



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyní Mgr. Jarmilou Úředníčkovou v právní věci

žalobce: J. Z.
zastoupen advokátem JUDr. Petrem Holubem
sídlem Tyršova 504/5, 742 21 Kopřivnice

proti
žalovanému: Krajský úřad Moravskoslezského kraje
sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 2. 2. 2022 č. j. MSK 159090/2021,
o přestupcích

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobou podanou v zákonné lhůtě se žalobce domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného. Jím bylo rozhodnuto o odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Kopřivnice ze dne 24. 11. 2021 č. j. 101758/2021/Rozs o přestupcích podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silničním provozu). V uvedeném rozhodnutí správního orgánu I. stupně žalovaný změnil výrokovou část

rozhodnutí takto: Dne 16. 4. 2021 v 9:10:58 hodin v k. o. Příbor – Prchalov, na silnici č. I/58, nedaleko tunelu pod obcí Prchalov ve směru jízdy z obce Mošnov, jako řidič motorového vozidla tovární značky Jeep, RZ: X nedovoleně, v rozporu se zákonem předjížděl v takovém místě, kdy se nemohl bezpečně zařadit před předjížděné vozidlo a zároveň při tomto předjíždění omezil v protisměru jedoucí motorové vozidlo Policie ČR. Ve zbývajících částech bylo rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrzeno. Žalobce uvedl, že závěr o jeho vině učinil správní orgán na základě videozáznamu z kamery policejního vozidla a z výpovědi jeho řidiče a velitelky posádky. Naopak důkazy jednoznačně svědčící v jeho prospěch, a to jeho vyjádření k přestupku a znalecký posudek znalce Ing. A. K. byly bez náležité odborné oponentury odmítnuty, ačkoli správní orgán pro takový závěr neměl a nemá dostatek důkazů a odborné erudice a především kompetence. Pokud znalecký posudek Ing. A. K. jasně prokazuje, že řidič protijedoucího policejního vozidla nemusel ani brzdit, ani měnit směr jízdy (což posudek dokazuje) a současně porovnáním výpovědí obou policistů je zřejmé, že řidič ke změně směru jízdy stržením jízdy doprava a brzděním reagoval poněkud přepjatě na rozkaz velitelky vozidla (přinejmenším to nelze vyvrátit), je nutno dospět k závěru, že skutkový závěr správního orgánu byl učiněn na základě extrémně nesprávného hodnocení provedených důkazů. Skutkový závěr nebyl zjištěn řádně. Uvedl dále, že ta část napadeného rozhodnutí, kterou snad odvolací orgán považuje za vypořádání se s jeho obhajobou a zejména se znaleckým posudkem Ing. A. K., jako odborná polemika se závěry znaleckého posudku nemůže obstát a není způsobila jeho závěry vyvrátit. Poznamenal, že jiná situace by byla, pokud by jiný znalec našel v posudku chyby a dospěl by k opačnému závěru než znalec Ing. K. Správní orgány si počínaly v rozporu se zásadou in dubio pro reo, protože právě taková situace v řízení nastala. Část důkazů totiž svědčila v jeho neprospěch (výpověď velitelky vozidla) a část svědčí v jeho prospěch a vinu vyvrací.

2. Dle žalobce z videozáznamu z policejní kamery je zřejmé, že vozidlo policie jede (patrně rychlostí vyšší než 80 km/h) nikoli při pravém okraji silnice a v místě, kde přestává policejnímu vozidlu bránit ve výhledu po pravé straně se nacházející zvuková zábrana. Je vidět již předjíždějící vozidlo (předmětné předjíždění tedy bylo zahájeno zjevně v době, kdy ve výhledu ještě nebylo vozidlo policejní), které se nacházelo v protisměru, avšak v úseku, kde je předjíždění povoleno. Po několika sekundách se vozidlo bezpečně zařazuje do svého pruhu a dokončuje tak předjížděcí manévr, zahájený ještě v okamžiku, kdy policejní vozidlo nebylo vůbec vidět. Rovněž je na záznamu zřetelně vidět, že policisté, pokud by nejeli při středové čáře, ale při pravé čáře boční, měli dostatek místa pro plynulý průjezd a nebyť prokazatelného rozkazu velitelky vozidla, svědkyně Petrášová, která určila řidiči svým pokynem, aby jel blíže ke krajnici vozovky, projelo by vozidlo drahou rovně bez jakýchkoli komplikací. Jím předložený znalecký posudek mimo jakoukoliv pochybnost prokázal, že policejní posádky, pokud by pokračovalo v plynulé jízdě, tak by pokojně projelo rovněž a nikdo tedy nebyl objektivně ani ohrožen, ani omezen. Pro naplnění skutkové podstaty úmyslného přestupku je nezbytné prokázat obviněnému srozumění s možností relevantního ohrožení či omezení protijedoucího řidiče, a to omezení objektivního. Pokud subjektivně řidič protijedoucího vozidla pro svou bázlivost, nezkušenost či z jakýchkoli jiných důvodů reaguje přehnaně na dopravní situaci před sebou, neznamená to, že by to mohlo zakládat podezření vůči protijedoucím řidičům, na jejichž jízdu, objektivně bezvadnou, takový řidič nesprávně reaguje, byť možná v omluvitelné reflexní reakci typické pro ještě nezkušeného účastníka silničního provozu, navíc v pozici spolujezdce v dobrém úmyslu. Žalobce uvedl, že předjíždět počal v úseku a

okamžiku, kdy se osádky vozidel neviděly a jeho vůz ani nikoho neohrozil, ani nezavdal objektivní příčinu k tomu, aby policisté museli vybočovat mimo svůj jízdní pruh. Jestliže to učinili, neznamená to, že se tak stalo v důsledku jeho protiprávního jednání. Namítal, že ze znaleckého posudku Ing. A. K. správní orgány dospěly k nesprávnému skutkovému a následně i právnímu závěru. Má za to, že dokazování jej v podstatě vyvinilo, neboť bylo prokázáno, že důvodem k reakci řidiče policejního vozidla byl zbrklý rozkaz, v té době ještě málo zkušené velitelky vozidla.

3. Žalovaný v písemném vyjádření navrhl zamítnutí žaloby. Konstatoval, že žalobní námítky jsou převážně doslovným opakováním námitek odvolacích, s nimiž se podrobně a přesvědčivě v napadeném rozhodnutí vypořádal. Žalobce např. vůbec nereflexuje, že v napadeném rozhodnutí žalovaný vyvrátil námitku, že vozidlo policie překročilo nejvyšší dovolenou rychlost 80 km/h, a to poukazem na kamerový záznam, který zachycuje konec omezení rychlosti za tunelem, a tuto námitku v žalobě pouze mechanicky opakuje. Žalovaný uvedl, že trvá na provedeném hodnocení důkazů. Správní orgány jsou oprávněny i povinny hodnotit znalecký posudek jako každý jiný důkaz. Své závěry správní orgány podrobně odůvodnily, současně se v žádném případě nejedná o nahrazování odborné činnosti znalce. Interpretace svědeckých výpovědí žalobcem je pak velmi zavádějící. Žalobce z nich dovozuje závěry, které z nich naprosto nevyplývají. Pokud žalobce setrvale opakuje, že důvodem vybočení vozidla policie vpravo byl rozkaz velitelky vozidla, pak z výpovědí svědků plyne, že tomu tak nebylo. Řidič policejního vozidla tak učinil z vlastní vůle bez ohledu na sdělení své spolujezdkyně. Oba svědci shodně potvrdili, že šlo o mírné, nikoli výrazné zpomalení, přibrzdění a změnu směru vpravo, což je zjevné i z kamerového záznamu.
4. Krajský soud na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů), a to v mezích žalobcem uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná. V souladu s ust. § 51 odst. 1 s.ř.s. soud rozhodl o žalobě bez nařízení jednání, neboť žalovaný s tímto postupem výslovně souhlasil a žalobce na výzvu dle § 51 odst. 1 s.ř.s. nesouhlas s tímto postupem soudu nesdělil.
5. Krajský soud ze správních spisů zjistil následující pro věc významné skutečnosti. Rozhodnutím Městského úřadu Kopřivnice ze dne 24. 11. 2021 č. j. 101758/2021/Rozs byl žalobce uznán vinný tím, že dne 16. 4. 2021 v 9:23 hodin v katastru obce Příbor – Prchalov, na silnici I/58, nedaleko tunelu pod obcí Prchalov ve směru jízdy od obce Mošnov, jako řidič motorového vozidla zn. Jeep, RZ X, nedovoleně, v rozporu se zákonem předjížděl v takovém místě, kdy se nemohl bezpečně zařadit před předjížděné vozidlo a zároveň při tomto předjíždění omezil v protisměru jedoucí motorové vozidlo Policie ČR, jednáním řidiče spočívajícím v předjíždění v takovém místě, kdy se nemohl bezpečně zařadit před předjížděné vozidlo porušil ust. § 17 odst. 5 písm. b) zákona o silničním provozu, čímž spáchal úmyslně přestupek podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu, jednáním řidiče spočívajícím v předjíždění s omezením vozidla v protisměru porušil ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, čímž spáchal úmyslně přestupek podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu. Za spáchání uvedených přestupků byl žalobci uložen správní trest pokuta ve výši 6 500 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců.

6. Při zjišťování skutkového stavu věci správní orgán I. stupně vycházel z oznámení přestupku ze dne 16. 4. 2021, které žalobce podepsal a vyjádřil se tak, že s přestupky nesouhlasí. Správní orgán vycházel rovněž z videozáznamu z policejní kamery ze dne 16. 4. 2021, z výpovědi svědků policisty pprap. L. C. a pprap. M. P. a ze znaleckého posudku Ing. A. K., Ph.D., který správnímu orgánu předložil jako důkaz žalobce. Dle názoru soudu správní orgán provedené důkazy hodnotil v souladu s ust. § 50 odst. 4 správního řádu. S těmito skutkovými zjištěními se soud zcela ztotožňuje. I dle názoru soudu z videozáznamu ze dne 16. 4. 2021 pořízeného z jedoucího policejního vozidla je zřejmé, že videozáznam začíná v čase 9:10:26 hodin, kdy vozidlo, v němž je umístěna kamera, jede v levém jízdním pruhu na pozemní komunikaci, před tunelem. Silnice, na které se pohybují vozidla, je rozdělena do 4 protisměrných jízdních pruhů, které jsou od sebe odděleny vodorovným dopravním značením V1b „Dvojitá podélná čára souvislá“. Před tunelem se silnice zužuje do dvou jízdních pruhů, přičemž levý jízdní pruh, ve kterém se nachází kamera, je průběžným jízdním pruhem. Viditelnost byla dobrá, drobně pršelo, vozovka byla mokrá. Před tunelem se nacházela svislá dopravní značka B21a „Zákaz předjíždění“ a za ní následovala svislá dopravní značka B20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ zde stanovená na 80 km/h. Platnost této dopravní značky končila ihned po vyjetí z tunelu, kde byla umístěna dopravní značka B20b „Konec nejvyšší dovolené rychlosti“. Ve chvíli, kdy policejní vozidlo přijíždělo k dopravní značce B21b „Konec zákazu předjíždění“, lze v pravotočivé táhlé zatáčce pozorovat jedoucí vozidlo v protisměrné části pozemní komunikaci. V čase 9:10:54 hodin přímo proti policejnímu vozidlu jede jiné vozidlo, které se nachází v levém jízdním pruhu mírně za předjížděným vozidlem. Soud se ztotožňuje se závěry správních orgánů, že žalobce započal předjíždění manévr, tedy moment, kdy se svým vozidlem přejel středovou čáru z pravého do levého jízdního pruhu v době, kdy nemohl vědět, zda proti němu nejede jiné vozidlo. Nemohl vědět, ani odhadnout rychlost a vzdálenost od protijedoucího vozidla, a tedy nemohl vědět, zda se bude moci bezpečně zařadit před předjížděné vozidlo. Žalobce ve chvíli, kdy započal předjíždění manévr, neviděl policejní vozidlo, které se k němu přibližovalo povolenou rychlostí. Z videozáznamu vyplývá, že v čase 00:30:04 policejní vozidlo počíná provádět úhybný manévr doprava a již v čase 00:32:04 dochází k míjení vozidla policistů a vozidla žalobce. Řidič policejního vozidla počal úhybný manévr v době, kdy vozidlo žalobce bylo na úrovni předjížděného vozidla. Soud souhlasí se správními orgány, že v tuto chvíli žalobce nebyl schopen dovodit, zda se jeho vozidlo za 1,6 sekundy stihne vrátit do svého jízdního pruhu. Z videozáznamu se podává, že ještě necelou vteřinu před míjením bylo vozidlo žalobce stále v protisměrném pruhu, byť pravými koly u středové čáry. Řidič policejního vozidla nejprve vyčkával, pustil nohu z plynu v reakci na vozidlo žalobce v jeho pruhu v protisměru a začal provádět úhybný manévr vpravo.
7. U ústního jednání správní orgán I. stupně vyslechl rovněž svědky, policisty L. C. a M. P. Svědek L. C. kromě jiného uvedl, že jeli po silnici I/58 ve směru jízdy na obec Mošnov. Projeli tunelem pod obcí Prchalov, kdy za mostem je mírná pravotočivá zatáčka z jejich směru a jsou tam i protihlukové stěny, přes které nejde vidět do té zatáčky. Po průjezdu toho tunelu, cca odhadem asi 400 m, spatřil vozidlo, které v protisměru předjíždělo jiné vozidlo ve směru na Příbor. Byl řidičem policejního vozidla. Když vozidlo v protisměru předjíždělo, nacházelo se v jeho jízdním pruhu. On si vyhodnotil, že ta vzdálenost nebyla dostatečná, zpomalil puštěním nohy z plynu a lehkým přibrzděním a snažil se najet co nejbližší k pravému okraji za vodící čáru, kdy v tom místě je široká silnice. Subjektivní jeho pocit byl ten, že byl omezen, kdy musel vybočit ze svého jízdního pruhu doprava.

Svědkyň M. P. vypověděla, že s kolegou tehdy jeli na silnici I/58 v katastru obce Příbor směrem od kruhového objezdu ve směru na Mošnov. Služební vozidlo policie řídil kolega. Za tunelem pod Prchalovem přibližně 200 m za ním, spatřila vozidlo, které právě předjíždělo jiná vozidla a nacházelo se v jejich jízdním pruhu. Postřehla, že kolega přestal přidávat plyn a když viděla, jak se protijedoucí vozidlo přibližuje, řekla kolegovi, ať mu uhně za krajnici za vodící čáru, aby byli aspoň polovinou vozu za tou čárou a danému vozidlu uvolnili prostor pro dokončení předjížděcího manévru. Když kolegovi říkala, ať uhně ke krajnici, zaregistrovala, že on sám provádí úkon směrem doprava. Když kolega uhnul za tu vodící čáru a vozidlo už bylo na jejich úrovni, cítila výraznější brzdění služebního vozidla.

8. Znalec Ing. A.K., Ph.D. ve znaleckém posudku k otázce, zda žalobce během svého předjížděcího manévru omezil řidiče protijedoucího vozidla, uvedl, že z technického hlediska lze omezení definovat jako takovou změnu rychlosti nebo směru jízdy, kterou druhý účastník provozu na pozemních komunikacích provede plynule bez možnosti vzniku smyku nebo havárie vozidla, kdy přibližnou horní hranici představuje hodnota 50 % adhezně dosažitelného zpomalení. Z hlediska změny rychlosti znalec uvedl, že vozidlo policie se od viditelného počátku svého úhybného manévru na začátku silničních svodidel, tedy v době, kdy začala fyzická akce jeho řidiče, po okamžik, kdy se nacházelo u začátku protihlukové stěny a kdy již minulo vozidlo Jeep, pohybovalo průměrnou rychlostí 87,4 km/h. Při srovnání s hodnotou rychlosti v předchozím úseku, stanovenou na 91,5 km/h, kdy se vozidlo pohybovalo plynule přibližně ve střední části svého jízdního pruhu, je zřejmé, že vozidlo policie v reakci na protijedoucí Jeep téměř nezměnilo rychlost a s jistotou ji neměnilo náhled a nebrzdilo s intenzitou, kterou by bylo možno považovat za 50 % adhezně dosažitelného zpomalení. Znalec dále konstatoval, že vozidlo policie v reakci na vozidlo Jeep nemuselo měnit a neměnilo rychlost náhle a ani s intenzitou, která by se přiblížila hodnotě 50 % adhezně dosažitelného brzděného účinku a pro dopředný pohyb tak z hlediska technické definice nebyl naplněn pojem ohrožení ani omezení. Z hlediska změny směru znalec uvedl, že z kamerového záznamu je zřejmé, že bezprostředně před míjením se vozidlo Jeep již nacházelo levými koly na středové čáře, téměř zcela tedy opustilo jízdní pruh vozidla policie a mohlo by být otázkou, na kolik by bylo ze strany jeho řidiče nutno vůbec více vyhybat k pravému okraji vozovky přes vodící čáru, pokud by se pohyboval při pravém okraji svého jízdního pruhu. Z kamerového záznamu je nicméně zřejmé, že k vybočení vozidla policie k okraji vozovky před míjením došlo a současně lze odhadovat, že se vozidlo před vybočením pohybovalo nejspíše středem svého jízdního pruhu. V okamžiku míjení se pak kamerové zařízení dosud nacházelo vlevo od vodící čáry a je tak zřejmé, že v úseku od běžné jízdy po míjení s vozidlem Jeep, kamerové vozidlo vybočilo méně, než by činila polovina šířky jeho jízdního pruhu. Z analytického hlediska však bylo předpokládáno, že se řidič vozidla policie v reakci na protijedoucí vozidlo Jeep, dosud se nacházející v protisměrné části vozovky, ze střední k pravé části svého jízdního pruhu o celou polovinu jeho šířky přesunul, kdy výpočet příčného předmístění tak byl proveden s jistou rezervou. Znalec dále uvedl, že na mokré vozovce při součiniteli adheze uvažovaném na 0,6 činí adhezně dosažitelné příčné zrychlení cca 6 m/ss, polovina hodnoty a tedy horní hranice pro pozvolnou změnu směru činí 3 m/ss. Řidič vozidla policie najížděl v reakci na protijedoucí vozidlo Jeep k pravému okraji svého jízdního pruhu s příčným zrychlením 1,7 m/ss, které je s rezervou nižší, než horní hranice zrychlení pozvolného a násobně nižší, než zrychlení adhezně dosažitelné. Znalec dále konstatoval, že vozidlo policie v reakci na vozidlo Jeep neměnilo směr jízdy náhle a ani

s intenzitou, která by se přiblížila hodnotě 50 % adhezně dosažitelného brzdného účinku a pro změnu směru jízdy tak z hlediska technické definice nebyl naplněn pojem ohrožení ani omezení.

9. Podle ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucího řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Dle § 2 písm. m) téhož zákona nesmět omezit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo.
10. Podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu, fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.
11. Krajský soud předně konstatuje, že rozhodnutí žalovaného a správního orgánu I. stupně je nutno posuzovat jako jeden celek. Dle názoru soudu se správní orgány ve svých rozhodnutích podrobně zabývaly veškerými provedenými důkazy, jak plyne z odůvodnění jejich rozhodnutí a vyjádřily se podrobně rovněž ke všem námitkám žalobce. Krajský soud dále zastává názor, že žalobní námitce žalobce, že správní orgány nesprávně zjistily skutkový stav věci, neboť nesprávně hodnotily provedené důkazy, přisvědčit nelze. Co se týká předmětného důkazu znaleckým posudkem Ing. A. K., pak je nutno v obecné rovině poznamenat, že znalecký posudek je nutno hodnotit stejně pečlivě, jako každý jiný důkaz. Ze soudní judikatury a komentářové literatury plyne, že ani znalecký posudek a priori nepožívá větší důkazní síly a musí být podrobován všestranné prověrce nejen právní korektnosti, ale i věcné správnosti. Ze zásad dokazování vyplývá požadavek kritického hodnocení všech důkazů, včetně znaleckého posudku. Krajský soud sdílí závěr žalovaného, že předmětný znalecký posudek byl vypracován tendenčně ve prospěch žalobce, neboť znalec v posudku hodnotí pouze rychlost vozidla policistů, ve kterém se nacházelo záznamové zařízení, ovšem k rychlosti protijedoucího vozidla žalobce se vůbec nevyjadřuje. V posudku rovněž schází určení místa, kde žalobce započal předjížděcí manévř, neboť ze záznamu je zřejmé, že ve chvíli, kdy bylo vozidlo Jeep zaznamenáno kamerou, nacházelo se v levém, protisměrném jízdním pruhu. Z kamerového záznamu je zřejmé, že v čase 00:30,4 služební vozidlo policistů počíná provádět úhybný manévř doprava a již v čase 00:32,4 dochází k míjení vozidel. Řidič služebního vozidla počal tedy úhybný manévř v době, kdy vozidlo žalobce bylo na úrovni předjížděného vozidla a kdy v tuto chvíli nebyl schopný dovodit, zda se jeho vozidlo stihne za 1,6 sekundy vrátit do svého jízdního pruhu. Ještě necelou vteřinu před míjením bylo vozidlo žalobce stále v protisměrném pruhu, byť pravými koly u středové čáry. Z videozáznamu, s nímž koresponduje výpověď svědka L. C., řidiče služebního vozidla policistů plyne, že řidič vozidla policie nejprve vyčkával, pustil nohu z plynu v reakci na vozidlo žalobce v jeho pruhu v protisměru, a když 1,6 sekundy před míjením začal provádět úhybný manévř vpravo, zachoval se zcela profesionálně a duchapřítomně. Stejně postupoval i řidič předjížděného vozidla, který vjel za pravou vodící čáru a umožnil žalobci se zařadit do pravého jízdního pruhu, a to ve chvíli, kdy v podstatě všechna tři vozidla jedla vedle sebe. Soud souhlasí s žalovaným, že znalec nevzal ani v potaz chování řidiče předjížděného vozidla, který, jak výše uvedeno, také přešel pravou vodící čáru, aby žalobce mohl dokončit předjíždění manévř. Souhlasit nelze ani s námitkou žalobce, že důvodem vybočení vozidla policie vpravo byl rozkaz velitelky vozidla. Takovýto závěr z výpovědi

svědků rozhodně nevyplývá. Z výpovědí obou svědků naopak plyne, že řidič policejního vozidla svědek L.C. mírně najel co nejbližší k pravému okraji za vodící čáru z vlastní vůle bez ohledu na pokyn svědkyně M. P., která uvedla, že když říkala kolegovi, ať uhně ke krajnici, tak zaregistrovala, že řidič sám provádí úkon směrem doprava, čemuž předcházelo mírné zpomalení vozidla policie, kdy svědek L. C. zpomalil puštěním nohy z plynu a lehce přibrzdil.

12. Nedůvodná je i námitka žalobce, že policista překročil v místě stanovenou nejvyšší dovolenou rychlost 80 km/h. Z videozáznamu plyne opak. Policisté po vyjetí z tunelu pod obcí Prchalov míjeli dopravní značku B20b „Konec nejvyšší dovolené rychlosti“, zde stanovené na 80 km/h. Za tímto dopravním značením byla rychlost stanovena § 18 odst. 3 zákona o silničním provozu na 90 km/h. Soud souhlasí s žalovaným, že pokud znalec stanovil nejvyšší rychlost služebního vozidla na 91,5 km/h v úseku za výše uvedenou dopravní značku, musí při vyhodnocení dané rychlosti počítat s 5 % tolerancí ve prospěch řidiče a rychlost služebního vozidla v úseku s nejvyšší dovolenou rychlostí 90 km/h byla 86,9 km/h.
13. S ohledem na výše uvedené soud shledal, že skutkový stav, na základě něhož správní orgány rozhodly, že žalobce započal předjíždět vozidlo, aniž věděl, zda se může bezpečně zařadit před předjížděné vozidlo, čímž porušil ust. § 17 odst. 5 písm. b) zákona o silničním provozu, a dále tím, že při předjíždění omezil protijedoucího řidiče porušil ust. § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu a dopustil se tak přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu, byl v přestupkovém řízení zákonným způsobem jednoznačně a bez rozumných pochybností prokázán.
14. S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti krajský soud žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.
15. O nákladech řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s.ř.s. tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť žalobce ve věci úspěch neměl a žalovanému prokazatelně v souvislosti s tímto řízením žádné další náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od doručení tohoto rozhodnutí. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Brno, Moravské náměstí č. 6. O kasační stížnosti rozhoduje nejvyšší správní soud.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s.

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.

Ostrava dne 29.08.2022

Shodu s prvopisem potvrzuje I. M.

[Sem zadejte text.]

Mgr. Jarmila Úředníčková
samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje I. M.