



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl samosoudcem Mgr. Miroslavem Makajevem ve věci

žalobce: **R. R.,**
bytem X,

zastoupen advokátkou Mgr. Lucí Peterkovou,
se sídlem Dolní náměstí 17, Opava,

proti

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 18.2.2021, č.
j. 46250/2020/KUSK/OLPPŘ/ZAM,

takto:

I. Žaloba se zamítá.

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci a obsah podání účastníků

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.“), podanou dne 22. 4. 2021, domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Kolín (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 4. 3. 2020, č. j. MUKOLIN/OD 26054/20-holy, a toto rozhodnutí bylo potvrzeno (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Správní orgán I. stupně svým rozhodnutím ze dne uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku, a to podle § 125c odst. 1 písm. a k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Uvedený přestupek měl spáchat tím, že dne 13. 10. 2018 došlo na dálnici D11 v km 58,5, ve směru jízdy na Hradec Králové, k dopravní nehodě, když v inkriminovaném místě a čase žalobce řídil osobní motorové vozidlo tovární značky F., registrační značky X (MPZ – D), přičemž se při přejíždění z pravého jízdního pruhu do levého (při předjíždění před ním jedoucího vozidla) dostatečně nepřesvědčil o dopravní

Shodu s prvopisem potvrzuje: L. K. U.

situaci za svým vozidlem, a při vybočení vlevo do levého jízdního pruhu vjel do jízdní dráhy za ním jedoucím osobnímu motorovému vozidlu tovární značky B., registrační značky X, řízenému panem A. B., který v důsledku uvedeného narazil přední částí svého vozidla do zadní části vozidla F., které bylo následně uvedeno do smyku, ve kterém narazilo do středového betonového svodidla. Při dopravní nehodě došlo ke zranění žalobce a jeho spolujezdkyně, paní R. R., a dále ke škodě na výše označených vozidlech, a to na vozidle tovární značky F. ve výši cca 100 000 Kč a na vozidle tovární značky B. ve výši cca 80 000 Kč, čímž porušil § 4 písm. a) a § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu. Za spáchání tohoto přestupků správní orgán I. stupně žalobci uložil správní trest pokuty ve výši 2 000 Kč.

2. Žalobce uvedl, že nebylo prokázáno, že by se žalobce bezprostředně před předjíždějícím manévrem dostatečně nepřesvědčil o dopravní situaci za vozidlem, a tím že by mohl za dopravní nehodu. Uvedl, že z revizního znaleckého posudku vyplynulo, že kdyby jel řidič vozidla B. rychlostí 130 km/h (která je v daném místě maximální povolená), k dopravní nehodě by nedošlo. Řidič vozidla B. by měl v takovém případě dostatek času, měl podstatnou rezervu, ke střetu by nedošlo. Byť tedy závěry revizního znaleckého posudku jsou tak dle žalobce jednoznačné (za dopravní nehodu primárně může řidič vozidla B., ten měl možnost a to dostatečnou, aby nehodě zabránil, viníkem dopravní nehody je tak jednoznačně řidič vozidla B.), správní orgán prvního stupně rozhodl jinak, opačně (a žalovaný toto potvrdil). Správní orgán prvního stupně (a potvrzením i žalovaný) posoudil závěry posudku zcela v rozporu se zásadou „*in dubio pro reo*“ a jeho závěry interpretoval k tíži žalobce. Revizní znalecký posudek v žádném případě ale netvrdí, že by se řidič osobního motorového vozidla F. bezprostředně před předjíždějícím manévrem dostatečně nepřesvědčil o dopravní situaci za vozidlem. Jediné, o čem revizní znalecký posudek hovoří, je, že řidič vozidla F. neregistroval vozidlo B.. Ale proč jej neregistroval? No proto, že jej registrovat nemohl, protože s ohledem na jeho obrovskou rychlost (o 43 km/h více, než je povoleno), se přiblížilo velice rychle, nečekaně. V době, kdy se žalobce přesvědčoval a měl přesvědčovat o dopravní situaci za vozidlem, tak tam vozidlo B. nebylo. S ohledem na vysokou rychlost vozidla B. viděl toto vozidlo řidič vozidla F. až v době, kdy již nebylo reálné včas dopravní nehodě zabránit (vrátit se zpět do svého jízdního pruhu).
3. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že ze všech znaleckých posudků vyplynulo, že příčinou dopravní nehody byl nesprávný předjížděcí manévr žalobce.
4. Žalobce podal k vyjádření žalovaného repliku, z níž však nevyplynuly nové skutečnosti. Zároveň navrhl výslech své manželky (spolujezdkyně) a pokus – aktivaci směrových světel ve vozidle F. Galaxy.
5. U jednání před soudem dne 19. 5. 2022 setrvali účastníci na svých procesních stanoviscích. Navržené důkazy uvedené výše soud pro nadbytečnost neprovedl, jelikož otázka, zda žalobce signalizoval změnu směru jízdy, není pro posouzení věci podstatná. Ostatní důkazní návrhy pak směřovaly k listinám, jež jsou součástí správního spisu, kterým se dokazování neprovádí (např. rozsudek NSS ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117, publikovaný pod č. 2383/2011 Sb. NSS a dostupný stejně jako ostatní rozhodnutí správních soudů na www.nssoud.cz).

II. Obsah správního spisu

6. Správní orgán I. stupně následně na základě důkazů obsažených ve spisové dokumentaci, která mu byla postoupena Policií České republiky, Krajské ředitelství policie

Středočeského kraje, Oddělení obecné kriminality, pod č.j.: KRPS-81085-27/TČ-2019-010471, k projednání, zahájil proti žalobci řízení o přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, a to doručením příkazu ze dne 5. 2. 2020, č.j.: MUKOLIN/OD 13180/20-holy, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání označeného přestupku, jehož skutkovou podstatu naplnil porušením povinností stanovených § 4 písm. a) a § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu. Protože žalobce podal v zákonem stanovené lhůtě proti příkazu odpor, byl tento podaným odporem bez dalšího zrušen, přičemž správní orgán I. stupně pokračoval dále v řízení, když žalobci písemně sdělil, že v dané věci bude provedeno dokazování mimo ústní jednání. Jak vyplývá z předložené spisové dokumentace, žalobce se ve stanoveném termínu, dne 2. 3. 2020, ke správnímu orgánu I. stupně dostavil se zmocněncem, přičemž byl seznámen s podklady pro vydání rozhodnutí. Správní orgán I. stupně následně provedl dokazování, a to čtením důkazů. Žalobce po ukončení dokazování mimo jiné uvedl, že viníkem dopravní nehody je řidič vozidla B., neboť jak vyplývá z revizního posudku, mohl (s dostatečnou rezervou) dopravní nehodě zabránit při dodržení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem pro jízdu na dálnici (130 km/h).

7. Dne 19. 8. 2020 vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí popsané v bodu 1 rozsudku. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání obdobné podané žalobě, o kterém dne 18. 2. 2021 rozhodl žalovaný způsobem uvedeným v bodu 1 rozsudku.
8. Stěžejním důkazem v projednávané věci byl revizní znalecký posudek Univerzity Pardubice ze dne 4. 10. 2019, jehož závěrů se dovolává jak žalobce, tak napadené rozhodnutí, které jej označuje za „prioritní důkaz“. V tomto posudku dospěl znalecký ústav k závěru, že byly shledány dvě technické příčiny nehodového děje: 1) neregistrování vozu B. žalobcem před zahájením předjížděcího manévru (tato příčina nehodový děj vyvolala) a 2) vysoká rychlost vozidla B. cca 173 km/h (tato příčina znemožnila odvrácení nehodového děje – pokud by vozidlo B. jelo rychlostí 130 km/h, měl by řidič vozidla B. možnost snížit rychlost tak, aby k nehodě nedošlo). Znalecký ústav dále uvedl, že na počátku předjížděcího manévru se vozidlo B. nacházelo cca 58 m za vozidlem F., přičemž tato vzdálenost negarantovala vjetí vozidla F. do levého jízdního pruhu bez toho, aby řidič vozidla B. byl nucen ke snížení rychlosti – toto by platilo i v případě, kdyby vozidlo B. jelo rychlostí 130 km/h.

III. Posouzení věci krajským soudem

9. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a že splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Napadené rozhodnutí soud přezkoumal v mezích žalobních bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu v době jeho vydání (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.), načež shledal, že žaloba není důvodná.
10. 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.
11. Podle § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dát znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty.

12. Žalobce v podané žalobě argumentuje, že příčinou dopravní nehody nebylo jeho jednání, ale nepřiměřená rychlost vozidla B., bez které by k dopravní nehodě nedošlo. Oproti tomu žalovaný zdůrazňuje, že příčinou dopravní nehody bylo nesprávné předjíždění žalobce. Soud k tomu uvádí, že obě tvrzení jsou správná, avšak neúplná. Ze závěrů znaleckého posudku vyplynuly dvě příčiny nehodového děje – neregistrace vozidla B. žalobcem před zahájením předjížděcího manévru a vysoká rychlost vozidla B.. Žalobce má pravdu v tom, že při standardní rychlosti vozidla B. by k nehodě nedošlo, nicméně tato skutečnost nic nemění na tom, že k nehodě by nedošlo ani tehdy, pokud by žalobce svůj předjížděcí manévr odložil. Žalobce v projednávané žalobě tvrdí, že vozidlo B. nemohl registrovat právě kvůli jeho vysoké rychlosti. Toto tvrzení je však v rozporu se závěry revizního znaleckého posudku, podle kterého se vozidlo B. v okamžiku zahájení předjížděcího manévru nacházelo cca 58 m za vozidlem, přičemž v této vzdálenosti by nebylo předjíždění bezpečné, ani pokud by vozidlo B. jelo rychlostí 130 km/h. Ze závěrů revizního znaleckého posudku tak vyplývá, že žalobce neměl v dané situaci vůbec předjíždět, jelikož vozidlo B. bylo příliš blízko. Soud přitom dodává, že není zřejmé, zda se žalobce po projetí motocyklu již do zpětného zrcátka nepodíval (a proto vozidlo B. neviděl), zda se do zpětného zrcátka podíval, ale vozidlo B. přehlédl, nebo zda vozidlo B. viděl, ale nesprávně odhadl jeho vzdálenost. V každém případě však závěry revizního znaleckého posudku vyvrací tvrzení žalobce, že vozidlo B. nemohl vidět kvůli jeho rychlosti, jelikož vzdálenost vozidla B. od vozidla žalobce byla již v okamžiku zahájení předjížděcího manévru příliš nízká. Soudu se jeví jako nejpravděpodobnější vysvětlení situace to, že žalobce se do zpětného zrcátka podíval naposledy v době, kdy byl předjížděn motocyklem, přičemž v té době ještě vozidlo B. neviděl a po projetí motocyklu se již znovu neohlédl. Nicméně ať již byl reálný postup žalobce jakýkoliv, nic to nemění na skutečnosti, že v době zahájení předjížděcího manévru bylo vozidlo B. (a to i kdyby jelo rychlostí 130 km/h) již příliš blízko na to, aby se žalobce mohl bezpečně zařadit před něj.
13. Dále je třeba uvést, že žalobce svým počínáním nepochybně ohrozil sebe i ostatní pasažéry obou vozidel, jak ostatně vyplývá z toho, že k nehodě došlo. V této souvislosti soud zdůrazňuje, že revizní znalecký posudek označil reakci řidiče B. na předjížděcí manévr žalobce jako adekvátní. Žalobce argumentuje, že byl (jako každý) oprávněn očekávat, že se ostatní účastníci silničního provozu budou chovat v souladu se zákonem. K tomu soud dodává, že tato argumentace není v projednávané věci relevantní, jelikož žalobce svým předjížděcím manévrem pochybil, což by platilo i v situaci, kdy by vozidlo B. jelo pouze nejvyšší dovolenou rychlostí (viz výše).
14. Soud tak shrnuje, že v projednávané věci pochybil jak žalobce, který předjížděl, aniž by to bylo bezpečné, tak řidič B., který jel po dálnici příliš vysokou rychlostí. Kombinace těchto pochybení pak vedla k dopravní nehodě. Z hlediska přestupkového práva pak není klíčové, kdo je „viníkem“ nehody (což je stěžejní např. pro případnou náhradu škody), jelikož je klidně možné, že se při nehodovém ději dopustili přestupku řidiči obou zúčastněných vozidel. Tato situace nastala i v projednávané věci a soud zdůrazňuje, že skutečnost, že došlo k nehodě, není pro právní kvalifikaci jednání žalobce stěžejní, jelikož přestupku by se svým předjížděcím manévrem dopustil, i kdyby 1) řidič B. jel pouze 130 km/h (v takovém případě by se vzhledem k závěrům revizního znaleckého posudku patrně jednalo o porušení § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu) nebo 2) pokud by se obě vozidla na poslední chvíli dokázala vyhnout vzájemné kolizi.
15. Nad rámec výše uvedeného soud dává žalobci za pravdu potud, že odůvodnění napadeného rozhodnutí není bezvadné, jelikož při něm dochází k jisté desinterpretaci revizního znaleckého posudku a k bagatelizaci podílu řidiče B. na dopravní nehodě. Nicméně Shodu s prvopisem potvrzuje: L. K. U.

z důvodů uvedených výše nemění tato pochybení nic na závěru, že nesprávné jednání žalobce bylo příčinou (jednou ze dvou) nehodového děje a že svým jednáním porušil § 4 písm. a) a § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu. Otázkou, zda žalobce při předjíždění dával znamení světelnou signalizací ani úvahami o odpovědnosti řidiče B. za zranění způsobená při dopravní nehodě se soud nezabýval, jelikož tyto otázky nejsou pro posouzení projednávané věci rozhodné.

IV. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

16. S ohledem na výše uvedené dospěl soud k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
17. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nebyl v řízení úspěšný, právo na náhradu nákladů řízení proto nemá. Úspěšnému žalovanému náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

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 19. května 2022

Mgr. Miroslav Makajev, v. r.
samosoudce