



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní Mgr. et Mgr. Lenkou Bahýřovou, Ph.D. ve věci

žalobce: **P. P.**
bytem X

zast. advokátem Mgr. Karlem Borkovcem
sídlem Masarykova 31, 602 00 Brno

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 7. 2020, č. j. JMK 106760/2020, sp. zn. S-JMK 93453/2020/OD/No,

takto:

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

O d ů v o d n ě n í:

I. Vymezení věci, obsah napadeného rozhodnutí

1. Rozhodnutím Městského úřadu Slavkov u Brna, odboru správních činností a živnostenského úřadu, ze dne 18. 3. 2020, č. j. SC/17082-20/5841-2019/DOL (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupku“), byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“). Přestupku se měl dopustit porušením § 4 písm. a) téhož zákona, a to tak, že dne 9. 9. 2018 v 19:00 řídil blíže specifikovaný motocykl po silnici III/0501 ve Slavkově u Brna ve směru od náměstí a při projíždění křižovatky s ul. Slovákova, kterou hodlal projet po hlavní silnici rovně směrem na Nížkovice, nevhodně reagoval na osobní motorové vozidlo zn. Škoda Fabia, jehož řidička Ing. L. M. dojížděla ke křižovatce po ul. Slovákova ve směru od silnice I/50 a před najetím do jízdního pruhu zastavila, kdy žalobce položil svůj motocykl na levý bok, přičemž ke střetu motocyklu a vozidla Škoda nedošlo. Za spáchání přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady spojené s projednáváním přestupku ve výši 6 000 Kč.

K odvolání žalobce proti rozhodnutí o přestupku bylo vydáno rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 7. 2020, č. j. JMK 106760/2020, sp. zn. S-JMK 93453/2020/OD/No (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž bylo prvostupňové rozhodnutí potvrzeno. Žalovaný v napadeném rozhodnutí shrnul předcházející průběh řízení a vypořádal námitky žalobce, přičemž neshledal pochybení, které by bylo důvodem ke zrušení rozhodnutí o přestupku. Skutkový stav byl řádně zjištěn, ve věci byly mj. zpracovány dva znalecké posudky.

2. Z podkladů pro správní rozhodnutí podle napadeného rozhodnutí bez pochybností vyplývá, že žalobce, který jel po hlavní pozemní komunikaci ve směru od náměstí ve Slavkově u Brna směrem na obec Nížkovice, v prostoru křižovatky reagoval na vozidlo Škoda přijíždějící z vedlejší komunikace zprava intenzivním brzděním, v jehož důsledku motocykl položil na levý bok a společně s motocyklem se dosmýkal až před v tu dobu již stojící vozidlo Škoda. Řidička vozidla Škoda zastavila v místě dopravní značky příčná čára souvislá a následně se rozjela směrem do křižovatky, kde zastavila až na okraji jízdního pruhu, jímž projížděl na motocyklu žalobce, který měl přednost v jízdě, přičemž právě tento manévr vozidla Škoda vyvolal v žalobci silný pocit nebezpečí. Snažil se proto vyhnout čelnímu střetu s vozidlem Škoda, o kterém nemohl vědět, zda zastaví či nikoli, začal intenzivně brzdit, avšak brzdný manévr nezvládl a upadl na vozovku, v důsledku čehož došlo k hmotné škodě na motocyklu a zranění obviněného. Žalobce nepřizpůsobil způsob jízdy na motocyklu tomu, že se jedná o jednostopé vozidlo a situaci v provozu. Podle žalovaného řidička vozidla Škoda splnila povinnost dání přednosti v jízdě dle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu.
3. Žalovaný shledal příčinnou souvislost mezi jednáním žalobce, který nepřizpůsobil brzdný manévr řízení jednostopého vozidla a dopravní nehodou. Poukázal též na zásadu omezené důvěry v dopravě. Žalobce se měl spolehnout na dodržení dopravních předpisů řidičkou vozidla Škoda a pomalé najíždění do křižovatky měl přisoudit snaze řidičky vozidla Škoda o lepší pozorovací podmínky při plnění povinnosti dát přednost v jízdě. Žalobce však na tuto situaci v provozu reagoval nepřiměřeně, čímž porušil obecnou úpravu provozu na pozemních komunikacích. Námitku žalobce, že jednal v krajní nouzi, žalovaný důvodnou neshledal, zabýval se též naplněním materiální stránky přestupku.

II. Žaloba

4. Žalobce navrhl, aby bylo napadené rozhodnutí zrušeno a věc byla žalovanému vrácena k dalšímu řízení. Napadené rozhodnutí, jakož i jemu předcházející rozhodnutí o přestupku, považuje za nezákonné, nedůvodné, nepřezkoumatelné a nepřesvědčivé.
5. Předně namítl, že vymezení skutku v příkazu i v rozhodnutí o přestupku, potažmo v napadeném rozhodnutí nereflktuje skutečný průběh skutkového děje. Zejména v popisu skutku chybí zjištění, že ze strany řidičky vozidla Škoda byla porušena povinnost dát přednost v jízdě, resp. popis jízdy řidičky tohoto vozidla a popis konečného postavení vozidel. Tento popis je podstatný pro hodnocení materiální stránky přestupku a v důsledku jeho absence nebyla ze strany správních orgánů řádně vypořádána jeho argumentace.
6. Dále žalobce uvedl, že žalovaný řádně nevyhodnotil materiální stránku přestupku, resp. žalobce s tímto hodnocením nesouhlasí. Poukázal na konkrétní okolnosti přestupku (žalobce nezpůsobil žádné třetí osobě majetkovou nebo nemajetkovou újmu, jel řádně ve svém jízdním pruhu a žádné vozidlo jedoucí z vedlejší silnice se v něm nemělo nacházet).
7. Ve vztahu k posouzení zavinění žalobce poukázal na to, že mezi porušením potřebné míry opatrnosti a způsobeným následkem musí existovat příčinný vztah. Za nepředvídatelný příčinný průběh pachatel neodpovídá. Poruší-li osoba předpisy, nicméně konkrétní porušení nemá vliv na spáchaný následek, nenastává (ani nedbalostní) přestupková odpovědnost. Tak je tomu i zde, kdy žalobce pouze reagoval na porušení povinnosti jiným účastníkem silničního provozu. Posouzení zavinění ze strany žalovaného považuje žalobce rovněž za nepřezkoumatelné, neboť nebylo vedeno žádné dokazování a byly přijaty pouze obecné závěry.
8. V rámci části poukazující na nedostatek důvodů napadeného rozhodnutí žalobce vytýkal, že nebylo dostatečně zohledněno porušení povinnosti řidičky vozidla Škoda dát přednost v jízdě. Nebylo prokázáno, že tato řidička najížděla do křižovatky pomalu, podle žalobce se začala do křižovatky rozjíždět. S ohledem na výpověď řidičky, že motocykl vnímala až sluchem (po pádu žalobce) neobstojí závěr správního orgánu (prvního stupně), že řidička pomalu najížděla do křižovatky z důvodu zlepšení pozorovacích podmínek při plnění povinnosti dát přednost v jízdě. Skutková verze, že řidička vozidla Škoda do křižovatky pomalu najížděla, je technicky stejně přijatelná jako skutková verze, že se řidička začala do křižovatky rozjíždět. Žalobce poukázal na protokol o nehodě ze dne 9. 9. 2018, ve kterém byla předběžně otázka zavinění vyhodnocena zcela odlišně, podezření ze spáchání přestupku bylo spojováno s jednáním řidičky vozidla Škoda.
9. Úvahy žalovaného o tom, že řidička vozidla Škoda zavedla žalobci nedůvodnou pochybnost o svém úmyslu nedat žalobci přednost v jízdě, považuje žalobce za nesrozumitelné. Odkaz na zásadu omezené důvěry nepovažuje za případnou. Vnitřně rozporným je závěr žalovaného o tom, že řidička pokračovala v jízdě do jízdního pruhu žalobce, a že se žalobce měl zároveň spolehnout na to, že svoji povinnost dát přednost v jízdě tato řidička splní. Vzhledem k tomu, že průběžný jízdní pruh hlavní komunikace byl současně jízdním pruhem motocyklu, měl být učiněn závěr, že řidička vozidla škoda najela a zasáhla do jízdního pruhu motocyklu. I z fotodokumentace a výstupu programu PC-Crash je zjevné, že konečné postavení vozidla Škoda se nachází v jízdním pruhu žalobce.
10. Ke spáchání přestupku dle § 5 zákona č. 250/2015 Sb. nedošlo, žalobce pouze odvracel nebezpečí hrozícího střetu s vozidlem Škoda, kdy jeho řidička porušila povinnost dát

přednost v jízdě. Způsob jízdy řidičky vozidla Škoda neodpovídal v době reakce na danou situaci tomu, že by řidička skutečně plnila svoji povinnost dát žalobci přednost v jízdě. Žalobce v době reakce nevěděl, zda řidička skutečně zastaví či jakou rychlostí by případně projela křižovatkou. Sankci za porušení povinnosti dle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu nelze chápat jako obecnou sankci za následek, tj. za dopravní nehodu jako takovou.

III. Vyjádření žalovaného

11. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, v němž se s námitkami žalobce již vypořádal. Své závěry pak opakovaně reprodukoval.

IV. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu a jednání před soudem

12. Součástí správního spisu je především spis Policie ČR vedený na podkladě nehody v silničním provozu dne 9. 9. 2018. Jeho součástí je mj. znalecký posudek č. 1827 soudního znalce Ing. Jaroslava Sedláka, jehož do řízení přibrala policie. Poté byla věc odevzdána k projednání přestupku správním orgánům, a to pro podezření ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) žalobcem (ze strany řidičky vozidla Škoda nedošlo k naplnění skutkové podstaty přečinu těžké ublížení na zdraví z nedbalosti).
13. V průběhu správního řízení pak bylo k návrhu žalobce ještě doplněno dokazování, a sice posudkem Ing. Petra Mikuláška. Tento znalec byl též dne 27. 11. 2019 vyslechnut a písemně zodpověděl otázky položené žalobcem a správním orgánem.
14. Při splnění všech podmínek řízení krajský soud ve věci k požadavku žalobce nařídil ústní jednání, které se uskutečnilo dne 16. 9. 2022 za přítomnosti žalobce a jeho zástupce, při omluvené nepřítomnosti zástupce žalovaného. Žalobce setrval na svém procesním stanovisku. Zástupce žalobce odkázal na obsah žaloby a stručně shrnul podstatné žalobní body. Nad jejich rámec uvedl, že ke střetu vozidel mohlo dle posudků za určitých okolností dojít a doplnil, že se právní orgány nevyjádřily k zachování potřebné míry opatrnosti ze strany žalobce. Sám žalobce pak ve svém projevu poukázal na to, že je držitelem řidičského oprávnění od roku 1993 a neměl nehodu. Při absolvování autoškoly i v rámci navazujícího výcviku byl vždy upozorňován ze strany školitelů, že použitý manévr (tj. položení motorky na bok) je na místě (jako menší zlo), hrozí-li riziko čelního střetu. Z vlastního hlediska pak shrnul průběh nehodového děje. Soud následně stručně zrekapituloval obsah správního spisu a soudního spisu, dokazování nebylo doplňováno (účastníci nenavrhli doplnění dokazování nad rámec správního spisu).

VI. Posouzení věci krajským soudem

15. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1, 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní; dále jen „s.ř.s.“).
16. Žaloba není důvodná.
17. První okruh námitek žalobce se týkal skutkového stavu – průběhu nehodového děje, a to zejména ve vztahu k jednání řidičky vozidla Škoda. Žalobce v tomto ohledu namítal vadu nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí, včetně nedostatečného vypořádání jím uplatněných námitek, a nedostatečné zjištění skutkového stavu.

18. Nejprve se soud zabýval tím, zda je napadené rozhodnutí přezkoumatelné, neboť se jedná o předpoklad jeho věcného přezkumu, resp. posouzení důvodnosti námitek směřujících proti procesnímu postupu či zjišťování skutkového stavu a hodnocení provedených důkazů. K této vadě je nadto soud povinen přihlížet z úřední povinnosti.
19. V souladu s ustálenou judikaturou lze rozhodnutí správního orgánu považovat za nepřezkoumatelné za předpokladu, že je vnitřně rozporuplné či nesrozumitelné, popř. není z jeho obsahu zřejmé, o čem a jak bylo rozhodováno. Kromě toho může nepřezkoumatelnost dále spočívat v tom, že úvahy správního orgánu nemají oporu v provedeném dokazování nebo bez náležitého odůvodnění nereflktují námitky účastníka řízení, popř. je bez dalšího označují za liché, mylné či vyvrácené (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005 - 44). Vytýkanými vadami napadené rozhodnutí netrpí.
20. Žalobce byl uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, za *porušení či nesplnění povinnosti stanovené v § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, tj. porušení povinnosti 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.* Z výroku i odůvodnění napadeného rozhodnutí přitom zřetelně vyplývá, v jakém jednání bylo spatřováno porušení uvedené povinnosti ze strany žalobce. Výroková část a odůvodnění spolu korespondují, aniž by obsahovaly vzájemně neslučitelné skutečnosti.
21. Popis jednání žalobce (části skutku) ve výroku rozhodnutí o přestupku za použití slovního spojení „nevhodně reagoval na osobní motorové vozidlo“ je nutno vnímat v rámci celkového popisu skutku, zejména ve vazbě na popis navazujícího skutkového děje, tj. že žalobce „svůj motocykl položil na levý bok“, přičemž ke střetu motocyklu žalobce a vozidla Škoda nedošlo. Ve spojení s odůvodněním rozhodnutí o přestupku a odůvodněním napadeného rozhodnutí je seznatelné, že onou „nevhodnou reakcí“ žalobce bylo nezvládnutí vlastního brzdného manévru, resp. nepřizpůsobení tohoto manévru skutečnosti, že řídí jednostopé vozidlo (motocykl). Právě v důsledku této nevhodné, resp. nepřiměřené reakce žalobce, již porušil povinnost stanovenou v § 4 písm. a) zákona o silničním provozu (nepřizpůsobil své chování situaci v provozu na pozemních komunikacích) došlo k jeho pádu (hmotná škoda na motocyklu, zranění žalobce).
22. Co se týká namítaného nedostatku skutkových zjištění a s tím souvisejícího nedostatečného popisu skutku ve vztahu k jednání řidičky vozidla Škoda, v odůvodnění napadeného rozhodnutí jsou zjištěné skutečnosti (mj. v reakci na odvolací námitky žalobce) popsány na s. 6 následovně: *„Řidička vozidla Škoda příjíždějící velmi pomalou rychlostí do křižovatky v tomto úkonu přestala pokračovat ještě před najetím do jízdní dráhy obviněného, kdy vozidlo zastavila tak, že nenajela do koridoru jízdního pruhu motocyklu, byť velmi mírně zasáhla do průběžného jízdního pruhu hlavní pozemní komunikace. (...) Obviněný nemusel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy, proto tedy řidička vozidla Škoda splnila svoji povinnost dát obviněnému přednost v jízdě“.* Soud ověřil, že takto zjištěný stav rovněž vyplývá z provedeného dokazování, neboť jej shodně potvrzují oba znalecké posudky, jež byly ve věci vypracovány.
23. Podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu se povinností dát přednost v jízdě rozumí *povinnost řidiče nezahájit jízdu, jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který*

má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Řidič vjíždějící z vedlejší komunikace na komunikaci hlavní je tedy povinen dát přednost každému vozidlu, které se v daném okamžiku pohybuje po pozemní komunikaci, na kterou vjíždí. Nesmí přitom ohrozit řidiče vozidel jedoucích na pozemní komunikaci, například zasahováním části vozidla do směru jejich jízdy a narušením plynulého průjezdu vozidel na hlavní komunikaci (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 7. 2013, č. j. 8 As 77/2012-25 (bod 27)). Bylo tedy na místě se zabývat otázkou, zda řidička vozidla Škoda na pozemní komunikaci takovým způsobem, že „vytvořila“ pro žalobce nebezpečnou dopravní situaci a donutila ho k náhlé změně rychlosti a směru jízdy. Pokud žalovaný zjištěné skutečnosti vyhodnotil tak, že řidička vozidla Škoda povinnost stanovenou v § 2 písm. q) zákona o silničním provozu neporušila, jedná se o hodnocení odpovídající zjištěnému skutkovému stavu.

24. Závěry znalců na podkladě zjištěného postavení vozidel po pádu žalobce potvrzují, že řidička vozidla Škoda při výjezdu z vedlejší komunikace toto vozidlo zastavila tak, že ponechala v průběžném jízdním pruhu, v němž se pohyboval žalobce, volný koridor o šířce minimálně 3,5 m; pohyb vozidla žalobce tedy neomezila. Z technického hlediska tedy nedonutila řidiče motocyklu (žalobce) k náhlé změně rychlosti či změně směru jízdy (viz s. 36 znaleckého posudku Ing. Mkuláška). Z průběhu nehodového děje rovněž vyplynulo, že žalobce reagoval na rozjezd řidičky vozidla Škoda směrem k průběžnému jízdnímu pruhu, v němž jel, bržděním a následným položením motocyklu na levý bok. Oba znalci se však shodli na tom, že žalobce jako řidič motocyklu nezvládl techniku jízdy při zpomalování motocyklu (neboť pokud by brzdový manévr zvládl, k pádu by nedošlo) a také na tom, že pokud by žalobce nebrzdil, průběžným jízdním pruhem by projel bez nehody (viz s. 36 znaleckého posudku Ing. Mikuláška, znaleckého posudku s. 24, 26, 28 dr. Sedláka).
25. Není tedy pravdou, jak žalobce namítal, že by se žalovaný nezabýval jednáním řidičky vozidla Škoda. Ve věci nebylo sporu o tom, že se tato řidička začala ze zastavení za příčným značením v ulici Slovákova rozjíždět do křižovatky, což vyvolalo na straně žalobce reakci. Jak ale bylo zjištěno, řidička vozidla Škoda po tomto rozjetí zastavila vozidlo tak, že neporušila povinnost dát přednost v jízdě žalobci. Pokud žalobce zpochybňoval, že se řidička do průběžné komunikace rozjížděla pomalu, takové hodnocení žalovaného má oporu v provedených důkazech (znaleckých posudcích). Ostatně na místě nebyly nalezeny žádné brzdné stopy, které by eventuelně svědčily prudkému brždění řidičky vozidla Škoda coby reakce na rychlé rozjetí vozidla této řidičky. A ani vzdálenost, kterou řidička vozidla Škoda ujela od svého rozjetí od vodorovného dopravního značení na ulici Slovákova k opětovnému zastavení v konečné poloze vozidla na hraně průjezdné komunikace, po níž jel žalobce na motocyklu, nebyla velká, nečinila ani 10 metrů. Zjištěné skutečnosti tedy nenasvědčují prudkému či rychlému rozjetí vozidla řidičky Škoda.
26. Žalovaný nezpochybňoval, že žalobce reagoval na pohyb vozidla Škoda směrem do jeho jízdní dráhy, jednání řidičky však po vyhodnocení zjištěných skutečností nevyhodnotil jako protiprávní. Řidička vozidla Škoda sice do jízdního pruhu žalobce vjela, avšak jenom minimálně – pravým předním rohem vozidla zastavila cca 0,7 m za pomyslným pravým okrajem průběžného jízdního pruhu a levým předním rohem v prostoru pomyslného pravého okraje průběžného jízdního pruhu. Podstatné je, že žalobci ponechala v průběžném jízdním pruhu koridor o šířce minimálně 3,5 m, technicky jej tedy nijak neomezila (s. 36 posudku Ing. Mikuláška), jakkoli na policii skutečně vypověděla, že si motorky všimla, až když uslyšela „nějaké skřípání“ (tj. zvuky motocyklu).

27. Podstatou přestupkového jednání pak byla samotná reakce žalobce na vzniklou situaci v provozu, kterou žalovaný vyhodnotil jako porušení povinnosti vymezené v § 4 písm. a) zákona o silničním provozu a soud na základě zjištěného skutkového stavu nemá důvodné pochybnosti o tom, že ze strany žalobce k porušení této povinnosti došlo. V takovém případě pak do „hry“ vstupují okolnosti, které by mohly protiprávnost jednání žalobce vyloučit; jednou z nich je též žalobcem uváděné jednání v krajní nouzi.
28. Podle § 24 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky není čin jinak trestný jako přestupek přestupkem, *jestliže jím někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem*. Podle § 24 odst. 2 téhož zákona však o krajní nouzi nejde, *jestliže toto nebezpečí bylo možno za daných okolností odvrátit jinak nebo následek tímto odvracením způsobený je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil*, anebo byl-li ten, komu nebezpečí hrozilo, povinen je snášet.
29. Jak shrnul Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 18. 11. 2020, č. j. 8 As 119/2019 – 24, byť ve vztahu k předcházející (avšak obsahově shodné) právní úpravě odpovědnosti za přestupky, „*podmínkami, při jejichž naplnění vzniká stav krajní nouze, jsou reálnost a bezprostřednost hrozby nebezpečí. Podmínkami jednání ve stavu krajní nouze jsou dodržení principu subsidiarity (nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak) a proporcionality (jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil). Uvedené zákonné předpoklady musí být naplněny kumulativně, chybí-li jeden z nich, nelze institut krajní nouze aplikovat (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 3. 2010, čj. 5 As 72/2009-50, nebo stěžovatelem odkazovaný rozsudek sp. zn. 5 As 10/2011). (...) Nebezpečí hrozí přímo, je-li zde hrozba nebezpečí, které má bezprostředně nastat, tzn., že z okolností případu je zřejmé, že nebezpečí bez prodlení a určitě bude následovat za hrozbou. Jedná se o případy, kdy sled událostí spěje k poruše zájmu, nebo jsou splněny podmínky, aby porucha nastala. Za jednání v krajní nouzi nelze považovat jednání předčasné, kdy nebezpečí zájmu chráněnému zákonem ještě přímo nehrozí, nebo opožděné v době, kdy již nebezpečí pominulo (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 3. 2013, čj. 5 As 114/2012-19).“*
30. Shora vymezené podmínky pro vyloučení protiprávnosti dány nebyly. Jak vyplynulo z provedených důkazů (a shodli se na tom oba dva přízvaní znalci), pokud by žalobce jel konstantní rychlostí (bez brždění), k jeho střetu s vozidlem Škoda by nedošlo. Nehrozilo tedy bezprostřední nebezpečí, že by ke srážce motocyklu a vozidla Škoda došlo. Pokud si žalobce nebyl jistý, že řidička vozidla Škoda mu dá přednost, neboť se začala rozjíždět směrem k průjezdnému pruhu, v němž jel žalobce, jistě mu nelze vyčítat, že začal brzdit. Pokud se však oba znalci shodli na tom, že při zvládnutí brzdného manévru by žalobce stačil zastavit před místem, v němž by řidička vozidla Škoda eventuelně překřížila jeho jízdní dráhu, nebyl naplněn ani princip proporcionality jednání žalobce, který zvolil nevhodný způsob zastavení svého vozidla – motocykl položil na bok, čímž jednak prodloužil brzdnou dráhu a jednak si přivodil zranění a na motocyklu hmotnou škodu. Lze tedy s odkazem na skutková zjištění shrnout, že hrozící nebezpečí ze strany řidičky vozidla Škoda, že žalobci nedá přednost v jízdě a překříží jeho jízdní dráhu, nebylo reálné a bezprostřední. Žalobcem zvolený způsob odvracení nebezpečí pak nebyl v souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality.
31. Jinak řečeno, pokud žalobce vzniklou situaci v dopravě vyhodnotil tak, že vyžaduje jeho reakci (obával se případného střetu, proto začal brzdit), takové jednání mu jistě vyčítat nelze. Pokud však zvolil takový způsob zastavení motocyklu, v jehož důsledku došlo k dopravní nehodě v silničním provozu ve smyslu § 47 odst. 1 zákona o silničním

provozu), jednalo se o porušení povinnosti vymezené v § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, za něž byl sankcionován. K doplnění zástupce žalobce u jednání lze uvést, že znalec Ing. Sedlák skutečně v jedné ze svých analýz (s. 31 - 32 posudku) dospěl k variantě, v níž by žalobce byl vozidlem Škoda ohrožen (v případě brzdění motocyklu se zpomalením o velikosti $\frac{1}{2}$ adhezně možného a v případě nepřerušného rozjíždění vozidla Škoda), a to tak, že by vozidlo Škoda narazilo svým pravým předním rohem do zadní části motocyklu. Ani tato varianta však nesevřídčí vyhodnocení situace, že by žalobce byl ohrožen čelním střetem s tímto vozidlem, a že by tedy bylo na místě přistoupit k nouzovému brzdícímu manévru (položení motocyklu), jak byl k němu žalobce v minulosti školen.

32. Dále se soud k námitce žalobce zabýval otázkou naplnění materiální stránky přestupku. Podle § 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky („zákon o odpovědnosti za přestupky“) platí: *„Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin“*. Ke vzniku odpovědnosti za přestupek tedy dojde při naplnění jeho formální i materiální stránky. Existence společenské škodlivosti přestupkového jednání je dána v důsledku porušení či ohrožení určitého chráněného zájmu společnosti. *„(M)ateriální stránka přestupku by nebyla naplněna, pokud by existovaly zvláštní okolnosti případu, jež by nebezpečnost předmětného jednání zásadním způsobem snižovaly. Okolnostmi, jež snižují nebezpečnost jednání pro chráněný zájem společnosti pod míru, která je typická pro běžně se vyskytující případy přestupků, mohou být zejména: význam právem chráněného zájmu, který byl přestupkovým jednáním dotčen, způsob jeho provedení a jeho následky, okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán, osoba pachatele či míra jeho zavinění“* (cit. z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 4. 2015, č. j. 7 As 63/2015-29).
33. Pokud jsou tedy dány takové zvláštní okolnosti případu, které škodlivost posuzovaného jednání zásadním způsobem snižují či znemožňují, aby toto jednání porušilo či ohrozilo zájem společnosti, k naplnění materiálního znaku přestupku nedojde. V takovém případě se o přestupek nejedná a nelze ho postihovat (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 1. 2012, č. j. 5 As 106/2011-77).
34. Žalobce spatřoval tyto zvláštní okolnosti zejména v tom, že nezpůsobil žádné třetí osobě majetkovou či nemajetkovou újmu. Je pravdou, že žalobce přestupkovým jednáním poškodil zejména sám sebe (přivodil si zranění a způsobil hmotnou škodu na motocyklu). Nicméně z odůvodnění napadeného rozhodnutí je zřejmé, že naplnění společenské škodlivosti bylo spatřováno v ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, a to v důsledku poruchového jednání žalobce v podobě škody na zdraví a majetku (s. 7 napadeného rozhodnutí). S takovým hodnocením materiální stránky přestupku se lze ztotožnit. Nebylo sporu o tom, že v důsledku jednání žalobce došlo v provozu na pozemních komunikacích k dopravní nehodě, tedy k události v provozu na pozemních komunikacích, která ze své povahy plynulost a bezpečnost silničního provozu omezuje či ohrožuje.
35. Co se týká zavinění, k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek se vyžaduje zavinění, přičemž postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění (§ 15 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky). V posuzované věci bylo vyžadováno zavinění alespoň ve formě nedbalosti nevědomé. Zavinění z nedbalosti v sobě zahrnuje pouze složku vědomostní (rozumovou), složka vůle ve vztahu k negativnímu následku chybí. Nedbalostní jednání může spočívat jak v aktivním konání, tak

v opomenutí. Pro naplnění zavinění formou nevědomé nedbalosti musí být naplněny kumulativně dva znaky (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 8. 2008, č. j. 1 As 56/2008-66, bod 18). Prvním z nich je, že pachatel přestupku nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Druhým znakem je skutečnost, že pachatel o tomto vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.

36. Podstatou nedbalosti je nezachování opatrnosti, která je posuzována podle zákonem stanovených kritérií. Kritéria požadované opatrnosti lze dělit na objektivní a subjektivní. Objektivní kritéria požadují na každém adresátu normy stejnou míru opatrnosti a předvídatosti (s přihlédnutím k případné zvláštní vlastnosti či postavení pachatele), jejich výrazem jsou okolnosti konkrétního případu a povinnost vědět. Subjektivní kritéria představují takovou míru opatrnosti, kterou je schopen zachovat pachatel v konkrétním případě, přičemž je nutno brát zřetel na jeho individuální charakteristiky a zvláštní okolnosti každého případu. Projevem subjektivního pohledu tak jsou osobní poměry pachatele a možnost vědět. Při posuzování zavinění je nutno vycházet z obou uvedených kritérií a všechny pojmové znaky (povinnost vědět i možnost vědět) musí být splněny kumulativně (shrnutí viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 As 13/2008 – 53).
37. Žalobce svoje přesvědčení o nezaviněném jednání zakládá na tom, že pouze reagoval na porušení povinnosti druhým účastníkem silničního provozu. Bez ohledu na již shora potvrzené zjištění, že řidička vozidla Škoda neporušila povinnost dát přednost v jízdě žalobci (jak na tom žalobce i nadále trvá), je nutno zdůraznit, že poruchové jednání žalobce bylo spatřováno v porušení povinnosti stanovené v § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, stručně řečeno v tom, že žalobce nesprávně vyhodnotil situaci v provozu („nevhodně reagoval“ na jiné vozidlo), a to tak, že zabrzdil své vozidlo jeho položením na levý bok (ačkoli takto reagovat vůbec nemusel). Pokud tak učinil, jako držitel příslušného řidičského oprávnění na motocykl jakožto jednostopé motorové vozidlo měl a mohl vědět, co bude důsledkem takového jednání (minimálně jeho pád na vozovku a s tím spojené následky); zanedbal tedy potřebnou míru opatrnosti. Jakkoli se žalovaný zabýval otázkou zavinění žalobce pouze v obecné rovině, přijatý závěr o tom, že ze strany žalobce došlo k naplnění subjektivní stránky přestupku, tj. zavinění ve formě nedbalosti nevědomé, lze potvrdit.
38. Žalobci nelze vyčítat, že se nespolehl na dodržení dopravních předpisů řidičkou vozidla Škoda, a že na pohyb tohoto vozidla směrem ke svému jízdnímu pruhu reagoval; v tom je nutno odůvodnění žalovaného korigovat, neboť žalobce se s ohledem na jím subjektivně vnímanou situaci v provozu zjevně snažil zachovat patřičnou opatrnost. To se mu však nezdařilo, neboť reagoval nepřiměřeně situaci. Právě v nepřiměřenosti této reakce žalobce spočívalo poruchové jednání (v jehož důsledku vznikl škodlivý následek), za něž byl sankcionován. Vzniklý následek si přitom žalobce ve svém postavení mohl a měl představit.

V. Závěr a náklady řízení

39. Soud dospěl k závěru, že žalobní námitky nejsou důvodné. Neshledal ani jiné vady, k nimž by musel případně přihlédnout z úřední povinnosti, a proto žalobu zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).

40. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu § 60 s.ř.s. Žalobce neměl ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Úspěšnému žalovanému žádné náklady nad rámec jeho obvyklé úřední činnosti nevznikly, náhrada nákladů řízení mu tudíž přiznána nebyla (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014 – 47).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno dne 16. září 2022

Mgr. et Mgr. Lenka Bahýřová, Ph.D., v. r.
samosoudkyně