



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: J. P.
bytem X

proti
žalovanému: Krajský úřad Olomouckého kraje
sídlem Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 5. 2022, č. j. KUOK 57426/2022, sp. zn. KÚOK/33741/2022/ODSH-SD/9148,

takto:

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

O d ů v o d n ě n í:

I. Vymezení věci a napadené rozhodnutí

1. Žalobce podal žalobu proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 5. 2022, č. j. KUOK 57426/2022, sp. zn. KÚOK/33741/2022/ODSH-SD/9148 („napadené rozhodnutí“), jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Prostějova ze

dne 10. 2. 2022, č. j. PVMU 17542/2022 16a („rozhodnutí o přestupku“). Tím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 a písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích („zákon o silničním provozu“), kterých se měl dopustit tím, že dne 18. 10. 2020 v X hod. v obci Prostějov, na křižovatce ulic S. a Ú., jako řidič motorového vozidla jel po vedlejší pozemní komunikaci od ulice S. ve směru na ulici O. a nedal přednost projíždějícímu vozidlu Policie České republiky, jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci ve směru od ulice Ú. na ulici O., a to oproti dopravní značce upravující přednost P 4 „*Dej přednost v jízdě*“ umístěné na konstrukci pro světelné signalizační zařízení a vodorovné dopravní značce V 6a, příčná čára se symbolem „*Dej přednost v jízdě*“. Tímto jednáním žalobce z nedbalosti porušil § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu. Žalobci byla uložena pokuta ve výši 2 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

2. Napadeným rozhodnutím byl výrok rozhodnutí o přestupku změněn tak, že žalobce byl shledán vinným pouze ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 a nikoliv písm. k) zákona o silničním provozu. Ve zbytku bylo rozhodnutí o přestupku potvrzeno.
3. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný zrekapituloval obsah prvostupňového rozhodnutí a dosavadní průběh řízení. Zabýval se odvolacími námitkami žalobce, které neshledal důvodnými. Dal za pravdu žalobci v tom, že byl nadbytečně shledán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Dále konstatoval, že snímky z veřejně dostupných mapových portálů, které jsou součástí spisové dokumentace, jsou v řízení o přestupcích běžně používány a přehledně z nich vyplývá dopravní situace na daném místě. Dle žalovaného bylo z dopravní situace zřejmé, že se žalobce nachází na vedlejší pozemní komunikaci a že má dát přednost vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci. Žalovaný odůvodnil, proč je dopravní situace odlišná od křižovatky v Brně, na kterou žalobce odkazoval. Svědecké výpovědi žalovaný vyhodnotil jako věrohodné a neshledal v nich rozpor se zbytkem spisové dokumentace. Žalovaný se ztotožnil s výší uložené pokuty.

II. Žaloba

4. Žalobce má za to, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné a vychází z nedostatečně zjištěného skutkového stavu. Popsal, jak se mu dopravní situace v křižovatce jevila. Přestože se na místě nacházela svislá dopravní značka P 4, nebylo v křižovatce místo, kde by žalobce měl povinnost dát jiným vozidlům přednost v jízdě. Žalobce situaci chápal tak, že jeho jízdní pruh je od ostatních oddělen, s ohledem na význam dopravní značky V 13, šikmé rovnoběžné čáry vyznačující plochu, do které je zakázáno vjíždět.
5. Podle žalobce nebyla naplněna subjektivní stránka přestupku. Absentovala jeho vůle přestupek spáchat. Správní orgány měly zkoumat kritéria oddělující jednání nedbalostní od jednání nezaviněného a zda byla ze strany žalobce zachována potřebná míra opatrnosti ve vazbě na způsobení společensky nebezpečného následku. To správní orgány neučinily, závěr o zavinění v podstatě jen konstatovaly. Judikatura správních soudů ve výjimečných případech dovodila, že řidiče nelze postihnout za nedodržení dopravního značení. Nelze zjednodušeně konstatovat objektivní odpovědnost za přestupek. Žalobce odkázal na rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 29. 1. 2015, č. j. 58 A 26/2012-140, který se týkal rozporuplného dopravního značení, a který byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 4. 2015, č. j. 7 As 55/2015-29.
6. Správní orgány se měly zaměřit na to, zda dopravní značky v posuzované věci tvořily ucelený systém. Žalobce odkázal na závěr rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 9.

12. 2015, č. j. 1 As 264/2015-72, podle něhož „*dopravní značení způsobilé zavázat řidiče k dodržení jeho obsahu je pouze takové, které je dobře čitelné, přehledné a nezaměnitelné s jiným a dává možnost se s jeho obsahem seznámit...*“ Při nájezdu do křižovatky a jízdě v ní se situace jako nepřehledná nejevila. Správní orgány měly posuzovat, jaký vliv na řidiče měl souběh následujících faktorů: 1) konec dopravní značky V 13 splývá s koncem křižovatky, přičemž nic nenasvědčuje tomu, že bude ukončena dřív; 2) povinnost dát přednost v jízdě má být nečekaně splněna až na posledních 1-2 metrech cca 40 metrů dlouhé křižovatky, přičemž není využito vodorovné značení V5/V 6a umístěné v prostoru křižovatky; 3) na křižovatku navazuje vzápětí další křižovatka a pozornost řidičů se tak již postupně obrací k nově vznikající dopravní situaci. Žalobce dále odkázal na závěry usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 9. 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001 a usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. 2. 2009, sp. zn. 7 Tdo 38/2009.

7. Otázkou, zda mohl žalobce běžně vnímat a snadno předvídat okolnost, že bude dávat přednost v jízdě na posledních metrech křižovatky, se měly správní orgány zabývat. Omezily se však na popis dopravního značení a konstatování, že v místě křižovatky je nutné dát přednost. Neodůvodněný závěr je nepřezkoumatelný (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2020, č. j. 5 As 444/2019-15).
8. Dle naposled odkazovaného rozsudku musí existovat vztah přímé úměry mezi závažností postihovaného jednání a mírou podrobnosti jeho dokumentace. Žalobce se vyzdil proti použití snímků „streetview“. Kamera, která tyto snímky pořizovala, totiž byla mnohem výše, než se nachází řidič průměrného osobního automobilu. Snímky navíc mají často různá zkreslení. Rovněž se vyzdil proti hodnocení věrohodnosti svědeckých výpovědí, mimo jiné s poukazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 5. 2013, č. j. 6 As 22/2013-27. Konkrétně rozporoval závěry ohledně užití světelných signálů policejním vozidlem.

III. Vyjádření žalovaného

9. Žalovaný s žalobou nesouhlasil. Napadené rozhodnutí je přezkoumatelné. Správní orgány se podrobně vypořádaly s námitkami žalobce a svá rozhodnutí řádně odůvodnily. Neopodstatněná je i námitka nezákonného zjištění skutkového stavu a neprokázání přestupku. Přestupek byl zjištěn v souladu s § 3 a § 50 správního řádu.
10. Ke křížení jízdní dráhy vozidla žalobce a vozidla Policie České republiky muselo jednoznačně dojít. Řidiče vozidla jedoucí po vedlejší pozemní komunikaci dopravní značka P 4 jednoznačně upozorňuje na skutečnost, že v místě, kde se vedlejší komunikace protíná s hlavní pozemní komunikací (křížek a oranžová čára na fotografii č. 4, č. l. 25), musí dát přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci. Skutečnost, že v křižovatce dojde ke křížení vedlejší pozemní komunikace s hlavní pozemní komunikací je dáno jak vodorovnou dopravní značkou V 6a, příčná čára souvislá se symbolem „*Dej přednost v jízdě*“ (fotografie č. 1), tak dopravní značkou P 4 „*Dej přednost v jízdě*“, umístěné na konstrukci pro světelné signalizační zařízení. Žalobce jel po vedlejší komunikaci, měl proto v úseku platnosti dopravní značky P 4 povinnost nepokračovat v jízdě, tj. v místě, kde se kříží hlavní a vedlejší pozemní komunikace. Toto místo správní orgán prvního stupně označil křížkem na vypracované mapce nacházející se na listu č. 25. Nejedná se tedy o dva souběžné jízdní pruhy.
11. Pokud jde o námitku absence subjektivní stránky přestupku, ta je dle žalovaného také nedůvodná. Správní orgán vyhodnotil formu zavinění jako nevědomou nedbalost. K tomu

žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 9. 2020 č. j. 8 As 311/2018-48, bod 24.

12. Fotodokumentace použita ve správním řízení je objektivním zobrazením předmětné křižovatky. Přehledně z ní vyplývá dopravní situace, která odpovídá i ostatním podkladům. Na křižovatce hlavní pozemní komunikace pokračuje v jednom jízdním pruhu stále rovně, byť jen krátký úsek, a poté se rozděluje na jízdní pruhy vedoucí doleva a doprava, které již vyznačují způsob řazení vozidel před následující křižovatkou. Dopravní značka V 13 sice vyznačuje plochu, do které je zakázáno vjíždět, nicméně je umístěna pouze tak, aby naznačila tvar křižovatky, nenachází se po celé délce mezi jízdními pruhy a tím je neodděluje. Proto nelze souhlasit s názorem žalobce, že se jedná o dva jízdní pruhy, mezi kterými řidiči nemohou „legálně“ přejíždět.
13. Žalovaný nemá za to, že by věrohodnost svědků byla posuzována nesprávně. Jejich výpovědi si neodporovaly. Otázka, zda na policejním vozidle byla uvedena v činnost směrová světla vpravo, ani není stěžejní, neboť žalobce měl povinnost dát policejnímu vozidlu přednost, ať už jelo vpravo, nebo vlevo.

IV. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

14. Součástí správního spisu je mimo jiné fotodokumentace místa spáchání přestupku, pořízená prostřednictvím veřejně dostupných internetových mapových portálů (č. l. 21-25). Z fotodokumentace je dobře seznatelné, že ve směru jízdy žalobce se na počátku křižovatky nachází dva jízdní pruhy, a to jízdní pruh odbočující doprava a jízdní pruh odbočující doleva. Oba z těchto jízdních pruhů jsou opatřeny vodorovnou dopravní značkou V 6a. Na místě se nachází také světelné signalizační zařízení. Na konstrukci světelného signalizačního zařízení se nachází dvě svislé dopravní značky P 4, jedna na sloupu světelného signalizačního zařízení při pravé straně pozemní komunikace, druhá nad pravým jízdním pruhem. Pravý jízdní pruh, ve kterém projížděl křižovatkou žalobce, následně v křižovatce pokračuje několik desítek metrů. Poté dochází k napojení na hlavní pozemní komunikaci. Místo střetu hlavní a vedlejší pozemní komunikace je také určeno pomocí vodorovné dopravní značky V 13, šikmé rovnoběžné čáry vyznačující plochu, do které je zakázáno vjíždět. V místě křížení pozemních komunikací se již nenachází žádné další dopravní značení upravující přednost. Po spojení hlavní a vedlejší pozemní komunikace nejsou po několik metrů vyznačeny jízdní pruhy. Následně jsou jízdní pruhy odděleny vodorovnou dopravní značkou V 2b, podélná čára přerušovaná.
15. V rámci správního řízení byli vyslechnuti zasahující policisté prap. K. a pprap. F. Svědek prap. K. k věci vypověděl, že v daném okamžiku nebylo v provozu světelné signalizační zařízení; protože byla neděle, provoz se řídil dopravními značkami. Při průjezdu křižovatkou si jako spolujezdec všiml, že se po vedlejší pozemní komunikaci přibližuje vozidlo, které jede konstantní rychlostí a nezpomaluje, aby mohlo dát přednost vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci, tedy jejich vozidlu. Proto upozornil kolegyni F., že jim vozidlo určitě nedá přednost, ať rychle zastaví, což učinila a prudce zabrzdila. Vozidlo jedoucí po vedlejší pozemní komunikaci projelo konstantní rychlostí kolem jejich vozidla a pokračovalo v jízdě dál ve směru na komunikaci Olomouckou. Kdyby kolegyně rychle a ostře nezabrzdila, došlo by zcela jistě ke střetu vozidel. Na dotaz svědek sdělil, že dále pokračovali ve směru na ulici Olomouckou. Když projížděli křižovatkou, byla uvedena v činnost směrová světla signalizující odbočení vozidla na ulici Olomouckou.
16. Svědkyně pprap. F. k věci vypověděla, že toho dne řídila osobní motorové vozidlo. Při průjezdu křižovatkou chtěli za křižovatkou odbočit na ulici Olomouckou, když jim nedalo

přednost v jízdě vozidlo Š. F. jedoucí ke křižovatce po vedlejší pozemní komunikaci ve směru od ulice Svatoplukova. Vozidlo bylo již na úrovni jejich vozidla. Kdyby prudce nestoupila na brzdu, došlo by určitě ke střetu vozidel. Řidič později sdělil, že si myslel, že jejich vozidlo bude pokračovat v jízdě ve směru na ulici Vápenice. Na dotaz správního orgánu svědkyně sdělila, že jeli vykonávat dohled na pozemní komunikaci Olomouckou. Při průjezdu křižovatkou měli uvedena v činnost směrová světla signalizující odbočení vozidla vpravo. To ale žalobce nemohl vidět, v tu chvíli byl už vedle jejich vozidla. Světelné signalizační zařízení na křižovatce nebylo v činnosti, byla neděle.

V. Posouzení věci krajským soudem

17. Při splnění podmínek řízení soud přezkoumal napadené rozhodnutí v souladu s § 75 odst. 1, 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Ve věci bylo rozhodnuto bez jednání, neboť pro tento postup byly splněny zákonem stanovené podmínky (§ 51 odst. 1 s. ř. s.)
18. Žaloba není důvodná.
19. Krajský soud se předně zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí. Nepřezkoumatelnost je považována za závažnou vadu rozhodnutí ve věci samé, ke které je v rámci soudního přezkumu přihlíženo i z úřední povinnosti. V souladu s ustálenou judikaturou lze rozhodnutí správního orgánu považovat za nepřezkoumatelné za předpokladu, že je vnitřně rozporuplné či nesrozumitelné, popř. není z jeho obsahu zřejmé, o čem a jak bylo rozhodováno. Kromě toho může nepřezkoumatelnost dále spočívat v tom, že úvahy správního orgánu nemají oporu v provedeném dokazování nebo bez náležitého odůvodnění nereflektují námitky účastníka řízení, popř. je bez dalšího označují za mylné či vyvrácené (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005–44). Napadené rozhodnutí není žádnou z výše uvedených vad zatíženo.
20. Mezi stranami není sporné, jak se odehrála klíčová část přestupkového děje. Sporné je, zda žalobce měl v daném místě povinnost dát přednost v jízdě vozidlu, které jelo po hlavní pozemní komunikaci. Žalobce jednak namítá, že tuto povinnost neměl. Dále namítá, že dopravní situace se pro řidiče jedoucího z jeho směru nejevila dostatečně přehledně a nelze ho proto shledat vinným z přestupku, neboť absentovala jakákoliv forma zavinění.
21. Dle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu *„dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezačít jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.“*
22. Dle § 2 písm. w) zákona o silničním provozu *„křižovatka je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují...“*
23. Dle § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu *„řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě!“ musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zúřatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci.“*
24. Dle § 76 odst. 2 zákona o silničním provozu jsou *svislé stálé dopravní značky nadřazeny vodorovným dopravním značkám.“*
25. Se způsobem, jakým žalobce vyhodnotil dopravní situaci, se soud nemohl ztotožnit. Žalobce předně opomíjí úpravu provozu stanovenou svislými dopravními značkami, která má obecně přednost před úpravou stanovenou vodorovnými dopravními značkami. Jedná se o

křižovatku, ve které se spojují vedlejší a hlavní pozemní komunikace. Skutečnost, že se jedná o takovou křižovatku, a že v ní má řidič jedoucí po vedlejší pozemní komunikaci povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci, plyne především ze svislé dopravní značky P 4 „*Dej přednost v jízdě!*“. Tato dopravní značka se nachází při vjezdu do křižovatky a je umístěna jak nad vozovkou, tak i při pravém okraji pozemní komunikace. Navíc je svislá dopravní značka doplněna i vodorovnou dopravní značkou V 6a, příčná čára souvislá se symbolem „*Dej přednost v jízdě!*“, umístěnou v pravém pruhu vedlejší pozemní komunikace. Svislá i vodorovná dopravní značka určují, že se jedná o vedlejší pozemní komunikaci a že řidiči jedoucí po vedlejší pozemní komunikaci mají povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci. Svislé dopravní značení zároveň není rozporné s úpravou určenou vodorovnou dopravní značkou. V místě spojování jízdních pruhů nejsou jízdní pruhy vodorovným dopravním značením striktně vyznačeny.

26. Soud dává zapravdu žalovanému. Místo, které je na snímku z mapového portálu na č. 1. 25 spisové dokumentace označeno jako místo X, je místem, kde dochází ke spojení hlavní a vedlejší pozemní komunikace. Na tomto místě příjezdějí řidiči mohou volit, do kterého ze dvou jízdních pruhů se zařadí. Může přitom dojít ke křížení jízdních drah vozidel jedoucích po hlavní a vedlejší pozemní komunikaci. Dle § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu řidič příjezdějí po vedlejší pozemní komunikaci má povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci. Pro povinnost dát přednost v jízdě je lhostejné, zda má řidič jedoucí po hlavní pozemní komunikaci v úmyslu zařadit se do pravého či levého jízdního pruhu. Ust. § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu neobsahuje žádné výjimky z povinnosti dát přednost v jízdě řidiči jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci.
27. Svislá dopravní značka tedy žalobci stanovovala povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci. Domněnky žalobce o vedení jízdních pruhů nejsou pro tuto povinnost relevantní. Není navíc pravda, že by dopravní značení bylo protichůdné, jak tomu bylo v případě řešeném v rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 29. 1. 2015, čj. 58 A 26/2012-140, na který žalobce odkazoval. V místě spojování komunikací nejsou jízdní pruhy vyznačeny. Srovnání s křižovatkou ulic Šumavská a Pod Kaštany v Brně, na něž žalobce poukazoval, neobstojí, neboť tamní dopravní situace je odlišná v tom, že jízdní pruhy řidičů jedoucích z vedlejší a z hlavní pozemní komunikace se v místě křižovatky vůbec nespojují, což je určeno vodorovnou dopravní značkou V 1b „*dvojitá podélná čára souvislá.*“
28. Pokud jde o otázku zavinění žalobce, odpovědnost za dodržování pravidel silničního provozu stanovených dopravními značkami není odpovědností objektivní. Žalovaný nicméně v řešené věci dospěl k závěru, že žalobce přestupek zavinil, resp. spáchal jej v nevědomé nedbalosti. S tímto závěrem se soud ztotožnil.
29. Dle § 15 odst. 3 písm. b) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky, je přestupek spáchán z nedbalosti, jestliže „*pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.*“ O tom, že žalobce nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, vypovídá jednání žalobce po zastavení policejní hlídkou a jeho konstantní vyjadřování ve správním řízení a v žalobě. Žalobce vyhodnotil pravidla dopravního provozu vztahující se k dané dopravní situaci chybně a byl přesvědčen o tom, že jedná v souladu s právem. Proto nevěděl, že svým jednáním může porušit, nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Bylo proto nutné posoudit, zda žalobce vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Soud dospěl k závěru, že ano. Žalobce v minulosti získal řidičské

oprávnění, proto měl a mohl znát pravidla silničního provozu a těmito pravidly se řídit. Nesprávné hodnocení těchto pravidel jde na jeho vrub; jednal tedy zaviněně.

30. K žalobní argumentaci nutno uvést, že dopravní značení v daném místě činí ucelený systém, je čitelné, přehledné a nezaměnitelné s jiným a dává možnost se s jeho obsahem seznámit. Svislá dopravní značka P 4 „*Dej přednost v jízdě!*“ je zcela zřetelně viditelná, nachází se při vjezdu do křižovatky a je umístěna jak nad vozovkou, tak i při pravém okraji pozemní komunikace. Navíc je svislá dopravní značka doplněna i vodorovnou dopravní značkou V 6a, příčná čára souvislá se symbolem „*Dej přednost v jízdě!*“ Takto provedené dopravní značení zdůrazňuje povinnost dát v následující křižovatce přednost i pro řidiče jedoucí v pravém jízdním pruhu. Žalobce ostatně ani netvrdil, že by dopravní značku neviděl. Pouze sdělil důvody, pro které si myslel, že se jej povinnost dát přednost v jízdě netýká.
31. Křižovatka projížděná směrem jízdy žalobce představuje spojení hlavní a vedlejší pozemní komunikace ve stejném směru. Není zde zapotřebí věnovat pozornost vozidlům jedoucím v protisměru. Jediná vozidla, kterým je nutné dát přednost, jsou právě vozidla jedoucí po hlavní pozemní komunikaci a pokračující v tomtéž směru. Vzhledem k umístění dopravních značek řidič bez jakýchkoliv pochybností ví, že se nachází na vedlejší pozemní komunikaci a že povinnost dát přednost v jízdě se nevztahuje pouze na řidiče jedoucí v levém jízdním pruhu, ale i na řidiče jedoucí v pravém jízdním pruhu. Bezprostředně za dopravním značením není místo, kde by se vedlejší pozemní komunikace stýkala s hlavní pozemní komunikací, řidič tak očekává svůj příjezd k místu, kde se hlavní a vedlejší komunikace setkávají. Toto místo následuje za několik desítek metrů, řidič zde proto splní povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci. S žalobcem lze souhlasit v tom, že za účelem vyšší přehlednosti dopravní situace by bylo možné dopravní značení doplnit o vodorovnou dopravní značku V 6a či svislou dopravní značku P 4 přímo v místě, kde je nutné dát přednost v jízdě vozidlům, jedoucím po hlavní pozemní komunikaci (tj. v místě křížku dle snímku na č. 1. 25 spisové dokumentace). I bez tohoto dopravního značení však lze dopravní značení považovat za dostatečně přehledné a čitelné.
32. Povinnost dát přednost v jízdě až ke konci křižovatky není nijak překvapivá. Ve směru, jakým křižovatkou projížděl žalobce, se totiž až v tomto místě vedlejší a hlavní pozemní komunikace spojují. Skutečnost, že bezprostředně za křižovatkou následuje další křižovatka, rovněž není důvodem, pro který by měl řidič věnovat nižší pozornost aktuální dopravní situaci. Pokud řidič potřebuje více časového prostoru pro řádné vyhodnocení dopravní situace, měl by tomu přizpůsobit rychlost jízdy.
33. Ve věci byla naplněna jak povinnost, tak možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem dle žalobcem odkazovaného usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 9. 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001. Závěry usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. 2. 2009, sp. zn. 7 Tdo 38/2009, rovněž ve prospěch žalobce nehovoří. Týkají se situace, za které řidič přijíždějící po vedlejší pozemní komunikaci nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci a vjel do křižovatky, aniž by měl potřebnou kontrolu nad situací v obou jízdních pruzech. Dle tohoto usnesení „*obecně není akceptovatelné, aby si nejasnou situaci v silničním provozu řidič vykládal ve svůj prospěch, neboť to je v rozporu s jeho povinností chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, jak to stanoví § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. To znamená, že v nejasné situaci se od řidiče vyžaduje odpovídající míra zdrženlivosti projevující se zejména provedením zamýšleného jízdního manévru až poté, co se situace dostatečně vyjasní. Tím spíše si ve svůj prospěch nesmí nejasnou situaci v silničním provozu vykládat řidič, jehož povinností je dát přednost v jízdě, natož je-li mu tato povinnost uložena dopravní značkou „Stůj,*

dej přednost v jízdě!“ Žalobce uvádí, že situace v křižovatce, tak jak ji vyhodnotil, se nejevila jako nepřehledná. To však příliš nekoresponduje s jeho přesvědčením, že neměl povinnost dát přednost v jízdě, jakkoli sám sdělil, že dopravní značku P 4 viděl.

34. Pokud jde o hodnocení svědeckých výpovědí, soud se ztotožnil se závěrem o jejich věrohodnosti. Svědecké výpovědi se shodovaly ve všech podstatných okolnostech skutkového děje. Soud souhlasí s žalovaným, že pro posouzení přestupku žalobce není nikterak zásadní skutečnost, zda policejní vozidlo signalizovalo odbočení doprava, či nikoliv. Uvedené je ostatně jedinou skutečností, kterou žalobce rozporuje. Ve zbytku se skutkový děj shoduje s tím, jak jej popsal sám žalobce.
35. Správní orgán prvního stupně jako podklad pro rozhodnutí do spisu založil snímky z veřejně dostupných mapových portálů. Dle žalobce fotodokumentace neodpovídá pohledu řidiče osobního automobilu. Soud má však za to, že pro účely zjištění skutkového stavu jsou snímky dostatečné. Žalobce se sice proti jejich použití vymezil, nesdělil však, že by na jejich podkladě byla skutková situace v některém konkrétním aspektu nesprávně vyhodnocena. Dopravní značení navíc nebylo v řešené věci sporné, správní orgány, svědci i žalobce popsali dopravní situaci na místě, včetně dopravního značení, obdobně. Sporným bylo pouze právní hodnocení dopravního značení a jeho důsledky, nikoli popis faktické dopravní situace v místě spáchání přestupku.

VI. Závěr a náklady řízení

36. Námitky žalobce soud vyhodnotil jako nedůvodné a neshledal ani jiné důvody, pro které by bylo na místě žalobě vyhovět; proto žalobu zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
37. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce neměl ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Úspěšnému žalovanému žádné náklady nad rámec jeho obvyklé úřední činnosti nevznikly, náhrada nákladů řízení mu tudíž přiznána nebyla (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014–47).

Poučení:

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

Brno dne 29. srpna 2023

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