



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Martinem Kopou ve věci

žalobce: **JUDr. Ing. T. M.**
bytem X
zastoupen Mgr. Petrou Benkovou, advokátkou
se sídlem Dukelská 15, 500 02 Hradec Králové

proti

žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
se sídlem Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 11. 2022, č. j. JMK 163413/2022,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 11. 2022, č. j. JMK 163413/2022, a rozhodnutí Městského úřadu Šlapanice ze dne 12. 8. 2022, č. j. SLP-OD/80478-22/PIM, se *ruší* a věc se *vrací* žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný *je povinen* zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 9.800 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám Mgr. Petry Benkové, advokátky se sídlem Dukelská 15, 500 02 Hradec Králové.

Odůvodnění:

I. Podstata věci

1. Žalobce podle správních orgánů při napojování se na dálnici D1 ohrozil nákladní vůz v průběžném jízdním pruhu. Vedlo to k nehodě. Žalobce ovšem namítá, že se zařazoval před stojící nákladní vozidlo, které se náhle rozjelo a narazilo do něj. Ve skutečnosti proto řidiče jedoucího v průběžném pruhu neohrozil. Soud musel vyhodnotit, zda správní orgány své závěry skutkově i právně podložily. Bohužel se jim to podle soudu nepovedlo.

II. Skutkové okolnosti a rozhodnutí správních orgánů

2. V pondělí 6. 9. 2021 před půl dvanáctou dopoledne se stala na dálnici D1 nehoda. Na kilometru 206,5 u Rohlenky ve směru na Prahu se žalobce chtěl z přípojovacího pruhu napojit do pravého jízdního pruhu. Byla tam kolona. Žalobce si najel přední částí vozidla do mezery mezi vozidly v průběžném pruhu, která podle něj stála. Nákladní vozidlo, před které se připojoval, se však náhle rozjelo a narazilo do zadní části jeho vozu. Po nehodě obě vozidla nezůstala na místě střetu a posunula se opodál do bezpečnějších míst.
3. Na místo přijela policejní hlídka. Dotazovala se žalobce, jeho spolujezdkyně a kolegyně ze zaměstnání I. P. („spolujezdkyně P.“) i řidiče nákladního vozu J. K. („řidič K.“), jak k nehodě došlo. Oba řidiči popřeli svoji vinu. Řidič K. při podání vysvětlení uvedl, že mu „osobní auto vjelo pod auto“. Dodal, že ho vůbec neviděl. Byla tam souvislá kolona. Jakmile se rozjela, rozjel se taky a žalobce mu z přípojovacího pruhu vjel do jeho pruhu. Oba řidiči sepsali záznam o dopravní nehodě. Policisté pořídili náčrtek dopravní nehody a nafotili obě vozidla, včetně jejich poškození. Na vozidle žalobce bylo vidět poškrábání vozu a lehce promáčknutá kapota na levém boku v zadní části. Konkrétně v místech mezi blatníkem levého zadního kola, levým zadním nárazníkem a pravým zadním světlem. Nákladní vůz měl poškrábanou oblast v pravé přední části u schůdků pod předním světlem.
4. Podle policie žalobce porušil § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, protože ohrozil při připojování na dálnici řidiče K., který jel v průběžném pruhu. Policie proto oznámila Městskému úřadu Šlapanice („městský úřad“) podezření žalobce z přestupku.
5. Na počátku ledna 2022 se u městského úřadu konalo první ústní jednání. Žalobce při něm uvedl, že řidič K. před střetem stál, nepohyboval se. Kamion před řidičem K. popojel a vytvořila se poměrně dlouhá mezera, do které žalobce najel. Stál na místě a ve zpětném zrcátku viděl, že se řidič K. rozjel. Domníval se, že chce zkrátit mezeru, která mezi nimi byla. Nakonec do nich narazil. Podle žalobce popojel několik metrů. Žalobce podle svého názoru řidiče K. neohrozil. Dálnice stála, maximálně jednou za delší dobu auta o několik metrů popojela. Na otázku, jak daleko od zadní části vozidla žalobce byla souprava řidiče K. po najetí žalobce do průběžného pruhu a zastavení, žalobce odpověděl, že několik metrů. Subjektivně se domníval, že dva až tři metry. Pozoroval ho v levém zpětném zrcátku.
6. Žalobce při podání vysvětlení po nehodě uváděl, že mezera mezi nákladními vozidly, kam najížděl, byla daleko větší než délka jeho vozidla. Městský úřad se ho proto teď ptal, proč do této mezery nenajel celým svým vozidlem a nestál v přímém směru jízdy. Žalobce odpověděl, že to nepovažoval za nutné. Stejným způsobem se z přípojovacího pruhu do průběžného pruhu řadila i předcházející vozidla. Řidič K. zůstal stát a kamion před ním popojel. Žalobce z toho dovodil, že mu řidič K. nechává prostor, aby se mohl zařadit. Předpokládal, že žalobce vidí.
7. Městský úřad se dále dotazoval, za jak dlouho po najetí žalobce do mezery mezi vozidly došlo k nárazu. Podle žalobce to subjektivně byly vteřiny. Mezi pěti až desíti vteřinami od okamžiku, co zastavil. Na dotaz, po jakou dobu jel vedle soupravy řidiče K., a zda se dostal před ni a poté zpomalil, žalobce vypověděl, že přípojovací pruh stál stejně jako dálnice. Jakmile se popojíždělo, tak byl přípojovací pruh nepatrně rychlejší. Postupně proto dojel až na úroveň soupravy řidiče K. To trvalo dlouho (minuty). Při výpovědi se domníval, že stál

vedle jeho kabiny. Poté se vytvořila mezera, do níž najel. Blikal přitom levým směrovým světlem.

8. O měsíc později městský úřad vyslechl řidiče K. Vypověděl, že oba jízdní pruhy popojížděly v koloně. V přípojovacím pruhu vozidla průběžně jezdila. Kolona v pravém jízdním pruhu se ovšem téměř nehýbala, popojíždělo se pouze o několik metrů. Vozidla se na daném místě napojovala až na konci přípojovacích pruhu. Vždy využila mezery mezi vozidly v pravém pruhu. K nehodě podle řidiče K. došlo zhruba na začátku přípojovacího pruhu. Vozidlo žalobce vůbec neviděl přijíždět. Nevěděl, proč žalobce nevyužil celý přípojovací pruh, pokud byl volný. Jiné vozidlo před sebe nepouštěl. Přímě před řidičem K. jelo osobní vozidlo, vzdálenost mezi nimi byla cca jeden metr. Nikdy podle řidiče K. nebyla o moc větší, nepřesáhla několik metrů. Určitě se před ním nevytvořila taková mezera, která by byla delší než na jedno osobní vozidlo. Vozidla v koloně stála. Jakmile se vozidlo před ním rozjelo, rozjel se také. Mezera v tom okamžiku nebyla na jedno vozidlo.
9. Městský úřad chtěl, aby řidič K. popsal vznik nehody. Uvedl, že se rozjel a z ničeho nic rána. Ihned zastavil a viděl pod sebou vozidlo žalobce. Při střetu bylo vozidlo žalobce zešíkma. Jakoby zrovna do pruhu najíždělo. Řidič K. neuměl posoudit, zda v okamžiku nehody vozidlo žalobce stálo, nebo bylo v pohybu. Najíždějící vozidlo žalobce vůbec neviděl. „Mrtvá zóna“ před jeho tahačem je cca půl metru kolmo dopředu. Zešíkma je ta vzdálenost větší – cca dva metry ke sloupku (pravý roh kabiny). Vozidlo najíždějící před něj ve vzdálenosti například dva metry a více by viděl. Na vzdálenost cca tři a více metrů zešíkma by si ho také všiml. Do vozidla žalobce řidič K. narazil v rychlosti max. 10-15 km/h. Ve vozidle má kameru. Byla v činnosti, ale záznam po něm nikdo nechtěl. V době výsledku se již přebral. Viníkem nehody byl podle řidiče K. žalobce. Řidič K. dodával, že se při rozjezdu díval do pravého zpětného zrcátka a do čelního zrcátka, které je před pravým sloupkem venku.
10. Na dotaz zástupce žalobce, za jakou dobu došlo ke střetu po rozjezdu, řidič K. odpověděl, že ihned, po cca dvou až třech sekundách. Rozjel se hned po rozjezdu vozidla před ním. Vzdálenost mezi nimi v tom okamžiku byla cca jeden metr. Vozidlo žalobce v mezeře nebylo celé, bylo pouze mírně natočené. Řidič K. nedokázal odhadnout, jak daleko byla přední část vozidla žalobce před kabinou jeho nákladního vozu. Vozidlo žalobce po střetu ještě trochu popojelo.
11. Po výsledku řidiče K. žalobce navrhl výslech spolujezdce P. V souvislosti s tvrzením řidiče o přebrání záznamu z kamery ještě navrhl výslech zasahujících policistů. Podle žalobce jim totiž po nehodě řekl, že palubní kameru nemá. Spolujezdce P. městský úřad vyslechl, policisty nikoliv.
12. Podle spolujezdce P. při nájezdu na dálnici pravý jízdní pruh stál. Byly v něm kamiony. Levý mírně popojížděl. Přípojovací jízdní pruh pomalu jel a vozidla se postupně zařazovala do pravého jízdního pruhu mezi kamiony. Souprava řidiče K. stála v pravém jízdním pruhu. Co se rychlosti kolony nákladních vozidel týče, pomalu popojížděla. Nejprve se zastavila a poté se pomalu rozjela. Jejich pruh stále pomalu jel. Podle jejího názoru s řidičem K. souběžně dlouho nejeli. Viděli několik vozidel před nimi, že se zařazují do pravého jízdního pruhu podle toho, jak jim kamiony umožňují najetí. Najeli úplně stejně do mezery

připravené kamionem a zastavili, protože se pruh zastavil. K dopravní nehodě podle ní došlo cca v první třetině připojovacího pruhu.

13. Mezera mezi řidičem K. a vozidlem před ním byla taková, že by se tam vozidlo žalobce „vlezlo“ na celou svou délku v přímém směru, ale bylo to hodně natěsno. V momentu střetu bylo vozidlo stočené, resp. najeté v pravém jízdním pruhu čtyřmi pětinaми své délky. Nebylo ještě v přímém směru jízdy. Při najíždění žalobce do pravého jízdního pruhu řidič K. stál. Žalobce najel svou větší přední částí do mezery mezi kamiony a zastavil. Chvilí stál a najednou spolujezdkyně P. slyšela oťer plechu, který pokračoval. Otočila hlavu a viděla kamion. K nárazu došlo řádově v sekundách po zastavení žalobce, podle ní po 10 až 15 sekundách. Viníkem nehody byl podle spolujezdkyně P. řidič K.
14. Žalobce poté zaslal městskému úřadu svůj závěrečný návrh. Namítal, že zařazením se před vozidlo stojící v koloně nemůže řidiči tohoto vozidla vzniknout nebezpečí. Vozidlo žalobce měří více než 4,5 metru. Není možné, aby vjel – byť jen většinou vozidla, nikoliv jeho celou délkou – do mezery, která měřila cca jeden metr, a poté by došlo k nárazu mezi pravou přední částí soupravy řidiče K. a levou zadní boční částí vozidla žalobce. Kapota vozidla žalobce musela být od kabiny soupravy řidiče K. ve vzdálenosti cca čtyři metry. V pozici přímo (kolmo) před kabinou, kde je podle slov řidiče K. „mrtvá zóna“ cca půl metru. Nadto mohl řidič K. vozidlo žalobce vidět v tzv. rampovém zrcátku. Řidič K. dokonce vypověděl, že měl ve voze kameru, která dopravní nehodu zaznamenala. Na totožnou otázku policistů na místě nehody ale uvedl, že v tahači palubní kameru nemá. Žalobce se dovolával uplatnění zásady v pochybnostech pro obviněného (*in dubio pro reo*).
15. Dne 12. 8. 2022 městský úřad vydal ve věci rozhodnutí pod č. j. SLP-OD/80478-22/PIM („rozhodnutí městského úřadu“). Žalobce podle něj porušil § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu. V souladu se skutkovou větou při řízení v připojovacím jízdním pruhu a následném připojování se do pravého průběžného jízdního pruhu najel před nákladní jízdní soupravu řidiče K. takovým způsobem, že ohrozil řidiče K., v důsledku čehož došlo k nárazu pravé přední části nákladního vozu řidiče K. do levé zadní části vozidla žalobce se vznikem hmotné škody na obou zúčastněných vozidlech. Městský úřad žalobci uložil pokutu 1.500 Kč.
16. Ke svědeckým výpovědím uvedl, že se podávají z hlediska jejich subjektivních dojmů a odhadů. Nelze proto říci, že jedna nebo druhá je vyloženě správná. V dané věci se nedal zpracovat znalecký posudek, protože obě vozidla nezůstala po nehodě na původním místě jejího vzniku. Nevznikl kamerový záznam ani fotodokumentace nehody. Účastníci nehody tím ztížili objasnění jejího vzniku. Každý z nich má také logicky svůj zájem na jejím objasnění. Chybí absolutně nezávislý svědek.
17. Žalobce pak podle městského úřadu porušil svoji povinnost „nesmět ohrozit“ jiného účastníka provozu. Právě vlivem jeho jízdního úkonu došlo k bezprostřednímu ohrožení řidiče K., což vyústilo ve vzájemný střet. Žalobce si musel uvědomovat, že zákonitě musí omezit řidiče K. Tedy, že ho řidič K. musí před svou soupravu pustit, aby se stočil do přímého směru jízdy ve směru na Brno. Aby ho mohl před sebe pustit, musel by mít o vozidle žalobce nějakou povědomost, tj. vědět, že žalobce hodlá před jeho soupravu vjet. Žalobce proto měl – obzvláště pokud neupozornil řidiče K. na svůj úkon jinak než

směrovým světlem – předpokládat, že o něm řidič K. neví kvůli výhledovým poměrům či možnostem řidiče nákladní soupravy sledovat provoz bezprostředně před ním.

18. Pokud by městský úřad přistoupil na verzi žalobce, že před soupravu najel v okamžiku vytvoření mezery mezi ní a vozidlem před ní a stál tam po dobu cca 5 až 15 sekund, než se souprava opětovně rozjela, tak by to v důsledku znamenalo, že se souprava rozjíždí v okamžiku, kdy její řidič vidí dopředný pohyb vozidel před svou soupravou a že tak vozidlo žalobce v tom okamžiku stojí zešikma před ní už právě těch avizovaných 5 až 15 sekund. V takovém případě by však měl žalobce dostatek času a možností, jak o aktuální pozici svého vozidla řidiče K. upozornit (uvědomit). Obzvláště pokud musel stát v těsné blízkosti za ním. Pokud by byl ve větší vzdálenosti, tak by 5 až 15 sekund bylo dostatečně dlouhým časovým úsekem na to, aby si řidič K. vozidla žalobce všiml. Varianta, že by byla jiná než krátká vzdálenost mezi vozidlem žalobce a soupravou řidiče K., neodpovídá provedenímu dokazování a fotodokumentaci poškození vozidel. Žalobce tudíž podcenil možnosti výhledu řidiče K. Ani sledování provozu za pomoci vnějších zrcátek tuto okolnost nemůže napravit.
19. Tvrzení žalobce o cca čtyřech metrech vzdálenosti je opět čistě subjektivním výpočtem, který bez znalosti konečného postavení obou vozidel po střetu nemůže obstát. Žalobce najel před soupravu řidiče K. na takovou vzdálenost a pod takovým úhlem, že řidič K. o jeho úkonu nemusel vědět. Vozidlo žalobce v okamžiku střetu nebylo v průběžném jízdním pruhu v přímém směru jízdy, což mu prokazatelně nedovolovala vytvořená mezera mezi vozidly, ale najelo zešikma, nikoliv celou svou délkou. To byl důvod vzniku dopravní nehody, tedy ohrožení řidiče K. Vzniklo tím nebezpečí, které řidič K. nemohl odvrátit, což následně vyústilo ve střet. Jediným viníkem nehody proto byl žalobce. Nic mu nebránilo, aby se svým vozidlem do pravého průběžného jízdního pruhu hned nepřejížděl, pokud nebyl plně volný, popř. v něm mezi vozidly zde jedoucími nebyla taková mezera, do které by se se svým vozidlem stočil do přímého směru jízdy. Respektive na takovou vzdálenost, aby o něm řidič K. mohl vědět. O skutkovém ději neměl městský úřad pochybnosti. Proto nepoužil zásadu v pochybnostech ve prospěch obviněného.
20. Žalobce se odvolal. Namítal, že se městský úřad nesprávně vypořádal s výpověďmi svědků. Výpověď řidiče K. označil za nevěrohodnou. Nedokázal totiž odpovědět na otázku, v jaké vzdálenosti se nacházela přední část vozidla žalobce od kabiny jeho nákladního vozidla v době střetu. Důvěryhodnost jeho výpovědi snižuje i tvrzení o přehraném záznamu na kameře, o níž policistům na místě nehody řekl, že ji nemá. Žalobci pak nebylo jasné, jakým způsobem měl ještě řidiče K. upozorňovat na pozici svého vozidla. Městský úřad se nezabýval otázkou, zda se řidič K. věnoval řízení. Měl přední část vozidla žalobce před kabinou v dostatečné vzdálenosti a mohl si ho všimnout.
21. Žalovaný ovšem rozhodnutím ze dne 15. 11. 2022, č. j. JMK 163413/2022 („rozhodnutí žalovaného“), odvolání žalobce zamítl a potvrdil rozhodnutí městského úřadu. Důkazy tvoří především oznámení přestupku, úřední záznamy, fotodokumentace, náčrtek místa nehody, videozáznamy s podáním vysvětlení a výpovědi svědků. Vyplývá z nich jediná skutková verze. Žalobce se začal zařazovat přibližně na začátku přípojovacího pruhu do průběžného jízdního pruhu před stojící nákladní vozidlo do vzniklé proluky. Jakmile již byl částečně v průběžném jízdním pruhu, tak se stojící nákladní vozidlo rozjelo a narazilo do levého zadního boku vozidla žalobce.

22. Podle žalovaného je míra najetí vozidla žalobce do průběžného pruhu pro hodnocení jeho jednání jako přestupku nepodstatná. Skutek, jak ho popisuje výrok rozhodnutí městského úřadu, totiž odpovídá zjištěným skutečnostem, tedy že žalobce při zařazování se do průběžného jízdního pruhu ohrozil řidiče K. Pokud při zařazování se z přípojovacího pruhu do průběžného pruhu dojde ke střetu, je odpovědný řidič, který se zařazuje do průběžného jízdního pruhu z přípojovacího jízdního pruhu, nikoliv řidič, který jede v průběžném jízdním pruhu (rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 16. 7. 2014, č. j. 58 A 5/2011-18; „ostravský rozsudek“). Je to právě řidič vozidla, který se zařazuje do průběžného jízdního pruhu z přípojovacího jízdního pruhu, kdo odpovídá za bezpečnost provedení tohoto manévru. Pokud se tedy žalobce zařazoval z přípojovacího pruhu do průběžného pruhu a v souvislosti s jeho jednáním došlo k ohrožení vozidla řidiče K. jedoucího v průběžném pruhu – což došlo, protože tato vozidla se střetla – pak je jeho jednání protiprávní.
23. Žalobce poukazoval na to, že se řidič K. nemusel věnovat řízení. Podle žalovaného však jde jen o to, zda žalobce zaviněně porušil pravidla silničního provozu. To mohl učinit i bez toho, že by následně došlo k nehodě, nebo za situace, že by nehoda byla důsledkem jiného jednání. Příčinná souvislost mezi porušením pravidel silničního provozu a nehody nebo míry podílu na ní, nebyla předmětem řízení. Rozhodnutí o přestupku žalobce neznamená, že nehoda je důsledkem porušení povinností výlučně na jeho straně. Z výpovědi řidiče K. skutečně vyplývá, že si žalobce nevšiml. Mezi řidiči motorových vozidel se ovšem ví, že řidič nákladního vozidla (kamionu) má značně omezený výhled z kabiny. Velká část prostoru kolem vozidla je v tzv. mrtvém úhlu. Jedním z takových mrtvých úhlů je právě prostor těsně před kabinou, tzv. pod ní. Žalovaný proto předpokládá, že řidič K. měl vozidlo žalobce právě v tomto mrtvém úhlu. Jakmile se rozjížděl, tak o vozidlu žalobce nevěděl. Nedávalo by smysl se rozjet s vědomostí nutné srážky.
24. Ke kontaktu vozidel tedy muselo dojít tak, že se nákladní vozidlo střetlo s vozidlem žalobce v okamžiku, kdy se celá zadní část vozidla žalobce (míněno od zadní nápravy zpět) ještě nacházela vedle nákladního vozidla. Není bez významu, že řidič K. ani nemohl (v souladu se zásadou omezené důvěry) předpokládat, že se bude žalobce zařazovat při souběžné jízdě v rozporu se zákonem (§ 12 odst. 5 zákona silničním provozu). Žalobce se začal zařazovat do průběžného pruhu z přípojovacího pruhu nikoliv až na konci tohoto přípojovacího pruhu, tedy v místě, kde přestal být průběžným. Tento nešvar českých řidičů je velice frekventovaný. Nicméně z této okolnosti nelze vyvodit, že měl být pro řidiče K. očekávatelný. Jednalo se o „risk“ žalobce, který mu nevyšel.
25. Je tedy zcela bez relevance, že vozidlo žalobce v době střetu stálo. Není ani podstatné, v jakém přesném vzájemném postavení vozidel došlo k jejich střetu. Pro řízení o předmětném přestupku je vše podstatné zřejmé – vozidlo žalobce bylo v průběžném pruhu pouze částečně, tedy stále ve fázi zařazování. Žalobce měl povinnost při tomto manévru neohrozit vozidla v průběžném pruhu. Pro vyhodnocení odpovědnosti za přestupek jsou irelevantní okolnosti v podobě přesné vzájemné polohy vozidel v době střetu (a možnosti řidiče K. vidět vozidlo žalobce). Proto bylo podle žalovaného nadbytečné doplňovat dokazování.

III. Obsah žaloby

26. Žalobce vytýká žalovanému, že neposoudil správně otázku *ohrožení*. Považuje za nepodstatnou míru najetí vozidla žalobce do průběžného pruhu. Žalovaný vyšel z

předpokladu, že pokud došlo ke střetu vozidel, pak je to důkazem o tom, že nutně muselo dojít k ohrožení vozidla jedoucího v průběžném pruhu, za což vždy odpovídá řidič napojující se z přípojovacího pruhu. S tím žalobce nesouhlasí. Odkaz na ostravský rozsudek, jímž žalovaný svou pozici podpořil, totiž není přílehlavý. Řešila se v něm zcela jiná skutková situace. Dopravní nehoda vznikla při přejíždění z pravého jízdního pruhu do levého jízdního pruhu v jednom směru. V této věci se nehoda stala při zařazování se do průběžného jízdního pruhu z přípojovacího pruhu. Povinnosti řidičů při těchto manévrech jsou odlišné (srov. § 12 odst. 5 a § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu). Při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého zákon od řidiče vyžaduje vyšší stupeň obezřetnosti a zachování bezpečnosti než při zařazování se do průběžného pruhu z přípojovacího pruhu.

27. Absolutní závěr žalovaného, že pokud při zařazování vozidla z přípojovacího pruhu do průběžného pruhu dojde k dopravní nehodě, pak je za tuto vždy odpovědný řidič vozidla, které se zařazuje, z ostravského rozsudku nevyplývá. Ostravský rozsudek ve skutečnosti uvádí, že podle § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu je za střet při přejíždění mezi jízdními pruhy v jednom směru *zásadně* odpovědný řidič, který přejíždí z jednoho jízdního pruhu do druhého. Může totiž přejet pouze v případě, že tímto manévrem neohrozí a neomezí řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí. Z použití slova *zásadně* vyplývá, že pravidlo o zavinění řidiče činícího daný manévr není absolutní. Každý případ je třeba posuzovat individuálně. Za splnění určitých podmínek může mít vinu na vzniku dopravní nehody řidič vozidla jedoucího v průběžném jízdním pruhu.
28. Podle § 2 písm. l) zákona o silničním provozu platí, že *nesmět ohrozit* znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí. Tím, že se žalobce zařadil před stojící nákladní vozidlo a následně se svým vozidlem sám zastavil, nemohlo řidiči K. vzniknout jakékoliv nebezpečí. Nemusel žádným způsobem na zařazení se žalobce před jeho nákladní vozidlo reagovat, ani nemusel provádět úhybný manévr nebo měnit směr či rychlost jízdy, protože nebyl v pohybu. K předejití dopravní nehodě stačilo, aby se řidič nákladního vozidla nerozjel poté, co již byl před jeho nákladním vozidlem většinou délky svého vozidla žalobce. Žalovaný svým výkladem zákona prakticky vylučuje možnost, že by najetím vozidla z přípojovacího do průběžného jízdního pruhu mohlo dojít např. k pouhému omezení (nikoli ohrožení) vozidla v průběžném jízdním pruhu.
29. Žalobce dále namítá, že žalovaný neposoudil správně otázku *připojování se do průběžného pruhu*. Nesprávně směšuje pojmy „přípojovací pruh“ a „průběžný pruh“, kterým dává prakticky totožný význam [srov. jejich definice v § 2 písm. u) a z) zákona o silničním provozu]. Má to význam pro práci s § 12 odst. 5 a 7 zákona o silničním provozu. Každý z nich pracuje s jinou kategorií pruhu. Ze zákonné úpravy je evidentní, že oba pojmy nelze zaměňovat. Každý má jinou definici a pojí se s ním odlišné povinnosti řidičů. Žalobce proto ani při zařazování se z přípojovacího pruhu do pruhu průběžného nemohl porušit § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu. Podle žalobce ze zákona nevyplývá ani povinnost využít celý přípojovací pruh (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 3. 2021, č. j. 9 As 221/2020-21). Žalovaný nemůže klást žalobci k tíži porušení povinnosti, která ze zákona nevyplývá.
30. Žalovaný se poté podle žalobce nevypořádal dobře s výpověďmi svědků a žalobce. Vyšel totiž z toho, že v případě vzniku dopravní nehody při zařazování se do průběžného jízdního

pruhu z připojovacího pruhu je za tuto nehodu vždy odpovědný řidič, který se zařazuje do průběžného jízdního pruhu. Měl se však zabývat tím, jaký byl průběh nehodového děje. Pokud by žalovaný správně právně vyhodnotil situaci, musel by se zaměřit na rozpory mezi výpovědí svědka K. na straně jedné a výpověďmi žalobce a svědkyně P. na straně druhé.

31. Svědek K. vypovídal nevěrohodně. Tvrdil, že mezera mezi jeho nákladním vozidlem a vozidlem jedoucím před ním měla být ve stojící koloně i po rozjetí cca jeden metr. S ohledem na rozměry vozidla žalobce je nemožné, aby najel do mezery o délce jeden metr čtyřmi pětinaми své délky, jak vypověděla spolujezdkyně P. Svědek K. pak uvedl, že „mrtvá zóna“ je kolmo před jeho nákladním vozidlem cca 0,5 metru. Žalobce nerozumí, jak mohl nevidět vozidlo žalobce, které bylo podle žalobce od přední části nákladního vozidla vzdáleno 2 až 3 metry a podle tvrzení svědkyně P. bylo najeté v průběžném jízdním pruhu již čtyřmi pětinaми své délky. Řidič K. měl minimálně kapotu a větší část kabiny vozidla žalobce ze své pozice v nákladním vozidle vidět.
32. Ve své poslední námitce žalobce poukazuje na jeden *nesprávný důležitý skutkový závěr*. Podle žalovaného ke kontaktu vozidel muselo dojít tak, že se nákladní vozidlo střetlo s vozidlem žalobce v okamžiku, ve kterém se celá zadní část vozidla žalobce ještě nacházela vedle nákladního vozidla. To však odporuje jak důkazům (fotodokumentaci), tak i tomu, co uvedl na jiném místě svého rozhodnutí sám žalovaný. Z fotodokumentace plyne poškození (odřetí) vozidla žalobce od levého zadního nárazníku směrem vpřed k blatníku levého zadního kola. Kdyby stál žalobce vedle nákladního vozidla celou zadní částí, poškození by muselo začínat u levého zadního kola a pokračovat vpřed přes levé zadní dveře. Tak tomu však nebylo. Sám žalovaný na jiném místě uvádí, že místem prvního kontaktu byly levý zadní nárazník a blatník vozidla žalobce.

IV. Vyjádření žalovaného

33. Podle žalovaného je ostravský rozsudek přílehlavý. V obou případech – jak změna jízdního pruhu, tak připojení se – platí, že „garantem“ bezpečnosti a správnosti provedení tohoto manévru je řidič, který mění jízdní pruh. Slovo *zásadně* ve vztahu k odpovědnosti za střet nemá relevanci pro hodnocení odpovědnosti za přestupek. Žalobce najel do jízdní dráhy způsobem, že toto jednání nemohl druhý řidič seznat. Následek jednání v podobě hmotné škody na majetku již jen podtrhuje kvalifikaci jednání obviněného jako ohrožení.
34. K jednání žalobce došlo při připojování. Významnou okolností však byla skutečnost, že k připojování došlo za souběžné jízdy. Žalovaný v napadeném rozhodnutí neklade žalobci k tíži porušení § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu. Konstatoval nedodržení povinnosti zařadit se až na konci pruhu, který přestal být průběžný, ve vztahu k předvídatelnosti jednání žalobce a zásady omezené důvěry z pohledu druhého řidiče. Žalovanému je zřejmý rozdíl mezi průběžným a připojovacím pruhem. Pravidlo o zařazování se na konci pruhu, který přestal být průběžný, je nutné aplikovat také v případě končícího připojovacího pruhu za souběžné jízdy.
35. V nyní řešeném případě však nastaly podstatné okolnosti v podobě souběžné jízdy a nemožnosti užití připojovacího pruhu k tomu předpokládaným způsobem. Žalobcem predestřený názor, že se v situaci souběžné jízdy mohl připojit z připojovacího pruhu již na jeho začátku (nebo kdekoliv, kde to vodorovné dopravní značení umožňovalo), je neudržitelný, pro jeho rozpor se smyslem zákona. Žalovaný předpokládá, že zákonodárce

nemohl u každého myslitelného jízdního manévru kodifikovat zvlášť také pravidlo o souběžné jízdě v tom kterém okamžiku. Obecné pravidlo se dá použít i v situacích, ve kterých přesně neodpovídá označení jednotlivých jízdních pruhů (průběžný x přípojovací) a jejich nebezpečnosti i nepředvídatelnosti, které pak byly jednou z příčin střetu vozidel.

36. Jinak řečeno, § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu upravuje situaci, ve které v jednom směru jízdy jsou dva průběžné jízdní pruhy, přičemž jeden z nich přestane být průběžný (nehoda, práce na silnici, nebo prostě snížení počtu jízdních pruhů). Naproti tomu nyní řešená situace se odehrála na přípojovacím pruhu (proto speciální kvalifikace – porušení § 12 odst. 7), který ale z logiky věci také musí někde končit. Jestliže se přidružila okolnost v podobě souběžné jízdy, je tento konec přípojovacího pruhu, právě tím místem, které označuje § 12 odst. 5 věta druhá zákona o silničním provozu za konec pruhu, který „přestal být průběžný“.
37. Žalovaný pro úplnost podotýká, že pokud by nedošlo k jednání žalobce na přípojovacím pruhu, ale na „běžném zúžení ze dvou na jeden jízdní pruh“, pak by takové jednání porušovalo § 12 odst. 5 větu první zákona o silničním provozu. Žalobce by v této situaci nesměl druhého řidiče ani *omezit*. Pravidlo o souběžné jízdě (§ 12 odst. 5 věta druhá) pak platí jak pro změnu jízdního pruhu, tak i pro připojení se (při souběžné jízdě opět zdůrazňuje žalovaný). Žalobcem zastávaný názor je v rozporu s bezpečností a plynulostí silničního provozu. Tedy i v rozporu se smyslem zákona.
38. O nehodovém ději není jakýchkoliv pochybností. Žalobce podle žalovaného ostatně (důvodně) nezpochybňuje průběh nehody, jak jej žalovaný popsal. Pokud pak žalobce vztahuje rozpory ve výpovědích svědků k hodnocení zavinění střetu, pak žalovaný opět opakuje, že míra zavinění dopravní nehody není předmětem řízení o přestupku. Žalovaný nerozumí, co by se na jeho právních závěrech mělo změnit, pokud namísto celé zadní části vozidla žalobce měla být vedle nákladního vozidla jen jeho polovina. Pokusil se popsat na základě fotodokumentace poškození obou vozidel jejich vzájemnou pozici při střetu. Žalovaný neměl na mysli nic jiného, než že ještě nedošlo k úplnému zařazení vozidla žalobce před nákladní vozidlo a že se v tomto místě vozidlo žalobce řidiči nákladního vozidla pravděpodobně skrylo v mrtvém úhlu.

VI. Hodnocení věci soudem

39. Žaloba je *důvodná*.
40. Podle § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu, se kterým pracuje žalovaný, obecně platí: „Přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdního proudu průběžného pruhu. Tam, kde se dva jízdní pruhy sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdním pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdním pruhu.“ Definici *průběžného pruhu* najdeme v § 2 písm. z) zákona o silničním provozu, podle kterého jde o jízdní pruh probíhající v původním směru (bez odbočení) křižovatkou nebo v místě, kde se mění počet jízdních pruhů.

41. Ustanovení § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, který žalobce podle správních orgánů porušil, pak říká: „Je-li pro zařazování do průběžného jízdního pruhu zřízen připojovací pruh, je řidič povinen před zařazením do průběžného pruhu užít připojovacího pruhu. Při zařazování z připojovacího pruhu do průběžného pruhu řidič nesmí ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu. Není-li připojovací pruh zřízen, je řidič povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím v průběžném pruhu.“ (zvýraznil soud). Podle § 2 písm. l) téhož zákona pak platí, že nesmět ohrozit znamená „povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí.“ (zvýraznil soud). Zákon o silničním provozu pak v § 2 písm. u) definuje i *připojovací pruh*, kterým je přídatný jízdní pruh určený pro zařazování vozidel do jízdního proudu průběžného pruhu.
42. Žalovaný staví své rozhodnutí na tom, že odpovědnost za střet při zařazování se z připojovacího pruhu do průběžného pruhu nese zařazující se řidič. Ten podle žalovaného má odpovědnost za bezpečnost celého manévru. Podpořil to odkazem na ostravský rozsudek. Pokud se tedy žalobce zařazoval do průběžného pruhu a v souvislosti s tímto manévrem došlo ke střetu vozidel, pak jednal protiprávně. Neměl se spoléhat, že si ho řidič K. všimne. Žalovaný pak upozorňuje na to, že řidič K. mohl mít vozidlo žalobce v mrtvém úhlu.
43. Podobně předtím městský úřad postavil své rozhodnutí na tom, že žalobce měl předpokládat nevědomost řidiče K. o jeho vozidle kvůli výhledovým poměrům či možností řidiče z kabiny tahače sledovat provoz bezprostředně před ním. Žalobce měl podle městského úřadu případně řidiče K. upozornit i jinak než směrovým světlem. Důležitou roli pro městský úřad hrála i malá vzdálenost obou vozidel. Mezera před řidičem K. a vozidlem před ním podle městského úřadu nebyla dost velká, aby do ní žalobce mohl vjet a řidič K. o něm věděl.
44. Závěry obou správních orgánů podle soudu neobstojí. Pokud jde o rozhodnutí žalovaného, podle soudu ze zákona jednoduše neplyne „absolutní odpovědnost“ řidiče zařazujícího se z připojovacího do průběžného pruhu za střet, nijak nezávisající na počínání účastníků provozu v průběžném pruhu, jakou žalovaný ve svém rozhodnutí dovozuje. Podobně je třeba odmítnout argumentaci žalovaného ve vyjádření k žalobě, že pravidlo o zařazování se na konci pruhu podle § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu, který přestal být průběžný, je nutné aplikovat také v případě končícího připojovacího pruhu za souběžné jízdy. Obojí se rovná nepřipustnému rozšiřování trestní represe, kterému soud nemůže dát zelenou.
45. I v oblasti správního trestání je totiž třeba přísně trvat na zásadě, že není přestupku bez zákona, protože se zde použije čl. 39 Listiny základních práv a svobod a čl. 7 Evropské úmluvy o lidských právech. Skutkovou podstatu přestupku proto nelze dovozovat „pouze“ ze smyslu zákona. Podobně nelze případné mezery v zákoně vyplňovat analogií v neprospěch obviněného, jestliže konkrétní jednání přímo a předvídatelně nezakazuje jasné zákonné ustanovení (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 2. 2015, č. j. 1 As 236/2014-22). Vinu pachatele lze totiž konstatovat jen ohledně takového jednání, o němž mohl v době, kdy se ho dopouštěl, důvodně předpokládat, že jde o jednání trestné (viz např. nálezy Ústavního soudu ze dne 5. 8. 2010, sp. zn. III. ÚS 2278/07). Nikoliv každé jednání, které se ukáže být iracionálním, nevhodným či dokonce rozporným s netrestními právními normami, je nutně i jednáním, které by se mělo trestat prostředky

(správního) trestního práva (srov. obdobně nálezy Ústavního soudu ze dne 24. 9. 2019, sp. zn. II. ÚS 698/19).

46. V této věci – v souladu s tím, jak ji správní orgány kvalifikovaly – přitom jde jen o otázku porušení povinnosti žalobce, aby neohrozil při napojování do průběžného jízdního pruhu z přípojovacího pruhu řidiče K. *Zákon o silničním provozu neříká, že napojující se řidič v těchto situacích nese vždy odpovědnost, pokud došlo ke střetu.* Ustanovení § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu je podle soudu zvláštním ustanovením vůči § 12 odst. 5 a plně nahrazuje pravidla v něm uvedená. Žádné pravidlo o předpokládané odpovědnosti řidiče napojujícího se do průběžného pruhu z přípojovacího pruhu za vzniklý střet, což by se rovnalo porušení § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, z tohoto ustanovení neplyne.
47. Argumentace žalovaného, že se v závislosti na dopravní situaci v průběžném pruhu a přípojovacím pruhu mění jejich právní režim, proto není správná. Byla by navíc pro řidiče nepředvídatelná – přípojovací pruh by byl chvíli přípojovacím, pak by se změnil na průběžný, kterým by následně na svém konci slovy zákona „přestal být“, a až v tomto místě by se mělo podle žalovaného „zipovat“. Přípojovací pruh se ovšem podle soudu nikde a nikdy průběžným nestává [viz definice v § 2 písm. u) a z) zákona o silničním provozu]. Nemůže jím proto ani přestat být. Pravidla v § 12 odst. 5 se nedají na připojování se do průběžného pruhu z přípojovacího pruhu použít. Upravuje je jen a pouze zvláštní § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu.
48. Pokud se proto řidič jedoucí v přípojovacím pruhu napojí bezpečně do průběžného pruhu v místech, kde přípojovací pruh a průběžný pruh odděluje podélná přerušovaná čára, a nikoho neohrozí, pak § 12 odst. 7 neporuší. Střet může vzniknout i vinou řidiče v průběžném pruhu. Právě například proto, že si bezpečně se napojujícího řidiče nevšimne v důsledku porušení vlastní povinnosti věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích (§ 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu].
49. Výklad žalovaného by mohl vést k absurdním důsledkům. Pokud by se totiž žalobce v této věci bezpečně napojoval do průběžného pruhu v dostatečné vzdálenosti od řidiče K., který by však – opravdu pouze hypoteticky – úmyslně (například naštváním z menšího vzniklého prostoru) do zadní části vozidla žalobce najel, než by se žalobce stihl zarovnat do průběžného jízdního pruhu, pak by v perspektivě zaujaté žalovaným stále žalobce porušil § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu. *Aniž by sám řidič K. ohrozil a ve skutečnosti byl on sám ohroženým.* To by bylo zjevně nespravedlivé. Jako je nespravedlivý i obecný postoj žalovaného o „absolutní odpovědnosti“ řidiče napojujícího se do průběžného jízdního pruhu.
50. Soud poté souhlasí se žalobcem, že ostravský rozsudek není v této věci příléhavý. Týká se opravdu jiné skutkové i právní situace. V dané věci cyklista při předjíždění z pravého do levého jízdního pruhu nevěnoval náležitou pozornost dopravní situaci a vjel do jízdní dráhy motocyklistovi jedoucímu v levém jízdním pruhu. Došlo ke střetu a pádu motocyklisty na vozovku. Motocyklista v důsledku pádu utrpěl četná zranění. Právně se vše řídilo § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu, který tu nelze z výše uvedených důvodů použít.
51. Závěry žalovaného a městského úřadu se pak prolínají, pokud jde o mrtvý úhel v okolí vozidla řidiče K. a jeho možnosti vědět o vozidle žalobce, resp. jeho manévru zařazování

se do průběžného pruhu z pruhu přípojovacího. Před vozidlem řidiče K. bylo podle městského úřadu málo místa.

52. Soud obecně souhlasí s oběma správními orgány, že by žalobce ohrozil řidiče K. a porušil § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, pokud by vjel a zastavil se při zařazování se do průběžného pruhu v místech, kde by ho řidič K. nemohl při rozjezdu vidět (srov. pro představu tuto nehodu: <https://bit.ly/3JzC0Ah>).
53. Čistě pro názornost a lepší uchopení dalšího odůvodnění soud ještě doplňuje obrázek znázorňující rozsah mrtvého úhlu u kamionů. Tento rozsah mrtvých úhlů lze označit za obecně známou skutečnost, jíž se ve svém rozhodnutí ostatně dovolává i žalovaný. Dá se bez větších obtíží a odborných znalostí zjistit z médií (k práci s obecně známými skutečnostem této kategorie, které se nedokazují, viz nálezný Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 3764/12 ze dne 13. 5. 2014, bod 27). Na daném obrázku řidič kamionu nevidí žádnou z osob ve žlutě vyznačených plochách, protože je má v mrtvém úhlu. Mimo žluté plochy tedy vidí (zdroj: <https://bit.ly/3pyqtue>):



54. Problémem v této věci je, že s ohledem na provedené dokazování a jeho výsledky podle soudu *nelze s určitostí říci, že vozidlo žalobce bylo v mrtvém úhlu řidiče K.* Žalovaný pouze „předpokládá“, že řidič K. vozidlo žalobce v mrtvém úhlu měl. Nedávalo by podle něj smysl se rozjet s vědomostí nutné srážky.
55. Jak nicméně plyne z ustálené judikatury, *pravděpodobnost k uznání viny za přestupek nestačí.* Podle Nejvyššího správního soudu se ani nelze spokojit s tím, že „skutečnost, že obviněný se dopustil přestupku, se jeví být pravděpodobnou, či dokonce nejpravděpodobnější verzí skutkového děje. *Existuje-li pochybnost, tj. ne zcela nepravděpodobná možnost, že skutkový děj*

se odehrál jinak než tak, že naplňuje všechny znaky skutkové podstaty přestupku, nepřipadá shledání viny spácháním přestupku v úvahu.“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2011, č. j. 7 As 97/2011-68, důraz doplnil krajský soud). Platí totiž, že správní trest – stejně jako trest soudní – lze uložit, jen pokud je nade vší pochybnost zřejmé, že se skutek stal a že se stal právě tím způsobem, jaký správní orgán zjistil a prokázal (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 8. 2007, č. j. 1 As 11/2007-70).

56. Mohlo se tak stát vinou žalobce a řidiče K., že z místa nehody popojeli (čemuž lze řidičsky porozumět, protože by jinak blokovali poměrně frekventovaný nájezd na dálnici D1, navíc v koloně). *Soud ovšem ve spise nenachází dostatečné podklady, které by nade vší pochybnost prokazovaly, že žalobce opravdu zastavil po šikmém najetí do průběžného pruhu v místech, kde ho řidič K. nemohl z fyzikálních důvodů vidět.*
57. Pokud jde o výpovědi účastníků nehody, jednoznačně určující nejsou. Důkaz o najetí žalobce do mrtvého úhlu řidiče K. by se dal očekávat hlavně z výpovědi právě řidiče K. Soud v ní ovšem – stejně jako žalobci – vidí jisté nesrovnalosti. Svědek K. totiž tvrdil, že před ním jelo osobní vozidlo a vzdálenost mezi nimi byla cca jeden metr. Nikdy podle řidiče K. nebyla o moc větší. *Nepřesáhla několik metrů.* Nevytvořila se před ním taková mezera, která by byla *delší než* na jedno osobní vozidlo. V momentu rozjezdu pak podle řidiče K. nebyla na jedno vozidlo. Po rozjezdu podle něj došlo ke střetu ihned, po cca dvou až třech sekundách. Rozjel se hned po rozjezdu vozidla před ním a vzdálenost mezi nimi v tom okamžiku byla cca jeden metr.
58. To opravdu zní poněkud rozporuplně. Na jednu stranu řidič K. popisuje metrovou vzdálenost mezi ním a vozidlem před ním. Současně však připouští, že mezera mohla mít několik metrů. Do takové mezery by žalobce mohl hypoteticky bezpečně najet. To nevylučují ani další slova řidiče K., který připustil, že na jedno osobní vozidlo před ním místo bylo, pokud řekl, že vzniklý prostor nebyl podle něj *delší než* právě na jedno vozidlo. Tomu by opět odpovídalo, že se žalobce šikmo snažil – a mohl to udělat stále bezpečně mimo mrtvý úhel řidiče K. – do takto dlouhé mezery najet, pokud viděl, že řidič K. stojí. Poněkud nekonzistentně s právě uvedeným pak působí tvrzení řidiče K., že v době rozjezdu mezera před ním na jedno vozidlo nebyla a měla cca jeden metr, přičemž ke střetu mělo dojít ihned, po dvou až třech vteřinách. Jestliže by totiž žalobce byl v mrtvém úhlu řidiče K. a před ním byla mezera maximálně jeden metr, vůbec by se podle soudu nedalo hovořit o prodlevě dvou až tři vteřin. A navíc by nebylo možné, aby řidič K. narazil do zadní části vozidla, které by do metrové mezery nemohlo najet způsobem, jakým se před řidiče K. reálně vlezlo.
59. Tím se krajský soud dostává k dalším důkazním prostředkům, které měly svědčit o vině žalobce – fotografiím. Z hlediska nehodového děje z nich plyne hlavně to, že řidič K. narazil do levé zadní části vozidla žalobce mezi levým zadním nárazníkem a blatníkem levého zadního kola. *Důkaz o tom, že žalobce byl v mrtvém úhlu, z nich podle soudu opět nade vší pochybnosti neplyne.* Naopak z nich lze dovozovat, že většina vozidla žalobce (od levého zadního kola vpřed, tj. v délce několika metrů, dvou až tří určitě) byla šikmo najetá před řidičem K. v průběžném jízdním pruhu. Pokud by ke střetu došlo v levé přední části vozidla, pak by již jeho přítomnost v mrtvém úhlu řidiče K. byla o dost pravděpodobnější (srov. nehodu, na níž soud odkazuje v bodě 52 výše). Došlo-li ovšem k nárazu do vozidla žalobce, kde k němu došlo, vyvolává to znovu pochybnosti, zda opravdu žalobce řidiče K. ohrozil.

A zda spíše nebyl ohroženým on sám. Bez přesného určení, jak tedy žalobce před řidiče K. najel, to z pořízených fotografií s jistotou potřebnou pro jeho případné potrestání neplyne.

60. To platí i pro další důkazní prostředky ve spise. Náčrtek dopravní nehody vyhotovený policejní hlídkou po příjezdu na místo není v této otázce směrodatný a najetí, resp. zastavení žalobce v mrtvém úhlu z něj neplyne. Stejně soud hodnotí i zbylé podklady provedené k důkazu při ústním jednání městského úřadu – oznámení přestupku, úřední záznamy a videozáznamy s podáním vysvětlení. Jejich důkazní hodnota v přestupkovém řízení obecně vzato není vysoká. Adresně tématu možného vjetí žalobce do mrtvého úhlu řidiče K. se přitom nevěnují. A z podaných vysvětlení neplyne žádná skutečnost nad rámec toho, co všichni vypověděli při ústním jednání u městského úřadu.
61. Podle soudu tedy *ze spisu neplynou důkazy, že by žalobce (ve výše vysvětleném smyslu) ohrozil řidiče K.* Správní orgány neprokázaly, v jakém přesně postavení žalobce byl, a zda skutečně nezastavil tak, že ho řidič K. musel vidět, pokud by splnil svoji zákonnou povinnost věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu. Městský úřad se žalovaným se ani nezabývali otázkou, kam přesně sahal mrtvý úhel řidiče K., a zda právě v této zóně opravdu nade vši pochybnost žalobce stál. Žalobce neměl povinnost ho kromě směrového světla upozorňovat nějakými dalšími způsoby, jak uváděl městský úřad. Jedinou povinností žalobce, kterou měl z pohledu § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, z jehož porušení ho správní orgány shledaly vinným, bylo neohrozit řidiče K., tedy nevytvořit pro něj nebezpečí. Jinými slovy zaviněně zapříčinit vznik tohoto nebezpečí. O tom, že žalobce zapříčinil nebezpečí pro řidiče K. nicméně ze spisu neplynou odpovídající podklady.
62. Soud připomíná, že pokud existovala ne zcela nepravděpodobná možnost, že se skutkový děj odehrál jinak než tak, že žalobce byl původcem nebezpečí pro řidiče K., pak nebylo možné shledat jeho vinu za porušení § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu. Podle soudu přitom není zcela nepravděpodobnou možností, že je třeba příčinu nebezpečí pro řidiče K. hledat u něj samotného. Nikoliv u žalobce. Řidič K. vozidlo žalobce určitě přehlédl. Přitom není jednoznačné, že důvodem tohoto přehlédnutí bylo zastavení žalobce v mrtvém úhlu pro řidiče K. To je obecně vzato hlavním problémem v této věci – její skutkový základ není za současného obsahu spisového materiálu ani zdaleka postaven na jisto.
63. Úkolem městského úřadu v dalším řízení tedy bude buď doplnit dokazování o důkazy, ze kterých bude plynout, že žalobce opravdu ohrozil řidiče K. při napojování se z připojovacího pruhu do pruhu průběžného. Nepodaří-li se mu to, pak nezbude, než aby podle § 87 odst. 1 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky řízení zastavil, protože neprokázal, že by se stal skutek, o němž se vede řízení.
64. Podle soudu přitom vůbec nevádí, pokud by nakonec městský úřad neshledal ve vztahu k dotčené nehodě přestupkovou odpovědnost některého z jejích účastníků. Soudu se totiž od počátku této věci jeví, jako by všechny relevantní orgány veřejné moci jednaly s motivací, že je nutné někoho za danou nehodu potrestat. A ukázaly v tomto směru na žalobce. Tento cíl a jeho dosažení „za každou cenu“ by však byl(o) mnohem horší, než pokud by kvůli nedostatku důkazů nakonec správní orgány nezjistily vinu kohokoliv. I v přestupkovém právu totiž obdobně jako v právu trestním platí, že je lepší v pochybnostech zprostit obvinění deset vinných, než shledat vinu jediného nevinného.

VII. Závěr a náklady řízení

65. Krajský soud zrušil rozhodnutí žalovaného, protože v otázce právního posouzení odporovalo zákonu. A proto, že skutkový stav, který vzal žalovaný za základ napadeného rozhodnutí, vyžaduje zásadní doplnění. Rozhodnutí městského úřadu stálo na nedostatečném skutkovém základě také. Proto soud spolu se zrušením rozhodnutí žalovaného zrušil právě i rozhodnutí městského úřadu. Věc pak soud vrátil žalovanému k dalšímu řízení, ve kterém ho váže závazný právní názor plynoucí z tohoto rozsudku (§ 78 odst. 4 a 5 soudního řádu správního).
66. Žalobce měl ve věci úspěch, proto mu vzniklo právo na náhradu nákladů řízení vůči žalovanému. Výrokem II. tohoto rozsudku soud uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci do třiceti dnů od právní moci rozsudku náhradu nákladů řízení o žalobě v celkové výši 9.800 Kč. Tato částka se skládá ze zaplaceného soudního poplatku 3.000 Kč za podání žaloby, z částky 6.200 Kč za dva úkony právní služby zástupkyně žalobce Mgr. Petry Benkové, spočívající v přípravě a převzetí věci podle § 11 odst. 1 písm. b) advokátního tarifu a podání žaloby podle § 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu. K tomu je třeba připočít paušální náhrady hotových výdajů v souladu s § 13 odst. 4 advokátního tarifu za dva úkony právní služby po 300 Kč.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení podat kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu. *Pokud kasační stížnost proti tomuto rozsudku nebude svým významem podstatně přesahovat vlastní zájmy stěžovatele, Nejvyšší správní soud ji odmítne pro nepřijatelnost.* V řízení o kasační stížnosti musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, pokud má stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno 30. června 2023

Martin Kopa, v. r.
samosoudce