



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě – pobočka v Olomouci rozhodl samosoudkyní
JUDr. Martinou Radkovou ve věci

žalobkyně: **S. K.**
bytem X
zastoupená advokátem Mgr. Pavlem Kužílkem
sídlem Smetanova 1784/5, 750 02 Přerov

proti
žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**
sídlem tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 16. 2. 2021, č. j. X, ve věci přestupku

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalovaný napadeným rozhodnutím změnil rozhodnutí Městského úřadu Valašské Meziříčí (dále jen „městský úřad“) ze dne 26. 11. 2020, č. j. X. Městský úřad tímto rozhodnutím uznal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění účinném ke dni spáchání přestupku (dále jen „zákon o silničním provozu“ nebo „ZSP“).
2. Žalobkyně se měla dopustit přestupku podle § 17 odst. 1 písm. c) ZSP tím, že dne 4. 7. 2020 okolo 8.30 h na silnici č. II/150 v katastru obce Loučka při řízení vozidla Škoda Felicia, RZ X, ve směru jízdy k obci Police předjížděla vozidlo Škoda Fabia, RZ X, řidiče J. O., čímž ohrozila protijedoucí vozidlo Volkswagen Passat, RZ X, řidiče J. K., který reagoval prudkým brzděním, kterým došlo k zablokování předních kol jeho vozidla,

Shodu s prvopisem potvrzuje Bc. A. V.

přejetí do protisměrného jízdního pruhu, kde se střetl s vozidlem Škoda Fabia a dále s vozidlem žalobkyně. Při tomto střetu bylo odhozeno vozidlo Škoda Fabia do protisměrného jízdního pruhu a do příkopu, kde do něj narazilo vozidlo Škoda Karoq, RZ X, řidiče J. M. Městský úřad žalobkyni uložil pokutu ve výši 6 000 Kč, zákaz řízení motorových vozidel na šest měsíců a paušální náhradu nákladů správního řízení 1 000 Kč.

3. **Žalobkyně v žalobě** namítala, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné a nesprávné. Žalobkyně neporušila zákaz předjíždění, protože v místě byla podélná čára přerušovaná. Nebylo tu tedy dopravní značení, které by žalobkyni bránilo v předjíždění. Žalobkyně není viníkem dopravní nehody. Tím je řidič vozidla Volkswagen Passat J. K., který se proti žalobkyni vyřítíl z nepřehledné zatáčky. Žalovaný neuvedl, jestli žalobkyně ohrozila nebo omezila protijedoucího řidiče anebo ohrozila ostatní účastníky silničního provozu. Žalobkyně navrhl, aby soud k určení viníka nehody provedl jako důkaz znalecký posudek, který dodatečně doplnila k žalobě.
4. **Žalovaný v rozhodnutí o odvolání** podtrhl, že stěžejními důkazy pro zjištění skutkového stavu byly dva kamerové záznamy, a to ve vozidlech žalobkyně a protijedoucího v pořadí druhého vozidla Škoda Karoq řidiče J. M. Dalšími podklady pro vydání rozhodnutí byly úřední záznamy o výpovědích jednotlivých účastníků nehody, protokol o nehodě a fotodokumentace Policie ČR.
5. Žalobkyně porušila § 17 odst. 5 písm. c) ZSP tím, že se dopustila nezákonného předjíždění a ohrozila protijedoucí vozidlo Volkswagen Passat řidiče J. K., jak uvedl městský úřad ve skutkové větě výroku svého rozhodnutí o přestupku. K námitce žalobkyně, že v daném úseku nebylo zakázáno předjíždění, jde o volný úsek mírně levotočivé zatáčky mimo obec a byla zde podélná čára přerušovaná, žalovaný vysvětlil, že žalobkyně opomenula pravidla podle § 17 odst. 5 ZSP. Ten vymezuje, v jakých situacích je předjíždění zakázáno. Ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) ZSP zakazuje předjíždění, jestliže by řidič omezil nebo ohrozil protijedoucího řidiče nebo ostatní účastníky silničního provozu. Oba videozáznamy jasně prokazují, že žalobkyně tuto povinnost porušila a předjížděla v rozporu s § 17 odst. 5 písm. c) ZSP. Žalovaný považoval výklad žalobkyně k profilu pozemní komunikace a dopravnímu značení za značně zužující, protože odhlíží od dalších souvislostí spojených s právní úpravou provozu na pozemních komunikacích a taxativním výčtem situací, kdy ZSP zakazuje předjíždění zcela a bez výjimky.
6. K námitkám žalobkyně, že nehodu zavinili ostatní účastníci nehody, žalovaný zdůraznil, že v přestupkovém řízení se odpovědnost za přestupek posuzuje individuálně. Správní orgán nevymezuje podíly viny na nehodě, ani neposuzuje oprávněnost a výši finančních nároků na náhradu škody, a nesupluje ani úlohu pojistitele šetřit škodní události. Není podstatné, kdo mohl nehodu odvrátit, ale jako spíše to, kdo svou činností nebo nečinností její riziko porušením právních povinností vyvolal. Z videozáznamů založených ve spise vyplývá, že žalobkyně začala vozidlo Škoda Fabia řidiče J. O. předjíždět v místě, odkud nemohla a evidentně neměla žádný ucelený přehled o situaci za vyústěním levotočivé zatáčky. S tím, jak se žalobkyni vůbec nedařilo zrychlit na rychlost vyšší, než jakou jelo vozidlo Škoda Fabia řidiče J. O., se výrazně zkracovaly a zmenšovaly výhledové podmínky tolik potřebné k tomu, aby vůbec mohla včas a objektivně posoudit, zda stihne bezpečně provést a dokončit předjíždění, které končí teprve až tím, že se řidič dokáže včas zařadit před vozidlo, které předjíždí. Tvzení žalobkyně, že se stihla bezpečně zařadit před vozidlo, které předjížděla, není pravdivé. Videozáznam prokazuje, že k prvnímu vzájemnému vizuálnímu kontaktu mezi žalobkyní a protijedoucím řidičem vozidla

Volkswagen Passat J. K. došlo ještě v okamžiku, kdy se vozidlo žalobkyně nacházelo v úrovni předjížděného vozidla Škoda Fabia řidiče J. O. Její zařazení zpět za vozidlo řidiče J. O. je jen pokusem k odvrácení střetu, když žalobkyně spatřila v protisměru vozidlo, což se na videozáznamu z jejího vozidla projevilo slyšitelným uleknutím žalobkyně. Manévr předjíždění, který žalobkyně započala, byl zbrklý a naprosto neuvážený. Žalobkyně podcenila výkon svého vozidla i úsek, kde chtěla předjíždět. Žalobkyně si musela dobře být vědoma toho, že před ní je mírně levotočivá zatáčka a neměla vůbec přehled o tom, jaká dopravní situace panuje za jejím vyústěním. Žalobkyně musela přepokládat, že může v protisměru vyjet ze zatáčky další vozidlo. Pro žalovaného bylo zarážející, že žalobkyně pokračovala v předjíždění i přesto, že sama subjektivně vnímala, že motor jejího vozidla nemá potřebný výkon k akceleraci a rychlému předjíždění. Komentář žalobkyně po zahájení předjížděcího manévru na videozáznamu je naprosto výmluvný: „co je s tou dvojkou“. Pokud se žalobkyně přesto rozhodla předjíždět, byla to ona, kdo byl spouštěčem celé dopravní nehody. Žalobkyně neměla dopravní situaci pod kontrolou a její jednání vzbuzuje pochybnosti o její odborné způsobilosti jako řidičky. Tvrzení žalobkyně, že viníkem nehody je protijedoucí řidič vozidla Volkswagen Passat, je absurdní a projev ztráty sebereflexe a nedostatku odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Videozáznam z vozidla Škoda Karoq prokazuje, že řidič vozidla Volkswagen Passat J. K. se zařadil před vozidlo Škoda Karoq řidiče J. M. bezpečně a pokračoval ve své jízdě minimálně dvacet sekund, než vyjel ze zatáčky a v protisměru upozoroval ve svém jízdním pruhu vozidlo žalobkyně. Žalobkyně opomenula, že řidič J. K. byl naprosto konfrontován s nepředvídatelnou situací a musel se během sekund rozhodnout, jak zabránit čelnímu střetu a současně se vyhnout vozidlu, které žalobkyně předjížděla a které jelo v tu chvíli na dvoupruhové silnici vedle ní; nedisponoval benefitem jako žalobkyně, že se mohl zařadit zpět za předjížděné vozidlo, střetu zabránit nedokázal. V tu chvíli bojoval J. K. o život svůj i o životy ostatních účastníků silničního provozu a neměl možnost se střetu nijak vyhnout s ohledem na šíři vozidel a vozovky. Námitky žalobkyně lze srovnat s námitkami obžalovaného, který si stěžuje na to, že oběť by se neporanila, pokud by se vyhnula noži, který zrovna v jejím směru zamířil. Fakt, že následky nehody nebyly víc zdrcující, lze připsat jen včasné reakci J. K., který začal po spatření vozidel v protisměru okamžitě brzdit, což se projevilo brzdou stopou na vozovce a strhnutím vozidla vlevo, čímž alespoň zabránil přímému střetu s protijedoucími vozidly a shodě šťastných okolností, jak je vidět na obou videozáznamech. Kdyby se žalobkyně zařadila bezpečně před předjížděné vozidlo anebo nezahájila hazardní předjížděcí manévr vůbec, neměl by řidič J. K. důvod k njetí do protisměrného pruhu a brzdění a všechna vozidla by místem projela, aniž by se jejich dráhy protnul. Ostatně na videozáznamu z vozidla Škoda Karoq je vidět šok osádky předjížděného vozidla Škoda Fabia a žalovanému neunikl ani komentář žalobkyně z jejího videozáznamu: „do prdele, kurva fix, ježiši kriste, pane bože, ježiš marja“ a slyšet je i vzlykání spojené pravděpodobně se šokem z prožité události.

7. Žalovaný návrh na dokazování znaleckým posudkem odmítl jako nadbytečný, neboť záznamy ze dvou kamer jsou dostačující pro zjištění skutkového stavu v souladu s § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění účinném ke dni vydání napadeného rozhodnutí (dále jen „správní řád“). Povinnost zhodnotit naplnění podmínek pro bezpečné předjíždění leží zcela na řidiči, který se chystá předjíždět. To vyplývá z § 17 odst. 5 ZSP, který zejména zapovídá předjíždění, když k němu není dostatečná vzdálenost, když jím může dojít k omezení protijedoucího řidiče či ohrožení ostatních účastníků silničního provozu a když se nelze bezpečně zařadit před předjížděná vozidla. Zhodnocení podmínek

předjíždění záleží na subjektivním posouzení předjíždějího řidiče a ve shora popsané situaci vyžadoval od žalobkyně maximálně pesimistický odhad. Žalobkyně měla vyhodnotit šířku a průjezdnost vozovky, viditelnost, jízdu a možnosti předjížděného vozidla, časový odhad, možnosti svého vozidla, zejména jeho technický stav a parametry, a s ohledem na klimatické podmínky volit citlivost řízení. Povaha předjíždění vyžaduje maximální opatrnost, přičemž nejistota o splnění výše uvedených podmínek musí vždy vést k rozhodnutí řidiče neprovést předjížděcí manévry nebo v něm nepokračovat, což je esenciální pro bezpečnost a plynulost silničního provozu. Provedení všech úkonů je náročné na předvídatost, pozornost a schopnosti řidiče. Možnost vyskytnutí vozidla v protisměru si řidič nemusí uvědomit. To však nemůže být důvodem relativizování či zlehčování jejich povinností. Formulace povinností řidiče v ZSP chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví a majetek jiných osob nebo svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat a povinnost přizpůsobit jízdu stavebně technickému stavu vozovky, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a zdravotnímu stavu, je velmi obecná. Dodržování těchto povinností vyžaduje neustálou pozornost a plné soustředění řidiče, což je zásadní předpoklad pro bezpečnou jízdu. Řidič je bezesbytku odpovědný za to, že provádí takové jízdní úkony, při nichž dokáže mít dopravní situaci neustále pod kontrolou.

8. Ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) ZSP nerozlišuje situace, zda k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu dochází nesprávným vyhodnocením situace. Podle žalovaného si žalobkyně v dané situaci flagrantněji počínat nemohla.
9. **Městský úřad v rozhodnutí o přestupku** ze dne 26. 11. 2020 k námitce žalobkyně uvedl, že i kdyby jel řidič vozidla Volkswagen Passat dovolenou rychlostí do 90 km/h, svou jízdou by ho omezila.
10. **Žalovaný ve vyjádření k žalobě** odkázal na napadené rozhodnutí a nad jeho rámec uvedl, že žalobkyně nikdy spolehlivě nevysvětlila, proč se pokusila předjet vozidlo, které jelo před ní. Nebyla v krajní nouzi, nikdo ji k předjíždění nenutil, neodvracela předjížděním žádné nebezpečí. Žalobkyně začala předjíždět sama a dobrovolně. Měla předjížděcí úkon správně a podle pravidel silničního provozu dokončit. K tomu, aby přestupek nespáchala, stačilo, aby od předjíždění upustila anebo předjížděla v jiném přehlednějším místě. Právě žalobkyně při předjíždění přejela do protisměrného jízdního pruhu a tím začala křížit jízdní dráhu protijedoucích vozidel. Žalobkyně musela počítat i s tím, že z protisměrné zatačky vyjede vozidlo rychlostí 90 km/h i více. To platí zvláště v situaci, kdy se žalobkyni nepodařilo s plynoucími sekundami zkracující se bezpečnou vzdáleností k předjetí a zařazení vozidla před vozidlo, které jelo před ní, nabrat potřebnou akceleraci. Žalobkyně celou situaci jednoduše podcenila a ohrozila hazardním a riskantním manévrem sebe i ostatní účastníky silničního provozu. Žalobkyně se zřejmě domnívala, že protijedoucí vozidla ji nechají dokončit předjížděcí manévry, ale taková povinnost jim z právní úpravy nevyplývá. Podle žalovaného nelze dopustit, aby negativní důsledky nezodpovědné jízdy žalobkyně nesl řidič protijedoucího vozidla, který jel bezpečně a v souladu s pravidly silničního provozu.
11. Žalovaný zdůraznil, že souvislost mezi jednáními čtyř řidičů zúčastněných na nehodě zde byla faktická, nikoli právní a každé jednání se v přestupkovém řízení posuzuje zvlášť. Žádnému účastníku řízení nepřisluší právo zpochybňovat výsledek řízení o přestupku jiného řidiče. Žalobkyně by se dopustila přestupku, i kdyby k nehodě nedošlo.

12. Žalovaný ke znaleckému posudku poznamenal, že se celým posudkem táhne jak červená nit snaha znalce zpochybnit závěry správních orgánů a za viníka nehody označit protijedoucího řidiče J. K. Znalec navozuje klamný dojem, že žalobkyně předjížděla v souladu s pravidly silničního provozu a k videozáznamu palubní kamery žalobkyně se ani slůvkem nevyjadřuje. V tomto videozáznamu jsou vidět i bez znaleckého posudku elementární příčiny a souvislosti dopravní nehody. Nestandardně není součástí posudku vizualizace o průběhu dopravní nehody. Kdyby je znalec provedl a zohlednil videozáznamy, nemohl by tvrdit, že viníkem nehody je protijedoucí řidič J. K. Znalec nad rámec znaleckého zkoumání činil kromě technických i právní závěry na straně 54 posudku. Ty nemají v posudku místo a k jejich přijetí je oprávněn pouze správní orgán, případně soud. Znalec uvedl, že ve prospěch žalobkyně svědčí princip omezené důvěry, ale uniklo mu, že ten se uvedené dopravní situace vůbec netýká. Tento princip znamená, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky silničního provozu, nevyplývá-li z konkrétní situace opak. Neuplatňuje se však v případech, kdy za situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti, což byl případ žalobkyně (srov. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 143/2011). Tím spíše tento princip neplatí v situaci, kdy se řidič rozhodne předjíždět v nepřehledné zatáčce a s vozidlem, které nemá potřebný výkon motoru ani zrychlující akceleraci nutnou k bezpečnému předjetí. Zarážející je, že znalec popsal situaci jinak, než jak vyplynula z dokazování a vyslovil závěr, že žalobkyně nehodě nemohla zabránit. Znalec provádí obdobně laxe analýzu nehodového děje a znalecké zkoumání na straně 51 posudku. Popis znalce o průběhu nehodového děje je lživý a zavádějící. Má uměle navodit dojem, že řidič protijedoucího vozidla začal neočekávaně brzdit a na jeho jízdu teprve reagovala žalobkyně. Znalec záměrně a účelově pominul souvislosti, které byly pro posouzení dopravní nehody stěžejní. Znalec pouze okrajově zmínil, že žalobkyně protijedoucí vozidlo registrovala po vyjetí ze zakrytého výhledu. Ani slovem se znalec nezmínil, že žalobkyně předjížděla pomalu a v nepřehledném úseku. Znalec tvrdí v rozporu s provedenými důkazy, že dopravní situace před nehodou nedávala důvod ke vzniku kolizní situace za předpokladu správného počínání všech účastníků silničního provozu. Znalec dopočítává, že protijedoucí řidič J. K. měl reagovat jiným způsobem brzdění. Ve změti různých pofiderních výpočtů se ztrácí okolnosti, které znalec měl zohlednit a úmyslně nezohlednil, zjevně vázán zadáním posudku, který měl vyznít ve prospěch žalobkyně. Znalec se v posudku snažil navodit ideální stav, který měl panovat před nehodou, aby k nehodě nedošlo. Tak ovšem silniční provoz nefunguje a fungovat nikdy nebude. Znalecký posudek je tendenční, zavádějící, není objektivní a vykazuje znaky křivého a nepravdivého znaleckého posudku. Žalovaný podá okresnímu státnímu zastupitelství podnět k prověření trestného činu křivého znaleckého posudku dle § 346 trestního zákoníku.
13. **Žalobkyně v replice** navrhla výslech znalce Ing. Františka Kouřila a odkázala na jeho závěry. Negativní vyjádření žalovaného o posudku znalce může založit trestněprávní odpovědnost žalovaného za křivé obvinění.
14. **Žalovaný v duplice** poukázal na to, že žalobkyně mohla znalecký posudek předložit již ve správním řízení a nečinít z řízení před správním soudem třetí instanci. Nelze oddělovat povinnost neohrozit jiné řidiče a dbát zvýšené opatrnosti. Jde o dvě provázané a bezprostředně související povinnosti [dle rozsudku Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) č. j. 2 As 67/2011-89]. Žalobkyně se snažila prostřednictvím znaleckého posudku soud přesvědčit o tom, že předjížděcí manévř nedokončila, protože protijedoucí řidič J. K.

překročil nejvyšší dovolenou rychlost. Žalobkyně se v okamžiku, kdy zahájila předjížděcí manévr, nemohla spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu neporuší pravidla silničního provozu. Podle judikatury (např. rozsudek NSS č. j. 7 As 91/2012-62) by odpovědnost protijedoucího řidiče J. K. nastoupila jedině tehdy, pokud by porušil pravidla silničního provozu v extrémní míře, což se nestalo.

15. **Krajský soud v Ostravě – pobočka v Olomouci přezkoumal** napadené rozhodnutí podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále „s. ř. s.“), v mezích žalobních bodů a při přezkoumání rozhodnutí soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.).
16. Soud ze správního spisu zjistil, že jeho obsahem jsou videozáznamy z palubních kamer z vozidla žalobkyně a z vozidla Škoda Karoq řidiče J. M., který jel v protisměru žalobkyně a který jel za vozidlem Volkswagen Passat řidiče J. K. Soud se s těmito videozáznamy seznámil a ověřil, že skutková zjištění odpovídají skutkovým zjištěním a závěrům tak, jak je popsal žalovaný v rozhodnutí o odvolání, napadeném žalobou.
17. Podle oznámení přestupku Policií ČR městskému úřadu a podle oznámení o zahájení řízení byla žalobkyně podezřelá ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZSP a porušení § 17 odst. 5 písm. c) ZSP.
18. Žalobkyně **při jednání soudu** nad rámec žaloby zdůraznila, že znalecký posudek je správný, objektivní, nestranný a v souladu se zákonem. Hodnocení znaleckého posudku žalovaným je subjektivní, spekulativní a ničím nepodložené. Pokud má žalovaný vůči posudku námitky, je třeba výslechu znalce před soudem nebo správním orgánem. Znalecký posudek měl vypracovat již žalovaný nebo magistrát, protože správní orgány nemají odborné znalosti k zodpovězení předmětných otázek. Podle znaleckého posudku viníkem nehody není žalobkyně a žalobkyně řídila a předjížděla v souladu se zákonem. Žalobkyně nenechala vypracovat znalecký posudek již ve správním řízení, protože doufala, že ho nechá zpracovat správní orgán.
19. Žalovaný při jednání soudu namítl, že žalobkyně zamlčuje skutkový stav, který vyplývá z kamerových záznamů. Proto nebylo třeba vypracovat znalecký posudek, což žalovaný uvedl již v napadeném rozhodnutí. Znalec v posudku na straně 53 v posledním odstavci uvádí, že žalobkyně předjížděla pomalu jedoucí vozidlo, což je v rozporu se záznamem z palubní kamery. Již jen tato věta zpochybňuje věrohodnost posudku. V posudku dále chybí vizualizace jakožto standardní součást těchto posudků. Závěr znalce není odborně odůvodněn, chybí tam základní věci. Princip omezené důvěry se na žalobkyni nevztahuje, protože plnila důležitou povinnost při předjíždění a toto předjíždění nezvládla. Řidič protijedoucího vozidla J. K. nehodu nezavinil, pouze odvracel hrozící nebezpečí.
20. Žalobkyně trvala na tom, že znalec je zkušený odborník, má kvalifikaci a posudek má všechny zákonné náležitosti. Žalobkyně neměla možnost ovlivnit obsah posudku. Znalec má v oboru dlouholeté zkušenosti.
21. Žalobkyně v konečném návrhu vysvětlila, že je zkušenou řidičkou a řidičkou z povolání. Protože se s napadeným rozhodnutím nemůže smířit, nechala vypracovat znalecký posudek. Na základě napadeného rozhodnutí městský úřad vede se žalobkyní řízení o odebrání řidičského oprávnění. To je předčasné a šikanózní, i když městský úřad přerušil řízení. Žalovaný v konečném návrhu zmínil, že popsané řízení o odebrání řidičského

oprávnění se vede na jeho popud a prozatím nepodal vůči znalci trestní oznámení pro podání křivého znaleckého posudku.

22. Soud zjistil **ze znaleckého posudku** ze dne 2. 5. 2021, že znalec Ing. František Kouřil dospěl k závěru, že žalobkyně podle jeho posouzení neměla žádné technické předpoklady dopravní nehodě zabránit, ani snížit její následky. Její počínání nebylo v příčinné souvislosti se vznikem kolizní situace a následnými střety. Žalobkyně svojí jízdou nevytvořila řidiči J. K. překážku náhlou ani neočekávanou. Ve prospěch žalobkyně hovoří tzv. princip omezené důvěry, podle něhož po ní nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládala možná porušení pravidel provozu jiným účastníkem tohoto silničního provozu.
23. Soud dospěl k závěru, že žaloba **není** důvodná.
24. Předmětem soudního přezkumu bylo rozhodnutí o přestupku spočívajícího v předjíždění, kterým žalobkyně ohrozila ostatní účastníky silničního provozu, a nikoli přestupek spočívající v zavinění dopravní nehody, jak ji definuje § 47 ZSP, tedy přestupek týkající se dopravní nehody podle § 125c odst. 1 písm. i), příp. k) ZSP. Jednání jednotlivých řidičů čtyř dotčených vozidel fakticky souvisí a vedla k hromadné dopravní nehodě, avšak v nynějším soudním řízení správním soud přezkouvává pouze řízení a rozhodnutí o přestupku žalobkyně, tj. ohrožení ostatních účastníků silničního provozu nedovoleným předjížděním; právně jednotlivé skutky spolu nesouvisí (srov. rozsudek NSS č. j. 10 As 262/2018-29, bod 16).
25. Přezkouvávané rozhodnutí není nepřezkoumatelné, protože obsahuje dostatečné důvody rozhodnutí a je srozumitelné. V bodě 18 žalovaný výslovně uvedl, že žalobkyně ohrozila řidiče vozidla Volkswagen Passat J. K.
26. Městský úřad a žalovaný vydaly svá rozhodnutí v souladu se zákonem. Namítané vady soud v postupech a rozhodnutích správních orgánů obou stupňů nezjistil. Žalobkyně se dopustila přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZSP a porušila § 17 odst. 5 písm. c) ZSP, potažmo i písm. a) a b), která jsou ve skutkové podstatě podle písm. c) také zahrnuta. Konkrétně žalobkyně předjížděla vozidlo v případě, kdy je to obecnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno, a to § 17 odst. 5 ZSP, tj. v případě, jestliže by ohrozila nebo omezila protijedoucí řidiče (nebo ohrozila jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích), což zahrnuje to, že neměla před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí, a to, že se nemohla bezpečně zařadit před vozidlo, které hodlala předjet. Vzhledem k technickému stavu a výkonu vozidla, stavu pozemní komunikace, stavu dopravy a výhledovým poměrům žalobkyně neměla v daném případě před zatáčkou mezi obcemi vůbec zahájit předjížděcí manévry. Porušení citovaných ustanovení ZSP osvědčily především záznamy z kamer ve vozidlech žalobkyně a ve vozidle Škoda Karoq, které jelo jako druhé v protisměru.
27. Výslech znalce soud neprovedl, protože posudek předložený žalobkyní nemá důkazní hodnotu. Týká se nehody, avšak předmětem soudního řízení správního je přestupek spočívající v porušení § 17 odst. 5 písm. c) ZSP, tedy porušení povinností při předjíždění a ohrožení a omezení protijedoucích vozidel a ostatních účastníků silničního provozu.
28. Jak vyplývá z nálezu Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 299/06 ze dne 30. 4. 2007 (N 73/45 SbNU 149), znalecký posudek je nepochybně významným druhem důkazních prostředků a v rámci dokazování v trestním řízení mu přísluší významné místo. Nelze však pustit ani

na okamžik ze zřetele, že ze stěžejních zásad dokazování v novodobém trestním procesu vyplývá požadavek kritického hodnocení všech důkazů včetně znaleckého posudku. Znalecký posudek je nutno hodnotit stejně pečlivě jako každý jiný důkaz, ani on nepoživá žádné větší důkazní síly, a musí být podrobován všestranné prověrce nejen právní korektnosti, ale též věcné správnosti. Tato zásada je běžně uznávána v odborné procesualistické literatuře (srov. např. Šámal, P. in: Trestní právo procesní. 2. vyd. Praha: C. H. Beck 2003, str. 451; Mathern, V.: Znalecký posudok ako dôkazný prostriedok v československom trestnom konaní. Bratislava: Veda 1976, str. 109 a násl.), v judikatuře obecných soudů (srov. např. č. 40/1969 Sb. rozh. tr., č. 40/1972 Sb. rozh. tr.) i v judikatuře Ústavního soudu (srov. např. nález sp. zn. III. ÚS 77/01, Sb. n. u., svazek 23, nález č. 104).

29. Posudek znalce Ing. F. K. v posuzované věci vyzníval ve prospěch žalobkyně a obsahoval právní hodnocení, což je nepřípustné - srov. věc projednávanou u zdejšího soudu pod sp. zn. 72 A 32/2018, bod 91, kdy předseda krajského soudu uložil znalci za nepřípustné právní hodnocení v posudku pokutu za přestupek podle § 25a odst. 1 písm. a) zákona č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících (nyní jsou přestupky upraveny v § 39 a násl. zákona č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech).
30. Podle § 2 písm. l) nesmět ohrozit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí.
31. Magistrát již ve výroku rozhodnutí a žalovaný opakovaně v rozhodnutí o odvolání výslovně uvedly, že žalobkyně ohrozila protijedoucí vozidlo Volkswagen Passat řidiče J. K.
32. Podle § 4 písm. a) ZSP 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. Z dokazování provedeného ve správním řízení se podává, že žalobkyně při rozhodnutí o předjíždění a zahájení předjíždění nevyhodnotila v souladu se zákonem dopravní situaci, zejména rychlost a možnost zrychlení svého vozidla a vzdálenost zatáčky a svým jednáním ohrozila životy, zdraví a majetek ostatních účastníků silničního provozu. Průběh jízdy žalobkyně od počátku až po střet čtyř vozidel je zjevný z palubní kamery v jejím vozidle, doplněný o záznam z kamery protisměrného vozidla (druhého v pořadí). Z kamerových záznamů jsou viditelné i poměry v místě, zejména pozemní komunikace, která měla po jednom jízdním pruhu v každém směru a nemožnost vyhnout se střetu stržením vozidla mimo komunikaci.
34. V projednávaném případě jde o situaci závislou na subjektivním posouzení konkrétní dopravní situace řidičem vozidla. Podle § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu řidič **nesmí vůbec zahájit předjížděcí manévr**, pokud je z konkrétní situace v provozu na pozemní komunikaci zřejmé, že by svým manévrem ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče. U protijedoucích řidičů platí, že vůči nim jsou kladeny zvýšené povinnosti - řidič nesmí začít předjíždět, pokud by ostatní řidiče svým manévrem byť i jen omezil (srov. rozsudky NSS č. j. 2 As 106/2010-141 nebo č. j. 9 As 77/2008-50, č. 1938/2009 Sb. NSS).
35. Subjektivní dojem žalobkyně o bezpečnosti předjíždění v dané dopravní situaci nepostačuje k závěru o její nevině. Řidič je v daném okamžiku povinen vyhodnotit stav vozovky,

technické možnosti vozidla, časové možnosti manévru, vzdálenosti, klimatické podmínky apod. Cílem vyhodnocení situace není pouhé zabránění dopravní nehodě, ale i zabránění omezení a ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, včetně protijedoucích řidičů. V daném případě žalobkyně vyhodnotila dopravní situaci nesprávně a nezamezila vzniku nebezpečí a vytváření překážky.

36. Výklad žalobkyně, že v daném místě mohla předjíždět, protože jí to umožňovalo vodorovné dopravní značení podélnou čarou přerušovanou, je nepřipustně zužující. Zákon o silničním provozu má řadu pravidel a v dané situaci nebylo možné z kontextu vytrhnout jen jedno pravidlo. Ačkoli se žalobkyně řídila citovanou dopravní značkou, byla povinna současně respektovat i další ustanovení ZSP, zejména § 4 písm. a) ZSP ve spojení s § 2 písm. l) ZSP o povinnosti neohrozit sebe a ostatní účastníky silničního provozu a § 17 odst. 5 ZSP o zákazech předjíždění.
37. Nebezpečí ve smyslu § 2 písm. l) ZSP vznikne tím, že jiný účastník silničního provozu je donucen například ke snížení rychlosti jízdy. Žalobkyně svým neuváženým jednáním zavinila vznik nebezpečí tak, že protijedoucí řidič byl donucen náhle změnit svou rychlost a směr jízdy. Bezpochyby si žalobkyně nemohla vynutit dokončení předjíždění i od řidičů, které při předjíždění za zatáčkou ani neviděla.
38. Pomalé předjíždění je nebezpečné jak pro řidiče předjíždějícího vozidla, tak i pro řidiče protijedoucího vozidla, protože malý rozdíl mezi rychlostí předjížděného a předjíždějícího vozidla značně prodlužuje vzdálenost potřebnou k předjetí a tím i čas potřebný k předjetí (Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem. Praha: 2001, s. 78). Žalobkyně pomalým předjížděním, nesprávným odhadem a subjektivním posouzením dopravní situace vystavila nebezpečí sebe i ostatní účastníky silničního provozu.
39. Zákaz předjíždění se vztahuje zvláště na nepřehledná místa na pozemních komunikacích, což je podle komentáře k zákonu o silničním provozu takové místo, které řidič nemůže celé přehlédnout předtím, než do něj vjede, nebo za které nevidí (Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. přepracované vydání podle právního stavu k 1. 7. 2006. Praha: Linde, 2006, s. 95). Žalobkyně v posuzovaném případě nemohla na celou zatáčku vidět, jak vyplynulo ze záznamů obou kamer.
40. O předjíždění jde, na rozdíl od objíždění, pouze v případě míjení vozidla jedoucího nižší rychlostí. Řidič předjíždějícího vozidla při zpětném zařazování do jízdního pruhu jako dokončovacího manévru celého předjíždění nesmí ohrozit, ani omezit řidiče předjížděného vozidla (je zde tedy širší povinnost než při fázi, kdy jsou po určitou dobu vozidla za sebou nebo vedle sebe), přitom musí především dbát na zachování dostatečného bezpečného odstupu od předjížděného vozidla, k čemuž je důležité správné zhodnocení rychlosti obou vozidel. Ustanovení § 17 odst. 5 ZSP obsahuje taxativní výčet zákazů předjíždění. Negativním výčtem se konkretizují obecné podmínky předjíždění podle předchozích odstavců § 17 ZSP. Jinými slovy, nevyskytnou-li se v silničním provozu uvedené situace, mělo by dojít, při současném dodržení ostatních podmínek, k bezpečnému a plynulému předjetí. Uvedené zákazy předjetí jsou odvislé jednak od subjektivního posouzení konkrétní situace na silnici řidičem vozidla [písm. a) až c)], jednak vymezeny místem na pozemní komunikaci [písm. d) až g)]. Subjektivní posouzení situace řidičem nespočívá pouze ve zhodnocení konfigurace terénu, po němž je komunikace vedena (nepřehledný

úsek ve stoupání nebo v zatáčkách, stromořadí, obytná zástavba), časových možnostech akcelerace vozidla s ohledem na kubaturu motoru a zatížení vozidla, ale závisí i na vlivu momentálních klimatických podmínek a denní doby na viditelnost jako je déšť, sníh, mlha nebo oslnění sluncem (KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. § 17 [Předjíždění]. In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 67 - 68).

41. Při splnění povinnosti „nesmět ohrozit“ byl rozhodující okamžik, kdy žalobkyně uviděla před sebou zatáčku, do které není vidět, než najela do protisměrného jízdního pruhu, ve kterém měla očekávat protijedoucí vozidla. Právě v tento okamžik muselo být žalobkyni zjevné, že nemůže s ohledem na vzdálenosti a rychlost svého a předjížděného vozidla toto vozidlo předjet a přitom neohrozit, ani neomezit ostatní účastníky silničního provozu. Jiný závěr nebyl v dané dopravní situaci možný a žalobkyně to musela vědět. Podle § 3 odst. 2 ZSP totiž „řídít vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích“.
42. Žalobkyně předjížděním překážela v dosavadní jízdě protijedoucím řidičům, kteří byli donuceni na jízdu žalobkyně reagovat změnou směru a/nebo rychlosti jízdy. Manévrem žalobkyně došlo k přerušení dosavadní plynulosti jízdy protijedoucích vozidel i předjížděného vozidla. Žalobkyně vytvořila nebezpečí střetu jak protijedoucím řidičům, tak řidiči před sebou. Žalobkyně svým jednáním porušila legitimní očekávání ostatních účastníků silničního provozu. Naopak, žalobkyně nemohla legitimně spoléhat, že si vynutí přednost tam, kde není. Žalobkyně v daném případě nedbala zvýšené opatrnosti a nejednala tak, aby zabránila omezení nebo ohrožení ostatních účastníků silničního provozu.
43. Řidič je sám odpovědný za vlastní způsobilost ke konkrétní jízdě a má také obecnou prevenční povinnost podle § 2900 zákona č. 89/2009 Sb., občanský zákoník, podle kterého vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života, je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo vlastnictví jiného. Podle setrvalé judikatury trestních a civilních soudů (mj. k dopravním nehodám) je každý povinen zachovávat vždy takový stupeň pozornosti, který lze po něm vzhledem ke konkrétní časové a místní situaci rozumně požadovat a který – objektivně posuzováno – je způsobilý zabránit nebo alespoň co nejvíce omezit riziko vzniku škod na životě, zdraví nebo majetku. Ten, kdo si v souladu s takto obecně stanovenou povinností nepočíná, chová se protiprávně a při splnění dalších předpokladů vzniku odpovědnosti za škodu odpovídá za vzniklou škodu. Obsah prevenční povinnosti přitom úzce souvisí s konkrétními okolnostmi, zejména s místem, kde se obviněný nachází, neboť pobytem na místě, kde přímo nehrozí vznik škody na zdraví či majetku třetích osob, nebo na místě, kde okolnosti (např. zvýšený pohyb osob) riziko vzniku škody podstatně zvyšují, jsou na každého z hlediska předcházení vzniku škody kladeny rozdílné nároky (srov. rozsudky Nejvyššího soudu ze dne 23. 1. 2019, sp. zn. 8 Tdo 1434/2018 a ze dne 17. 3. 2009, sp. zn. 25 Cdo 3516/2007).
44. Protože předmětem soudního přezkumu bylo rozhodnutí o přestupku spočívajícím v předjíždění v rozporu se ZSP, nebylo významné, jestli došlo k dopravní nehodě (srov. rozsudek NSS č. j. 9 As 77/2008-50, č. 1938/2009 Sb. NSS). Skutková podstata přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 ZSP je po formální stránce svojí povahou skutkovou

podstatou zakazující a současně odkazující na konkrétní případy zákazu předjíždění v ZSP. Materiální stránka přestupku pak v daném případě spočívá v tom, že došlo k ohrožení zájmu společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

45. Soud se ztotožnil s městským úřadem a žalovaným, že žalobkyně porušila § 17 odst. 5 ZSP a spáchala přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 ZSP. Žalobní tvrzení ani dokazování znaleckým posudkem nevneslo do zjištěného skutkového stavu důvodné pochybnosti ve smyslu § 3 správního řádu.
46. Závěrem soud shrnuje, že správní orgány prokázaly žalobkyni spáchání přestupku shora citovanými videozáznamy a fotografiemi Policie ČR. Nebyly zjištěny žádné okolnosti vylučující odpovědnost žalobkyně. Soud neshledal v postupech městského úřadu a žalovaného namítané vady a napadené rozhodnutí shledal jako souladné se zákonem. Správní orgány zjistily skutkový stav v souladu se zákonem, vybraly správně právní předpisy, pod které jej subsumovaly a z toho vyvodily v souladu se zákonem skutkové i právní závěry, se kterými se soud ztotožnil. Proto soud žalobu zamítl jako nedůvodnou v souladu s § 78 odst. 7 s. ř. s.
47. Soud rozhodl o nákladech řízení v souladu s § 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 III) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, respektive ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, proto se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok II).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **je možno** podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od jeho doručení k Nejvyššímu správnímu soudu v Brně.

Olomouc 1. září 2022

JUDr. Martina Radkova v. r.
samosoudkyně