



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl samosoudcem Mgr. Josefem Strakou ve věci

žalobce: **P. J.**, narozen. X
bytem X

zastoupen advokátem Mgr. Martinem Jebavým
se sídlem Navrátilova 675/3, 110 00 Praha 1

proti

žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
se sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha 5

o **žalobě proti rozhodnutí** žalovaného ze dne 13. 12. 2022,
č. j. 080286/2022/KUSK/OLPPS/ZAM,

takto:

I. **Žaloba se zamítá.**

II. **Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

Odůvodnění:

I. Vymezení věci a obsah podání účastníků

1. Žalobce se domáhá zrušení rozhodnutí v záhlaví označeného rozhodnutí (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž žalovaný zamítl jeho odvolání a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Neratovice (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 18. 5. 2022, č. j. MěÚN/048532/2022

(dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným tím, že dne 3. 3. 2022 v 0944 hodin v obci Libiš, na silnici č. I/9, řídil motorové vozidlo tovární značky Volvo reg. zn. X (dále též „vozidlo žalobce“), když na 12 km, na železničním přejezdu č. P2478 a v těsné blízkosti před ním, předjížděl před ním dvě osobní vozidla, tedy při řízení vozidla předjížděl vozidla v případech, kdy je to obecnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno, čímž porušil § 17 odst. 5 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) a naplnil tak skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 téhož zákona, za což mu byla uložena pokuta ve výši 5 000 Kč a správní trest zákazu činnosti na dobu 6 měsíců s účinností od právní moci rozhodnutí, a dále paušální náhrada nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

2. Z obsahu napadeného i prvostupňového rozhodnutí vyplývá, že správní orgány obou stupňů při zjišťování skutkového stavu vycházely z podkladů poskytnutých Policií České republiky, nosným důkazem byl především videozáznam pořízený kamerou z policejního vozidla (dále též jen „videozáznam“, k jeho obsahu podrobněji viz odst. 9 níže). Dospěly přitom k závěru, že situace v úseku silnice před železničním přejezdem nebyla nijak nestandardní, aby bránily žalobcovu bezpečnému zařazení do pravého jízdního pruhu, a proto nepřisvědčily jeho námitkám, že zvolený jízdní manévr nemohl provést jinak.

II. Obsah podání účastníků

3. Žalobce namítá, že ve správním řízení nebylo dostatečně prokázáno, že by odstupy předjížděných vozidel pravém jízdním pruhu byly zcela standardní a že by při jejich předjíždění byla možnost se bezpečně zařadit zpět do pravého jízdního pruhu v dostatečné vzdálenosti před železničním přejezdem. Správní orgány přitom nijak nevyvrátily jeho tvrzení, že skutkový děj odpovídající předjíždění byl zahájen v dostatečné vzdálenosti před předmětným železničním přejezdem, tj. zhruba 300 metrů a za dobré viditelnosti. Ani nebylo nijak vyvráceno žalobcovo tvrzení, že teprve v průběhu předjížděcího manévru mohl teprve seznat skutečnost, že prostor těsně před předjížděným kamionem je obsazen jiným vícestopým vozidlem, které mu zabránilo v bezpečném zařazení se do jemu určeného jízdního pruhu. V důsledku toho došlo k porušení základních zásad činnosti správních orgánů ve smyslu § 2 odst. 1 a § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).
4. Žalobce dále namítá, že povinnost vyplývající z § 17 odst. 3 a § 19 odst. 2 zákona o silničním provozu mu znemožnila jednat v dané dopravní situaci jinak. V opačném případě by totiž ohrozil zdraví účastníků silničního provozu. Nelze mu přičítat k tíži, že nepředpokládal vozidlo těsně před předjíždějícím kamionem. V této souvislosti poukazuje na tzv. zásadu omezené důvěry ve smyslu rozsudku Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008 - 51, podle níž nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal veškerá možná porušení pravidel silničního provozu jinými účastníky. Žalobce byl přitom nucen ukončit předjíždějící manévr až tehdy, kdy už ostatní účastníci silničního provozu začali přizpůsobovat rychlost železničnímu přejezdu a kdy došlo k dalšímu nahuštění vozidel v pravém jízdním pruhu. Již sama výchozí situace byla dle jeho názoru protiprávní vzhledem k vozidlu v těsné vzdálenosti před kamionem. Vzhledem k délce úseku, délce žalobcova vozidla a délce ostatních vozidel nebylo bezpečné zařazení proveditelné, k čemuž lze poukázat na časové změření vzdálenosti mezi vozidly a dynamice dopravní situace vzhledem k blížícímu se železničnímu přejezdu.

5. Žalobce rovněž namítá, že jeho odvolací námitky založené na argumentaci o nemožnosti provést jízdní manévry jinak nebyly ze strany žalovaného vůbec reflektovány. Žalovaný totiž pouze odkazoval na videozáznam, který však zachycuje pouze poslední fázi předjížděcího manévru. Nevzal však vůbec v potaz, jaké vzdálenosti musejí být mezi vozidly jedoucími za sebou udržovány, a že žalobcův předjížděcí manévry nebyl činěn za situace konstantní plynulé jízdy. Ani se nevyjádřil ke skutečnosti, že samotné policejní vozidlo nebylo schopné se neprodleně zařadit do pravého pruhu vozovky a pronásledovat vozidlo žalobce, tedy i policejní vozidlo vyhodnotilo situaci tak, že mezery mezi předjížděnými vozidly byly nedostatečné. Žalovaný vyšel pouze z předmětného videozáznamu, aniž by předložil nějaké forenzně odůvodněné závěry. Za dané situace měl přistoupit ke zpracování znaleckého posudku z oboru dopravy, což neučinil. Proto žalobce navrhl důkaz tímto znaleckým posudkem v řízení soudním.
6. Žalobce konečně namítá, že žalovaný vycházel pouze ze subjektivního a dojemového hodnocení, aniž by dostatečně zjistil skutečný stav věci. O tomto přístupu svědčí implicitní konstatování žalovaného, že by žalobcovo nevyjádření se k protiprávnímu jednání v rámci „oznámení přestupku“ mělo prokazovat, že se přestupku pravděpodobně dopustil. Přístup, kdy žalovaný založí skutkový stav pouze na dojmech a úvahách o účelovosti žalobcových tvrzení, je nepřipustný. K podpoře své argumentace žalobce odkazuje na závěry rozsudku NSS ze dne 27. 10. 2004, č. j. 5 Azs 125/2004 – 54.
7. Při soudním jednání dne 5. 6. 2023 žalobce setrval na své žalobní argumentaci, zdůraznil především skutečnost, že v dané dopravní situaci nemohl provést jiný jízdní manévry a že kdyby se mu podobná situace přihodila znovu, nedovede si představit, že by ji vyřešil odlišně. Daný úsek silnice nezná, v průběhu předjíždění nevěděl, že má očekávat přejezd. Jinak setrval na své žalobní argumentaci.
8. Žalovaný se k žalobě nevyjádřil.

II. Skutková zjištění

9. Z obsahu videozáznamu (video ve formátu mp4 na CD nosiči ve správním spise) soud zjistil tyto relevantní skutečnosti: Jedná se o videozáznam o celkové délce 1 minuta 45 vteřin, jenž byl pořízen autokamerou umístěné na přední straně policejního vozidla. V první části (00:01 až do 00:26) stojí policejní vozidlo pořizující daný záznam na krajnici před autobusovou zastávkou s výhledem dvoupruhovou silnicí po levé straně, na zabíraném úseku této silnice je viditelná souvislá podélná čára (tzv. „plná čára“) táhnoucí se dále dopředu, kde je patrný železniční přejezd se zdviženými závorami a zabezpečovacím zařízením s přerušovanými (blikajícími) bílými výstražnými světly. V čase 00:13 se v záběru objeví modré vozidlo Škoda Fabia combi („modrá Fabie“) jedoucí v pravém pruhu ve směru k přejezdu, v čase 00:16 se v záběru objeví stříbrošedé vozidlo Škoda Octavia RS („šedá Octavie“) jedoucí týmž směrem, v čase 00:17 se v záběru objeví tmavé vozidlo Volvo XC90 („tmavé Volvo“) jedoucí v levém pruhu týmž směrem viditelně vyšší rychlostí než dvě předchozí zmiňovaná vozidla. V časovém bloku 00:17-00:20 dochází k tomu, že zatímco modrá Fabie i šedá Octavie jedoucí v pravém pruhu při přibližování se k přejezdu viditelně zpomalují a rozsvěčující se jejich zadní brzdová světla, tak tmavé Volvo jede v levém jízdní pruhu neměnnou rychlostí (rozsvícení brzdových světel není patrné) a obě vozidla jedoucí v pravém pruhu předjíždí, přičemž železniční přejezd překonává jízdou v levém pruhu, do pravého jízdního pruhu se samo zařadí až v prostoru za železničním přejezdem. Přibližně v době, kdy tmavé Volvo překonává železniční přejezd (zhruba čas 00:20), se v záběru objevuje nákladní vozidlo bílé

barvy s prázdným návěsem („bílý nákladní návěs“) jedoucí v pravém jízdním pruhu ve směru



k železničnímu přejezdu, k němuž dorazí zhruba v čase 0:24. Od času 0:27 až do 01:45 (tj. do konce záznamu) je zachycen jízda záznam pořizujícího policejního vozidla za tmavým Voldem a následné zastavení obou těchto vozidel na odstavném parkovišti, kde směrem k zastavenému Volvu vykročí policista v reflexní vestě.

10. Shora specifikovaný videozáznam byl proveden jako důkaz v řízení před správním orgánem I. stupně, soud nicméně tento důkaz zopakoval i při ústním jednání dne 5. 6. 2023. Žalobce k tomuto zopakovanému důkazu uvedl, že z předmětného videozáznamu není patrná situace předcházející okamžiku, než se jeho vozidlo dostalo do záběru. Plná čára viditelná v první části videozáznamu totiž začíná až zhruba v místě, odkud byl záznam pořizován, nicméně žalobce započal předjížděcí manévry mnohem dříve v úseku, kde plná čára ještě není. V této souvislosti navrhl provést důkaz náhledem daného místa přes webovou aplikaci mapy.cz.
11. Soud tedy k návrhu žalobce doplnil dokazování náhledem přes terénní ortofotomapu na portálu www.mapy.cz, příslušný náhled z webového rozhraní zde pro lepší představu vkládá:

III. Posouzení věci soudem

12. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Při přezkumu napadeného rozhodnutí soud v souladu s § 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) vycházel ze skutkového a právního stavu v době rozhodování žalovaného, přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů, jimiž je podle § 75 odst. 2 věty první s. ř. s. vázán.
13. Žaloba je nedůvodná.
14. Soud předně nemůže souhlasit s žalobní námitkou, že by skutkový stav zjištěný správními orgány byl založen pouze na domněnkách či subjektivních úvahách. Z odůvodnění napadeného rozhodnutí je zřejmé, že žalovaný i správní orgán I. stupně vycházeli z podkladů poskytnutých dopravní policií. Z nich byl klíčovým zejména videozáznam, na němž zachycený obsah (zejména v úseku 0:17-0:20) koresponduje s vymezením skutku ve výroku

o vině v prvostupňovém rozhodnutí. Skutkový stav popsany v napadeném i prvostupňovém rozhodnutí má tedy oporu ve spisovém materiálu a rozhodně nevykazuje znaky jakéhokoliv „dojmového“ hodnocení, jak je uváděno v žalobě. V této souvislosti soud ovšem dává žalobci zčásti zapravdu v tom, že v odůvodnění napadeného rozhodnutí je místy kladen až přílišný důraz na poznatek, že žalobce dobrovolně podepsal písemnost *Oznámení o přestupku* a přitom nijak nevyužil práva se vyjádřit a či zpochybnit skutkové zjištění učiněné na místě, ačkoliv by to bylo logické (viz první odstavec na str. 5 napadeného rozhodnutí). Zmiňovaná pasáž není formulována zrovna zdařile a na první přečtení může působit tak, jakoby z žalobcovy procesní neaktivity během silniční kontroly bylo implicitně dovozováno doznání či konkludentní souhlas se spácháním přestupku. Z kontextu odůvodnění je nicméně zřejmé, že šlo spíše o vedlejší úvahy a nikoliv o nosné důvody. Ty byly dovozovány primárně z obsahu videozáznamu, na nějž žalovaný kladl v odůvodnění napadeného rozhodnutí značný důraz.

15. Soud přitom souhlasí s žalovaným, že předmětný videozáznam zachycuje rozhodný skutkový stav dostatečně.
16. Za klíčovou část zmiňovaného videozáznamu soud považuje především časový úsek 0:17-0:20, na němž je zachyceno, kterak jsou dvě vozidla (modrá Fabia a šedá Octavia) jedoucí v pravém pruhu předjížděna vozidlem žalobce (tmavé Volvo XC90) v úseku bezprostředně před vjezdem na železniční přejezd, přičemž v okamžiku překonávání přejezdu je žalobcovo vozidlo ještě stále zařazeno v levém („předjížděcím“) pruhu. Takto zaznamenaný jízdní manévr správními orgány zcela správně kvalifikovaly jako předjíždění v těsné blízkosti železničního přejezdu, tedy jako porušení § 17 odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu, podle něhož *„[ř]idič nesmí předjíždět na železničním přejezdu a v těsném blízkosti před ním“*, jehož důsledkem je naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 téhož zákona, podle něhož *„[f]yzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.“*
17. Není pravdou, že by žalovaný nijak nerefletoval žalobcovy odvolací námitky o tom, že jízdní manévr nešel provést jinak a že až teprve v jeho průběhu bylo možno rozpoznat jiné vozidlo v prostoru před předjížděným kamionem. Žalovaný se těmito námitkami zcela explicitně zabýval ve druhém odstavci na str. 5 napadeného rozhodnutí, kde s odkazem na videozáznam vysvětlil, že odstupy mezi vozidly v pravém jízdním pruhu byly zcela standardní a odpovídající situaci zpomalování před železničním přejezdem, takže pokud by se žalobce chtěl zařadit do pravého jízdního pruhu, pak by to vzhledem ke zpomalující se řadě vozidel a jejich rozestupům mohl bezpečně udělat, avšak z videozáznamu je patrné, že takovou snahu ani nevyvinul, naopak ze způsobu jeho jízdy bylo patrné, že chtěl předjet.
18. S tímto hodnocením soud souhlasí. Z předmětného videozáznamu je skutečně patrné, že v okamžiku, kdy žalobcovo vozidlo provádí předjížděcí manévr, tak za druhým z předjížděných vozidel – tj. za šedou Octavií – je zcela prázdný pravý jízdní pruh. Další vozidlo (bílý nákladní návěs) se v pravém jízdním pruhu objevuje až teprve v okamžiku, kdy je druhé z předjížděných vozidel již těsně u železničního přejezdu a kdy žalobcovo vozidlo je již za tímto přejezdem. Po celou tuto dobu je mezi šedou Octavií a bílým nákladním návěsem zcela volný úsek pravého pruhu (asi nejzřetelněji to lze vidět při zastavení videozáznamu v čase 0:19, kdy vedle policejního vozidla s kamerou je prakticky volná silnice a pouze zcela vlevo lze vidět přední část bílého nákladního vozidla teprve vstupujícího do záběru). Nemůže proto obstát tvrzení žalobce, že prostor těsně před předjížděným

kamionem byl v okamžiku předjíždění obsazen jiným vozidlem, tím méně že by zde došlo k nějakému „nahuštění vozidel“, jak se uvádí v žalobě. Videozáznam totiž ukazuje přesný opak, tedy relativně dlouhý volný prostor s výrazným odstupem mezi šedou Octavií a bílým nákladním návěsem, kam by se žalobce se svým vozidlem zcela pohodlně vměstnal.

19. Rovněž neobstojí žalobcův argument o nedostatečném prokázání standardních odstupů předjížděných vozidel. Jak lze opět vidět na videozáznamu, mezi předjížděnými vozidly – tj. modrou Fabií a šedou Octavií – byl po celou dobu jejich přibližování se k železničnímu přejezdu patrný rozestup, který se zkrátil až v okamžiku přiblížení prvního vozidla (modré Fabie) k přejezdu, kdy už ovšem byla obě vozidla předjeta vozidlem žalobce. Žalovaný tedy správně dovodil, že odstupy mezi vozidly v pravém jízdním pruhu byly zcela standardní a adekvátní situaci zpomalování před železničním přejezdem. Soud dále dodává, že i kdyby (hypoteticky) dostatečný rozestup mezi modrou Fabií a šedou Octavií zachovávan nebyl, tak není zřejmé, jak by to žalobci bránilo v tom, aby se po předjetí bílého nákladního návěsu zařadil za šedou Octavii, neboť jak bylo vysvětleno v předchozím odstavci, tento prostor měl žalobce zcela volný a s pohodlně dlouhým odstupem. Nelze proto akceptovat, že by za dané situace neměl jinou možnost a že předjetí bylo jediným bezpečným manévrem. Naopak se zcela nabízel manévr zpomalení a zařazení za šedou Octavií. Opět lze tedy souhlasit s žalovaným, že situace nebránila tomu, aby se žalobce bezpečně zařadil. Žalobce však zjevně ani nevyvinul snahu zpomalit, naopak ze způsobu jeho jízdy je patrné, že chtěl obě vozidla v pravém pruhu předjet „na jediný zátah“. Tím si sám navodil situaci, že mu manévr předjetí vyšel až těsně před železničním přejezdem.
20. Argumentaci žalobce, že jel daným úsekem poprvé a proto o přítomnosti železničního přejezdu nevěděl, soud rovněž nemůže akceptovat. Jednak nelze přehlédnout, že na videozáznamu je zřetelně vidět blikající signalizační bílé světlo na zařízení železničního přejezdu, přičemž rozhledové podmínky jsou zjevně dobré (žádná mlha, déšť apod.). Nelze pominout ani přítomnost vodorovné značky *podélná čára souvislá* (tzv. „plná čára“), která přechází ze značky *podélná čára přerušovaná* v úseku kousek před místem, kde začíná videozáznam (viz výše snímek v odst. 11 tohoto rozsudku). Dále je obecně známou skutečností (*notorietou*), že v České republice (a v zásadě i ve většině zemí Evropy) jsou řidiči na přítomnost železničního přejezdu dopředu upozorňováni bílými návěstními deskami s červenými pruhy umístěnými ve vzdálenostech 240 metrů (tři červené pruhy), 160 metrů (dva červené pruhy) a 80 metrů (jeden červený pruh). Minimálně v rámci České republiky jsou tyto návěstní desky zcela standardně osazovány podél vozovky v úsecích před železničními přejezdy, a to i v malých obcích. Těžko si představit, že by zrovna v místě spáchání nyní přezkoumávaného skutku nebyly. V této souvislosti lze nad rámec doplnit, že při náhledu dané lokality přes web mapy.cz (jímž byl doplněn důkaz, viz výše odst. 11 tohoto rozsudku) existuje možnost prokliku na složku „panorama“, kdy při umístění kurzoru přibližně do prostoru přechodu plné silniční čáry na přerušovanou se při otevření fotomapy zobrazí silniční úsek, na němž lze vidět místo odpovídající stání pozici policejního vozidla na videozáznamu (stání u přístřešku autobusové zastávky), přičemž při „odzoomování“ lze v daném úseku zřetelně vidět návěstní desku s jedním červeným pruhem a při obrácení náhledu do protisměru (ve směru od přejezdu) lze na okraji vozovky vidět zadní část druhé návěstní desky, jež by zcela logicky měla být deskou se dvěma červenými pruhy. Jakkoli si je soud vědom, že podoba místa zachyceného na internetové fotomapě nemusí být identická s podobou místa v době spáchání posuzovaného skutku, tak si zároveň nelze dost rozumně vysvětlit, proč by zrovna v době spáchání daného skutku měly návěstní desky před železničním přejezdem absentovat. Pro účely nyní posuzované věci lze tedy mít

za to, že i řidič neznalý daného úseku se při standardně opatrné jízdě a s běžnou pozorností vůči dopravnímu značení mohl o přítomnosti železničního přejezdu dozvědět s dostatečným předstihem – ať již prostřednictvím návěstních desek, signalizačního bílého světla, či změny podélné čáry přerušované na podélnou čáru souvislou. Ani v tomto směru tedy soud nemůže přisvědčit žalobní argumentaci, že by v dané dopravní situaci bylo předjetí všech vozidel v pravém pruhu jediným bezpečným řešením. Jak správně naznačil žalovaný, byl to naopak sám žalobce, kdo se vlastním neopatrným způsobem jízdy dostal do situace, ve které mu manévra předjetí vyšel až na železniční přejezd, resp. bezprostředně před něj.

21. Rovněž nelze souhlasit s žalobcem, že by se při volbě jiného jízdního manévru vystavil porušení povinností dle § 17 odst. 3 zákona o silničním provozu, podle něhož „[ř]idič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel.“, či dle § 19 odst. 2 téhož zákona, podle něhož „[ř]idič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 10 m, a zvláštního vozidla musí mimo obec zachovávat za vozidlem jedoucím před ním takovou vzdálenost, aby se předjíždějící vozidlo mohlo před něj bezpečně zařadit; to neplatí, připravuje-li se k předjíždění, při předjíždění a při souběžné jízdě.“ Jak bylo podrobně vysvětleno v předchozích odstavcích, z předmětného videozáznamu je patrné, že dopravní situace v úseku před železničním přejezdem nebyla nikterak nestandardní, tudíž žalobce měl možnost bezpečného zařazení do pravého jízdního pruhu, a to i bez toho, aby přitom ohrozil či omezil řidiče předjížděného vozidla. Opět je třeba zdůraznit, že mezi bílým nákladním návěsem a šedou Octavií byl velmi výrazný odstup (viz zejm. úsek 0:17-0:19 videozáznamu) a že zařazením do této části pravého jízdního pruhu by zjevně nevyžadovalo omezení či ohrožení řidiče bílého nákladního návěsu, který byl žalobcovým vozidlem předejet jako první. Není tedy pravdou, že žalobcem zvolený způsob předjetí byl v dané situaci jediným bezpečným jízdním manévrem, natož jediným manévrem, který by zabránil porušení povinností při předjíždění ve smyslu § 17 odst. 3 či § 19 odst. 2 zákona o silničním provozu.
22. Pouze nad rámec lze doplnit, že argumentoval-li žalobce v průběhu správního řízení jednáním v krajní nouzi, pak je třeba připomenout, že „[n]ejde o krajní nouzi, 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 brozil“ (srov. § 24 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů). Soud má za to, že následek v podobě střetu vozidla s vlakovou soupravou, který hrozí v případě nesprávného přejíždění železničního přejezdu, je potenciálně přinejmenším stejně závažný (ne-li závažnější) jako následek v podobě střetu dvou vozidel v důsledku nesprávného předjíždění. Nelze tedy souhlasit s tím, že předjíždění těsně před železničním přejezdem je méně ohrožujícím jednáním než předjíždění, při němž je omezen či ohrožen jiný řidič. I z důvodu této nedostatečné proporcionality by se v daném případě nemohlo jednat o jednání v krajní nouzi. Ve vztahu k nyní posuzované věci je nicméně podstatnější, že danou situaci zjevně šlo vyřešit jinak, jak již bylo vysvětleno výše – tedy bezpečným zařazením do pravého jízdního pruhu za šedou Octavii, a k jejímu předjetí včetně navazujícího předjetí modré Fabie přikročit až v bezpečnějším úseku za železničním přejezdem. Správní orgány obou stupňů proto správně uzavřely, že inkriminované jednání zjevně nenaplnuje podmínky krajní nouze (viz str. 5-6 napadeného rozhodnutí, či str. 5 prvostupňového rozhodnutí).

23. Ve vztahu k nyní posuzované věci jsou zcela bezpředmětné úvahy o principu omezené důvěry ve smyslu rozsudku NSS ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008 – 51, který řešil skutkově diametrálně odlišnou situaci (jednalo se střet vozidla s chodkyní při průjezdu v úseku kolem trhovských stánků).
24. Žalobci nelze přisvědčit ani v tom, že bylo povinností žalovaného provádět hlubší forenzní zkoumání. V řízení o přestupku postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupku (srov. § 3 správního řádu ve spojení s usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011 - 68). Byl-li v nyní posuzované věci proveden důkaz videozáznam, jenž zachycuje inkriminované skutkové jednání, přičemž ve spojení s dalšími listinami (např. oznámení o přestupku) byl možno řidiče tmavého Volva XC90 na předmětném videozáznamu spojit s osobou žalobce, pak zde v zásadě není rozumná pochybnost v rozsahu toho, k jakému jednání došlo a kdo za něj odpovídá. Dle soudu zde byl skutkový stav i bez dalšího hlubšího vyšetřování zachycen již dostatečně na to, aby bylo možno rozhodnout o přestupku. Za dané důkazní situace nebylo povinností žalovaného ani správního orgánu I. stupně, aby přistupovali k vypracovávání znaleckého posudku.
25. Chtěl-li snad žalobce vypovídací hodnotu důkazu videozáznamem zpochybnit, pak v tomto ohledu bylo důkazní břemeno na jeho straně. Pokud totiž obviněný z přestupku zpochybňuje věrohodnost či vypovídací hodnotu provedených důkazů, pak ve vztahu k tomuto zpochybnění na něj přechází důkazní břemeno, které v přestupkovém řízení jinak nese správní orgán (srov. např. rozsudek NSS ze dne 22. 8. 2013, č. j. 1 As 45/2013 - 37, odst. 24, nebo ze dne 3. 5. 2013, č. j. 3 As 9/2013 - 35). Žalobce však svou argumentaci proti vypovídací hodnotě videozáznamu založil toliko na jednostranném tvrzení, že až teprve v průběhu předjíždění mohl seznat skutečnost, že prostor těsně před předjížděným kamionem je obsazen jiným vozidlem. Jak ovšem bylo již několikrát zdůrazněno výše, toto tvrzení je zjevně v rozporu s obsahem videozáznamu, kde je (zejména v části 0:17-0:19) v pravém jízdním pruhu patrný poměrně dlouhý rozestup v prostoru před bílým nákladním návěsem a šedou Octavií. V takové situaci bylo povinností žalobce, aby své tvrzení o určité skutečnosti také sám prokázal, pokud chtěl, aby z takového tvrzení správní orgány vycházely (srov. rozsudek NSS ze dne 28. 2. 2013, č. j. 5 As 64/2011 - 66). Pakliže tak neučinil, nebylo povinností správních orgánů existenci jím tvrzené skutečnosti zvlášť vyvracet, a zcela postačilo, vyšly-li při hodnocení skutkového stavu ze stávajícího důkazního materiálu.
26. V zásadě jediným protidůkazem, jímž se žalobce pokusil prokázat svá tvrzení o nemožnosti provést jízdní manévry jinak, byl náhled ortofotomapy z webu mapy.cz navržený až v soudním řízení. Soud nicméně konstatuje, že tento mapový náhled posuzované lokality (viz výše snímek v odst. 11 tohoto rozsudku) nijak nepodporuje tvrzenou verzi, že by bezpečné zařazení nebylo možné. Poukazoval-li žalobce v průběhu soudního jednání na to, že „plná čára“ (tj. vodorovná značka *podélná čára souvislá*) začíná až v úseku před přístřeškem autobusové zastávky, kde stálo policejní vozidlo s kamerou, pak to je sice pravda, dle soudu však tato skutečnost nijak nevyvrací zásadní poznatek z videozáznamu, že v pravém jízdním pruhu byl zjevně dostatečný prostor pro zařazení ještě před vjezdem na železniční přejezd (opět viz zejm. část 0:17-0:19) a že ze způsobu zaznamenané jízdy je zjevně patrná snaha o jednorázové předjetí všech vozidel v pravém jízdním pruhu bez ohledu na vzdálenost mezi nimi. Nutno podotknout, že právě změna přerušované čáry na čáru souvislou měla být pro žalobce spíše signálem k tomu, aby se do dalšího předjíždění raději nepouštěl.

27. Soud pro nadbytečnost neprovedl žalobcem navrhovaný důkaz znaleckým posudkem z oboru dopravy. Soudu není zřejmé, k jaké konkrétní odborně-skutkové otázce by se měl znalec v daném případě vyjadřovat, resp. jakou neobjasněnou skutečnost by měl zodpovídat. Otázka, zda po předjetí bílého nákladního návěsu byl dán dostatečný prostor pro zařazení do pravého jízdního pruhu, je dle soudu na základě poznatků z videozáznamu poměrně jednoznačně zodpověditelná i bez hlubšího odborného zkoumání. Podrobnější údaje (jako např. přesná hodnota rychlosti toho či onoho vozidla na videozáznamu v konkrétním časovém okamžiku) nejsou z hlediska posuzovaného skutku nijak relevantní.
28. S ohledem na uvedené dospěl soud k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
29. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s., kdy soud nepřiznal procesně úspěšnému žalovanému náhradu nákladů řízení, neboť žalovanému náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly (výrok II).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 5. června 2023

Mgr. Josef Straka, v. r.
samosoudce