



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Petry Weissové a soudců JUDr. Jiřího Pally a Mgr. Aleše Roztočila v právní věci žalobce: **V. R.**, zast. Mgr. Jaromírem Noskem, advokátem, se sídlem Furchova 373/0, Telč, proti žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**, se sídlem Žižkova 1882/57, Jihlava, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 4. 2021, č. j. KUJI 38003/2021, sp. zn. OOSČ 255/2021 OOSC/75, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 18. 5. 2022, č. j. 22 A 27/2021-134,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

I.

[1] Magistrát města Jihlavy (dále jen „správní orgán prvního stupně“), rozhodnutím ze dne 12. 3. 2021, sp. zn. SZ-MMJ/OD/14012/2020/33 (dále jen „rozhodnutí o přestupku“), uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), porušením povinnosti dle § 17 odst. 5 písm. e) téhož zákona, kterého se měl dopustit tím, že dne 10. 2. 2020 v 9:55 hod. na ulici Pávovská v Jihlavě u odbočky ke společnosti CEMEX jako řidič osobního vozidla Peugeot reg. zn. X předjížděl z levé strany nákladní motorové vozidlo Mercedes s návěsem (dále jen „nákladní vozidlo“), které dávalo znamení o změně směru jízdy vlevo a odbočovalo vlevo, a došlo ke střetu, čímž žalobce způsobil dopravní nehodu. Za uvedený přestupek správní orgán prvního stupně uložil žalobci pokutu ve výši 5.000 Kč, zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 6.000 Kč.

[2] Žalovaný shora uvedeným rozhodnutím (dále jen „napadené rozhodnutí“) zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí o přestupku.

II.

[3] Žalobce se proti napadenému rozhodnutí bránil žalobou u Krajského soudu v Brně (dále jen „krajský soud“). Ten žalobu v záhlaví označeným rozsudkem (dále jen „napadený rozsudek“) zamítl.

[4] Krajský soud předně v souvislosti s některými žalobními námitkami poukázal na to, že každý z účastníků dopravní nehody (žalobce a řidič nákladního vozidla) byl obviněn z porušení jiné povinnosti vyplývající ze zákona o silničním provozu, přičemž výsledky obou těchto řízení na sobě nejsou nijak závislé. Dále krajský soud rozebral a zhodnotil oba znalecké posudky (od doc. Ing. Vémoly, Ph.D., který nechal zpracovat správní orgán prvního stupně, a od Ing. Mrázka, Ph.D., který předložil žalobce), a dospěl k závěru, že se vzájemně doplňují. Podle krajského soudu se rozchází pouze v otázce možnosti odvrátit dopravní nehodu, což však jsou toliko hodnotící úvahy znalců, k nimž nejsou nad rámec samotných skutkových zjištění oprávněni.

[5] Dále krajský soud shrnul všechna pro věc podstatná skutková zjištění. Poukázal na to, že z kamerového záznamu z nákladního vozidla bylo zjištěno, že řidič nákladního vozidla začal změnu směru jízdy signalizovat nejméně 5 s před střetem obou vozidel, což byla dle názoru znalců dostačující doba, neboť žalobce se v tu dobu nacházel více než 60 m za nákladním vozidlem. Dle znalce Ing. Mrázka, Ph.D., pokud by žalobce v tu chvíli zareagoval na signalizaci změny směru jízdy nákladního vozidla, mohl v levém pruhu zabrzdít a střetu zabránit a pokud by to mezery mezi vozidly jedoucími za nákladním vozidlem, které žalobce také předjížděl, dovozovaly, mohl se žalobce na konci brzdění zařadit za nákladní vozidlo (s ním se posléze střetl) nebo za jiné vozidlo jedoucí v řadě za ním. Pokud to neučinil a pokračoval v předjíždění nákladního vozidla prokazatelně dávajícího znamení o změně směru jízdy vlevo, je dle krajského soudu závěr o porušení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu, k němuž dospěly správní orgány, odpovídající. Krajský soud k tomu doplnil, že pokud žalobce předjížděl několik vozidel současně, měl volit takový způsob jízdy, aby v případě události na čele předjížděné skupiny vozidel (signalizované s přiměřeným předstihem) byl schopen předjížděcí manévru přerušit či ukončit. Tyto závěry podle krajského soudu platí jak pro případ, kdy bylo možné předjet vozidla v řadě jednotlivě, tak i pro případ, kdy to možné nebylo.

[6] Krajský soud naopak nepřijal žalobcův výklad § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu, dle kterého je při předjíždění několika vozidel za sebou jedoucích rozhodný okamžik zahájení předjížděcího manévru. Takový výklad totiž podle krajského soudu nereflktuje specifickou povahu předjíždění více vozidel, která klade zvýšené nároky na předjížděcího. Při opačném výkladu by předjížděcí vozidlo mohlo fakticky paralyzovat vozidla v čele řady. Rovněž fakticky bezdůvodné předčasné zahájení předjížděcího manévru nemůže stavět předjížděcího vůči ostatním účastníkům silničního provozu do výhodnějšího postavení. Takto krajský soud vnímal i závěry znalce doc. Ing. Vémoly, Ph.D., podle něž v okamžiku, kdy řidič nákladního vozidla dával znamení o změně směru jízdy (5 s před střetem, kdy se žalobce nacházel 95 m před místem

pokračování

střetu), nemusel být žalobce ještě v levém jízdním pruhu. Přitom znalec nevyloučil, že fakticky žalobce mohl být v levém jízdním pruhu již dříve. Krajský soud konstatoval, že i pokud by však žalobce byl v levém pruhu již 8 s a 140 m před střetem (jak sám tvrdí), nic to nemění na tom, že si měl počínat tak, aby na včasné signalizovanou změnu ve směru jízdy v řadě za sebou jedoucích vozidel mohl reagovat. Současně krajský soud k námitce žalobce, že nemusel vidět zapnuté směrové světlo u nákladního vozidla přes vozidla jedoucí za ním, uvedl, že pokud měl žalobce přes před ním jedoucí vozidla nedostatečný výhled a neměl žádnou představu o tom, co se děje na začátku řady předjížděných vozidel, neměl předjížděcí manévr vůbec zahájit, případně jej měl zahájit takovým způsobem a takovou rychlostí, aby mohl včas zareagovat. Podle krajského soudu žalobce nemůže těžit z toho, že hodlal předjíždět vozidlo, které neměl z důvodu charakteru provozu dostatečně vizuálně pod kontrolou. Krajský soud tedy uzavřel, že neshledal nic zásadního, co by mohlo vést k odlišnému posouzení věci oproti závěrům správních orgánů.

[7] K žalobcem navrhovaným důkazům krajský soud uvedl, že hmotnost nákladního vozidla neměla pro posouzení průběhu nehody žádný význam a záznam z tachografu tohoto vozidla nebylo možné získat kvůli krátké době archivace. Oba v řízení posuzované znalecké posudky však rychlost nákladního vozidla určily shodně a nezajištění tachografu podle krajského soudu nemá podstatný vliv na zjištění skutkového stavu. K žalobcem doloženým důkazům (fotografie a videonahrávky projíždějících vozidel v místě dopravní nehody) pak krajský soud uvedl, že nemohou vypovídat o tom, jaká situace tu byla v době, kdy došlo k dopravní nehodě. Navrhované výsledky osob (žalobce jako účastníka řízení, řidiče nákladního vozidla V. B., svědka L. H., V. R. st.) pak krajský soud neprovedl pro jejich nadbytečnost. Řidič nákladního vozidla byl vyslechnut již v průběhu správního řízení, přičemž správní orgány z tohoto výsledku nevycházely, neboť měly k dispozici kamerový záznam. Výslech otce žalobce (V. R. st.) krajský soud posoudil rovněž jako nadbytečný, neboť ten nebyl na místě nehody v době střetu vozidel. Krajský soud rovněž nezjistil rozpory ve znaleckých posudcích, tudíž neprovedl ani navrhované výsledky znalců.

III.

[8] Žalobce (dále jen „stěžovatel“) nyní brojí proti napadenému rozsudku kasační stížností z důvodů podle § 103 odst. 1 písm. a), b), d) a e) s. ř. s. Navrhuje napadený rozsudek zrušit a věc vrátit krajskému soudu k dalšímu řízení.

[9] Stěžovatel má za to, že jádrem věci je nedostatečné skutkové a právní zhodnocení všech okolností předjížděcího manévru. Určující je dle jeho názoru zjistit okamžik, kdy bylo zahájeno předjíždění, a naopak závěr předjížděcího manévru není pro posouzení věci relevantní. Krajský soud přitom pochybil, když své závěry vystavěl právě na konečné fázi předjížděcího manévru a zjištění, že bylo v posledním okamžiku před střetem zapnuto směrové světlo nákladního vozidla. To ale podle stěžovatele nemůže být považováno za porušení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu, které je mu kladeno za vinu. Pokud by krajský soud dostatečně přezkoumal oba znalecké posudky, zjistil by, že rozhodný skutkový stav nelze průkazně dovodit, neboť není jasné, jestli žalobce nezapočal kolonu předjíždět dříve, než bylo zapnuto směrové světlo nákladního vozidla. Krajský soud podle stěžovatele vystavěl právní odpovědnost stěžovatele na nedostatečně zjištěném skutkovém stavu a došel k překvapivému závěru, že přestože není možné určit, zda stěžovatel mohl vidět zapnutí směrového světla u předjížděného nákladního vozidla, měl tento manévr

a zapnutí směrového světla předvídat. Stěžovatel z toho vyvozuje, že krajský soud připouští, že stěžovatel objektivně nemusel vidět zapnuté směrové světlo.

[10] Podle stěžovatele stojí závěry krajského soudu především na znaleckém posudku znalce doc. Ing. Vémoly, Ph.D., který se vyhýbá odpovědi na otázku, zda stěžovatel mohl za řadou tří za sebou jedoucích vozidel rozpoznat zapnutí směrového světla nákladního vozidla. Znalec přitom připouští, že stěžovatel mohl začít předjíždět před zapnutím směrového světla u tohoto nákladního vozidla, aniž by předvídal či předpokládal, že pomalá jízda kolony za sebou jedoucích vozidel je v příčinné souvislosti se situací na začátku kolony. Výpověď stěžovatele, který uvedl, že kolonu předjížděl na úseku 150 m a zapnuté směrové světlo nákladního vozidla uviděl až těsně předtím, než nákladní vozidlo změnilo směr jízdy vlevo, krajský soud vůbec nehodnotil. Znalecký posudek Ing. Mrázka, Ph.D. byl podle stěžovatele krajským soudem nedostatečně a chybně vyhodnocen. Návrhu žalobce na výslech obou znalců přitom nebylo vyhověno, a nedošlo tedy k odstranění rozporů těchto znaleckých posudků.

[11] Stěžovatel dále brojí proti krajským soudem odkazované judikatuře, nicméně současně z téže judikatury vyvozuje závěry, jimiž svoji stížnostní argumentaci podporuje. Trvá na tom, že při zahájení předjíždění i v jeho průběhu byly parametry pro předjíždění splněny, avšak změnil se před dokončením předjížděcího manévru, když řidič nákladního vozidla zapnul směrové světlo a neprodleně začal odbočovat vlevo. Stěžovatel dodává, že pokud v napadeném rozsudku krajský soud odkazuje na § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, rozšiřuje tím povinnosti, jejichž porušení je mu kladeno za vinu.

[12] Stěžovatel brojí také proti závěru krajského soudu, podle nějž neměl dostatečný výhled, když na přehledném úseku předjížděl dvě lehká nákladní vozidla a jedno osobní. Trvá na tom, že výhledové poměry byly ideální a jeho rychlost byla přiměřená. Předmětem zkoumání krajského soudu mělo být, zda se stěžovatel zachoval adekvátně za situace, kdy na poslední chvíli zjistil zapnuté směrové světlo u předjížděného nákladního vozidla. Krajský soud sám uznává, že nelze určit, kdy stěžovatel mohl spatřit zapnutá směrová světla tohoto vozidla a v jaké vzdálenosti od místa nehody vybočilo uvedené vozidlo do levého jízdního pruhu. Tyto skutečnosti jsou však podle stěžovatele zcela klíčové. Krajský soud se touto zkoumáním vyhnul a dovodil, že stěžovatel je měl předpokládat. V takovém případě však skutkový děj odpovídá skutkovým podstatám uvedeným v § 17 odst. 5 písm. a) a b) zákona o silničním provozu. Krajský soud podle stěžovatele dochází k vlastním předpokladům týkajícím se předjíždění kolony, aniž by měly oporu v zákoně. Stěžovatel dodává, že z žádného ustanovení zákona o silničním provozu nevyplývá zákaz předjíždět kolonu vozidel, a tudíž ho za to nelze sankcionovat.

[13] Krajský soud podle stěžovatele přehlédl § 17 odst. 4 zákona o silničním provozu a dovodil povinnost pouze pro předjížděcího. Závěry krajského soudu uvedené v odstavci 41. napadeného rozsudku potvrzují nesprávné uvažování krajského soudu o posuzovaném předjížděcím manévru. Stěžovatel zdůrazňuje, že drtivá většina předjíždění kolon je zahájena bez znalosti ukazatele směru vozidla jedoucího v čele kolony. Krajský soud v daném případě rovněž pominul, že řidič nákladního vozidla připustil svoje pochybení. Krajský soud také při posouzení věci porušil zásadu *nullum crimen sine lege*.

pokračování

[14] Stěžovatel dále namítá, že i žalovaný ve vyjádření k žalobě poukazoval na rozpory v obou znaleckých posudcích, krajský soud přesto nepovažoval za nutné provést jejich výsledky. Upozorňuje též na rozdílný přístup krajského soudu k uvedeným dvěma posudkům. Za pochybení považuje i neprovedení jím navržených důkazů, neboť na základě nich mohl být řádně zjištěn skutkový stav věci. V posuzovaném případě bylo podle stěžovatele nutné vyhodnotit tachograf nákladního vozidla. Odůvodnění napadeného rozsudku proto považuje za nedostatečné, postrádající vnitřní logiku a návaznost na jednotlivá jednání obou řidičů, vystavené na hypotézách. Nelze proto dovodit stěžovatelovu odpovědnost za přestupek.

[15] K otázce přijatelnosti kasační stížnosti stěžovatel uvádí, že v souzené věci vyvstala potřeba sjednotit stanovisko pro počínání všech účastníků předjížděcího manévru. Je přesvědčen, že krajský soud pochybil při aplikaci hmotného i procesního práva, v aplikaci na věc dopadajících norem, při hodnocení důkazů a nerespektoval ani ustálenou judikaturu. Dovodil stěžovatelovu odpovědnost, aniž by byly naplněny formální i materiální znaky daného přestupku.

IV.

[16] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti odkazuje na odůvodnění napadeného rozhodnutí a navrhuje kasační stížnost zamítnout.

V.

[17] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti. Ta byla podána včas, osobou oprávněnou, proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost ve smyslu § 102 s. ř. s. přípustná, a stěžovatel je v souladu s § 105 odst. 2 s. ř. s. zastoupen advokátem.

[18] Vzhledem k tomu, že v dané věci rozhodoval samosoudce, v souladu s § 104a s. ř. s. se Nejvyšší správní soud dále zabýval otázkou, zda kasační stížnost svým významem podstatně přesahuje zájmy stěžovatele. Pokud by tomu tak nebylo, odmítl by ji jako nepřijatelnou. Pro vymezení institutu nepřijatelnosti a jeho dopadů do soudního řízení správního Nejvyšší správní soud odkazuje na své usnesení ze dne 26. 4. 2006, č. j. 1 Azs 13/2006-39, publ. pod č. 933/2006 Sb. NSS, v němž neurčitý právní pojem *přesah vlastních zájmů stěžovatele* vyložil. Dle této judikatury bude kasační stížnost přijatelnou, pokud: (i) se dotýká zatím judikaturou neřešených právních otázek; (ii) se týká právních otázek řešených rozdílně; (iii) je třeba judikturního odklonu; či (iv) došlo k zásadnímu pochybení, které mohlo mít dopad do hmotněprávního postavení stěžovatele.

[19] Stěžovatel v kasační stížnosti k její přijatelnosti v obecnosti uvádí, že byly naplněny všechny výše uvedené podmínky a že jeho vlastní zájmy jsou výrazně překročeny tím, že je třeba sjednotit stanovisko ohledně počínání všech účastníků předjížděcího manévru. Vzhledem k povaze námitek vznesených v kasační stížnosti Nejvyšší správní soud přijal stěžovatelovu kasační stížnost k meritornímu přezkumu, tedy dovodil její přijatelnost. *Prima facie* totiž nelze vyloučit stěžovatelem tvrzená pochybení krajského soudu, aniž by

Nejvyšší správní soud věcně nepřezkoumal vznesené kasační námitky, které se týkají stěžovatelovy odpovědnosti za přestupek.

[20] Nejvyšší správní soud tedy posoudil kasační stížnost v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů, zkoumaje přitom, zda napadený rozsudek netrpí vadami, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.).

[21] Kasační stížnost není důvodná.

[22] Předmětem přezkumu v nynější věci je otázka stěžovatelovy odpovědnosti za přestupek, kterého se měl dopustit tím, že předjížděl z levé strany nákladní vozidlo, které dávalo znamení o změně směru jízdy vlevo, v důsledku čehož došlo ke střetu těchto vozidel. Spornou mezi účastníky řízení je otázka, zda stěžovatel uvedeným jednáním naplnil skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 7 zákona o silničním provozu, tedy zda v řízení bylo prokázáno, že předjížděl v případě, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno. Stěžovateli je v tomto smyslu kladeno za vinu porušení povinnosti stanovené v § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu, podle kterého *řidič nesmí předjíždět, dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy*.

[23] V souvislosti se skutkovými okolnostmi této dopravní nehody je třeba doplnit, že obě vozidla jela po ulici Pávovská v Jihlavě, po rovném přehledném úseku s maximální dovolenou rychlostí 70 km/h, kde se nachází několik sjezdů z pozemní komunikace k průmyslovým areálům. Za nákladním vozidlem (s nímž se stěžovatel střetl) jela v řadě dvě další menší nákladní vozidla a jedno osobní vozidlo. Stěžovatel tuto řadu pomalu jedoucích vozidel dojel a následně ji započal předjíždět zleva, přičemž došlo ke kolizi s nákladním vozidlem, které jelo v čele této řady a odbočovalo doleva k jednomu z průmyslových areálů.

[24] Z kamerového videozáznamu z nákladního vozidla (který zachycuje jízdu 5 s před střetem a 5 s po střetu) vyplynulo, že nákladní vozidlo mělo před nehodou (nejméně po dobu 5 s zachycených na záznamu) zapnutý ukazatel změny směru jízdy vlevo. Správní orgán prvního stupně nechal za účelem zjištění průběhu skutkového děje vypracovat znalecký posudek znalcem doc. Ing. Vémolou, Ph.D., v rámci nějž byly zodpovězeny také otázky položené stěžovatelem. V průběhu řízení před krajským soudem pak stěžovatel doložil další znalecký posudek, který na základě jeho zadání vypracoval znalec Ing. Mrázek, Ph.D. Součástí správního spisu je rovněž oznámení o přestupku, jehož součástí je i protokol o nehodě v silničním provozu, úřední záznam a fotodokumentace, kterou poskytla Policie České republiky, která byla k nehodě přivolána účastníky nehody. Správní spis dále obsahuje rovněž výpovědi účastníků nehody a svědka nehody L. H.

[25] Nejvyšší správní soud nejprve přistoupil k posouzení stížnostních námitek, jež směřují k nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku pro nedostatek důvodů a pro nesrozumitelnost podle § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. Tyto vady, pokud by je napadený rozsudek vykazoval, jsou natolik závažné, že se jimi Nejvyšší správní soud musí v souladu

pokračování

s § 109 odst. 4 s. ř. s. zabývat z úřední povinnosti, tedy i tehdy, pokud by je stěžovatel nenamítal.

[26] Nejvyšší správní soud připomíná, že z jeho ustálené judikatury vyplývá, že rozsudek je nepřezkoumatelný pro nesrozumitelnost, jestliže neobsahuje určitý výrok, nesplňuje formální náležitosti podle § 54 odst. 2 s. ř. s. nebo také, nelze-li z rozsudku rozpoznat jeho jednotlivé části (záhlaví, výrokovou část, odůvodnění, poučení), jakož i tehdy, chybí-li věcný a obsahový soulad výrokové části napadeného rozsudku a jeho odůvodnění, nebo absentuje-li odkaz na použité právní normy, na nichž správní soud založil právní hodnocení v souzené věci (srov. například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75, ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Azs 47/2003-130, ze dne 31. 1. 2008, č. j. 4 Azs 94/2007-107, nebo ze dne 21. 8. 2008, č. j. 7 As 28/2008-76). Žádnou z takových vad napadený rozsudek prokazatelně netrpí. Ostatně ani stěžovatel konkrétně neuvádí, v čem byl měla nesrozumitelnost napadeného rozsudku spočívat.

[27] Rovněž problematika nepřezkoumatelnosti spočívající v nedostatku důvodů rozhodnutí je v judikatuře Nejvyššího správního soudu bohatě zastoupena (srov. např. rozsudky ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75, ze dne 29. 7. 2004, č. j. 4 As 5/2003-52, ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004-73, ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005-44, ze dne 25. 5. 2006, č. j. 2 Afs 154/2005-245, nebo ze dne 17. 1. 2008, č. j. 5 As 29/2007-64). Rozhodnutí soudu je třeba považovat za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, pokud není zřejmé, jakými úvahami se soud řídil při naplňování zásady volného hodnocení důkazů nebo při utváření právního závěru, z jakého důvodu soud považoval žalobní námitky za liché či mylné, proč nepovažoval za důvodnou právní argumentaci v žalobě, proč podřadil daný skutkový stav pod určitou právní normu. O nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů se jedná rovněž v případě, kdy soud opomněl vypořádat některou z uplatněných námitek, nebo pokud odůvodnění napadeného rozhodnutí obsahuje pasáže citované z jiného rozhodnutí, které se však týkalo skutkově i právně odlišné věci, aniž by soud rozvedl způsob aplikace závěrů vyslovených v takovém rozhodnutí na posuzovaný případ.

[28] Napadený rozsudek přitom vyhovuje i těmto kritériím přezkoumatelnosti. Krajský soud v něm výstižně popsal skutkový stav věci, stanoviska účastníků řízení a řádně, logicky a přehledně odůvodnil svůj závěr o spáchání přestupku a stěžovatelově odpovědnosti za něj. Namítanou vadou nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů ve smyslu výše zmíněných judikатурních závěrů tudíž napadený rozsudek netrpí. Nesouhlas stěžovatele s rozsahem a způsobem odůvodnění podaného krajským soudem v napadeném rozsudku přitom jeho nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů nezpůsobuje (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 11. 2013, č. j. 2 As 47/2013-30, ze dne 29. 4. 2010, č. j. 8 As 11/2010-163).

[29] Namítá-li stěžovatel, že se krajský soud odmítl zabývat problematikou vzájemných skutkových a právních vztahů mezi stěžovatelem (předjíždějícím) a řidičem nákladního vozidla (odbočujícím), a nezohlednil tak právní úpravu, která zavazuje odbočujícího řidiče, je třeba jej odkázat na odstavec 17. napadeného rozsudku, v němž krajský soud vysvětlil, že oba účastníci nehody byli obviněni z porušení jiné právní povinnosti vyplývající jim ze zákona o silničním provozu a že výsledky těchto řízení na sobě nejsou nijak závislé.

V souvislosti s řidičem nákladního vozidla přitom stěžovatel v kasační stížnosti pouze uvádí, že tento „připustil pochybení v přehlédnutí“ a že krajský soud k tomu „mlčí“. Jak již shora uvedeno, krajský soud upozornil na nezbytnost odlišení případných porušení zákona o silničním provozu ze strany stěžovatele a řidiče nákladního vozidla. Z uvedeného důvodu nepovažoval za potřebné se tímto aspektem věci více zabývat. S takovým postupem se Nejvyšší správní soud ztotožňuje, neboť i za situace, kdy by řidič nákladního vozidla připustil, že stěžovatele při odbočování přehlédl, nedosahovalo by toto jeho pochybení v souzené věci takové intenzity, která je potřebná k případnému vyvinění stěžovatele z porušení povinnosti vyplývající pro něj z § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu (srov. nálezn Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15). Nejvyšší správní soud k tomu dodává, že již ze znaleckého posudku znalce doc. Ing. Vémoly, Ph.D., vyplynulo, že řidič nákladního automobilu, který posléze hodlal odbočit vlevo, v době, kdy tento budoucí manévř signalizoval znamením pro odbočení, stěžovatelovo vozidlo nemusel vidět proto, že v té době ještě svůj předjížděcí manévř nezapočalo a stále se nacházelo za řadou posléze předjížděných vozidel, jak příléhavě vyzdvihl již žalovaný na str. 4 napadeného rozhodnutí.

[30] Posouzení toho, zda řidič nákladního vozidla postupoval protiprávně, tedy zda nedodržel povinnosti stanovené pro řidiče odbočujícího vozidla podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, tedy hraje roli pouze pro posouzení přestupkové odpovědnosti tohoto druhého řidiče, nikoliv stěžovatele (obdobně srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32, či ze dne 27. 10. 2021, čj. 9 As 120/2021-24). Na tomto závěru přitom nemůže nic změnit fakt, že pokud by jeden či druhý řidič v rozporu s uvedeným zákonem nepostupoval, k nehodě by pravděpodobně nedošlo. Z právě uvedeného tak plyne, že stěžovatelem vytýkané „mlčení“ krajského soudu o možném pochybení ze strany odbočujícího řidiče nákladního vozidla není ve věci relevantní. Pro uvedené tudíž napadený rozsudek vadou nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů netrpí.

[31] Nejvyšší správní soud neshledal důvodnou ani námitku, podle níž krajský soud nedostatečně vyhodnotil posudek Ing. Mrázka, Ph.D., předložený stěžovatelem v řízení o žalobě. Z napadeného rozsudku vyplývá, že krajský soud v úvodu vlastního posouzení věci srovnal poznatky obsažené v obou posudcích, které byly vypracovány, a to jak zvlášť, tak i ve vzájemné souvislosti (srov. odstavce 23. až 27. napadeného rozsudku). Dospěl přitom k závěru, že znalecké posudky poskytují odpovídající obrázek o skutkovém stavu věci. Krajský soud přitom neshledal, že by si tyto posudky co do skutkových zjištění odporovaly, naopak se podle krajského soudu doplňovaly. Rozpory krajský soud spatřoval toliko v hodnotících soudech znalců, k takovým však nejsou znalci podle krajského soudu oprávněni, a tyto jejich hodnotící úsudky tudíž jdou nad rámec odborných závěrů, které jsou úkolem znalců. Následně ze skutečností o průběhu posuzovaného skutkového děje uvedených v obou z nich krajský soud vycházel v odůvodnění napadeného rozsudku. Námitka, podle níž krajský soud své závěry opřel pouze či v převážné míře o znalecký posudek znalce doc. Ing. Vémoly, Ph.D., tudíž není důvodná. Ostatně konkrétní pochybení, kterého se v tomto ohledu měl krajský soud dopustit (tedy jaké závěry znalce Ing. Mrázka, Ph.D., nezohlednil), stěžovatel v kasační stížnosti neuvádí.

pokračování

[32] K námitce, že krajský soud neprovedl stěžovatelem navrhané důkazy, Nejvyšší správní soud dále uvádí, že dokazování bylo v tomto případě provedeno dostatečně. Na základě podkladů a důkazů ve správním řízení provedených a na základě skutečností z nich zjištěných a správními orgány posléze zhodnocených nevznikly ani po krajském soudem doplněném dokazování (znaleckým posudkem Ing. Mrázka, Ph.D.) pochyby o zjištěném skutkovém ději a jeho průběhu. Krajský soud tudíž nepochybil ani v tom, že další stěžovatelem v žalobě navrhané důkazy shledal nadbytečnými pro posouzení věci, a proto je neprovedl. Tento svůj postup však řádně v napadeném rozsudku vysvětlil (srov. odstavce 44. až 46. napadeného rozsudku), a nelze mu tak v tomto směru ničeho vytknout. K porušení doktríny opomenutých důkazů tudíž ze strany krajského soudu nedošlo.

[33] Ke stěžovatelem opakovaně zdůrazňované potřebě zajištění záznamů z tachografu nákladního vozidla (což je jediný z důkazů, jehož nutnost stěžovatel v kasační stížnosti blíže rozvádí) Nejvyšší správní soud dále uvádí, že z tohoto záznamu by mohla být zjištěna toliko přesná rychlost nákladního vozidla, která nejenomže byla s dostatečnou přesností stanovena znaleckými posudky na základě kamerového záznamu (aniž byla v řízení zpochybňována), ale zejména je v projednávané věci bez významu, neboť nebylo sporu o tom, že tato rychlost nepřekračovala nejvyšší povolenou rychlost v daném místě. Stěžovatel přitom opět nenabízí žádný relevantní argument, pro který by tato skutečnost měla naopak být v souzené věci významná.

[34] Vzhledem k tomu, že Nejvyšší správní soud neshledal napadený rozsudek nepřezkoumatelným pro nesrozumitelnost, ale ani pro nedostatek důvodů, a nedovodil ani jinou vadu řízení před krajským soudem, která by mohla mít vliv na zákonnost jím vydaného rozsudku, dospěl k závěru, že kasační důvod podle § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. nebyl naplněn.

[35] Stěžovatel v kasační stížnosti uplatňuje (bez dalšího upřesnění) i kasační důvod podle § 103 odst. 1 písm. e) s. ř. s., tedy nezákonnost rozhodnutí (usnesení) o odmítnutí návrhu (žaloby) nebo o zastavení řízení. Tento kasační důvod však pojmově vůbec nepřichází v úvahu, protože napadeným rozsudkem krajský soud stěžovatelovu žalobu neodmítl, ani řízení nezastavil, nýbrž rozhodl meritorně tak, že žalobu jako nedůvodnou zamítl.

[36] S ohledem na právě uvedené se Nejvyšší správní soud zabýval zbylými kasačními námitkami, jež lze podřadit pod kasační důvody podle § 103 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s. Jelikož povětšinou jsou námitky podřaditelné pod oba uvedené kasační důvody vzájemně provázané, Nejvyšší správní soud přistoupil k jejich posouzení také společně. Považuje to za vhodnější z hlediska srozumitelnosti a přehlednosti závěrů, k nimž v tomto případě dospěl.

[37] Stěžovatel má za to, že jádrem sporu je nedostatečně zjištěný stav věci ze strany krajského soudu, neboť nebylo prokazatelně zjištěno, kdy stěžovatel zahájil předjížděcí manévry, resp. zda jej nezapočal dříve, než řidič nákladního vozidla zapnul směrové světlo pro odbočování vlevo. Krajský soud přitom podle stěžovatele pochybil, když své závěry vystavěl až na konečné fázi předjížděcího manévru, ač rozhodná je právě jeho počáteční fáze.

[38] Nejvyšší správní soud v souvislosti s touto námitkou považuje ve shodě s krajským soudem za podstatnou a stěžovatelem do značné míry opomíjenou skutečnost, že stěžovatel nepředjížděl pouze nákladní vozidlo, s nímž se při manévru střetl. Není totiž sporu o tom,

že stěžovatel předjížděl několik za sebou jedoucích vozidel, což je již z podstaty věci specifická situace, kterou bylo třeba při posouzení věci zvážit. Krajský soud ji přitom v napadeném rozsudku zcela správně zohlednil a rovněž se věnoval rozboru jejího vlivu na konečné hodnocení celého případu. Z pohledu zákonnosti se v případě předjíždění více vozidel současně jistě nemusí jednat o zakázaný manévr, jak správně stěžovatel uvádí, avšak přesto, jak správně vysvětlil již krajský soud, jedná se zpravidla o manévr komplikovaný, který objektivně klade na předjíždějícího řidiče poměrně vyšší nároky co do zhodnocení celkové situace v provozu i na schopnosti řidiče předjíždějícího vozidla přiměřeně předvídat chování těch účastníků provozu, kterých se takový manévr týká.

[39] V souvislosti se vznesenou námitkou, podle níž je určující zahájení předjíždění manévru, jsou podstatné závěry, k nimž krajský soud dospěl v odstavci 36. napadeného rozsudku. Zde vyslovil, že *„co se týče okamžiku zahájení předjíždění manévru, jak již bylo předesláno, v daném případě nelze určit, zda žalobce mohl předjet každé vozidlo jednotlivě, nebo zda se jednalo o souvislou kolonu, u které toto možné nebylo (rozestupy vozidel nejsou známy). Pokud by bylo možné předjet každé vozidlo jednotlivě (při rozestupech mezi vozidly 10 m uvažovaných znalcem Ing. Mrázkem a rychlosti kolony pod 40 km/h by toto zřejmě možné bylo), je dle krajského soudu okamžik zahájení předjíždění nutné vztáhnout ke každému z vozidel zvlášť, tj. před předjetím každého vozidla musí řidič samostatně vyhodnotit, zda je zahájení předjíždění možné z hlediska § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu a tomu přizpůsobit rychlost a způsob jízdy.“* Tyto závěry dále doplnil v odstavci 40. napadeného rozsudku, v němž dále uvedl, že výklad stěžovatele založený na tom, *„že rozhodujícím pro posouzení zákazu dle § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu při předjíždění několika vozidel je okamžik faktického zahájení předjíždění manévru vůči prvnímu předjížděnému vozidlu, nepovažuje krajský soud za správný. Takový výklad nereflektuje specifika předjíždění více vozidel, které klade na předjíždějícího zvýšené nároky. Zároveň by obecně v případě delší řady vozidel mohl fakticky paralyzovat vozidla na čele řady, která by kvůli i třeba značně vzdálenému předjíždějícímu vozidlu nemohla ani s dostatečným časovým předstihem změnit směr jízdy vlevo.“* S těmito závěry se Nejvyšší správní soud zcela ztotožňuje, aniž k nim má další doplnění. Zbývá pouze dodat, že stěžovatel uvedená specifika jím prováděného manévru, na která poukázal krajský soud, naopak ve své argumentaci nezohledňuje, namítá-li, že je pro posouzení jeho odpovědnosti v souvislosti s kolizí s nákladním vozidlem v řadě více za sebou jedoucích vozidel rozhodný pouze okamžik, kdy stěžovatel započal předjíždět poslední z vozidel jedoucích v této řadě.

[40] Stěžovatel na podporu tohoto svého závěru v kasační stížnosti cituje rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 8. 2011, č. j. 2 As 106/2010-141, na který odkazoval v napadeném rozsudku i krajský soud. Ačkoliv stěžovatel tento rozsudek cituje na podporu svého závěru, paradoxně jej současně označuje za nepřiléhavý na projednávanou věc z důvodu rozdílné skutkové situace v něm řešené.

[41] Pomine-li kasační soud tento rozkol v logice stížnostní argumentace, musí poukázat na kontext, v němž na tento rozsudek odkazoval krajský soud. Učinil tak výlučně v souvislosti s upozorněním, že § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu upravuje situaci, v níž je předjíždění zakázáno. Nejvyšší správní soud v této souvislosti totiž v odkazovaném rozsudku v obecnosti vyslovil, že *„[n]aopak § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu taxativním způsobem vymezuje situace, ve kterých je předjíždění zakázáno, tj. řidič*

pokračování

nesmí předjížděcí manévr vůbec zahájit. Obecně platí, že nevyskytnou-li se v silničním provozu situace uvedené v odstavci 5 citovaného ustanovení, může řidič zahájit předjíždění, přičemž, při současném dodržení ostatních povinností (§ 17 odst. 1 a ž 4 zákona), by mělo dojít k bezpečnému a plynulému předjetí. Zákazy předjíždění uvedené v odstavci 5 citovaného ustanovení jsou odvislé jednak od subjektivního posouzení konkrétní situace na silnici řidičem vozidla [písm. a) až c)], jednak jsou vymezeny místem na pozemní komunikaci [písm. d) až g)]“. V odkazu na tento obecně jistě platný závěr nelze shledat žádné pochybení, a to ani za situace, kdy samotné skutkové okolnosti obou případů jsou odlišné. Obdobně to pak platí i v souvislosti s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 77/2008-50, na nějž krajský soud v napadeném rozsudku odkázal na podporu svého závěru o tom, že znakem skutkové podstaty nyní projednávaného přestupku není způsobení dopravní nehody.

[42] Na rozdíl od krajského soudu však stěžovatel z rozsudku č. j. 2 As 106/2010-141 vyvozuje také další závěry, které však již nejsou bez dalšího přílehlavé na nyní projednávanou věc. Ta totiž není skutkově shodná s tou řešenou v právě zmiňovaném rozsudku Nejvyššího správního soudu (což ostatně sám stěžovatel také uvádí). Nejzásadnější rozdíl spočívá právě v tom, což již shora Nejvyšší správní soud zmínil, tedy že projednávaném případě stěžovatel předjížděl řadu celkem čtyř vozidel a střetl se s nákladním vozidlem jedoucím v čele této řady. K takové situaci v odkazovaném případě nedošlo. Vyvozuje-li tak z výše zmíněného rozsudku kasačního soudu stěžovatel to, že určující je pro posouzení věci pouze moment zahájení předjížděcího manévru, nutno dodat, že odkazovaný rozsudek neodpovídá na otázku, která je v projednávané věci rozhodná, tedy kdy nastává moment zahájení předjížděcího manévru vůči řadě předjížděných vozidel (jedoucích slovy § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu „*vpředu*“). Jinými slovy, pro argumentaci stěžovatele, kterou vůči závěrům krajského soudu citovaným výše v odst. [39] uplatňuje, je rozsudek č. j. 2 As 106/2010-141 nepřiléhavý.

[43] Nejvyšší správní soud přitom má za to, že v projednávaném případě zjištěný skutkový stav věci umožňuje učinit spolehlivý závěr o tom, v jaké míře stěžovatel jednal obezřetně při provádění svého předjížděcího manévru, a to zejména na základě znaleckých posudků a kamerového videozáznamu z nákladního vozidla.

[44] Z kamerového záznamu vyplývá, že nákladní vozidlo dávalo znamení o změně směru jízdy minimálně 5 s před střetem (zapnuté znamení dokládá zvuková stopa tohoto záznamu), v kterémžto okamžiku bylo nákladní vozidlo 31,5 m před místem střetu a vozidlo stěžovatele 95 m před místem střetu (srov. strany 14 a 18 posudku doc. Ing. Vémoly, Ph.D.). Tomu koresponduje i zjištění, že 3,8 s před střetem se nákladní vozidlo nacházelo 25 m a vozidlo stěžovatele 66 m až 79 m před místem střetu (viz strana 16 a 17 znaleckého posudku Ing. Mrázka Ph.D.). Oba znalci současně potvrdili, že řidič nákladního vozidla dával toto znamení s dostatečným předstihem před zahájením svého odbočovacího manévru (strana 15 znaleckého posudku Ing. Mrázka, Ph.D., strana 20 posudku doc. Ing. Vémoly, Ph.D.). V okamžiku, kdy stěžovatel započal předjíždět nákladní vozidlo, již toto vozidlo dávalo znamení o změně směru jízdy vlevo. V tom případě však stěžovatel nesměl podle § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu předjíždět, a pokud tak učinil, uvedené ustanovení (viz jeho citace v odst. [22]) porušil. Stěžovatel totiž začal předjíždět řadu neobvykle pomalu jedoucích vozidel včetně vozidel nákladních, jedoucích rychlostí pod 40 km/h v místě, kde je jinak dovoleno jet rychlostí 70 km/h. Nadto v místě, kde se nachází

několik sjezdů z pozemní komunikace k průmyslovým areálům, a to aniž by vyhodnotil situaci na začátku řady těchto vozidel, tedy i to, zda některé z vozidel vpředu [srov. dikci § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu] dává znamení o změně směru jízdy, a aniž by byl schopen na včasné znamení o změně směru jízdy takového vozidla reagovat.

[45] Nejvyšší správní soud dále nepřehlédl, že stěžovatel v podstatné části své argumentace vychází z nesprávné teze, že aby mohlo z jeho strany dojít k porušení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu, musel by zapnuté směrové světlo vidět. Mýlí se také, má-li za to, že ho může vyvinut skutečnost, že spuštěné směrové světlo nákladního vozidla buď přehlédl, nebo neviděl přes řadu vozidel, kterou předjížděl. Výše uvedené ustanovení totiž stanoví, že řidič nesmí předjíždět, *dává-li* řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo, nikoliv *vidí-li*, že řidič vpředu jedoucího vozidla dává znamení. Vpředu jedoucí vozidlo přitom znamení o změně směru jízdy v souzené věci prokazatelně dávalo, a to v předstihu před vlastním odbočovacím manévrem, jak lze dovodit ze znaleckých posudků obou znalců. Skutečnost, že stěžovatel toto znamení o změně směru jízdy nákladního vozidla v důsledku vlastní nedbalosti, nepozornosti (stěžovatel v kasační stížnosti uvádí, že výhledové poměry byly v den nehody ideální) či fyzické překážky (řady jedoucích vozidel) neviděl, s ohledem na znění zákona nemá žádný vliv. V projednávané věci tak není rozhodné, kdy si stěžovatel zapnutého znamení o změně směru jízdy nákladního vozidla všiml, ale kdy řidič tohoto vozidla objektivně toto znamení učinil. Nejvyšší správní soud dodává, že pokud by přistoupil na argumentaci stěžovatele, že rozhodný je okamžik, kdy si všiml spuštěných směrových světel, nikoliv okamžik jejich faktického spuštění, znamenalo by to, že stěžovatel může těžit ze svého vlastního přehlédnutí, nepozornosti či nedůslednosti.

[46] V souvislosti s právě uvedeným je tak irelevantní rovněž stěžovatelova námitka, podle níž se doc. Ing. Vémola, Ph.D., ve svém znaleckém posudku vyhýbal zodpovězení otázky, zda stěžovatel mohl v řadě vozidel rozpoznat zapnutí směrového světla, jakož i námitka spočívající v tom, že stěžovatel zapnuté směrové světlo uviděl až těsně předtím, než nákladní vozidlo změnilo směr. Jak shora uvedeno, pro naplnění skutkové podstaty daného přestupku není rozhodné subjektivní stěžovatelovo vnímání (rozpoznání) signalizace o změně směru jízdy nákladního vozidla, nýbrž objektivní skutečnost, spočívající v tom, zda uvedené nákladní vozidlo, které hodlalo měnit směr jízdy, tuto skutečnost signalizovalo, a to v předstihu před tímto manévrem tak, aby ostatní řidiči mohli na tuto skutečnost reagovat (např. právě i tím, že nezahájí předjížděcí manévr, resp. již zahájený manévr v jeho průběhu bezpečně ukončí). A jak již opakovaně uvedeno, řidič nákladního vozidla tuto signalizaci učinil nejméně 5 s před tím, než započal samotné odbočování vlevo. Stěžovatel se rovněž mýlí, má-li za to, že krajský soud měl zkoumat, zda se zachoval adekvátně ve chvíli, kdy si všimnul zapnutého směrového světla, neboť tato skutečnost nemá žádný vliv na kvalifikaci jeho jednání spočívajícího v porušení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu.

[47] Stěžovatel dále namítá, že krajský soud nedostatečně a chybně zhodnotil znalecký posudek vypracovaný Ing. Mrázkem, Ph.D. Nejvyšší správní soud již výše vyslovil, že se krajský soud tímto posudkem zabýval dostatečně (viz výše odstavec [31] tohoto rozsudku). Skutečnost, že jej krajský soud vyložil chybně, podle stěžovatele spočívá v tom, že v odstavci 37. napadeného rozsudku vyslovil, že tento znalec v posudku uvedl, že pokud by stěžovatel

pokračování

zareagoval na signalizaci změny směru jízdy, mohl ve svém pruhu zastavit a střetu zabránit. To však podle stěžovatele z tohoto znaleckého posudku nevyplývá.

[48] Stěžovateli je třeba přisvědčit v tom, že výslovně tento závěr znalec Ing. Mrázek, Ph.D., ve svém znaleckém posudku skutečně nevyslovil. Současně však stěžovatel nerozporuje, že ze závěrů znalců v obou posudcích vyplývá, že v době 5 s před střetem vozidel (kdy řidič nákladního vozidla nejpozději dával znamení o změně směru jízdy) se stěžovatel nacházel více než 60 m za nákladním vozidlem a opak nevyplývá ani ze znaleckého posudku znalce Ing. Mrázka, Ph.D. Přitom tento znalec ve svém posudku (viz kapitola 4.3.1 na straně 18 a násl. posudku, které se dovolává stěžovatel) k možnosti stěžovatele odvrátit nehodový děj od okamžiku, kdy si dle vlastního tvrzení všiml, že nákladní vozidlo odbočuje (proč se znalec nevyjádřil i k možnosti stěžovatele odvrátit nehodový děj již v okamžiku zapnutí směrových světel na nákladním vozidle, tj. 5 s před střetem, v posudku není nijak vysvětleno – poznámka soudu) uvedl, že k tomu došlo 33 m až 41 m před místem střetu, přičemž stěžovatel by musel jet rychlostí 56 až 64 km/h, aby na tuto vzdálenost dokázal bezpečně zastavit a vyhnout se střetu s nákladním vozidlem. Znalec přitom uvedl, že „z rychlosti dovolené 70 km/h by došlo k zastavení vozidla na dráze 47 m. V této vzdálenosti od koridoru pohybu nákladní soupravy (nákladního vozidla - pozn. soudu) se vozidlo Peugeot (vozidlo stěžovatele - pozn. soudu) nacházelo v čase 2,7 - 3,2 s před střetem (0,4 - 0,9 s před skutečnou reakcí), tedy v době, kdy z pohybu vozidla Mercedes (nákladního vozidla - pozn. soudu) nebyl zjevný odbočovací manévr.“

[49] Z posudku Ing. Mrázka, Ph.D. tedy vyplývá, že pokud by stěžovatel jel nejvyšší povolenou rychlostí (tj. 70 km/hod), mohl zastavit na dráze 47 m. Krajský soud proto zcela správně dovodil, že o to spíše by stěžovatel zastavil na dráze delší než 60 m, kterou by měl k dispozici, pokud by včas reagoval na signalizovanou změnu směru jízdy nákladního vozidla (nikoliv jen na vlastní odbočovací manévr) s ohledem na skutečnost, že řidič vozidla začal změnu směru jízdy signalizovat nejméně 5 s před manévrem (ani to znalec Ing. Mrázek, Ph.D., v posudku nepopírá). Nejvyšší správní soud z uvedeného důvodu závěr krajského soudu uvedený v odstavci 37. napadeného rozsudku o možnostech stěžovatele zabránit střetu vozidel za chybný nepovažuje. Nejvyšší správní soud tak pouze pro úplnost dodává, že skutkové závěry znalce citované výše v odst. [48] tohoto rozsudku se vztahují k okamžiku, kdy byl či nebyl zjevný odbočovací manévr nákladního vozidla vlevo. Skutková podstata přestupku obsažená v § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu však hovoří o *znamení o změně směru jízdy vlevo*, nikoliv o zjevnosti samotného odbočovacího manévru, již se dovolává, ve shodě se znaleckým posudkem znalce Ing. Mrázka, Ph.D., stěžovatel.

[50] Uvedená stěžovatelova námitka tak není důvodná a jeho odkaz na stranu 18 znaleckého posudku znalce Ing. Mrázka, Ph.D., z níž cituje závěr, že nebyl schopen zastavit před místem střetu a jeho reakce byla včasná, je do značné míry vytržena z kontextu. Váže se totiž pouze k posouzení reakce stěžovatele na nehodový děj od chvíle, kdy si všiml, že nákladní vozidlo odbočuje, což bylo dle jeho vlastních slov „na poslední chvíli“. Nejvyšší správní soud přitom již výše vysvětlil, proč tento okamžik za rozhodný považovat nelze, a naopak je třeba brát za rozhodný okamžik, kdy měl řidič nákladního vozidla prokazatelně spuštěná směrová světla. To se stalo alespoň cca 5 s před střetem obou vozidel a v tu dobu se stěžovatel nacházel 95 m od místa střetu, jak uvedl znalec doc. Ing. Vémola, Ph.D., a ani

znalec Ing. Mrázek, Ph.D. to ve svém posudku nepopřel. Ve shodě s krajským soudem tak pouze pro úplnost Nejvyšší správní soud dodává, že pokud se oba znalci vyjadřují ve svých posudcích k možnostem stěžovatele zabránit střetu vozidel, nejedná se o odborné posouzení zjištěného skutkového stavu, nýbrž o hodnotící úsudek, který již znalcům v daném případě nepříslušel.

[51] Dále stěžovatel namítá, že z ničeho nevyplývá, že bylo prokázáno jeho protiprávní jednání spočívající v zákazu předjíždění, dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy. Trvá na tom, že zákonné požadavky pro předjíždění byly splněny a že řidič nákladního vozidla zapnul směrové světlo a neprodleně započal odbočovací manévř.

[52] Nejvyšší správní soud k této námitce uvádí, že je sice možné, že tak stěžovatel situaci subjektivně vnímal, objektivní sled událostí je však zachycen na kamerovém záznamu z nákladního vozidla, které jednoznačně prokazuje nejenom, že stěžovatel nákladní vozidlo předjížděl, když řidič nákladního vozidla dával znamení o změně směru jízdy, ale rovněž i to, že řidič nákladního vozidla nezačal odbočovat neprodleně po zapnutí směrového světla. Oba znalecké posudky tento sled událostí potvrzují shodně. Stěžovatel se tedy mýlí, pokud má za to, že jeho protiprávní jednání prokázáno nebylo, resp. že byla porušena zásada *nullum crimen sine lege*.

[53] Nejvyšší správní soud nesouhlasí ani se stížnostní námitkou, podle níž krajský soud rozšiřuje výrok napadeného rozhodnutí a rozhodnutí o přestupku tím, že v napadeném rozsudku odkazuje mimo jiné na § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. Krajský soud totiž na uvedené ustanovení odkazuje v tom směru, že vymezuje obecné zásady chování všech účastníků silničního provozu. Z odůvodnění napadeného rozsudku však současně nelze dovodit, že by krajský soud z odkazu na toto ustanovení dovozoval, že se stěžovatel dopustil přestupku též jeho porušením. Zbývá dodat, že stěžovatel krom uvedeného obecného tvrzení, že krajský soud dochází ve svých závěrech k porušení další povinnosti ze strany stěžovatele, na podporu tohoto svého závěru ničeho konkrétního neuvádí. Nejvyšší správní soud tudíž uzavírá, že prostá citace výše zmíněného ustanovení krajským soudem bez dalšího zmíněné a ničím neupřesněné stěžovatelovo tvrzení nedokládá, a proto i tuto námitku považuje kasační soud za nedůvodnou.

[54] Nejvyšší správní soud v této souvislosti doplňuje, že je nesprávný též stěžovatelův názor vyjádřený v kasační stížnosti, podle něž po řidiči nelze bez dalšího požadovat plnění dalších povinností, je-li zákaz předjíždění explicitně vymezen v zákoně. Toto vymezení totiž neznamená, že pokud stěžovatel dodržuje podmínky dané zákonem pro předjíždění, nemusí dodržovat ostatní povinnosti, které pro něj také ze zákona o silničním provozu vyplývají. *Ad absurdum* by z této stěžovatelovy logiky bylo možné vyvodit, že pokud řidič dodržuje pravidla pro předjíždění obsažená v § 17 zákona o silničním provozu, může při tomto manévru například překračovat nejvyšší dovolenou rychlost či neplnit další jiné povinnosti tímto zákonem stanovené. Jinými slovy, § 4 zákona o silničním provozu stanovuje obecné zásady, které je povinen dodržovat *při účasti na provozu na pozemních komunikacích každý*. Platí přitom, že se na každého řidiče v průběhu jízdy vztahuje celá řada nejrůznějších povinností, které je třeba dodržovat současně, aniž plnění jedné z nich umožňuje neplnit jinou, pokud takovou výlukou zákon výslovně nestanoví či není vyloučena již z povahy věci. O žádný z takových případů se zde nejedná. Z uvedeného důvodu je lichá i tato

pokračování

stěžovatelova argumentace vztahující se k aplikaci § 4 zákona o silničním provozu krajským soudem. Zbývá dodat, že pokud stěžovatel v kasační stížnosti nově uplatňuje argumentaci s odkazem na § 17 odst. 4 zákona o silničním provozu (*Řidič předjížděného vozidla nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění.*), který podle něj krajský soud přehlédl, pak situace, na kterou uvedené ustanovení dopadá, v souzené věci prokazatelně nenastala. Nebyl tudíž žádný důvod, aby se krajský soud aplikací tohoto ustanovení v napadeném rozsudku zabýval.

[55] Ani rozbor stěžovatelových možností ukončit předjížděcí manévry a zařadit se do pravého pruhu Nejvyšší správní soud nepovažuje v dané věci za relevantní. Obecnou úvahu krajského soudu o předjíždění řady vozidel, kterou přestřel v odstavci 35. napadeného rozsudku, Nejvyšší správní soud považuje za správnou a srozumitelnou. Otázka možných mezer mezi jednotlivými vozidly jedoucími v řadě za sebou a stěžovatelových schopností a možností se zařadit mezi ně je však otázkou odbornou, kterou mohou s ohledem na konkrétní zjištěné skutečnosti zodpovědět pouze znalci. Stěžovatel měl přitom možnost pokládat otázky k zodpovězení doc. Ing. Vémolovi, Ph.D., který vyhotovoval znalecký posudek na žádost správního orgánu prvního stupně, a nadto stěžovatel sám nechal vyhotovit další znalecký posudek znalcem Ing. Mrázkem, Ph.D., tudíž i od něj mohl požadovat provedení této analýzy, aniž toho využil.

[56] Nejvyšší správní soud nadto nemá za to, že by i případné odborné vyhodnocení těchto skutečností mohlo v projednávané věci ovlivnit výsledek řízení. Možnost či také schopnost stěžovatele zařadit se zpět do řady vozidel, která předjížděl, totiž nemá vliv na posouzení toho, zda došlo k porušení § 17 písm. 5 písm. e) zákona o silničním provozu. Jde o obdobnou situaci, jako v případě stěžovatelovy snahy zvrátit rozhodnutí o odpovědnosti za daný přestupek na základě tvrzení, že si závčasem nevšiml signalizované změny směru jízdy nákladního vozidla. Stěžovatel tímto pouze domýšlí jakési liberační důvody, které však nemají žádnou oporu v zákoně o silničním provozu. Jedná se navíc o úvahu vysoce hypotetickou, neboť stěžovatel se z vlastního přičinění dostal do situace, kdy si znamení o změně směru jízdy všiml až ve chvíli, kdy nákladní vozidlo začalo fakticky odbočovat.

[57] Pro úplnost k právě uvedenému Nejvyšší správní soud dodává, že stěžovatel nebyl sankcionován za předjíždění řady vozidel, jak v souvislosti s touto námitkou mylně interpretuje, ale pro předjíždění vpředu jedoucího vozidla dávajícího znamení o změně směru jízdy vlevo navzdory zákazu danému v § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu.

[58] Za obdobně irelevantní pro posouzení věci Nejvyšší správní soud považuje stěžovatelův rozbor odstavců 41. a 42. napadeného rozsudku, v nichž krajský soud vyvrací některé z žalobních námitek (o tom, že měla být zohledněna fakticita zahájení předjížděcího manévru či že stěžovatel neměl dostatečný výhled a představu o tom, co se děje na začátku řady přejížděných vozidel). I zde se Nejvyšší správní soud ztotožňuje se závěry krajského soudu, na něž nyní postačí pro přehlednost odkázat. Stěžovatel ostatně opět předkládá toliko hypotetická vyústění úvah krajského soudu, k nimž však v projednávané věci nedošlo, či vyjadřuje vlastní názor na to, jak bývá zahajována „*drtivá většina manévru předjíždění kolon*“. Tyto hypotetické či obecné úvahy však nejsou způsobilé vyvrátit ucelené a logické závěry krajského soudu, k nimž dospěl v napadeném rozsudku ohledně stěžovatelovy odpovědnosti za protiprávní jednání, které mu bylo kladeno za vinu.

[59] Nejvyšší správní soud uzavírá, že skutkový stav byl správními orgány i krajským soudem zjištěn dostatečně a krajský soud se nedopustil ani pochybení v právním posouzení věci. S jeho závěrem, že se stěžovatel vytčeného přestupku dopustil, se Nejvyšší správní soud shoduje. Nejvyšší správní soud s ohledem na výše uvedené konstatuje, že ani kasační důvody podle § 103 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s. nebyly naplněny.

VI.

[60] Kasační stížnost není pro výše uvedené důvodná, a proto ji Nejvyšší správní soud ve smyslu § 110 odst. 1 věty druhé s. ř. s. zamítl.

[61] Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn § 60 odst. 1 větou první s. ř. s. ve spojení s § 120 téhož zákona. Stěžovatel nebyl v řízení o kasační stížnosti úspěšný, právo na náhradu nákladů řízení tudíž nemá. Žalovanému jako v řízení úspěšnému účastníkovi žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, a proto Nejvyšší správní soud rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů tohoto řízení.

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

V Brně dne 13. března 2024

Mgr. Petra Weissová
předsedkyně senátu