



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl soudkyní JUDr. Věrou Šimůnkovou ve věci

žalobce: **J. S.**
bytem X

zastoupen advokátem JUDr. Ing. Ondřejem Horázným
sídlem Ondříčkova 1304/9, 130 00 Praha

proti
žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 28. 2. 2023, č. j. 114758/2022/KUSK/HRO,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 28. 2. 2023, č. j. 114758/2022/KUSK/HRO, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení částku 15 342 Kč, a to do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jeho zástupce JUDr. Ing. Ondřeje Horázného, advokáta.

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podanou podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Mělník (dále jen „městský úřad“) ze dne 3. 8. 2022, č.

Shodu s prvopisem potvrzuje: Mgr. E. M.

j. MUME-40861/DSA/22/LUVE (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“).

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 337/2020 Sb. (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterého se dopustil z nedbalosti tím, že dne 19. 11. 2020 v 10:40 hod v katastru obce Liběchov, u autobusové zastávky Liběchov – železniční stanice, na vyústění účelové komunikace na silnici č. II/261 řídil traktor tovární značky Valtra, RZ: X (dále jen „traktor“), a vyjížděl z účelové komunikace místní pily na silnici č. II/261, nezajistil si bezpečné vyjetí pomocí náležitě poučené osoby, v důsledku čehož nedal přednost v jízdě osobnímu vozidlu tovární značky SEAT, RZ: X (dále jen „vozidlo SEAT“), čímž porušil § 23 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu. Řidič vozidla SEAT byl nucen ve snaze odvrátit střet prudce brzdit, čímž snížil rychlost jízdy, avšak i tak následně došlo ke střetu pravé části čelního nakladače traktoru s levým předním rohem vozidla SEAT.
3. Za uvedený přestupek byl žalobci uložen správní trest pokuty ve výši 2 500 Kč podle § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu a dále povinnost uhradit náklady správního řízení ve výši 6 000 Kč podle § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v rozhodném znění (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“).

Obsah žaloby

4. Žalobce namítá, že výjezd z údajné účelové komunikace není osazen směrovými sloupky Z 11c a Z 11d, jež podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb. (dále jen „vyhláška č. 294/2015 Sb.“) musí být užity pro vyznačení vyústění účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci. Správní orgány neprovedly v řízení dokazování k otázce, o jakou pozemní komunikaci se jednalo. Pokud městský úřad žalobce obvinil z porušení § 23 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu, měl povinnost zjistit, zda se jedná o vyústění účelové pozemní komunikace, či zda jde o křižovátku. Povinnost zajistit bezpečné vjetí na pozemní komunikaci pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby platí pouze u vyústění účelové komunikace, nikoli na křižovatce.
5. Žalobce dále žalovanému vytýká, že bez bližšího odůvodnění konstatoval, že žalobce porušil povinnost dát přednost v jízdě při vjíždění na silnici č. II/361. Žalobci by ale přitom muselo být prokázáno, že se choval tak, aby řidič, který má přednost, musel náhle změnit směr či rychlost jízdy. S tím se však žalovaný vůbec nevypořádal. Znalec v řízení uvedl, že řidič vozidla SEAT (K. S., dále jen „řidič vozidla SEAT“ nebo „svědek“) mohl traktor vidět na 86 metrů. Měl tedy dostatek času, aby nenáhle snížil rychlost jízdy či změnil směr jízdy tak, aby se zařadil zpět za předjížděné vozidlo (tuto možnost připustil i znalec v doplnění znaleckého posudku). Ze znaleckého posudku se podává, že řidič vozidla SEAT dostatečně nesledoval provoz a na traktor správně nereagoval. Snaha o předjetí za každou cenu nemůže být kladena k tíži žalobce.
6. Městský úřad nesplnil závazný pokyn žalovaného, dle něhož mělo být zjištěno, zda před střetem traktor stál, nebo zda došlo ke střetu, když se obě vozidla pohybovala. Dle znalce toliko „vše nasvědčuje tomu“, že se traktor pohyboval. Tento závěr tedy nemůže být prokázán tak, aby splňoval podmínky § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Sám řidič vozidla SEAT vypověděl, že traktor stál u silnice a že přední radlice byla v silnici.

7. Žalobce též upozorňuje na to, že i dle znaleckého posudku neměl řidič vozidla SEAT zahájit předjíždění před klesáním, za které neměl dostatečný výhled, a jestliže se nemohl zařadit bezpečně před vozidlo, které hodlá předjet. Navíc ani nerespektoval vodorovné dopravní značení V1, byť nebylo dokonale viditelné. Městský úřad tak měl dostatečné podklady pro zahájení přestupkového řízení s řidičem vozidla SEAT. Pro přítomnost dopravního značení V1 se žalobce mohl spoléhat na to, že v daném místě nikdo nebude předjíždět. Správní orgány k tomu nepřihlédly.

Vyjádření žalovaného

8. Žalovaný s žalobou nesouhlasí. Ve vyjádření k žalobě uvádí, že žalobce nijak neprokazuje tvrzení, že se v daném místě nejednalo o účelovou komunikaci. Pokud by šlo o komunikaci vyšší třídy, existovalo by rozhodnutí silničního správního úřadu. Správní orgány ze své úřední činnosti znají stav evidence komunikací. Pokud účelová komunikace existovala ještě před zavedením dopravního zařízení podle § 15 vyhlášky č. 294/2015 Sb., nemuselo k doplnění označení dojít. V případě křižovatky by se zde nacházela značka upravující přednost v jízdě. Nadto skutková podstata v § 125c odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu dopadá jak na jízdu křižovatkou, tak na vyústění účelové komunikace.
9. Podle žalovaného je nesporné, že žalobce vjel do silnice tak, že přední částí pomocného rámu traktoru zasahoval do jízdního pruhu, přestože neměl náležitý rozhled a nezajistil si pomoc náležitě poučené osoby. Dle žalovaného se přednost jízdy vztahuje na celou komunikaci, nikoli jen na jízdu zprava. Ze stop na místě dopravní nehody také plyne, že řidič vozidla SEAT prudce brzdil, tedy náhle změnil rychlost jízdy. Znalecký posudek prokazuje, že žalobce v době nehody s traktorem jel. Ve zbytku lze odkázat na rozhodnutí správních orgánů.

Replika žalobce

10. V replice žalobce argumentuje, že správní orgány by ve svých rozhodnutích musely uvést, zdali jim je kategorie pozemní komunikace známa z úřední činnosti. Ve věci rozhodoval odbor dopravních a správních agend, nikoli silniční správní úřad. V pasportu komunikací města Mělník nejsou uvedeny komunikace mimo jeho katastr. Dále žalobce vysvětluje, že dopravní zařízení Z 11c a Z 11d existovalo ještě před rokem 2015 v dřívější vyhlášce. Smykové stopy byly způsobeny nesprávnou a pozdní reakcí řidiče vozidla SEAT. Žalobce zastavil tak, aby vozidlo s předností v jízdě nemuselo náhle měnit směr či rychlost jízdy. Pokud řidič vozidla SEAT na stojící vozidlo (traktor) nereagoval a začal předjíždět, činil tak na vlastní riziko. Místo dopravní nehody bylo známo jak žalobci, tak řidiči vozidla SEAT, proto si měl být zákazu předjíždění vědom.

Skutková zjištění vycházející z obsahu správního spisu

11. Dne 17. 12. 2020 městský úřad obdržel od Policie České republiky (dále jen „policie“) oznámení přestupku žalobce. Policie popsala průběh skutkového děje následovně: Dne 19. 11. 2020 v 10:40 hod jel žalobce v katastru obce Liběchov s traktorem po účelové komunikaci místní pily, a to ve směru k silnici č. II/261. Před najetím na komunikaci žalobce zastavil, jelikož dával přednost vozidlům jedoucím po dané silnici, a poté se v nepřehledném úseku bez pomoci způsobilé a náležitě poučené osoby s traktorem rozjel. Nedal však přednost v jízdě řidiči vozidla SEAT, který jel po silnici č. II/261 směrem k obci Liběchov a který zde předjížděl před ním jedoucí vozidlo. Následně došlo ke střetu pravé části čelního nakladače traktoru a levým předním rohem vozidla SEAT.

12. Při ústním jednání městský úřad vyslechl jak žalobce, tak řidiče vozidla SEAT. Dále byl v průběhu správního řízení znalcem Ing Zbyňkem Vlasákem vypracován znalecký posudek ze dne 12. 5. 2021, č. 2367/2021 (dále jen „znalecký posudek“), k analýze dopravní nehody. Znalec posuzoval možné příčiny střetu, pohyb vozidel v okamžiku nehody a další relevantní okolnosti.
13. Městský úřad nejprve rozhodl o vině žalobce za spáchaný přestupek rozhodnutím ze dne 13. 8. 2021, č. j. 39900/DSA/21/LUVE. K odvolání žalobce však žalovaný toto rozhodnutí zrušil a věc vrátil městskému úřadu k novému projednání rozhodnutím ze dne 3. 5. 2022, č. j. 121910/2021/KUSK/OLPPS/ZAM (dále jen „první odvolací rozhodnutí“). Žalovaný považoval za potřebné zjistit, zda před samotným střetem traktor stál, či se při střetu pohyboval. Dle toho pak zavázal městský úřad ke zjištění, jak dlouho před střetem traktor stál, v jaké poloze ve vztahu k hlavní silnici a kde se v tomto čase nacházelo vozidlo SEAT. Za nutné též považoval posoudit výhledové poměry řidiče vozidla SEAT.
14. Městský úřad v dalším řízení požádal o doplnění znaleckého posudku k zodpovězení žalovaným vznesených otázek. Znalecký posudek byl doplněn dne 25. 7. 2022. Po vyjádření žalobce vydal městský úřad prvostupňové rozhodnutí. Předně podotkl, že z provedeného dokazování nevyplynulo, že by řidič vozidla SEAT porušil povinnost v silničním provozu, proto s ním nezahajoval přestupkové řízení. Městský úřad měl naopak za prokázané, že žalobce nedal vozidlu SEAT přednost v jízdě, a proto došlo k nehodě. Městský úřad zejména ze znaleckého posudku dovodil, že traktor se v okamžiku střetu pohyboval (byť malou rychlostí). Žalobce dle něj neměl na silnici vjíždět, neměl-li dostatečný rozhled.
15. V odvolání žalobce městskému úřadu vytkl, že se neřídil právním názorem vysloveným v prvním odvolacím rozhodnutí a že nenařídil ústní jednání. Dále zdůrazňoval, že způsobení nehody je výlučně vinou řidiče vozidla SEAT, který porušil pravidla silničního provozu. Žalobce také tvrdil, že se na něj nevztahovala povinnost zajistit si bezpečné vjíždění na komunikaci pomocí jiné osoby. Dle žalobce ani neproběhlo dokazování k tomu, zda se jednalo o účelovou komunikaci. V odvolání brojil i proti hodnocení důkazů městským úřadem.
16. Žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že podle § 23 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu musí dát řidič přednost v jízdě, ať už vyjíždí z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, či z účelové komunikace. Této povinnosti žalobce nedostál. Žalovaný se ztotožnil s náhledem městského úřadu na jednání řidiče vozidla SEAT, tedy s tím, že jedinou příčinou dopravní nehody byl způsob jízdy žalobce.

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu

17. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Jde tedy o žalobu věcně projednatelnou.
18. Soud vycházel při přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.). Vady, k nimž by byl povinen přihlédnout z moci úřední, soud neshledal.
19. O žalobě soud rozhodl bez jednání, neboť je dán důvod pro zrušení napadeného rozhodnutí podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.
20. Dokazování soud neprováděl, neboť si při posouzení věci vystačil s obsahem správního

spisu, z něhož soud vychází [viz rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117].

Posouzení žalobních bodů

21. Správní orgány uznaly žalobce vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 zákona o silničním provozu. Dle tohoto ustanovení se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě.
22. Povinnost dát přednost v jízdě měla podle výroku prvostupňového rozhodnutí pro žalobce vyplývat z § 23 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu. Podle tohoto ustanovení mimo jiné platí, že při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci či z účelové komunikace na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci. Vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné vjetí na pozemní komunikaci pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby.
23. Dále soud uvádí, že povinností dát přednost v jízdě se rozumí povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy [§ 2 písm. q) zákona o silničním provozu].
24. Mezi účastníky je nesporné, že žalobce dne 19. 11. 2020 v 10:40 hod v katastru obce Liběchov, u autobusové zastávky Liběchov – železniční stanice, vjížděl vpravo na silnici č. II/261, přičemž došlo ke střetu jím řízeného traktoru s vozidlem SEAT. Nesporné též je, že se vozidlo SEAT v okamžiku střetu s traktorem nacházelo v levém jízdním pruhu směrem k obci Liběchov, neboť předjíždělo před ním jedoucí vozidlo.
25. Žalobce ale v první řadě namítá, že správní orgány neprovedly žádné dokazování k tomu, z jakého místa či komunikace (zda účelové nebo místní) na silnici č. II/261 najížděl. Pokud by se nacházel na křižovatce [srov. § 2 písm. w) zákona o silničním provozu], nevztahovala by se na něj povinnost v § 23 odst. 2 zákona o silničním provozu.
26. Soud zjistil, že obdobnou námitku žalobce uplatnil již v odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí. Konkrétně v bodu 36 odvolání městskému úřadu vytkl, že bez dalšího převzal z oznámení přestupku informaci o tom, že vyjížděl z účelové komunikace. Žádné dokazování k této otázce však neproběhlo.
27. V napadeném rozhodnutí se žalovaný k této odvolací námitce nijak nevyjadřuje. Na straně 4 toliko cituje § 23 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu a uzavírá, že povinnost dát přednost v jízdě platí jak při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, tak při vjíždění z účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci. Dle žalovaného žalobce vjížděl na jinou pozemní komunikaci, a proto měl dát přednost vozidlům jedoucím po celé pozemní komunikaci.
28. Z rekapitulované části napadeného rozhodnutí (případně z něj jako celku) je zjevné, že se žalovaný k uplatněné odvolací námitce nikterak nevyjádřil. Žalovaný ve shodě s městským úřadem považoval místo, z něhož žalobce s traktorem vyjížděl, za účelovou komunikaci. Z napadeného rozhodnutí ale nelze zjistit, jak k takovému závěru správní orgány dospěly. Na základě odvolací námítky se žalovaný měl touto otázkou blíže zabývat, když žalobce poukazoval na to, že v této souvislosti žádné dokazování neproběhlo. Žalovaný naopak odvolací námitku zcela pominul. V důsledku toho zatížil své rozhodnutí vadou nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.
29. Současně soud konstatuje, že ani ve správním spisu se nenachází žádný podklad, z něhož by bylo možné na povahu, resp. kategorii dané komunikace usuzovat. Jak správní orgány, tak znalec ve znaleckém posudku očividně vycházejí z oznámení přestupku, případně

z protokolu o dopravní nehodě vypracovaných policií. Ani z nich však nelze zjistit, na základě čeho policie uvedla, že se jedná o účelovou komunikaci (např. na fotografiích z nehody je zjevné, že se na daném místě nenacházelo dopravní zařízení Z 11c a Z 11d, které by označovalo vyústění účelové komunikace; nicméně jeho absence neznamena, že by se o účelovou komunikaci jednat nemohlo, neboť jeho umístění v terénu není definičním znakem této kategorie pozemní komunikace). Z toho důvodu nemohou úřední záznamy a oznámení policie kompenzovat chybějící odůvodnění napadeného rozhodnutí, v němž měl žalovaný řádně vypořádat odvolací námitky.

30. Daná odvolací námitka přitom nebyla bezvýznamná, neboť žalobce správně argumentuje, že jej městský úřad obvinil z porušení povinností stanovených v § 23 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu, které se vztahují k vjíždění na pozemní komunikaci. Porušení daných ustanovení zároveň včlenil do výroku o vině.
31. V řízení o přestupku přitom musí správní orgány postupovat v souladu se zásadou materiální pravdy a zásadou vyšetřovací (viz § 3 a § 50 odst. 3 správního řádu). Nehledě na procesní aktivitu účastníka řízení (obviněného) musí učinit vše potřebné k řádnému zjištění skutkového stavu. I v případě procesní pasivity účastníka řízení nejsou správní orgány zbaveny povinnosti zjistit skutečný skutkový stav a především prokázat, že obviněný naplnil všechny znaky skutkové podstaty vytýkaného přestupku. Správní orgány se tak musejí zabývat všemi okolnostmi, které jsou pro daný skutek a jeho právní kvalifikaci podstatné (srov. rozsudek NSS ze dne 28. 3. 2023, č. j. 4 As 239/2021-34). V projednávaném případě žalobce v odvolání výslovně poukázal na to, že nebylo vedeno dokazování k tomu, z jakého místa či komunikace na silnici č. II/261 vjížděl. Žalovaný proto měl na tuto námitku reagovat.
32. Z judikatury NSS nadto vyplývá, že v rozhodnutí trestního charakteru, jímž je jistě i rozhodnutí o vině za spáchaný přestupek, „je nezbytné postavit najisto, za jaké konkrétní jednání je subjekt postižen, což lze zaručit jen konkretizací údajů obsahující popis skutku uvedením místa, času a způsobu spáchání, popřípadě i uvedením jiných skutečností, jichž je třeba k tomu, aby nemohl být zaměněn s jiným.“ Tyto skutečnosti přitom nepostačí uvést pouze v odůvodnění, nýbrž musejí být včleněny přímo do výroku, jelikož „toliko z něj lze zjistit, zda a jaká povinnost byla porušena a jaké opatření či sankce byla uložena, pouze porovnáním výroku lze usuzovat na existenci překážky věci rozhodnuté, jen výrok rozhodnutí (a nikoliv odůvodnění) může být vynucen správní exekucí apod.“ (viz usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 15. 1. 2008, č. j. 2 As 34/2006-73, č. 1546/2008 Sb. NSS).
33. NSS v navazující judikatuře dovedl, že obdobné požadavky je nutné vztáhnout „též na požadavky na právní kvalifikaci protiprávního jednání, tzv. právní větu. Pachatel deliktu musí nejen vědět, za jaké jednání (ve smyslu popisu relevantního skutku) je trestán, ale též to, jak toto jednání správní orgán právně kvalifikuje.“ Správní orgán rozhodující o vině pachatele přestupku proto rovněž musí ve výrokové části rozhodnutí [§ 68 odst. 2 správního řádu a § 93 odst. 1 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky] uvést všechna ustanovení, byť obsažená v různých právních předpisech, která tvoří v souhrnu právní normu odpovídající skutkové podstatě přestupku (usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 31. 10. 2017, č. j. 4 As 165/2016-46, č. 3656/2018 Sb. NSS).
34. Viní-li správní orgány žalobce z naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 zákona o silničním provozu porušením povinností uvedených v § 23 odst. 1 a 2 téhož zákona, pak musejí mít pro takový závěr oporu ve správním spisu. Žalobce přitom

namítal, že se žádné dokazování k povaze komunikace, z níž vjížděl na hlavní silnici, neprovádělo. Určení kategorie komunikace je přitom rozhodné z hlediska toho, zda žalobce porušil § 23 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu či jiná ustanovení.

35. Pro výše uvedené nelze přisvědčit argumentaci žalovaného v řízení před soudem, že i v případě křižovatky by žalobce musel dát přednost vozidlům jedoucím zprava. Pokud by se totiž ve skutečnosti jednalo o křižovátku a žalobce porušil povinnosti uvedené v § 22 zákona o silničním provozu, jednalo by se o jinou právní kvalifikaci plynoucí z jiné skutkové situace. V takovém případě by ale výrok prvostupňového rozhodnutí nemohl ve stávajícím znění obstát z hledisek výše citované judikatury.
36. Ani z absence dopravního značení upravujícího přednost v jízdě nelze bez dalšího usuzovat na povahu křížení daných komunikací, neboť § 22 odst. 2 zákona o silničním provozu přímo pamatuje na úpravu přednosti v jízdě křižovátkou, kde nejsou umístěny dopravní značky podle § 22 odst. 1 zmíněného zákona.
37. Žalovaný ve vyjádření k žalobě dále odmítá žalobní námitku s tím, že pokud by se mělo jednat o komunikaci jiné kategorie, jistě by existovalo rozhodnutí silničního správního úřadu. Nadto správní orgány mají znát stav evidence komunikací ze své úřední činnosti.
38. Soud k tomu uvádí, že žalovaný by musel tyto úvahy včlenit do napadeného rozhodnutí, aby je soud mohl řádně přezkoumat. Pokud žalovaný měl poznatky o kategorii, případně třídě dané komunikace, byl povinen uvést, ze které jeho konkrétní úřední činnosti či postupu jsou mu tyto tzv. úřední skutečnosti známy (viz rozsudek NSS ze dne 12. 4. 2011, č. j. 1 As 33/2011-58, č. 2312/2011 Sb. NSS). Též z prvostupňového rozhodnutí neplyne, že by těmito poznatky z úřední činnosti disponoval městský úřad.
39. Žalovaný se tedy měl primárně odvolací námitkou zabývat a řádně ji vypořádat. Jestliže tak neučinil, nemůže se nyní dovolávat toho, že žalobce nepředložil žádný důkaz k prokázání svých tvrzení. Za situace, kdy žalovaný uvedenou odvolací námitku vůbec nevypořádal, byla soudu odňata možnost blíže se zabývat žalobcovou argumentací z věcného hlediska, neboť by tak mohl učinit jen na podkladě odůvodnění žalovaného (proto soud ani neprováděl důkazy žalobcem navržené v replice). Nadto okolnosti popsané soudem výše svědčí o tom, že daná námitka není *a priori* irelevantní, jakkoli soud nepředjímá její věcné vypořádání žalovaným, a tedy nevylučuje, že se v skutku o účelovou komunikaci jedná. Žalovaný se však v dalším řízení musí v první řadě vypořádat s odvolacími námitkami tak, aby jeho rozhodnutí bylo přesvědčivé, a postavit najisto, z jakého místa či komunikace žalobce na silnici č. II/261 vjížděl.
40. Dále žalobce namítá, že se žalovaný vůbec nevypořádal s tím, zdali žalobce porušil povinnost dát přednost v jízdě podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu.
41. Předně soud uvádí, že shledaná nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí nebrání, aby se soud k této námitce vyjádřil. Místo, z něhož žalobce na hlavní komunikaci vjížděl, je podstatné zejména pro následnou právní kvalifikaci skutku, tedy pro určení jakou konkrétní povinnost a dle jakého zákonného ustanovení žalobce porušil. Byť se též jedná o rozhodnou a významnou okolnost, která musí být ve výroku o vině uvedena dle zákona (proto také soud napadené rozhodnutí zrušil – viz výše), je i mezi účastníky nesporné, že povinnost dát přednost vozidlům přijíždějícím zprava by žalobce tížila v každém případě (viz § 22 odst. 2 zákona o silničním provozu). Soud proto přistoupil k vypořádání i této námitky.
42. Platí, že rozhodnutí správních orgánů tvoří z hlediska soudního přezkumu jeden celek.

Projevem této zásady jednotnosti správního řízení je jednak to, že odvolací správní orgán může prvoinstanční rozhodnutí doplnit či korigovat svým odůvodněním, a jednak, že není nezbytné, aby se odvolací správní orgán podrobně vypořádával s otázkami, které již byly zodpovězeny prvostupňovým správním orgánem, pokud se s nimi ztotožňuje (viz např. rozsudky NSS ze dne 7. 2. 2013, č. j. 6 Ads 134/2012-47, ze dne 31. 10. 2014, č. j. 6 As 161/2013-25, ze dne 20. 2. 2020, č. j. 2 Ads 171/2019-43, či ze dne 31. 3. 2021, č. j. 3 As 36/2019-45).

43. V projednávaném případě již městský úřad v prvostupňovém rozhodnutí dostatečně podrobně zdůvodnil, proč má za to, že žalobce nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po silnici č. II/261. Nebylo proto třeba, aby to samé obsírně opakoval i žalovaný, pokud se s posouzením městského úřadu ztotožnil. V této části proto rozhodnutí správních orgánů nepřezkoumatelná nejsou.
44. Dále je třeba zdůraznit, že soud nezkoumá, kdo zavinil dopravní nehodu (střet traktoru s vozidlem SEAT) či zda byly naplněny podmínky pro zahájení přestupkového řízení též proti řidiči vozidla SEAT. Předmětem soudního řízení je přezkum napadeného rozhodnutí, a tedy odpovědnost žalobce za vytýkaný přestupek. Soud proto musí posoudit, zdali správní orgány postavily najisto, že žalobce porušil povinnost dát přednost v jízdě projíždějícímu vozidlu (byť v tuto chvíli nelze s jistotou říci, zdali pro žalobce vyplývala např. z § 22 nebo § 23 zákona o silničním provozu).
45. Žalobce konkrétně správním orgánům vyčítá, že řádně neposoudily, zda vozidlo SEAT muselo náhle změnit směr nebo rychlost jízdy v důsledku porušení povinnosti žalobce nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat.
46. Soud má za to, že podklady shromážděné ve správním spisu poskytují dostatečnou oporu pro závěr, že žalobce povinnosti dát přednost v jízdě, jak je pojmána § 2 písm. q) zákona o silničním provozu, nedostál.
47. Řidič vozidla SEAT před městským úřadem jako svědek vypověděl, že před střetem předjížděl před ním jedoucí vozidlo ještě další automobil. V okamžiku, kdy započal s předjížděním, první automobil již předjížděcí manévr dokončoval, a proto bylo v levém pruhu volno. Střetu s traktorem se snažil zabránit brzděním. Vyhnout se nemohl, jelikož nalevo bylo předjížděné vozidlo a napravo křoví [zjevně se jedná o omyl či přerážnutí, neboť předjížděné vozidlo muselo být vpravo – pozn. soudu]. Traktor zaznamenal, když se nacházel vedle předjížděného vozidla. Traktor stál u silnice, jehož přední radlice do ní zasahovala.
48. Naproti tomu žalobce před městským úřadem vypověděl, že najížděl k hlavní silnici. Když byl kousek před ní, „prolétlo“ před ním předjíždějící BMW. Poté se začal pomalu rozjíždět, zahlédl vlevo vozidlo BMW a vpravo nic nejelo. Vzápětí začalo předjíždět vozidlo SEAT. Žalobce zastavil, aby zařadil zpátečku a „uhnul“, což už ale nestihl. Na daném místě jezdí pravidelně 11 let. Jde o výjezd z „firmy“ zaměstnavatele. K položeným otázkám dále uvedl, že v okamžiku, kdy zastavil, bylo vozidlo SEAT v pravém jízdním pruhu. Ve chvíli, kdy přerušil vjíždění na komunikaci, tam nebylo žádné vozidlo, které by muselo změnit směr nebo rychlost jízdy.
49. Znalec ve znaleckém posudku dospěl k závěru, že v okamžiku střetu se traktor mohl pohybovat rychlostí 4 až 5 km/h, vozidlo SEAT pak rychlostí 39 až 52 km/h (v obou případech s tolerancí +/- 10 %). Aby ke střetu traktoru a vozidla SEAT došlo, bylo nutné,

aby přední rám traktoru zasahoval do koridoru hlavní pozemní komunikace, resp. do její levé části při pohledu ze směru jízdy vozu SEAT. Vzhledem k umístění kabiny traktoru, resp. sedadla řidiče a pomocnému přednímu rámu, nemusel žalobce mít na levou část komunikace ve směru od obce Štětí dostatečný rozhled a nemusel tudíž automobil ve fázi počátku manévru předjíždění vidět. Na základě videozáznamu z kamery na budově u silnice č. II/261 znalec odhadl, že řidič vozidla SEAT mohl začít předjíždět před ním jedoucí vozidlo ve vzdálenosti přibližně 72 m před střetem. Dle znalce nelze též vyloučit, že předjíždějící automobil BMW mohl řidiči vozidla SEAT částečně či zcela zakrýt polohu traktoru, v důsledku čehož mohl mít snížený čas na včasnou reakci.

50. V doplnění znaleckého posudku znalec konstatoval, že vše nasvědčuje tomu, že se traktor výše uvedenou rychlostí pohyboval, a to i za předpokladu, že žalobce před vjetím na hlavní silnici zastavil a pak se opět rozjížděl. Traktor byl tudíž v pohybu, i když malou rychlostí. Rovněž dodal, že ze simulace předstřetového pohybu vztaženého ke střetovým rychlostem plyne, že vozidlo SEAT v okamžiku, kdy traktor najížděl k hlavní komunikaci, se pohybovalo ve fázi předjíždění v levé části hlavní pozemní komunikace. Znalec dále zjistil, že z místa řidiče vozidla SEAT je možné spolehlivě spatřit přední pomocný rám traktoru ve vzdálenosti asi 86 m od místa střetu (na větší vzdálenost pouze za podmínky, že traktor stál na okraji hlavní pozemní komunikace nebo do jejího koridoru vjížděl). Dle znalce mohl řidič vozidla SEAT střetu zabránit brzděním do zastavení, vyhýbáním nebo kombinací obou způsobů. K úplnému zastavení by potřeboval podélnou vzdálenost 66 až 109 m. Na základě brzdných stop vozidla SEAT znalec dovodil, že se toto vozidlo mohlo v okamžiku, kdy traktor začal přesahovat (vjíždět) předním rámem do koridoru hlavní komunikace, nacházet v podélné vzdálenosti kolem 71 m před místem střetu (počítáno s dobou reakce 0,8 až 1 vteřina).
51. Výše rekapitulovaná zjištění ze správního řízení dle soudu poskytují dostatečný podklad pro závěr, že žalobce porušil povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po silnici č. II/261.
52. Za rozhodující soud považuje tu skutečnost, že podle znaleckého posudku vozidlo SEAT předjíždělo před ním jedoucí automobil již v okamžiku, kdy žalobce s traktorem najížděl k silnici č. II/261. V tu chvíli se totiž vozidlo SEAT již pohybovalo v levém jízdním pruhu ve směru na obec Liběchov, tj. v pruhu, do kterého žalobce s traktorem hodlal odbočit. Z toho důvodu byl žalobce povinen řidiči vozidla SEAT umožnit bezpečné projetí, aniž by jej ohrozil tím, že bude předním rámem traktoru zasahovat do hlavního koridoru silnice č. II/261.
53. Soud se ztotožňuje s posouzením městského úřadu, že se žalobce nedostatečně přesvědčil, že může na silnici č. II/261 bezpečně vjet. To mohlo být způsobeno zejména zhoršenými výhledovými poměry z důvodu okolní vegetace. I ze znaleckého posudku se podává, že vzhledem k umístění kabiny se sedadlem řidiče a přednímu rámu traktoru nemusel žalobce vozidlo SEAT zpočátku spatřit. V případě, že žalobce s traktorem stál u silnice, aniž by do ní jakkoli zasahoval, mohl podle znaleckého posudku vozidlo SEAT v levém jízdním pruhu vidět na vzdálenost 53 m. Dle odhadu znalce však vozidlo SEAT začalo předjíždět (tj. vjíždět do levého pruhu) přibližně 72 m před místem střetu. I podle brzdných stop se vozidlo SEAT nacházelo ve vzdálenosti kolem 71 m před střetem, když žalobce začal vjíždět na silnici č. II/261. Žalobce se tudíž dostatečně nepřesvědčil, že v daném jízdním pruhu žádné vozidlo nejede.

54. Až v okamžiku, kdy žalobce částečně vjel na silnici č. II/261, mohl dle znalce vozidlo SEAT spolehlivě zahlédnout na vzdálenost 86 m. Nicméně při vjíždění na pozemní komunikaci řidič nesmí ohrozit ostatní účastníky silničního provozu, např. zasahováním části vozidla do směru jejich jízdy za účelem získat přehled o situaci v provozu tak, že naruší plynulý průjezd vozidla pohybujícího se na pozemní komunikaci (viz rozsudek NSS ze dne 22. 7. 2013, č. j. 8 As 77/2012-32, bod 27).
55. Městský úřad se dle soudu dostatečně vypořádal s výpovědí žalobce, v níž spatřil rozpory. Například si povšiml toho, že žalobce vypověděl, že vozidlo SEAT se nacházelo v pravém jízdním pruhu, když s traktorem zastavil. Předtím však uvedl, že zastavil, protože viděl, jak začíná vozidlo SEAT předjíždět. V podrobnostech soud odkazuje na hodnocení svědecké výpovědi městským úřadem na straně 16 prvostupňového rozhodnutí, s nímž se ztotožnil. Žalobce proti tomuto posouzení v žalobě ani nic konkrétního nenamítá a jen obecně tvrdí, že jeho výpověď nebyla nijak vyvrácena. Městský úřad se jí však řádně zabýval. Nadto žalobcova tvrzení o tom, že vozidlo SEAT bylo v pravém jízdním pruhu, když zastavil, dle soudu vyvrací znalecký posudek, s nímž v této části žalobce v žalobě taktéž nijak relevantně nepolemizuje.
56. Pro výše uvedené již soud nepovažuje za rozhodující, zda v okamžiku střetu traktor jel či stál. Soud má totiž za prokázané, že žalobce vjel do jízdního pruhu ve chvíli, kdy se v něm pohybovalo vozidlo SEAT (již zahájilo manévr předjíždění), které v důsledku toho muselo náhle snížit rychlost. Z hlediska porušení povinnosti dát přednost v jízdě je pak již nerozhodné, zda dojde k nehodě, či se ji podaří odvrátit. Není proto třeba se více zabírat polemikou žalobce se závěry znaleckého posudku o tom, zda byl traktor v okamžiku střetu v pohybu.
57. Argumentuje-li žalobce výpovědí svědka, dle níž traktor stál u silnice, a to ve chvíli, kdy jej spatřil, není dle soudu svědecká výpověď v rozporu se závěry znaleckého posudku v tom, že traktor začal vjíždět na komunikaci až ve chvíli, kdy se v levém jízdním pruhu pohyboval svědek (řidič) vozidla SEAT. Uvedený svědek traktor totiž spatřil, až když byl vedle vozidla ve fázi předjíždění. Nadto žalobce nijak nepolemizuje s hodnocením této svědecké výpovědi ze strany městského úřadu na straně 16 prvostupňového rozhodnutí, pročez na něj soud odkazuje.
58. O tom, že řidič vozidla SEAT musel náhle snížit rychlost, svědčí brzdné stopy na silnici, které dokazují intenzivní brzdění. Ze znaleckého posudku neplyne, že by se řidič vozidla SEAT pokoušel dokončit předjíždění za každou cenu, neboť reagovat (brzdit) začal zjevně záhy poté, co s předjížděním započal. A jak městský úřad podotkl, řidič vozidla SEAT nemusel zprvu předpokládat, že traktor do komunikace vjede, ale že zastaví tak, aby předním rámem nebránil ve volném průjezdu. Znalecký posudek též nevyloučil, že zpočátku mohl mít řidič vozidla SEAT výhled na traktor zakrytý vozem, který předjížděl před ním. Nicméně soud nemá pochyb o tom, že v důsledku vjetí traktoru do koridoru komunikace muselo vozidlo SEAT náhle snížit rychlost. Pokud žalobce poukazuje na to, že se řidič vozidla SEAT mohl zařadit za předjížděné vozidlo, tak i v takovém případě by řidič vozidla SEAT musel náhle změnit směr jízdy v kombinaci se snížením rychlosti (dle svědka bylo vozidlo SEAT v tu chvíli už vedle předjížděného vozidla).
59. Žalobce dále argumentuje zásadou omezené důvěry v dopravě, dle níž se spoléhal na to, že v daném místě nikdo nebude předjíždět v rozporu s právními předpisy.
60. Podle žalobcem zmíněné zásady se řidič při provozu na pozemních komunikacích může

spoléhat na to, že ostatní účastníci budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak (viz např. nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15). Výjimkou z této zásady jsou ale případy, „kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek). (...) Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu může [řidič] jen v případě, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude.“ (usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011). Obdobně zásadu omezené důvěry v dopravě pojímá i NSS (viz např. rozsudek NSS ze dne 24. 6. 2021, č. j. 3 As 285/2019-30, bod 20 a judikaturu v něm uvedenou).

61. Soud konstatuje, že v případě žalobce existovaly dvě okolnosti, pro které se nemohl důvodně spoléhat na to, že v levém pruhu jeho směrem nepojede žádné vozidlo. Předně z podkladů policie (protokolu o dopravní nehodě, fotografií) a znaleckého posudku lze zjistit, že v místě střetu vozidla SEAT a traktoru nebyla téměř viditelná podélná čára souvislá [vodorovná dopravní značka V 1a), kterou je až na výjimky zakázáno předjíždět – viz přílohu č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.]. Městský úřad vyhodnotil, že ji řidič vozidla SEAT jedoucí rychlostí kolem 90 km/h ani nemohl vidět. Svislé dopravní značení zakazující předjíždění se v místě nehody nenachází. Dle soudu se tak žalobce nemohl důvodně spoléhat na to, že ostatní řidiči si budou vědomi téměř neznatelného dopravního značení (zde je důležitý objektivní stav, nikoli možná znalost dotčeného úseku řidičem vozidla SEAT).
62. Ohledně toho měla nadto žalobce varovat právě druhá podstatná okolnost. Sám totiž vypověděl, že při najíždění k silnici č. II/261 viděl předjíždějící vozidlo BMW (tj. vozidlo, po němž s předjížděním začal i řidič vozidla SEAT). Jelikož žalobce viděl, že na daném úseku jedno vozidlo předjíždí jiné, nemohl si být dle soudu jist, že za ním nezačne s předjížděním i další řidič. Naopak měl z tohoto důvodu být obezřetnější, neboť vzhledem k popsáným okolnostem mohl mít obavu, že i jiní účastníci silničního provozu případně budou předjíždět na (obtížně viditelné) podélné souvislé čáře. Soud tak nemá za to, že by se žalobce mohl dovolávat principu omezené důvěry v dopravě. To, zda řidič vozidla SEAT spáchal přestupek tím, že předjížděl v rozporu s § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu, proto není z hlediska žalobcova porušení povinnosti dát přednost v jízdě podstatné.

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

63. Soud dospěl k závěru, že žaloba je důvodná, pročež zrušil napadené rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů rozhodnutí podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s., a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. V něm se žalovaný řádně vypořádá s odvolací námitkou ohledně toho, z jakého místa či komunikace žalobce s traktorem vjížděl na silnici č. II/261. Právním názorem vysloveným v tomto rozsudku je žalovaný vázán (§ 78 odst. 5 s. ř. s.).
64. Žalobce měl se svojí žalobou úspěch, a náleží mu proto náhrada důvodně vynaložených nákladů řízení podle ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s. Soud tedy výrokem pod bodem II přiznal žalobci náhradu nákladů řízení účelně vynaložených na uplatnění práv u soudu. Ty spočívají v zaplaceném soudním poplatku ve výši 3 000 Kč a nákladech souvisejících se zastoupením žalobce advokátem. Tyto náklady jsou tvořeny odměnou za zastupování za tři úkony právní služby (za převzetí a přípravu věci, sepsí žaloby a podání repliky), u nichž sazba odměny činí

dle advokátního tarifu 3 100 Kč za jeden úkon [§ 7, § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. a) a d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif)]. Náklady zastoupení dále tvoří náhrada hotových výdajů za tři úkony právní služby po 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu) a náhrada za DPH ve výši 2 142 Kč, neboť zástupce žalobce je plátcem daně z přidané hodnoty (jak soud ověřil z evidence ARES). Celková výše nákladů, které žalobci v tomto soudním řízení vznikly, činí 15 342 Kč (3 000 + 12 342). Soud proto uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení v celkové výši 15 342 Kč, a to ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupce žalobce (§ 149 odst. 1 o. s. ř. ve spojení s § 64 s. ř. s.).

Poučení :

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou 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 nejblíže 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 30. ledna 2024

JUDr. Věra Šimůnková, v. r.
soudkyně