



ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Českých Budějovicích rozhodl samosoudcem Mgr. et Mgr. Bc. Petrem Jiříkem ve věci

žalobce: X  
bytem X  
zastoupen advokátem Mgr. Jaromírem Noskem  
sídlem Furchova 373, Telč

proti  
žalovanému: Krajský úřad Jihočeského kraje  
sídlem U Zimního stadionu 1952/2, České Budějovice

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 22. 5. 2023, č. j. KUJCK 64831/2023,

takto:

- I. Žaloba se **zamítá**.
- II. Žalobkyně **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se náhrada nákladů řízení **nepřiznává**.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci, shrnutí žaloby

1. Rozhodnutím Městského úřadu Prachatic ze dne 21. 3. 2023, č. j. MUPt/53661/2022, byl žalobce uznán vinným „ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu, kterého se z nedbalosti dopustil tím, že se dne 22.8.2022 v 18:15 hodin při řízení nákladního automobilu tov.zn. X na pozemní komunikaci silnici II/141 těsně za obcí

*Prachatice ve směru jízdy na Volary při předjíždění kamionu omezil a ohrozil řidiče protijedoucího nákladního automobilu tov. zn. X, kterému překážel a dokonce ho ohrozil, protože byl tento řidič nucen zpomalit tak, aby umožnil obviněnému dokončit předjížděcí manévry a zařadit se zpět do svého jízdního pruhu před předjížděné vozidlo a odvrátil tak hrozící střet.“* Tímto žalobce porušil § 4 písm. a) a b) a § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o silničním provozu“). Za toto jednání byla žalobci uložena pokuta ve výši 5 000 Kč, zákaz řízení motorových vozidel v délce 6 měsíců a povinnost uhradit paušální náklady řízení ve výši 1 000 Kč. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, který žalovaný shora uvedeným rozhodnutím postupem dle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

2. Žalobce na rovném stoupavém úseku zakončeného levotočivou zatáčkou předjížděl v nákladním voze (černý Renault) jiný nákladní vůz (červený Mercedes, svědek V.) a v průběhu předjíždění ze zatáčky vyjelo vozidlo (dodávka Citroen, svědci řidič H. a závozník V.), které zpomalilo (brzdilo) a poté zastavilo tak, aby umožnilo žalobci manévry dokončit. Do tohoto protijedoucího vozidla následně narazil osobní automobil VW Golf řízený řidičem P., který nebyl v průběhu řízení jako svědek vyslechnut.
3. Úvodem podané žaloby shrnuje žalobce, že žalovaný nevzal v potaz jeho námítky, argumentaci, důkazy a ke zjištění skutkového stavu užil pouze důkazů, které podporovaly jeho skutkovou verzi, a to i bez ohledu na odpovědnost ostatních zúčastněných osob.
4. **V části žaloby A) Nedostatečnost posouzení způsobu jízdy všech vozidel a odmítnutí důkazních návrhů** žalobce popisuje, že správní orgány vycházely z toho, že došlo k dopravní nehodě. Sám žalobce má za to, že předjížděl na ideálním místě s dostatečným rozdílem rychlosti, teprve při dokončování manévru vyjela v protisměru dodávka, na kterou blikl, aby jej řidič lépe viděl, proti jedoucí řidič musel zpomalit a žalobce bezpečně dokončil manévry a dopravní nehodu neregistroval.
5. Správní orgány se vůbec nezabývaly tím, že řidič V. nezastavil, když uvedl, že viděl náraz do protijedoucího vozidla.
6. Správní orgány jednak připustili zákonnost předjíždění, jednak ale konstatovaly omezení řidiče protijedoucího vozidla. Správní orgány nehodnotily výpověď svědka H., že v místě drobně mrholilo, on jel přesto rychlostí 80 km/h a teprve po dobrzdění do něj narazilo osobní vozidlo řízené řidičem P.. Stejně tak správní orgány přešly, že dle svědka V. jej nemohl žalobce na začátku předjíždění vidět. Žalobce má za to, že svědek H. nemohl jet takovou rychlostí, aby zastavil na vzdálenost, na kterou měl rozhled dle § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, k čemuž má pochybnosti i o jízdě řidiče P. (§ 19 odst. 1 téhož zákona). Správní orgány tedy ignorovaly míru spoluúčasti a zavinění ostatních řidičů a v rozporu s § 3 správního řádu se ani nezabývaly minimálně všemi důkazními návrhy žalobce ze dne 14. 12. 2022. Tzn. nebyl zhodnocen způsob jízdy a rychlost protijedoucích vozidel. Skutkový stav nebyl řádně zjištěn.
7. **V části žaloby označené B) Návrhy důkazů a opomenuté odůvodnění** žalobce namítá, že označené a vzniklé nesrovnalosti správní orgány přešly a způsob a rychlost jízdy protijedoucích vozidel nebyly zhodnoceny.

8. V důsledku tohoto pochybení nebylo možno vyhodnotit výhledové poměry protijedoucích řidičů, ani žalobce, jakož i rychlost jízdy vozidel. Žalobce navrhoval zpracování znaleckého posudku, ten byl odmítnut pro nadbytečnost a pro absenci stop, což žalobce vnímá jako zástupný důvod. K (ne)předložení tachografů z vozidel se žalovaný nevyjádřil, stejně tak se nevyjádřil k otázce výsledku policistů.
9. Tímto způsobem nemohla být zjištěna příčinná souvislost mezi „*jednáním a následkem obou poškozených vozidel a jednáním žalobcem*“.
10. **V části C) podané žaloby rozebírá žalobce** (ne)hodnocení právní úpravy a uvádí, že správní orgán uvedl, že žalobce porušil § 4 písm. a) a b) a dále § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, avšak v odůvodnění na str. 5 opomíjí § 4 písm. b) a rozvíjí pouze písm. a). Poté žalobce cituje § 17 odst. 4 písm. c), § 2 písm. l), m), § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 téhož zákona, na což cituje správní orgán, dle kterého řidič nesmí při předjíždění protijedoucího řidiče omezit nebo ohrozit. Žalobce tuto zákonnou úpravu nerozporuje, ale upozorňuje, že jsou zde i jiná ustanovení, která se týkají povinností ostatních řidičů, kterými se správní orgán nezabýval. Zde pak žalobce **v části žaloby D)** cituje § 5 odst. 1 písm. b), § 18 odst. 1, § 19 odst. 1 a § 47 odst. 2 téhož zákona.
11. **V části E) podané žaloby následně žalobce vyvozuje** další poznatky a závěry. Nehodový děj považuje za důležitý, ale nerozhodný pro rozhodování o své vině s ohledem na právní úpravu toho, co je mu kladeno za vinu. Žalobce poukazuje na princip omezené důvěry a tvrdí, že není rozumně odůvodnitelné, aby byl trestán za jakékoli zpomalení protijedoucího vozidla bez zohlednění jeho rychlosti. Žalovaný dále nezkoumal, že žalobce začal předjíždět na bezpečném místě, úvaha, že předjížděl na místě, kde je to zákonem zakázáno, je lichá (str. 4 prvostupňového rozhodnutí). To, že protijedoucího řidiče „probliknul“ až v okamžiku zařazování se před předjížděné vozidlo znamená, že protijedoucího řidiče nemohl na počátku manévru spatřit. Žalovaný ani nezkoumal příčinnou souvislost mezi rychlostí protijedoucího vozidla a následného vozidla, které nedodrželo bezpečný odstup. Náhlé snížení rychlosti protijedoucího vozidla a jeho následné zastavení zůstalo neobjasněno. Správní orgány neřešily předpoklady porušení § 47 odst. 2 téhož zákona jak u žalobce, tak u předjížděného vozidla. Návrhy na doplnění dokazování nebyly řádně hodnoceny a správní orgány se tendenčně zaměřily na vinu žalobce, obdobně tendenčně hodnotily formu zavinění. Nelze-li bez dalšího dokazování dovodit vědomou formu zavinění, lze dospět maximálně k nevědomé nedbalosti. Je spekulací správních orgánů, že žalobce si musel být vědom porušení předpisů a toho, že může ze zatačky vyjet vozidlo a pouze bez přiměřených důvodů spoléhal, že se tak nestane.
12. Závěrem žalobce navrhl žalobou napadené rozhodnutí zrušit pro nepřezkoumatelnost. Pokud by tak soud nepostupoval, navrhl žalobce vyslechnout řidiče P. jako svědka.

## II. Shrnutí vyjádření žalovaného

13. Žalovaný ve svém vyjádření ze dne 14. 8. 2023 navrhl podanou žalobu zamítnout. Žalovaný popsal rozhodnou právní úpravu a shrnul skutkový stav. Dle žalovaného ohrozil žalobce řidiče protijedoucího vozidla Citroen, jehož řidič byl nucen zpomalit z důvodu zajištění průjezdu žalobce v průběhu předjíždění. Nutnost prudkého snížení rychlosti protijedoucího vozidla popisují všichni svědci, což svědčí o porušení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu ze strany žalobce. Řidič vozidla Citroen dostal povinnosti § 18 odst. 1 téhož zákona, tj. přizpůsobil jízdu tak, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na jakou má rozhled, když byl schopen zpomalit tak, aby zareagoval na překážku

v podobě vozidla žalobce. Případné přestupkové jednání řidiče P., který do vozidla Citroen zezadu narazil, není podstatné. Řidič P. samotné předjíždění žalobce neviděl, jeho výslech byl proto nadbytečný. Absence stop plyne z absence kolize při předjíždění a toho, že žalobce a předjížděné vozidlo plynule pokračovali v jízdě, proto ani nebylo možné zpracovat na tomto základě znalecký posudek, který by určil pravděpodobné rychlostní a vzdálenostní poměry. Ani ve vztahu k formě zavinění neshledal žalovaný pochyb, neboť žalobce měl vědět, že předjíždění lze bezpečně dokončit pouze pokud nevyjede z místa za zatačkou žádné vozidlo, na což bezdůvodně spoléhal.

### III. Průběh jednání

14. Dne 9. 10. 2023 proběhlo ve věci ústní jednání, při kterém účastníci setrvali na svých dosavadních podáních. Žalobce při jednání zdůraznil následný nehodový děj a absenci zkoumání způsobu jízdy svědka H. a dalších řidičů; žalovaný zdůraznil, že následná nehoda není předmětem tohoto řízení, stejně tak není předmětem tohoto řízení jednání ostatních účastníků silničního provozu. To, že žalobce nedokončil předjíždění bezpečně a naplnil skutkovou podstatu daného přestupku považuje žalovaný za dostatečně prokázané.
15. Při jednání soud provedl jako důkaz fotografie místa předjíždění ze správního spisu a dále fotografie a videozáznamy pořízené žalobcem v daném místě. Žalobce při jednání na těchto fotografiích a videozáznamech prezentoval, že předjížděl bezpečně, dostatečně rychle a v místě kde předjíždět mohl. Vyjádřil pochybnosti o způsobu jízdy protijedoucích vozidel, zejména co se rychlosti týče. To žalobce propojil i s pohledem ve směru jízdy protijedoucího vozidla a toho, jak se v daném místě „otevřela zatačka“ a jak a kdy jej řidič protijedoucího vozidla mohl a měl spatřit, pokud by svoji jízdu přizpůsobil danému místu. K tomu žalobce předložil i výpočty týkající se zejména délky brzdné dráhy se závěrem, že řidič protijedoucího vozidla musel s ohledem na vše řečené jet nepřiměřeně rychle, čímž zmařil žalobcovo bezpečné předjetí. Tyto soubory jsou v soudním spise založeny na CD na č. l. 61.
16. Právní zástupce žalobce dále uvedl, že správní orgán pochybil, nevedl-li společné řízení ke všem potencionálně přestupkovým jednáním. K upozornění soudu na lhůtu pro uplatnění nových žalobních bodů právní zástupce uvedl, že z kontextu žaloby je tato námitka zřejmá, zejména z bodu 4 a z bodu 50.
17. Pro nadbytečnost soud zamítl provést dokazování výsledkem pana P., řidiče druhého protijedoucího vozidla, které narazilo zezadu do vozidla řízeného svědkem H., jehož měl žalobce svým manévrem ohrozit, neboť tento řidič nebyl manévru žalobce přítomen a následný nehodový děj není rozhodný. Žalobce navrhl provedení účastnického výsledku, nicméně na tomto návrhu poté, co mu bylo umožněno se ve věci vyjádřit v rámci prováděného dokazování, netrval.
18. Pro nadbytečnost soud zamítl i návrh na doplnění dokazování výsledkem policistů. Policisté se na místo dostavili až následně k řešení nastalé dopravní nehody, a proto nemohou objektivně k předjíždění žalobce nic sdělit. Zamítnut pro nadbytečnost byl i návrh na provedení dokazování výstupy z tachografů ostatních vozidel k okolnosti jejich jízdy a nákladních listů k zatížení vozidel, stejně tak znaleckým posudkem, a to pro nadbytečnost s ohledem na to, jaké jednání je žalobci kladeno za vinu.

#### IV. Právní hodnocení krajského soudu

19. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů. Vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 s. ř. s.).
20. Žaloba není důvodná.
21. Žalobce svoji žalobu rozčlenil na 4 části. Část A) a B) se týká zjištěného skutkového stavu a toho, co žalobce na rozdíl od správních orgánů považuje za zásadní, část C) a D) se sestává převážně pouze z citací zákonných ustanovení a v tomto rozsahu se proto nejedná o řádně formulované žalobní body. Při ústním jednání pak zdůraznil otázku zkoumání jízdy ostatních řidičů, zejména svědka H. a P..
22. Dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 téhož zákona platí, že *fyzická 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.*
23. Dle § 17 odst. 5 mj. platí, že *řidič nesmí předjíždět*
  1. *nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,*
  2. *jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet,*
  3. *jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.*
24. Jak shrnul Nejvyšší správní soud v právní větě svého rozsudku ze dne 19. 8. 2011, č. j. 2 As 106/2010-141 (rozsudky správních soudů jsou dostupné na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)), „§ 17 odst. 5 citovaného zákona taxativním způsobem vymezuje situace, ve kterých je předjíždění zakázáno, tj. *kdy řidič nesmí předjíždět manévr vůbec zahájit.*“
25. Za rozhodné v této věci krajský soud považuje posouzení konkrétní dopravní situace žalobcem. Subjektivní dojem žalobce o bezpečnosti předjíždění přitom nepostačuje pro závěr, že žalobce by se daného přestupku nedopustil. Při předjíždění je řidič „*povinen vyhodnotit stav vozovky, technické možnosti vozidla, časové možnosti manévru, vzdálenosti, klimatické podmínky apod. Cílem vyhodnocení situace není pouhé zabránění dopravní nehodě, ale i zabránění omezení a ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, včetně protijedoucích řidičů.*“ (rozsudek Krajského soudu v Ostravě – pobočka Olomouc, ze dne 1. 9. 2022, č. j. 72 A 18/2021-51). Toto své hodnocení žalobce při jednání rozsáhle a podrobně popsal, nicméně s ohledem na samotný skutkový děj je nutno bez dalšího uzavřít, že v tomto případě žalobce vyhodnotil dopravní situaci nesprávně, když nevzal v potaz možnou jízdu protijedoucích vozidel, které nemohl z důvodu blížící se zatáčky objektivně vidět. Svým nesprávným odhadem a subjektivním posouzením dopravní situace vystavil nebezpečí sebe i ostatní účastníky silničního provozu.
26. Z obsahu spisu, úředních záznamů policie a zejména z jednotlivých svědeckých výpovědí, včetně výpovědi samotného žalobce, plyne, že žalobce na rovném stoupavém úseku zakončeného levotočivou zatáčkou předjížděl v nákladním voze (černý Renault) jiný nákladní vůz (červený Mercedes, svědek V.) a v průběhu předjíždění ze zatáčky vyjelo vozidlo (dodávka Citroen, svědci H. a V.), které zpomalilo (brzdilo) až do zastavení tak, aby umožnilo žalobci manévr dokončit. Do tohoto protijedoucího vozidla následně narazil osobní automobil VW Golf řízený řidičem P.

27. Svědek H., řidič protijedoucí dodávky Citroen při jednání dne 1. 2. 2023 vypověděl, že když vjížděl do zatáčky, viděl v protisměru ve svém pruhu protijedoucí kamion, natvrdo sešlápl brzdový pedál a brzdil až do zastavení, ještě, než úplně zastavil, kamion se zařadil, pokud by nebrzdil, kamion by do něj narazil. Předjížděný kamion jel pomalu, dle svědka musel také brzdit, poté se začal rozjíždět. V okamžiku, kdy jej rozjíždějící kamion míjel do jeho vozu zezadu narazil WV Golf. Závozník, svědek V. při témž jednání vypovídal obdobně s tím, že když protijedoucí vozidlo zpozoroval, byly kabiny obou kamionů na stejné úrovni a předjížděný kamion začal brzdit a najíždět ke krajnici. Svědek V., řidič předjížděného vozu při témž jednání vypověděl, že když předjíždějící kamion míjel svojí kabinou zadní část jeho kabiny, vyjela v zatáčce žlutá dodávka a jej napadlo, že to nemůže kolega stihnout; protijedoucí vozidlo „šlo okamžitě na brzdy a já jsem sundal nohu z plynu, ubral plyn, aby se mohl kolega zařadit přede mně...“, když on sám poté míjel protijedoucí dodávku, narazil do této dodávky zezadu osobní automobil.
28. Jednotlivé svědecké výpovědi ostatních řidičů spolu nevykazují jakékoli rozpory, naopak spolu korespondují a vzájemně se doplňují. Dohromady poté tvoří jediný ucelený logický celek.
29. Žalobce namítá, že správní orgány vycházely z toho, že se udála dopravní nehoda. Jakkoli je tato dopravní nehoda správními orgány konstatována, nebyla a není pro hodnocení přestupkového jednání žalobce podstatná (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009, čj. 9 As 77/2008-50, č.1938/2009 Sb. NSS). Z tohoto důvodu není na místě se touto dopravní nehodou více zabývat. Stejně tak nelze shledat jakýkoli důvod k výsledku řídiče P.. Krajský soud se ztotožňuje s hodnocením správních orgánů, že jeho výsledek byl nadbytečný, neboť tento řidič nebyl přítomen samotnému předjíždění, když do vozidla Citroen narazil až následně, což koresponduje i s tvrzením žalobce, který uvádí, že tuto nehodu nezaznamenal. Pro hodnocení jednání žalobce, které je mu kladeno za vinu, nebylo nutné se zabývat ani tím, zda svědek V., řidič předjížděného kamionu, u této nehody zastavil či nikoli.
30. Žalobce tvrdí, že ze spisového materiálu plyne, že v místě se jedná o úsek přehledný splňující veškeré parametry pro bezpečné předjíždění. S takovýmto paušálním tvrzením nelze souhlasit, neboť jak upozorňují i správní orgány, otázka bezpečného předjíždění je spjata například i s podobou předjížděného a předjíždějícího vozidla (délka, váha, náklad,...), rychlosti a výkonu předjíždějícího vozidla (schopnosti dosáhnout dostatečné rychlosti), a to v kontextu konkrétního místa jako takového, které pro určité vozidlo může představovat bezpečné místo pro předjíždění, pro jiné již nikoli (viz i citace v bodě 25 výše). Sama podoba místa předjíždění je ve správním spise obsažena v rámci fotografií následné nehody a byla rozsáhle prezentována i žalobcem při jednání. Zde je patrné, že žalobce předjížděl v přehledném úseku s následnou zatáčkou, za kterou však nebylo ze směru jízdy žalobce vidět. Manévr žalobce dokončoval těsně před koncem přerušované čáry, na kterou navazuje čára plná a sama zatáčka.
31. Žalobce nebyl schopen dokončit předjíždění tak, aby nedošlo k interakci s protijedoucím vozidlem zpoza zatáčky a jakékoli hodnocení toho, zda jeho přesvědčení o vhodnosti a bezpečnosti předjíždění v okamžik jeho zahájení bylo odůvodněné či nikoli je nadbytečné.
32. Závěru o ohrožení protijedoucího řidiče svědčí výpovědi všech vyslechnutých řidičů, ostatně i sám žalobce přiznává, že protijedoucí vozidlo zpomalilo. Názoru žalobce, že situaci zavinil řidič protijedoucího vozidla – svědek H., který měl jet dle žalobce nepřiměřeně

rychle, nelze přisvědčit. Rychlostí jeho vozidla se přitom správní orgány v nutné míře věnovaly se závěry, které činí i krajský soud (viz str. 6 napadeného rozhodnutí).

33. Svědek H. dále uvedl, že z rychlosti cca 80 km/h zastavil (v okamžiku zařazení žalobce uvádí cca 5 km/h), což potvrdil i svědek V., který uvedl rychlost cca 70 km/h, a V.. Svědek V. dále odhadoval, že oba protijedoucí kamiony viděli na vzdálenost cca 100–150 metrů. V daný čas mrholilo. Nelze mít za to, že by svědek H. porušil jakoukoli svoji povinnost, ani povinnost stanovenou § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu (*věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zviřeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích*), ani povinnost dle § 18 odst. 1 téhož zákona (*rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled*), které žalobce závěrem žaloby cituje. Svědek byl schopen zpomalit a zastavit jím řízení vozidla na vzdálenost, na kterou měl rozhled, čímž aktivně přispěl k odvrácení srážky s vozidlem řízeným žalobcem. Poukázal-li žalobce na své výpočty brzdných drah a to, že brzdná dráha se na mokré/vlhké vozovce prodlužuje, pak tím spíše je zřejmé, že svědek H. nemohl jet tak rychle, jak žalobce naznačuje, když na mokré vozovce své vozidlo bezprostředně zastavil. Exaktní zjištění rychlosti jím řízeného vozidla je nadbytečné (žalobcem navrhovaný znalecký posudek). Není zřejmé, na základě čeho žalobce staví svůj závěr o tom, že povinnost § 18 odst. 1 tohoto zákona svědek H. porušil, při jednání prezentované výpočty žádnou oporu tomuto závěru nedávají.
34. Z výpovědí uvedených svědků zcela jednoznačně plyne skutkový stav tak, jak jej popsaly správní orgány ve svých rozhodnutích. Žalobce v rámci své svědecké výpovědi před správními orgány, ani v rámci svého vyjádření v rámci jednání před soudem, neuvedl žádných skutečností, které by výpovědi svědků zpochybňovaly. Výpovědi jednotlivých svědků spolu korespondují a ve svém souhrnu poskytují ucelený popis skutkového děje.
35. Z uvedeného plyne, že správní orgány zjistily skutkový stav bez jakýchkoli důvodných pochybností. Výslech svědka P. byl a je zcela nadbytečný. V rámci takto zjištěného skutkového stavu jsou nadbytečné i další důkazní návrhy žalobce – záznamy z tachografů vozidel, předložení záznamu o době řízení a nákladů protijedoucího vozidla Citroen či znalecké zkoumání. K rychlosti, nákladu, tachografu se pak jednotliví řidiči aut při výsleších vyjádřili a jejich výpověď žalobce nezpochybnil.
36. Žalovanému nelze vyčítat, že se nezabýval důkazními návrhy spojenými s tachografy vozidel, když neprovedení těchto konkrétních důkazů žalobce výslovně ve svém doplnění blanketního odvolání ze dne 24. 4. 2023 nenamítal; obdobně i co do absence výslechů policistů či policisty, když ve svém podání ze dne 14. 12. 2023 ani v doplnění odvolání žalobce výslech policisty nenavrhoval. Takový výslech by ani nemohl přinést nic nového, neboť policisté nebyli samotnému předjíždění přítomni.
37. Setrvává-li pak žalobce na tom, že bylo nutné zabývat se jednáním řidičů obou protijedoucích vozidel a jejich kolizí a vztahem mezi jednáním samotného žalobce (bod 25 doplnění žaloby), krajský soud opakovaně konstatuje, že kolize protijedoucích vozidel nemá pro projednávanou věc žádný význam (srov. i samotný popis skutku, který je žalobci kladen za vinu).

38. Co se týče při jednání vznesené námitky, že správní orgány nevedly společné řízení ke všem sbíhajícím se přestupkům, jedná se o opožděný žalobní bod (§ 71 odst. 2 s. ř. s. ve spojení s § 72 odst. 1 s. ř. s.). V bodě 4 podané žaloby žalobce pouze konstatoval, že měl porušit § 4 písm. a) a b) a § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu; v bodě 50 to, že správní orgány se nezabývaly předpoklady porušení § 47 odst. 2 téhož zákona u žalobce a svědka V. (předjížděné vozidlo), tj. povinností řidiče, který se účastnil dopravní nehody. Tyto dva body nepředstavují s ohledem na svůj obsah a rozsah základ pro vznesenou námitku. Zda se správní orgány měly či neměly zabývat porušením či dodržením povinností žalobce a svědka V. dle § 47 odst. 2 téhož zákona, tj. zejména otázka tzv. „ujetí od nehody“, se přitom zcela míjí s předmětem tohoto řízení.

#### **V. Závěr a náklady řízení**

39. Na základě shora uvedeného dospěl krajský soud k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
40. O náhradě nákladů řízení rozhodl krajský soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Žalobce neměl v řízení úspěch, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Pokud jde o procesně úspěšného žalovaného, v jeho případě nebylo prokázáno, že by mu v souvislosti s tímto řízením před soudem vznikly nezbytné náklady důvodně vynaložené nad rámec běžné úřední činnosti. Náhradu nákladů řízení při jednání ostatně žalovaný ani nepožadoval. Z toho důvodu mu krajský soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

#### **Poučení:**

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

České Budějovice 9. října 2023

Mgr. et Mgr. Bc. Petr Jiřík v. r.  
samosoudce