry odpovídají i závěrům znalce Ing. Mrázka. Nezajištění tachografu tedy nemá podstatný vliv na zjištění skutkového stavu.
45. Žalobce správním orgánům doložil několik fotografií a videonahrávek z místa dopravní nehody. K tomu lze ve shodě s žalovaným a magistrátem poznamenat, že místo nehody je poměrně dobře známé z fotodokumentace nehody a znaleckého posudku doc. Vémoly, který místo nehody taktéž osobně navštívil. Videozáznam předjíždění několika osobních vozidel v daném místě z povahy věci nemůže nic vypovídat o tom, jaká byla situace v době, kdy došlo k dopravní nehodě (zejména jaká vozidla se v řadě nacházela a jaké mezi nimi byly rozestupy). Uvedené důkazy tedy nemohou nijak přispět ke zjištění skutkového stavu v nynější věci.
46. Shora uvedené posouzení dává odpověď na všechny žalobní námitky. Důkazy navržené žalobcem nad rámec listin, které jsou součástí správního spisu (a tudíž se jimi důkaz neprovádí) krajský soud neprovedl pro nadbytečnost. Výslech žalobce, řidiče nákladní soupravy i L. H. proběhl již ve správním řízení a není důvod je opakovat; žalobce se k věci v průběhu jednání před soudem vyjádřil. Z výpovědi L. H. nadto správní orgány ve svém rozhodnutí nevycházely, neboť z kamerového záznamu bylo zřejmé, že celou situaci neviděl. Navrhovaný svědek V. R. st. nebyl na místě v době střetu, ke zjištění skutkového stavu by proto jeho výpověď nepřispěla. Ve znaleckém posudku doc. Vémoly nezjistil krajský soud rozpory, které by měly být výsledkem znalce odstraněny. Vyjádřená nejistota ohledně některých aspektů skutkového děje není rozporem.

VI. Závěr a náklady řízení

47. Ze shora uvedených důvodů krajský soud žalobu zamítl dle § 78 odst. 7 s. ř. s.

48. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl dle § 60 s. ř. s. Neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o ní musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

V Brně dne 18. května 2022

Mgr. Filip Skřivan, v. r.
samosoudce

