



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Davida Hipšra a soudců Lenky Krupíčkové a Jana Kratochvíla v právní věci žalobce: **R. T.**, zastoupený JUDr. Karlem Bockem, advokátem se sídlem Lidická 613, Frýdek-Místek, proti žalovanému: **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, se sídlem 28. října 117, Ostrava, za účasti osoby zúčastněné na řízení: **J. Š.**, zastoupený Mgr. Jaroslavem Kopeckým, advokátem se sídlem Horní 1642/55A, Ostrava-Hrabůvka, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 17. 5. 2022, č. j. 59 A 5/2020-73,

t a k t o :

Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 17. 5. 2022, č. j. 59 A 5/2020-73, **se zrušuje a věc se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

Odůvodnění:

I.

[1] Rozhodnutím ze dne 22. 1. 2020, č. j. MSK 12598/2020, žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Magistrátu města Frýdku-Místku (dále jen „magistrát“) ze dne 22. 2. 2019, č. j. MMFM 30308/2019. Tímto rozhodnutím byl žalobce uznán vinným z přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 a odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), jichž se měl dopustit tím, že dne 1. 10. 2017 v 15.09 hod. v obci Řepiště na ul. Mírové na čtyřramenné průsečné křižovatce silnice II. třídy č. 477 s místními komunikacemi ulic Vinohradská a Zemědělská ve směru od obce Lískovec řídil motorové vozidlo BMW 525 r. z. X a při odbočování vlevo z hlavní pozemní komunikace na vedlejší pozemní komunikaci nedal přednost v jízdě protijedoucímu motorovému vozidlu Suzuki GSR 600 r. z. X čímž došlo ke střetu. Při dopravní nehodě došlo ke zranění J. Š. – otřes mozku, zlomenina levé kosti loketní s posunem a nutností operační revize, zlomenina báze 1. zápřstní kůstky pravé ruky s posunem a nutností operační revize, oděrky kůže horních končetin a levého kolene. Žalobci byla uložena pokuta ve výši 25 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu

12 měsíců. Žalobci byla uložena též povinnost nahradit náklady řízení ve výši 6 000 Kč. Dále byl tímž rozhodnutím uznán vinným z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu J. Š. (osoba zúčastněná na řízení), jehož se měl dopustit na témže místě v téže době, kdy směrem na obec Lískovec řídil motorové vozidlo Suzuki GSR 600 r. z. X nedovolenou rychlostí a po spatření protijedoucího motorového vozidla BMW 525 r. z. X, které začalo odbočovat, narazil do levého předního rohu tohoto vozidla; nejvyšší dovolenou rychlost překročil nejméně o 29 km/h. Byla mu uložena pokuta ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 6 000 Kč.

II.

[2] Žalobce podal proti výše uvedenému rozhodnutí žalobu ke Krajskému soudu v Ostravě, který rozsudkem ze dne 17. 5. 2022, č. j. 59 A 5/2020-73, napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

[3] Krajský soud se neztotožnil se závěrem žalovaného, že v projednávané věci nenastaly okolnosti, které by odůvodňovaly odchýlení se od obecné zásady, že základní příčinou střetu vozidel je nedání přednosti v jízdě i v případě, že vozidlo požívající přednosti v jízdě překračuje nejvyšší dovolenou rychlost. Podle názoru krajského soudu naopak komplex skutkových okolností nyní projednávané věci svědčí o tom, že nelze po žalobci spravedlivě požadovat takové chování, které by mu umožnilo dát protijedoucímu motocyklu přednost. Krajský soud zdůraznil, že žalobce v okamžiku dojezdu do křižovatky zhodnotil situaci z hlediska dání přednosti v jízdě, kdy v protisměru jel autobus, jehož rychlost jízdy nezavdávala důvod k dání přednosti v jízdě. Nebylo možno racionálně předpokládat, že v nevelké vzdálenosti před křižovatkou se dvěma přechody pro chodce se zpoza autobusu vyřítí motocykl, jedoucí rychlostí nejméně 79 km/h (pravděpodobně vyšší) v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h a doporučená rychlost 40 km/h. Navíc se žalobce poté, co se ujistil, že v protisměru nejede žádné vozidlo, jemuz by bylo třeba dát přednost, věnoval odbočovacímu manévru, který bylo třeba provést opatrně a s větší časovou dotací, než je obvyklé, neboť se žalobce musel na poměrně úzké vedlejší komunikaci vyhnout s vozidlem svědka D., který přijel do křižovatky z Vinohradské ulice. Jakkoli se tedy na první pohled mohou zdát vzdálenost 187 m – tj. vzdálenost mezi křižovatkou a bodem, kde mohl žalobce ze své pozice motocyklistu spatřit – a tomu odpovídající doba 7 sekund dlouhé, je třeba je hodnotit právě v kontextu výše zmíněných okolností, které znemožnily žalobci zabránit nehodě. Nadto možnost spatřit protijedoucí vozidlo se nerovná možnosti vyhodnotit jeho rychlost, což je důležité s ohledem na tu skutečnost, že kdyby jel motocykl předepsanou rychlostí, odbočovací manévr žalobce by proběhl předtím, než by motocyklista vjel do křižovatky. Krajský soud proto uzavřel, že žalobce při vjezdu do křižovatky vyhodnotil správně tehdy pozorovanou dopravní situaci, kdy nebylo třeba dávat přednost protijedoucímu autobusu (ani jakémukoli jinému účastníkovi provozu). Žalobce oprávněně spoléhal, že pokud ostatní účastníci provozu dodrží své povinnosti, nebude jeho odbočovací manévr ničím rušen. Toto jeho spolehnutí se na řád daný dopravními předpisy mohlo být narušeno až 7 sekund před nehodou, kdy mohl spatřit (nikoli však ještě náležitě vyhodnotit) řidiče motocyklu, ovšem řidič automobilu správně upřel svou pozornost na správné vjetí na vedlejší pozemní komunikaci a vyhnutí se tam stojícímu automobilu. Náhlé zkrřížení jeho jízdní dráhy extrémně rychle jedoucím motocyklem mu za daných okolností neumožnilo přednost v jízdě již v tomto okamžiku dát. Vzhledem k tomu, že ani skutkový stav, který vzaly správní orgány za základ svého rozhodnutí, neodůvodňuje závěr o vině žalobce,

pokračování

nezabýval se již krajský soud pro nadbytečnost námitkami, že bylo možno zjistit skutkový stav pro žalobce příznivější (tj. takový, který by zkrátil dobu, po kterou mohl protijedoucí motocykl registrovat).

III.

[4] Proti tomuto rozsudku podal žalovaný (dále jen „stěžovatel“) v zákonné lhůtě kasační stížnost z důvodu uvedeného v § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

[5] Stěžovatel namítal, že z provedených důkazů, tak jak je správní orgány hodnotily, je logicky možné učinit oprávněný závěr, že žalobce zaviněně nedal při odbočování vlevo přednost protijedoucímu vozidlu (motocyklu řízenému osobou zúčastněnou na řízení), přičemž překročení nejvyšší dovolené rychlosti motocyklistou neznemožnilo žalobci tuto povinnost splnit. Podle stěžovatele nejsou na věc zcela aplikovatelné závěry judikatury z případů dopravních nehod spočívajících v nedání přednosti řidičem vyjíždějícím z vedlejší pozemní komunikace na hlavní, neboť v těchto případech jsou rozhledové poměry řidiče diametrálně odlišné v tom, že musí sledovat příjíždějící vozidla ve zpravidla kolmém směru jízdy. Naproti tomu v nyní projednávané věci byl žalobce řidičem vozidla jedoucího po hlavní pozemní komunikaci, který měl dát přednost vozidlu jedoucímu v protisměru po téže hlavní pozemní komunikaci, tedy měl na toto vozidlo přímý výhled ve svém směru jízdy. Porušení povinnosti dát přednost v jízdě musí být tedy v tomto ohledu posuzována poněkud přísněji než u řidičů dávajících přednost v jízdě při vyjíždění z vedlejší pozemní komunikace.

[6] Stěžovatel trval na tom, že doba 7 sekund je natolik dlouhá, že i v daném ne zcela standardní situaci byla pro žalobce dobou zcela dostatečnou k tomu, aby motocykl příjíždějící v protisměru nejen spatřil, ale rovněž aby vyhodnotil jeho rychlost a aby přiměřeně reagoval, tj. ne zahájil odbočovací manévry nebo v něm nepokračoval. Z opakovaných vyjádření žalobce je přitom zcela zřejmé, že nešlo o to, že by v dané situaci nedokázal vyhodnotit rychlost motocyklu, ale že motocykl vůbec nezaregistroval, přestože na něj měl přímý výhled. Ze znaleckého posudku vyplynulo, že situaci v přímém směru jízdy na hlavní pozemní komunikaci kontroloval žalobce naposledy 6 sekund před střetem, a dále, že na existenci motocyklu vůbec žádným způsobem nereagoval. Je zřejmé, že žalobce řádně nesledoval situaci v provozu, zejména dostatečně nesledoval provoz v protisměrném jízdním pruhu, ačkoli právě vozidlům v něm jedoucím byl povinen dát přednost. Podle stěžovatele je této povinnosti nemůže zprostit ani skutečnost, že sledoval situaci na ulici Vinohradské, kam hodlal odbočit.

[7] Stěžovatel uzavřel, že za daných okolností se tedy v projednávaném případě nejedná o situaci, kdy by jednání řidiče, který má přednost v jízdě a překročí nejvyšší dovolenou rychlost, znemožnilo žalobci splnit povinnost dát přednost v jízdě. Z uvedeného rovněž vyplývá, že jednání žalobce je nutno hodnotit jako zaviněné – byť „pouze“ z nedbalosti. Nad rámec stěžovatel podotknul, že ani Policie ČR neposoudila situaci v tomto směru odlišně, a to ani na základě původního znaleckého posudku, který uvažoval s dobou na reakci žalobce mnohem kratší než 7 sekund.

[8] Z uvedených důvodů stěžovatel navrhl, aby Nejvyšší správní soud zrušil napadený rozsudek krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

IV.

[9] Žalobce ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že považuje napadený rozsudek krajského soudu za bezvadný, logický a dostatečně odůvodněný. K tvrzené nepřiléhavosti krajským soudem odkazované judikatury na daný případ žalobce uvedl, že povinnost dát přednost v jízdě je zcela stejná u řidičů vyjíždějících z vedlejší silnice na hlavní jako u řidičů jedoucích z hlavní silnice na vedlejší. Správní orgány v rámci své argumentace zcela vypustily příčinnou souvislost, což vyústilo ve zcela nesprávné a nezákonné rozhodnutí, kterým byl žalobce uznán vinným ze zavinění dopravní nehody. Krajský soud zcela výstižně poukázal na závěry, které vyslovil Nejvyšší soud v usnesení ze dne 6. 9. 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001, publ. pod č. Rt 43/2002, k možnostem předvídatelnosti ze strany řidiče ve vazbě na jeho zavinění v okolnostech silniční dopravy. S těmito závěry se žalobce ztotožnil a uvedl, že správní orgány tyto závěry aplikovaly a posoudily nesprávně. Žalobce dále poukázal na důsledné dodržování principu omezené důvěry v dopravě, který byl řešen Ústavním soudem ve věci sp. zn. IV. ÚS 3159/15. Správní orgány však tento princip při posuzování zavinění dopravní nehody zcela ze svých úvah vypustily. Žalobce proto navrhl, aby Nejvyšší správní soud kasační stížnost jako nedůvodnou zamítl a přiznal mu náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

V.

[10] Nejvyšší správní soud posoudil kasační stížnost v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal přitom, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.).

[11] Kasační stížnost je důvodná.

[12] Nejvyšší správní soud na úvod předesílá, že se neztotožňuje s tvrzením stěžovatele, že krajským soudem odkazovaná judikatura týkající se případů dopravních nehod spočívajících v nedání přednosti řidičem vyjíždějícím z vedlejší silnice na hlavní není aplikovatelná na řidiče vozidla jedoucího na hlavní silnici a odbočujícího vlevo na vedlejší silnici, který měl dát přednost vozidlu jedoucímu v protisměru po téže hlavní silnici. Podle názoru zdejšího soudu v těchto případech nejsou rozhledové poměry řidiče obecně natolik diametrálně odlišné, aby porušení povinnosti dát přednost v jízdě v případě řidiče jedoucího po hlavní silnici a odbočujícího vlevo na vedlejší silnici byla posuzována „poněkud přísněji“ než u řidičů dávajících přednost v jízdě při vyjíždění z vedlejší silnice, jak tvrdí stěžovatel. K tomu správně uvedl krajský soud, že podstata uvedených povinností je shodná, a proto lze tyto závěry vztáhnout i na projednávanou věc. Jinou otázkou ovšem je, zda krajský soud tyto závěry v projednávané věci aplikoval správně.

[13] Krajský soud konstatoval, že v obecné rovině platí, že v případě střetu vozidel v důsledku nedání přednosti v jízdě má překročení nejvyšší dovolené rychlosti jen omezený význam a že porušení povinnosti dát přednost v jízdě je kvalitativně významnější než nedodržení rychlostního limitu. V nyní posuzovaném případě však podle názoru krajského soudu šlo o extrémní případ, kdy rychlost jízdy řidiče motocyklu jedoucího po hlavní silnici prakticky znemožnila žalobci jedoucímu po hlavní silnici a odbočujícímu vlevo na vedlejší silnici splnit jeho povinnost dát přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu.

pokračování

[14] Uvedené závěry krajského soud jsou však v rozporu se zjištěným skutkovým stavem i se závěry znaleckého posudku č. 217094 ze dne 16. 12. 2017 a doplňujícího znaleckého posudku č. 218082 ze dne 3. 11. 2018. Oba znalecké posudky jsou založeny ve správním spise, přičemž žalobci se v průběhu správního řízení tyto nepodařilo zpochybnit. Ostatně i sám krajský soud částečně vycházel z doplňujícího posudku v tom, že vzdálenost mezi motocyklem a vozidlem žalobce v okamžiku ukončení předjíždění autobusu motocyklem, tj. vzdálenost, na kterou mohl žalobce ze své pozice protijedoucí motocykl spatřit, byla 187 m a že tomu odpovídala reakční doba 7 sekund do okamžiku střetu obou vozidel.

[15] Z judikatury Nejvyššího správního soudu (viz rozsudek ze dne 20. 12. 2012, č. j. 7 As 91/2012-62, publ. pod č. 2820/2013 Sb. NSS) vyplývá, že faktické porušení splnění povinnosti dát přednost v jízdě se musí posuzovat s ohledem na konkrétní poměry místa, v němž ke střetu došlo. V nyní posuzované věci se jednalo o rovný přehledný úsek silnice a byl slunečný jasný den. Zdejší soud souhlasí se stěžovatelem, že vzdálenost 187 m a doba 7 sekund je za daných okolností dostatečně dlouhá, aby žalobce nejen spatřil protijedoucí motocykl, který již ukončil předjíždění autobusu a nacházel se na své pravé polovině vozovky, ale současně aby i vyhodnotil rychlost motocyklu a aby přiměřeně reagoval, tj. aby nezačal samotné odbočování či v něm nepokračoval. Je sice pravdou, že řidič motocyklu jel vyšší rychlostí, než která byla v daném úseku maximálně povolena (50 km/h), ale jeho zjištěná rychlost (min. 79 km/h) nebyla natolik „extrémně“ vysoká, aby prakticky znemožnila žalobci jedoucímu po hlavní silnici a odbočujícímu vlevo na vedlejší silnici splnit jeho povinnost dát přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu. Ze znaleckého posudku vyplynulo, že žalobce situaci v přímém směru jízdy na hlavní silnici kontroloval naposled 6 sekund před střetem a nadále sledoval pouze situaci na vedlejší silnici (ulice Vinohradská), kam hodlal odbočit a kde se nacházelo vozidlo řízené svědkem D. Uvedenému zjištění odpovídá i tvrzení žalobce, který ve správním řízení uvedl, že motocykl viděl až v momentu těsně před nárazem, a proto již nestihl nijak reagovat. K tomu žalobce dodal, že nebyl oslněn sluncem a že to pro něj byla přehledná situace, navíc místo dopravní nehody dobře zná, jezdí tudy denně (viz úřední záznam o podaném vysvětlení ze dne 13. 10. 2017). Z uvedeného je zřejmé, že žalobce řádně nesledoval situaci v provozu, zejména dostatečně nesledoval provoz v protisměrném jízdním pruhu. Nelze proto souhlasit se závěrem krajského soudu, že se jednalo o výjimečnou situaci, kdy by jednání řidiče motocyklu, který měl přednost v jízdě a překročil nejvyšší povolenou rychlost, znemožnilo žalobci splnit povinnost dát přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu.

[16] Nejvyšší správní soud s ohledem na výše uvedené napadený rozsudek krajského soudu podle § 110 odst. 1 s. ř. s. zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Krajský soud je v dalším řízení vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším správním soudem v tomto rozsudku (§ 110 odst. 4 s. ř. s.).

[17] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodne krajský soud v novém rozhodnutí (§ 110 odst. 3 s. ř. s.).

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 21. července 2023

David Hipšr
předseda senátu