



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl samosoudkyní JUDr. Lenkou Loudovou ve věci

žalobce: **M. M.**, narozený dne X
bytem X
zastoupený advokátem Mgr. Otakarem Janebou
sídlem U Železné lávky 568/10, 118 00 Praha 1

proti
žalovanému: **Ministerstvo dopravy**
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 22. 3. 2019, č. j. 218/2019-160-SPR/4

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce se žalobou došlou Městskému soudu v Praze domáhal zrušení rozhodnutí Ministerstva dopravy (dále jen „žalovaný“) ze dne 22. 3. 2019 č. j. 218/2019-160-SPR/4

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

(dále jen „**napadené rozhodnutí**“), jímž bylo podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**správní řád**“) zamítnuto odvolání proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravněsprávních činností ze dne 8. 8. 2018, č. j. MHMP 1225062/2018/Buk (dále jen „**prvostupňové rozhodnutí**“), které bylo zároveň potvrzeno.

2. Prvostupňovým rozhodnutím Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravněsprávních činností (dále jen „**správní orgán I. stupně**“) v souladu s ust. § 67 odst. 1 správního řádu a ust. § 93 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o odpovědnosti za přestupky**“) rozhodl, že žalobce je vinen tím, že dne 9. 4. 2017 řídil tramvaj, přičemž na specifikovaném místě neodhadl boční odstup od svislé kovové trubky ohraničující stavbu, došlo ke střetu pravého zpětného zrcátka tramvaje s trubicí, při této dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na dané tramvaji, žalobce tím porušil ust. § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o silničním provozu**“), a spáchal tak z nedbalosti přestupek podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Dále je žalobce vinen tím, že dne 26. 4. 2017 řídil tramvaj, přičemž na specifikovaném místě nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povrchu pozemní komunikace, narazil do stojícího motorového vozidla, které řídil Ing. R. S., ten s vozidlem zastavil z důvodu, že před ním vyjíždělo vozidlo od okraje pozemní komunikace, a došlo ke střetu přední části tramvaje se zadní částí motorového vozidla, při této nehodě došlo ke hmotné škodě na obou zúčastněných vozidlech, žalobce tím porušil ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, a spáchal tak z nedbalosti přestupek podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, za což mu byla podle ust. § 125c odst. 5 písm. g) téhož zákona uložena pokuta ve výši 2 000 Kč a povinnost náhrady nákladů řízení v paušální částce 1 000 Kč, dále byla určena splatnost pokuty a náhrady nákladů řízení. Správní orgán I. stupně dále konstatoval, že nerozhodoval o náhradě škody, neboť poškození se po řádném poučení s nárokem na náhradu vzniklé škody k řízení o přestupku nepřipojili.

II. Žalobní body

3. V prvním žalobním bodě žalobce namítal, že správní orgán I. stupně byl již od počátku připravený určit, že viníkem dopravních nehod bude žalobce, svědčí o tom průběh ústního jednání dne 10. 4. 2018, kdy po jeho skončení již žalovaný považoval dokazování za skončené s tím, že skutkový stav byl zjištěn dostatečně. Ke skutku ze dne 9. 4. 2017 žalobce navrhoval prověření, zda stavba probíhala v souladu s povolením, za jakých podmínek a kdo prováděl stavební úpravy včetně montáže bariéry, navrhl též výslech pracovníka, který úpravu bariéry prováděl, ke skutku ze dne 26. 4. 2017 žalobce navrhoval prověření kamerových záznamů zachycujících průběh nehody. Není pravda, že by žalobce navrhoval pouze jeden důkaz. Žalovaný však tyto důkazy neprovedl, svůj postup řádně nevysvětlil a neodůvodnil, nevysvětlil, proč nebylo třeba zajištění kamerových záznamů. Nepostaral se tak o odstranění rozporů ve spisovém materiálu, žalobce přitom na tyto rozpory poukázal v podání ze dne 16. 4. 2018, a to např. v situačním plánu z místa nehody dne 9. 4. 2017 v Praze 4, ul. N.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

4. Ve druhém žalobním bodě žalobce uvedl, že námitka podjatosti byla vznesena řádně a včas, byla zcela konkrétní a dokládala systémovou podjatost správního orgánu I. stupně, odkázal na své podání ze dne 16. 4. 2018. V napadeném rozhodnutí žalovaný navíc nijak neodůvodnil svůj závěr, že i v případě podání námítky bez zbytečného odkladu by tato námitka nebyla považována za důvodnou.
5. Ve třetím bodě měl žalobce za to, že žalovaný se vůbec nevyjádřil k postupu správního orgánu I. stupně, který napadené rozhodnutí (po právní moci) určil k zaslání též do registru řidičů, žalobce k tomu v odvolání namítal, že řidiči tramvají nejsou držiteli řidičských průkazů, ale mají průkaz vydaný podle drážních předpisů. Nesouhlasil s tím, že by tato otázka byla irelevantní, neboť rozhodnutí má obsahovat pouze skutečnosti rozhodné pro projednávanou věc a které nejsou v rozporu s právní úpravou.
6. Ve čtvrtém bodě žalobce namítal, že bylo povinností žalovaného v rámci řádného zjištění skutkového stavu věci též zjistit, zda došlo k porušení právních předpisů ze strany subjektu, který instaloval (či posouval) ohrazení zasahující do průjezdního profilu, žalobce to navrhoval při jednání dne 10. 4. 2018, neboť řidiči tramvají včetně žalobce tímto místem projížděli bez jakéhokoli střetu s daným ohrazením. Poukázal na následující pochybnosti: fotodokumentace z místa nehody dokazuje, že stavební ohrada byla umístěna výrazně blíže jízdnímu pruhu, jímž je navíc vedena tramvajová kolejová dráha, Policie ČR při šetření dané dopravní nehody pochybila, znalecký ústav MBL CRASH Expert s.r.o. ve svém vyjádření ze dne 22. 2. 2019 č. OV 20 – 1/2019 uvedl, že poslední sloup oplocení zasahoval do průjezdního profilu 232,5 mm, byl vyhnutý směrem ke kolejím více než ostatní sloupky, pokud by tento sloupek nebyl vyhnutý, ke střetu by nedošlo, ačkoliv ohrazení zasahovalo celé do průjezdního průřezu, došlo ke kolizi až s posledním sloupkem, kdy tramvaj řízená žalobcem minula předcházející sloupky bez kolize, je velmi obtížné, aby řidič tramvaje sledoval překážku, která zasahuje cca 5 cm od okraje zrcátka a je cca 6 cm nad spodním okrajem zrcátka. Správní orgán I. stupně však tyto pochybnosti neodstranil, nezjistil, kdo a kdy hrazení instaloval, příp. kdy došlo k jeho posunu, odmítl návrhy žalobce na doplnění dokazování.
7. V pátém bodě žalobce uvedl, že tramvajová trať je dráha a tramvaj je kolejové drážní vozidlo, i když tramvaje využívají pozemní komunikaci, platí pro ně drážní předpisy a dále i zákon o silničním provozu. Žádný obecně závazný předpis však neukládá povinnost řidičům tramvají, ani jiným účastníkům silničního provozu, odhadovat průjezdní profil a pomocí § 8, § 4 a § 5 zákona o silničním provozu dovozovat porušení tohoto zákona, účastník silničního provozu není povinen přeměřovat a odhadovat rozměry komunikace a předvídat v této souvislosti závažné porušení pravidel provozu jinými osobami, odkázal na soudní judikaturu.
8. V šestém bodě žalobce tvrdil, že spisový materiál neobsahuje zjištění, že situace nevznikla v předmětném místě náhle, naopak ze spisu vyplývá, že muselo dojít k posunutí hrazení, neboť žalobce i ostatní řidiči projížděli daným místem opakovaně bez nutnosti sklopení zrcátek, situace se musela změnit, ze spisu však není zřejmé, kdy k této změně došlo. Žalobce chtěl toto prověřit a navrhl provedení dalších důkazů, které však byly správním orgánem I. stupně odmítnuty.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

9. V sedmém bodě se žalobce ohrazoval proti konstatování žalovaného, dle kterého by sklopením pravého zrcátka do neprovozní polohy nedošlo k žádnému ohrožení silničního provozu, jde o pouhé tvrzení bez doložení jakýchkoli skutečností, neboť řidič tramvaje musí mít stále přehled o tom, co se děje na jejím boku. Pokud řidič tramvaje zastaví a projíždí se sklopeným zrcátkem, a to zejména když se rozjíždí, ztrácí přehled, takový úkon je velmi rizikový, nemusí se jednat pouze o kontakt s jiným vozidlem, ale může dojít ke kontaktu s chodcem. Správní orgány se s touto námitkou nevypořádaly, bez odůvodnění uvedly, že tento úkon není nebezpečný.
10. V osmém bodě žalobce namítal, že žalovaný se řádně nevyrovnal s odborným vyjádřením znaleckého ústavu MBL CRASH Expert s.r.o. č. OV 20 – 1/2019 ze dne 22. 2. 2019, nezpracoval ho Ing. J. G., jak mylně uvádí žalovaný. Znovu citoval závěry tohoto posudku ohledně průběhu nehody, měl za to, že tento posudek jako příčinu dopravní nehody označil nedostatečné zajištění oplocení, které zasahovalo do průjezdního profilu tramvaje, kdy první sloupky tramvaj bezpečně minula, pokud by byl poslední sloupek kolmo ke komunikaci, ke střetu by nedošlo. Nesouhlasil se závěrem žalovaného, že tento posudek nevyvrací odpovědnost žalobce za zavinění dopravní nehody, žalovaný se s tímto posudkem řádně nevyrovnal.
11. V devátém žalobním bodě žalobce k odbornému vyjádření znaleckého ústavu MBL CRASH Expert s.r.o. ze dne 23. 2. 2019 č. OV 20 – 2/2019 uvedl, že dle jeho závěrů nelze s ohledem na údaje určit, zda řidič vytvořil tramvaji překážku náhlou s tím, že brzdné pomalení tramvaje je menší než brzdné zpomalení vozidla Hyundai, a pokud v poslední fázi brždění řidič tohoto vozidla zvýšil intenzitu brždění, pak je brzdné zpomalení i při použití rychlobrzdy u tramvaje menší než u vozidla. Poukázal na to, že znalecký ústav jednoznačně konstatoval, že pro provedení přesné analýzy nehodového děje je nedostatek exaktních podkladů, ze kterých by bylo možné jednoznačně určit vzájemné vzdálenosti vozidla a tramvaje v okamžiku rozhodování jejich řidičů, důvodem k intenzivnímu brždění vozidla Hyundai byla překážka náhlá, kterou vytvořilo bílé dodávkové vozidlo. Měl za to, že z tohoto znaleckého vyjádření nevyplynají závěry, které učinil žalovaný v napadeném rozhodnutí, neboť správní orgány neměly dostatek exaktních podkladů, na základě kterých bylo možné určit průběh nehodového děje, a tím i odpovědnost žalobce.
12. V desátém bodě žalobce uvedl, že se správní orgány řádně nevypořádaly se všemi jeho argumenty, které uvedl v odvolání a ve svém podání z 16. 4. 2018, jde o odkaz na rozsudek Ústavního soudu č. 3159/15, námitky ohledně rozporů v důkazním materiálu (viz podání ze dne 16. 4. 2018), výjimky řidičů tramvají z povinností řidičů vozidel a argumenty ohledně veřejných zdrojů týkajících se rozdílného výkladu ve stanoviscích žalovaného a v daném případě.
13. V jedenáctém bodě žalobce poukazoval na to, že již v rozhodnutí ze dne 19. 2. 2019 č. j. 218/2019-160-SPR/5 žalovaný předjímal své budoucí rozhodnutí ve věci samé, činil řadu nepodložených tvrzení ohledně zadání znaleckého posudku, jde o nestandardní postup žalovaného, o čemž svědčí i to, že toto rozhodnutí má číslo jednací pozdější než napadené rozhodnutí, i když mu časově předchází.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

14. Žalobce považoval obě správní rozhodnutí za nezákonná, žalovaný neměl prvostupňové rozhodnutí potvrdit, navrhl, aby napadené rozhodnutí bylo zrušeno a věc byla žalovanému vrácena k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného

15. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě shrnul průběh správního řízení, k prvnímu žalobnímu bodu uvedl, že žalobce nic nezabývalo povinnosti chovat se v souladu s ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, tj. chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob, a své chování byl povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace a situaci v provozu, na tom nic nemění to, jestli stavba probíhala v souladu s povolením, jednalo se o analogickou situaci s tím, kdyby např. do jízdního profilu žalobcem řízené tramvaje zasahovalo další odstavené vozidlo, i když by předmětem posouzení bylo možné spáchání jiného přestupku řidičem odstaveného vozidla, nevyvíňovalo by to žalobce s ohledem na jeho nerespektování ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. Posouzení souladnosti průběhu stavby s povolením nadto nebylo součástí věcné působnosti správního orgánu I. stupně, mohlo být předmětem řízení před jiným správním orgánem, ale jeho výsledek by žalobce viny nezabýval, výsledky pracovníků, kteří prováděli ohrazení stavby, by na věci nic nezměnily, neboť nedodržení předmětného ust. § 4 písm. a) žalobcem v okamžiku průjezdu daným úsekem, aniž by správně odhadl průjezdnost komunikace pro jím řízenou tramvaj, je nepochybné, není podstatné, jak dlouho před tímto momentem svislá trubka do průjezdního profilu zasahovala. Správní organ I. stupně se s požadavkem výsledků vypořádal.
16. Poukázal na to, že sám žalobce dne 10. 4. 2018 uvedl, že někteří jeho kolegové před konstrukcí ohrazení zastavili a sklopili zrcátka na tramvajích (ti, jejichž tramvaje by zrcátka konstrukci ohrazení mohly zasáhnout, v závislosti na typu tramvaje), díky čemuž nedošlo ke kolizi s předmětným ohrazením, dopravní situace tedy byla v daném úseku pro řidiče tramvaje při dostatečné pozornosti odhadnutelná a dopravní nehoda v tomto úseku odvrátitelná. Daná překážka se v průjezdním profilu tramvaje neocitla náhle a bylo možné ji rozpoznat, jedná se o obdobnou chybu v úsudku, popř. nepozornost žalobce jako řidiče tramvaje, jakou by bylo např. při řízení autobusu nesprávné najetí do křižovatky při odbočování s následným zavedením boku vozidla o dopravní značku umístěnou v blízkosti vozovky, nebo o, byť nesprávně, odstavené další vozidlo. Při řízení kteréhokoliv vozidla, včetně tramvaje, nemůže zaměstnanec - řidič spoléhat na to, že bude ze strany zaměstnavatele vždy informován předem o situaci na projížděné trase a zavazován jím předem povinností např. sklápět zrcátka na vozidle na určitém úseku, tato část námítky nemůže zpochybnit, že žalobce porušil ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu.
17. Odborné vyjádření č. OV 20 - 1/2019 na těchto závěrech nic nemění („...je zřejmé, že v případě, že by sloupek nebyl vyhnutý, ke střetu by nedošlo.“) neboť, jak bylo uvedeno výše, trubka stavebního ohrazení zasahující do jízdního profilu tramvaje nevedla při průjezdu každé tramvaje k dopravní nehodě, ale pouze v případě žalobce, nebyla proto

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

nevyhnutelným předpokladem dopravní nehody. Subjektem události vedoucí bezprostředně k dopravní nehodě byl pouze žalobce, kdy pouze na jeho reakci na situaci v silničním provozu záleželo, zda ke střetu tramvaje s předmětnou trubkou dojde, nebo ne. To, že ke střetu došlo pouze v jeho případě, znamená, že nešlo o situaci, kterou by nebylo možné odvrátit.

18. Povinnosti řidiče tramvaje jsou uvedeny v ust. § 8 zákona o silničním provozu, ust. § 4 a 5 téhož zákona pro něj platí v celé jejich šíři, řidič tramvaje je tedy povinen stejně jako jiný řidič vyhodnocovat, zda je s ohledem na rozměry a manévrovací schopnosti vozidla způsobilý projet projížděným úsekem pozemní komunikace, aniž by např. došlo ke kolizi s jakoukoliv překážkou, je absurdní obhajovat se neexistencí speciálního předpisu pro řidiče tramvaje.
19. K dopravní nehodě ze dne 26. 4. 2017 uvedl, že tvrzení žalobce o dodržení bezpečné vzdálenosti zpochybňuje samotná skutečnost, že k dopravní nehodě došlo, a rovněž i průběh nehodového děje tak, jak byl zdokumentován správním orgánem I. stupně, jedná se zejména o policejní dokumentaci vyšetření dopravní nehody pořizenou na místě, záznam elektronického tachografu předmětné tramvaje, výpovědi samotného žalobce a svědka Ing. R. S.
20. S ohledem na to, že jde o skutek spočívající v nedodržení bezpečné vzdálenosti tak, aby řidič dokázal zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled, se současným přizpůsobením jízdy dalším podmínkám ovlivňujícím dopravní situaci, důkazy obsažené ve spise pro závěr o nedodržení ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu žalobcem zcela postačovaly, správní orgány dostatečně popsaly, z jakých důkazů vycházely. Kamerový záznam by neobjasnil nic nového ohledně samotného počínání žalobce při řízení tramvaje bezprostředně před nehodou, to je zcela exaktně zdokumentováno ze záznamu tachografu rychlosti, ze kterého vyplývá, že ve vzdálenosti 25 m před zastavením tramvaj zpomalovala mírnou intenzitou s již dříve zadanou provozní brzdou a nouzovou brzdu užil žalobce až ve vzdálenosti 8 m před již stojícím vozidlem Hyundai, což nepostačovalo. Sám žalobce uvedl, že sledoval vozidlo Hyundai na uvedené vzdálenosti, jak přibrzdí, až zastavuje, domníval se, že stihne provozní brzdou zastavit, aniž by došlo ke střetu, byl si však vědom, že povrch vozovky byl ten den vlhký, což je pro brzdnu dráhu tramvaje nejhorší. Pokud za těchto okolností došlo ke střetu tramvaje s před ním jedoucím vozidlem, kdy žalobce na vzniklou situaci s ohledem na doprovodné okolnosti (zejména meteorologické podmínky) reagoval užitím nouzové brzdy s nedostatečným předstihem, bylo tím dle žalovaného nepochybně žalobcem nedodrženo ust. § 18 odst. 1 zákona silničního provozu. Kamerový záznam by na tom nemohl nic dalšího objasnit ani zpochybnit, to platí i o záznamu situace před vozidlem Ing. R. S., ať už tento svědek zastavil vozidlo z jakýchkoliv důvodů, nezbavuje to žalobce povinnosti počínat si při řízení vozidla podle požadavků daného ust. § 18 odst. 1. Jak plyne ze spisového materiálu, žalobce nepoužil včas nouzovou brzdu, protože si myslel (bez ohledu na aktuální meteorologické podmínky, o nichž dle svého vyjádření věděl, že jsou pro zastavení tramvaje nejnepríznivější z možných), že nebude potřeba její použití, zároveň nejméně ze vzdálenosti 20 m sledoval zastavování před ním jedoucího vozidla, tím nezabránil dopravní nehodě. Objektivními důkazy jsou poškození obou vozidel při nehodě, záznam rychlosti tramvaje z tachografu, výpověď žalobce a výpověď svědka o

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

průběhu události. Žalovaný nepochybil, když jiné důkazy (včetně kamerového záznamu) neprovedl.

21. Měl za to, že ani odborné vyjádření č. OV 20 - 2/2019 závěry o vině žalobce za přestupek ze dne 26. 4. 2017 nijak nezpochybňuje, žalobce ani nečiní vlastní závěry o vině či nevině, ani nezpochybňuje výše uvedené důkazy a oprávněnost závěrů správních orgánů o nedodržení ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Odborné vyjádření neuvádí, proč by důkazy obsažené ve správním spise nepostačovaly k závěrům o vině žalobce, vychází především z výpovědi svědka a žalobce, zatímco se relevantně nezabývá dokumentací Policie ČR z místa dopravní nehody a záznamem tachografu tramvaje.
22. Žalovaný vyložil v napadeném rozhodnutí, proč námitka podjatosti nebyla vznesena včas, žalobce svou námitku o včasnosti nijak neodůvodnil, věděl, že řízení je vedeno správním orgánem I. stupně nejpozději od vydání příkazu ze dne 31. 10. 2017, námitku podjatosti však uplatnil až dne 16. 4. 2018. Poukázal na to, že účelem ust. § 14 správního řádu je zajistit, aby se na rozhodování nepodílela podjatá úřední osoba, nikoliv zajistit, aby o jakékoliv námitce podjatosti bylo formálně rozhodnuto. Bylo zcela namístě, aby správní orgán dle ust. § 14 odst. 2 správního řádu reagoval na tuto námitku prostým sdělením. Žalobce nevznesl dostatečně konkretizovanou námitku vůči žádné konkrétní osobě, to však žalovaný uvedl pouze pro úplnost, nemění to nic na závěru, že námitka byla podána opožděně.
23. K námitce ohledně zaslání informace do registru řidičů uvedl, že se jedná o samostatný administrativní úkon správního orgánu I. stupně, který vychází pouze z rozdělovníku, nejedná se o náležitost rozhodnutí, ani o součást předmětného řízení o přestupcích, žalovaný tak není oprávněn tento úkon přezkoumávat, k námitce se vyjádřil pouze proto, aby žalobce nemohl argumentovat nepřezkoumatelností jeho rozhodnutí, své vyjádření považuje za korektní.
24. Byl přesvědčen, že skutkový stav byl v dané věci zjištěn dostatečně, žalovaný nepochybil, pokud neprovedl důkazy navržené žalobcem.
25. Měl za to, že v rámci dílčího řízení o prodloužení lhůty k provedení úkonu nijak nepředjímal své rozhodnutí ve věci samé, o přestupku žalobce se zde vůbec nezmínil, posuzoval pouze, zda byl žalobce zkrácen na svých procesních právech stanovením předmětné lhůty a zamítnutím žádosti o její prodloužení. Z obsahu rozhodnutí č. j. 218/2019-160-SPR/5 dle názoru žalovaného žádné předjímání rozhodnutí o vině žalobce v odvolacím řízení nevyplývá, naopak, žalovaný se jakéhokoliv předběžného posuzování této otázky v tomto rozhodnutí striktně zdržel. Žalovaný se zabýval skutečnostmi týkajícími se zadání znaleckého posudku ve věci pouze z důvodu posouzení toho, zda měl odvolatel během správního řízení dost času na zadání a zpracování znaleckého posudku z pohledu zachování procesních práv, přičemž došel k závěru, že tomu tak bylo, a proto příslušné odvolání zamítl. Žalovaný se zabýval pouze v podmiňovacím způsobu v jednom odstavci formou úvahy variantami, které mohly dle jeho názoru nastat, pokud jde o nedodání znaleckého posudku do vydání rozhodnutí č. j. 218/2019-160-SPR/5, nejednalo se rozhodně o tvrzení, ale o nastínění možných variant, o nichž sám žalovaný uvedl, že je nepovažuje za pravděpodobné, nelze hovořit o *nepodloženém tvrzení*.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

26. Pokud jde o čísla jednací, jejich pořadí nemá žádný procesní význam, nejde o nic nestandardního, námitka je irelevantní. Navrhl, aby žaloba byla zamítnuta.

IV. Obsah správního spisu

27. Ze správního spisu soud zjistil následující skutečnosti podstatné z hlediska předmětu řízení.
28. Dle oznámení o přestupku ze dne 8. 5. 2017 došlo dne 26. 4. 2017 kolem 07.33 hodin k tomu, že žalobce řídil žalobce tramvaj tovární značky 15T ForCity, evidenční číslo 9234, linky 14, pořadí 3 (vlastník: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.), v Praze 1, v ulici V., ve směru jízdy od ulice L. k ulici V J., kde na úrovni domu č. p. 20 nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povrchu pozemní komunikace a narazil do stojícího osobního motorového vozidla tovární značky Hyundai, které řídil pan Ing. R. S., přičemž došlo ke střetu přední části tramvaje se zadní částí tohoto motorového vozidla, vlivem nárazu vznikla hmotná škoda na obou zúčastněných vozidlech, technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla v průběhu správního řízení uplatněna, ani ohledáním zjištěna, ke zranění osob nedošlo, provedenou dechovou zkouškou nebylo prokázáno ovlivnění alkoholem u žádného z řidičů.
29. Dle oznámení o přestupku ze dne 19. 5. 2017 došlo k tomu, že dne 9. 4. 2017 kolem 15.33 hodin řídil žalobce tramvaj tovární značky T3, evidenční číslo 8422, linky 11, pořadí 3 (vlastník: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.), v Praze 4, v ulici N., ve směru jízdy od N. b. S. k ulici U P., kde na úrovni sloupu veřejného osvětlení č. 410182 neodhadl boční odstup od svislé kovové trubky ohraničující stavbu, přičemž došlo ke střetu pravého bočního zpětného zrcátka tramvaje s trubicí. Vlivem nárazu vznikla hmotná škoda na zúčastněné tramvaji. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla v průběhu správního řízení uplatněna, ani ohledáním zjištěna. Ke zranění osob nedošlo. Provedenou dechovou zkouškou nebylo prokázáno ovlivnění alkoholem.
30. Na základě oznámení o přestupcích vydal správní orgán I. stupně příkaz o uložení pokuty č. j. MHMP 1714996/2017/Buk, ze dne 31. 10. 2017, kterým uznal žalobce vinným z obou předmětných přestupků, a uložil mu pokutu ve výši 2 000 Kč. Proti příkazu podal žalobce v zákonem stanovené lhůtě odpor spolu s doloženou plnou mocí zmocněnce.
31. Písemností ze dne 4. 12. 2017 správní orgán I. stupně oznámil zahájení řízení o přestupcích a předvolal žalobce na den 18. 1. 2018 k ústnímu jednání. V den jednání obdržel správní orgán stupně omluvu zmocněnce ze zdravotních důvodů, kterou akceptoval.
32. Správní orgán I. stupně následně předvolal žalobce a svědka pana Ing. R. S. k ústnímu jednání na den 10. 4. 2018. Uvedeného dne se ústního jednání zúčastnili žalobce, zmocněnec a předvolaný svědek, byl proveden výslech žalobce a výslech svědka Ing. R. S. Žalobce na závěr požádal o poskytnutí lhůty pro vyjádření do dne 16. 4. 2018. Tohoto dne bylo správnímu orgánu I. stupně doručeno vyjádření žalobce k dané věci, jeho Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

součástí byla žádost o poskytnutí přiměřené doby pro předložení znaleckého posudku ve věci přestupku ze dne 26. 4. 2017 a námitka systémové podjatosti správního orgánu I. stupně.

33. Správní orgán I. stupně poté přípisem ze dne 27. 4. 2018 zaslaným žalobci i jeho zmocněnci sdělil, že námitka nebyla podaná podle ustanovení § 14 odst. 2 správního řádu a byla natolik obecná, že v ní obsažená pochybnost o nepodjatosti nebyla přezkoumatelná.
34. Dále správní orgán I. stupně vydal usnesení č. j. MHMP 823815/2018/Buk ze dne 28. 5. 2018, kterým stanovil lhůtu k provedení úkonu doplnění znaleckého posudku do dne 30. 6. 2018.
35. Písemností ze dne 6. 6. 2018 požádal zmocněnec správní orgán I. stupně o prodloužení lhůty k provedení úkonu na dobu 3 měsíců. Správní orgán I. stupně vydal následně usnesení č. j. MHMP 928812/2018/Buk, ze dne 12. 6. 2018, kterým uvedenou žádost zamítl a lhůtu neprodloužil. Dne 26. 6. 2018 obdržel správní orgán I. stupně odvolání proti tomuto usnesení, které žalovaný zamítl rozhodnutím č. j. 218/2019-160-SPR/5, ze dne 20. 02. 2019, jež nabylo právní moci dne 01. 3. 2019.
36. Prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno dne 8. 8. 2018, žalobce byl uznán vinným z porušení ust. § 4 písm. a) a ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, a tedy spáchání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, za naplnění skutkových podstat výše uvedených přestupků byla žalobci podle ust. § 125c odst. 5 písm. g) uložena pokuta ve výši 2 000 Kč. Současně mu byla uložena povinnost uhradit náklady řízení v částce 1 000 Kč. Pokud jde o dokazování, správní orgán I. stupně zde vyšel z obou oznámení o přestupcích učiněných Policií České republiky, včetně jejich příloh, z výsledku žalobce a z výsledku svědka Ing. R. S.
37. Žalobce podal proti tomuto rozhodnutí dne 30. 8. 2018 odvolání.
38. Součástí spisu je dále odborné vyjádření ze dne 22. 2. 2019 č. OV 20-1/2019 vypracované znaleckým ústavem MBL CRASH Expert s.r.o. ve věci dopravní nehody ze dne 9. 4. 2017 a odborné vyjádření ze dne 23. 2. 2019 č. OV 20-2/2019 vypracované znaleckým ústavem MBL CRASH Expert s.r.o. ve věci dopravní nehody ze dne 26. 4. 2017.
39. Napadené rozhodnutí bylo vydáno dne 22. 3. 2019, žalovaný vyhodnotil, že v prvostupňovém řízení byly provedeny všechny potřebné důkazy, které mohly být k dispozici, jediným neprovedeným důkazem byl kamerový záznam k přestupku ze dne 26. 4. 2017, který však nebyl nutný pro dostatečné objasnění věci. Námitku podjatosti považoval za opožděnou a nepřezkoumatelnou. Ohledně nehody ze dne 9. 4. 2017 se vyjádřil k námitce týkající se případného porušení povinnosti jiným subjektem spočívajícím v instalaci překážky v jízdní dráze, tuto otázku však nepovažoval za rozhodující z hlediska odpovědnosti žalobce, neboť ani v případě zjištění porušení povinnosti jiného subjektu to neznamená žalobce povinnosti počínat si v souladu s ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, vyložil povinnosti řidiče tramvaje podle drážních

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

předpisů i podle zákona o silničním provozu, zejména jeho ust. § 8 a § 4 a 5. Přisvědčil správnímu orgánu I. stupně, že překážka se v průjezdním profilu tramvaje neocitla náhle, bylo možné ji rozpoznat, ostatní řidiči tramvají jedoucí tímto úsekem před žalobcem jízdní profil svých vozidel bez obtíží správně určili, na daném místě zastavili, na krátkém úseku sklopili zpětné zrcátko a následně bez způsobení dopravní nehody pokračovali v jízdě. Vyhodnotil, že sklopení pravého zrcátka do neprovozní polohy na úsek jízdy v délce několika centimetrů by bezpečnost silničního provozu neohrozilo, naopak by odvrátilo danou dopravní nehodu, vyjádřil se též k závěrům posudku č. OV 20-1/2019, žalobce by mohl být zbaven viny, pouze pokud by hrozící nebezpečí nemohl odvrátit. Dále, k nehodě ze dne 26. 4. 2017 uvedl, že daná situace byla výsledkem chybného úsudku žalobce, tramvaj jím řízená brzdila provozní brzdou mírně klesající rychlostí ve vzdálenosti 25 m před místem zastavení tramvaje a nouzovou brzdou až 8 m před místem střetu, což bylo zjevně pozdě a nestačilo k odvrácení dopravní nehody, žalobce nesplnil svou povinnost použít maximálního brzdného účinku, uvedené vzdálenosti svědčí o tom, že se nejednalo o kolizní situaci vzniklou bezprostředně před jedoucí tramvají, na kterou by již nebylo možné včas fyzicky reagovat a technicky ji zvládnout, odborné vyjádření č. OV 20 – 2/2019 nepovažoval za způsobitelné tyto závěry zpochybnit.

V. Hodnocení věci Městským soudem v Praze

40. Městský soud v Praze na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, a to v mezích žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 věta první zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, dále jen „s. ř. s.“), a po provedeném řízení dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
41. K námitce 1), 4) a 6): K dokazování prováděnému u ústního jednání dne 10. 4. 2018 je třeba uvést, že dle protokolu byly prováděny výslechy obviněného a svědka, dále byly prováděny listinné důkazy, žalobce byl poté dotázán správním orgánem I. stupně, zda po provedeném dokazování má nějaké otázky, navrhuje doplnění provedených důkazů či provedení nových důkazů a provedení výslechu svědků, žalobce nato požádal o poskytnutí lhůty pro doplnění svého vyjádření, případně dokazování ohledně obou skutků, správním orgánem mu byla poskytnuta lhůta do 16. 4. 2018 k doplnění vyjádření, ke kterému bude přihlédnuto při dalším postupu. I když lze přisvědčit tomu, že následně správní orgán I. stupně zařadil do protokolu konstatování: „*Vzhledem ke skutečnosti, že správní orgán považuje provedené dokazování za dostatečné, konstatuje, že provedeným dokazováním byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu nezbytném pro rozhodnutí.*“, je nutné jej vnímat v kontextu lhůty poskytnuté žalobci k doplnění vyjádření a případně dalších důkazů, neboť ani toto konstatování nezbavovalo správní orgán I. stupně řádně posoudit případná další tvrzení žalobce a jím vznesené důkazní návrhy a s nimi se též následně vypořádat. To ostatně správní orgán učinil, když přijal vyjádření žalobce ze dne 16. 4. 2018, a následně se zabýval jeho obsahem v prvostupňovém rozhodnutí. V návaznosti na dané vyjádření ze dne 16. 4. 2018 pak správní orgán I. stupně usnesením ze dne 28. 5. 2018 poskytl žalobci lhůtu k předložení znaleckého posudku. Nelze tak dovodit, že by v důsledku dílčího konstatování v protokolu o ústním jednání došlo ke zkrácení práv žalobce, neboť žalobce následně měl prostor k doplnění svých tvrzení a důkazů.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

42. Soud neshledal opodstatněné ani námitky žalobce týkající se nedostatečného zjištění skutkového stavu ohledně skutku ze dne 9. 4. 2018.
43. Dle odborné literatury: „*Obsahem komentovaného ustanovení (ust. § 3 správního řádu – pozn. soudu) je tzv. racionalizovaná zásada materiální pravdy. Stav věci proto nemusí být zjištěn přesně a úplně, což je v praxi stejně často nemožné, nýbrž postačí (tj. ona racionalizace), že je zjištěn takový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Neměly by být prováděny důkazy, které jsou zjevně nadbytečné a které nejsou bezpodmínečně nutné.*“ (Potěšil, L., Hejč, D., Rigel, F., Marek, D.: Správní řád. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, 916 s.)
44. V posuzovaném případě byl správními orgány zjištěn v dostatečném rozsahu průběh dopravní nehody a situace na místě, a to jednak z úředního záznamu o podání vysvětlení žalobce, z protokolu o nehodě v silničním provozu, ze situačního plánu, z fotodokumentace, z výpisu z tachografu a z rozboru záznamu tachografu a z dokumentace týkající se ohledání místa nehody. Dalším důkazem provedeným při ústním jednání byl výslech žalobce, v odvolacím řízení bylo žalobcem doplněno odborné vyjádření č. OV 20 – 1/2019. Tyto důkazy nejsou ohledně skutkového průběhu nehody v rozporu, průběh daných událostí ostatně nerozporuje ani sám žalobce. Jedinou námitkou žalobce zůstává tvrzený rozpor mezi plánkem z místa dopravní nehody, dle kterého měla být podle názoru žalobce stavební ohrada vzdálena od tramvajového pásu cca 1 m, a fotodokumentací, dle které byla stavební ohrada umístěna výrazně blíže jízdnímu pruhu, na což žalobce upozornil ve vyjádření ze dne 16. 4. 2018. I když lze přisvědčit žalobci, že se v prvostupňovém rozhodnutí správní orgán I. stupně nevyjádřil zcela specificky k tomuto tvrzení, je třeba poukázat na to, že správní orgán I. stupně se zabýval umístěním stavby ohrady, kdy z fotodokumentace shledal, že stavba jako celek nebyla umístěna v průjezdním profilu tramvaje, přičemž došlo k mírnému vychýlení jedné z kovových trubek, což překážku v průjezdovém profilu tramvaje tvořilo, toto lze z hlediska předmětu řízení považovat za nejpodstatnější. Rozpor namítaný žalobcem je přitom založen na čistě subjektivním vizuálním dojmu, žalobce nijak nekonkretizoval, podle jakých exaktních informací usuzuje, že ohrada je na plánku umístěna jinde než na fotodokumentaci. Ani odborné vyjádření č. OV 20-1/2019 pak žádný takový rozpor neidentifikuje a vychází z toho, že policie při ohledání zaměřila postavení sloupku ve vzdálenosti 0,8 m od pravé kolejnice (což odpovídá náčrtku, plánku a protokolu o nehodě), není zjištěno, že by fotodokumentace byla s tímto údajem v rozporu. V důsledku toho nevypovídání této dílčí námitky žalobce nezpůsobuje nezákonnost napadeného rozhodnutí, neboť o postavení vychýleného sloupku žádné pochybnosti nevznikají.
45. Dle protokolu o ústním jednání ze dne 10. 4. 2018 žalobce navrhoval, aby správní orgán I. stupně prověřil, zda stavba probíhala v souladu s povolením, za jakých podmínek, kdo prováděl stavební úpravy, včetně montáže předmětné bariéry, a navrhoval provést výslech pracovníka, který úpravu bariéry prováděl, byl přesvědčen, že případně zjištěné porušení povinnosti jinou osobou by mělo vliv na odpovědnost žalobce za daný přestupek.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

46. Dle ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu *při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.*
47. Z obsahu správního spisu vyplývá, že k dopravní nehodě došlo na přehledném přímém rovném úseku komunikace za denního světla, kdy viditelnost nebyla nijak snížena, na daném úseku byla rychlost pro tramvaje omezena na 20 km/h a kdy při průjezdu kolem mobilní stavební ohrady umístěné v těsné blízkosti jízdní dráhy došlo ke střetu pravého vnějšího zpětného zrcátka tramvaje s kovovou svislou trubkou, která byla součástí stavební ohrady. Pro žalobce přitom platila povinnost podle shora uvedeného ust. § 4 písm. a) přizpůsobit svou jízdu stavu komunikace a situaci v provozu tak, aby nedošlo k ohrožení majetku. V dané situaci žalobce věděl, že s tramvají projíždí úsekem, kde se jízdní dráha nachází v těsné blízkosti stavební ohrady, mohl a měl v každém okamžiku sledovat, zda aktuální situace na místě umožňuje tramvaji bezpečně a bez kolize projet. Z hlediska odpovědnosti žalobce za přestupek porušením ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu je podstatné, že v jízdní dráze se fakticky nacházela překážka, se kterou následně došlo ke střetu. Dále je třeba se zabývat otázkami zavinění žalobce, tj. zda minimálně ve smyslu nedbalosti nevědomé vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům měl a mohl vědět, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Na tuto odpovědnost však nemá žádný vliv okolnost, zda umístěním dané překážky do jízdní dráhy jiná osoba spáchala trestný čin, přestupek či zda se jedná o jiné porušení její povinnosti, popř. že žádná povinnost porušena nebyla.
48. Správní orgán I. stupně i žalovaný tento princip v obou správních rozhodnutích vysvětlily, když uvedly, že není podstatné, za jakých podmínek probíhala stavba či stavební úpravy v dané lokalitě (prvostupňové rozhodnutí), a dále že ani případný posun stavebního ohraničení v rozporu s vyhláškou č. 104/1997 Sb. nezbavuje žalobce odpovědnosti za porušení ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, přičemž posouzení viny jiného subjektu za umístění překážky do jízdní dráhy je předmětem jiného řízení (viz strany 4-5 napadeného rozhodnutí). Tím lze považovat za vypořádané námitky žalobce týkající se prověření skutečností, zda stavba probíhala v souladu s příslušným povolením, a ohledně podmínek její instalace, a s tím související návrhy žalobce na provedení dalšího dokazování, neboť správní orgány vysvětlily, proč tyto otázky nepovažovaly za podstatné.
49. Soud se rovněž ztotožňuje se stanoviskem žalovaného, dle kterého se v dané situaci neuplatní tzv. princip omezené důvěry podstatný pro hodnocení zavinění žalobce, podle kterého může řidič spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky silničního provozu jen tehdy, nevyplývá-li z konkrétní situace opak; tento princip se však neuplatňuje se v případech, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti (k tomu viz rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 6. 2021, č. j. 3 As 285/2019-30, ze dne 4. 5. 2020, č. j. 10 As 262/2018-29 a ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008-51). „Výjimkou z této zásady jsou případy,

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (např. 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.“ (viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011).

50. V rozsudku ze dne 24. 6. 2021 č. j. 3 As 285/2019-30 Nejvyšší správní soud uvedl: „Ve vztahu ke každému účastníku dopravní nehody je tedy třeba posoudit, zda jednal protiprávně a zda jeho jednání je v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody. To znamená, že i řidič jedoucí v souladu s právními předpisy je podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu povinen reagovat včas na situaci v silničním provozu, byť zapříčiněnou protiprávním jednáním jiného řidiče. Nedostojí-li této povinnosti, tj. nepřizpůsobí-li jízdu vzniklé dopravní situaci, aby zabránil dopravní nehodě, dopouští se rovněž přestupku spočívajícího v porušení § 4 písm. a) citovaného zákona.“
 51. V daném případě žalobce jako řidič tramvaje projížděl úsekem, kde probíhaly určité stavební práce ohrazené mobilní ohradou, již při njetí do předmětného úseku si musel si být vědom toho, že tramvaj se pohybuje ve velmi těsné blízkosti této ohrady, jednalo se tak o situaci, která z jeho strany vyžadovala zvýšenou opatrnost, žalobce měl a mohl na tuto aktuální situaci reagovat a při vynaložení dostatečné opatrnosti a pozornosti vyhodnotit, že daným úsekem nelze projet bez kolize s tramvají, resp. s jejím pravým bočním zrcátkem, při náležitém dodržení povinnosti dle ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu tak bylo v jeho možnostech danou nehodu odvrátit. To ostatně vyplývá též z okolnosti, že předmětným úsekem projelo v době po nehodě více jiných tramvají, kdy řidiči přijali opatření v podobě sklopení bočního zrcátka, aniž by došlo ke kolizi s vyhnutým sloupkem ohrady.
 52. Žalobce nesouhlasil se závěry žalovaného, že daná překážka se neocitla v jízdní dráze náhle. K tomu je třeba uvést, že ze správního spisu nevyplývá, že by žalobce někdy v průběhu správního řízení tvrdil, že on i jiní řidiči projížděli daným místem již dříve opakovaně bez nutnosti sklopení zrcátek, tudíž ani k tomuto tvrzení nebylo vedeno žádné dokazování (žalobce takové tvrzení neuvedl ani při svém výslechu, ani ve svých písemných podáních). Nelze tudíž vytýkat žalovanému, že se k této okolnosti v napadeném rozhodnutí nijak nevyjádřil a nijak ji nehodnotil. Naopak, žalobce při svém výslechu uvedl, že místem po dopravní nehodě projelo několik jiných tramvají, když někteří kolegové před konstrukcí zastavili a sklopili zrcátka do neprovozní polohy, takže ke kolizi nedošlo. Z toho vyplývá, že bylo v možnostech řidiče tramvaje, a tedy též žalobce, při vyvinutí náležité opatrnosti dopravní nehodě zabránit. Pokud žalovaný vycházel z toho, že daná překážka se neocitla v jízdním profilu náhle, je třeba to vykládat tak, že tato překážka se tam nacházela po celou dobu průjezdu žalobce kolem předmětné stavební ohrady, tedy že nedošlo k pohybu předmětného sloupku až v momentech, kdy žalobce s tramvají předmětným zúženým úsekem projížděl. Tato skutečnost totiž ze správního spisu bez pochyby vyplývá, ani žalobce netvrdil, že by k vyhnutí trubky do jízdní dráhy mělo dojít náhle v průběhu jeho průjezdu daným úsekem. Pokud by totiž k pohybu mobilní ohrady včetně trubky došlo až v okamžiku průjezdu tramvaje
- Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

inkriminovaným místem, mohlo by to mít zásadní vliv na hodnocení možné odvratitelnosti vzniklé kolize. Z hlediska hodnocené situace je však podstatné, že žádná podobná okolnost zjištěna nebyla, ohrada se nacházela ve stejném stavu po celou dobu pohybu tramvaje kolem dané ohrady, je tudíž nepodstatné, jak dlouhou dobu před příjezdem tramvaje byla do této polohy umístěna, nemá to vliv na hodnocení porušení ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu ze strany žalobce.

53. Ani ohledně skutku ze dne 26. 4. 2017 nepovažuje soud námitku žalobce ohledně nedostatečně zjištěného skutkového stavu za důvodnou. Žalobce zejména namítal, že správní orgány obou stupňů měly jako důkaz provést též kamerový záznam z místa nehody a v případě jeho neprovedení svůj postup řádně odůvodnit.
54. Žalobce byl v tomto případě postižen za spáchání přestupku porušením ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, tedy že nepřizpůsobil rychlost jízdy aktuálním okolnostem a podmínkám, tj. zejména mokrému stavu vozovky. Ze správního spisu vyplývá, že daného dne bylo sychravo a povrch vozovky byl mokrý, vypověděli to shodně žalobce i svědek – řidič poškozeného vozidla, žalobce si tedy této skutečnosti byl vědom, sám uvedl, že vlhký povrch je pro brzdou dráhu tramvaje nejhorší. Dále žalobce vypověděl, že vozidlo Hyundai spatřil poprvé na hranici křižovatky ulic Lazarská a Vodičkova, to již pozoroval, že vozidlo přibrzdňuje, až zastavuje, jel přitom rychlostí do 30 km/h. Dále vypověděl, že ve vzdálenosti 20 m před střetem použil provozní brzdu a nouzovou brzdu ve vzdálenosti 8 m před střetem použil až ve chvíli, kdy cítil, že vozidlo jde po vlhké koleji do skluzu. S tím koresponduje též výpověď svědka, který uvedl, že poté, co mu vjela jízdní dráhy vozidla bílá dodávka, se svým vozidlem zpomalil a zastavil, několik vteřin s vozidlem stál, poté přišel náraz do zadní části jeho vozidla, a dále též záznam z tachografu.
55. V návaznosti na to se soud ztotožňuje s hodnocením správního orgánu I. stupně následně potvrzeného žalovaným, dle kterého se jednalo o chybný úsudek žalobce, který neadekvátně vyhodnotil dopravní situaci, a ačkoli v dostatečném předstihu viděl již zastavující vozidlo Hyundai, ve vzdálenosti 20 metrů za ním použil pouze provozní brzdu, teprve poté, co zjistil, že je to na vlhkých kolejích nedostačující, použil ve vzdálenosti 8 metrů nouzovou brzdu. Z toho vyplývá, že žalobce nepřizpůsobil rychlost vozidla daným podmínkám, aby dokázal s vozidlem včas zastavit, a odvrátit tak střet. Žalovaný k tomu dále uvedl, že dané vzdálenosti svědčí o tom, že se nejednalo o kolizní situaci vzniklou bezprostředně před jedoucí tramvají, na kterou by již nebylo možné fyzicky reagovat a technicky ji zvládnout, soud s tímto hodnocením rovněž souhlasí. Jinými slovy, vzdálenost, ve které žalobce již bezpečně viděl stojící vozidlo a ve které přistoupil k zahájení brždění, by byla k odvrácení nehody dostatečná, kdyby žalobce použil další mu dostupné brzdné prostředky, a tedy s vozidlem vyvinul vyšší intenzitu brždění, což bylo technicky možné. K dopravní nehodě došlo proto, že tak neučinil, situaci chybně vyhodnotil a zpočátku brždění použil pouze provozní brzdu, což způsobilo pouze mírné nedostatečné snižování rychlosti.
56. Výše popsany děj vedoucí ke vzniku nehody byl žalovaným zjištěn v dostatečném rozsahu a nemá na něj vliv skutečnost, z jakého důvodu došlo k zastavení vozidla Hyundai a zda se jednalo o zastavení náhlé či nikoli, neboť to je z hlediska porušení

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

povinnosti žalobce přizpůsobit rychlost vozidla příslušným podmínkám nerozhodné. Z tohoto pohledu již nebylo nezbytné z hlediska povinnosti správního orgánu dle ust. § 3 správního řádu provádět další dokazování, a to ani kamerovým záznamem z místa dopravní nehody, neboť by na výše uvedeném hodnocení nemohl nic změnit.

57. V souladu s usnesením rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 1. 2014, č. j. 5 As 126/2011-68 (3014/2014 Sb. NSS) správní orgán není povinen provést všechny důkazy navržené účastníky, pokud však některé z navržených důkazů neprovede, je povinen dostatečně a srozumitelně vysvětlit, proč tak učinil.
58. V rozsudku ze dne 14. 3. 2019 č. j. 7 Azs 554/2018-31 Nejvyšší správní soud k této otázce uvedl: *„Správní orgány nejsou povinny vyhovět jakémukoliv návrhu účastníka řízení. Nejvyšší správní soud se této problematice mnohokrát věnoval a např. v rozsudku ze dne 13. 11. 2009, č. j. 5 As 29/2009 - 48, konstatoval, že „není na libovůli správního orgánu, jakým způsobem s návrhy účastníků na provedení důkazů naloží, neboť správní orgán sice není ve smyslu § 52 správního řádu povinen všechny důkazy navržené účastníky provést, pokud však některé z nich neprovede, musí v odůvodnění rozhodnutí uvést, proč se tak stalo. Správní orgán je oprávněn, ale i povinen odpovědně vážit, které důkazy je třeba provést, zda je potřebné stav dokazování doplnit a posuzovat důvodnost návrhů stran na doplnění dokazování. Zásada volného hodnocení důkazů neznamená, že by bylo rozhodujícímu orgánu dáno na výběr, které z provedených důkazů vyhodnotí a které nikoli a o které opře skutkové závěry a které opomene.“ (viz dále rozsudek ze dne 9. 7. 2015, č. j. 1 As 128/2015-48, či ze dne 22. 7. 2016, č. j. 5 As 254/2015-27). V posuzovaném případě správní orgán zdůvodnil, z jakého důvodu nepovažuje za nutné žalobce vyslechnout. Zdůvodnil to tím, že skutkový stav byl v daném řízení dostatečně zjištěn a vyslechnutí žalobce by bylo nadbytečné.“*
59. I když správní orgán I. stupně v prvostupňovém rozhodnutí explicitně neuvedl, proč nepřistoupil k provedení důkazu kamerovými záznamy, napravit toto pochybení žalovaný v napadeném rozhodnutí, kde se k tomu vyjádřil na stranách 3 a 6, poukázal na to, že zajištění kamerových záznamů ke zjištění pohybu třetího vozidla, kvůli kterému svědek zastavil své vozidlo v tramvajovém pásu, nebylo nutné k pro dostatečné objasnění věci, a to s ohledem na obsah výpovědí získaných při ústním jednání a situaci týkající se stavu a povahy pozemní komunikace, na straně 6 pak podrobně a srozumitelně popsal, v čem spočívá porušení povinnosti žalobce. Soud shledal, že žalovaný tím dostal požadavku na vysvětlení, proč neprovedl důkaz kamerovými záznamy navrženými žalobcem.
60. K námitce 5): Podle ust. § 8 odst. 1 zákona o silničním provozu pro řidiče tramvaje platí § 4, 5 a § 7 odst. 1 písm. a) a c). Z odborné literatury plyne, že: *„Pozitivní výčet ustanovení zákona, která dopadají na řidiče tramvají, není v tomto paragrafu úplný. Je však nepochybné, že činnost řidiče tramvaje je regulována i dalšími pravidly obsaženými v zákoně, jako je § 7 odst. 2, § 22, 23, 26, § 32 odst. 1, § 72 a jiné. V zásadě je možno konstatovat, že na řidiče tramvaje dopadají všechny povinnosti řidiče motorového vozidla, pokud je lze s ohledem na povahu provozu tramvaje na něj vztáhnout nebo pokud nejsou výslovně vyloučeny.“* (Kovalčíková, D., Štandera, J.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, 438 s.)

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

61. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 31. 5. 2012 č. j. 9 As 97/2011-138 uvedl: „*Formulace povinnosti řidiče chovat se ohleduplně a ukázněně je velmi obecná a může zahrnovat množství předem nepředvídatelných situací či jejich kombinací. Dodržování této povinnosti vyžaduje neustálou pozornost a plnou koncentraci řidiče, což je zásadní předpoklad pro bezpečnou jízdu. Řidič je odpovědný za to, že provádí při jízdě pouze takové úkony, při nichž dokáže mít situaci na vozovce, včetně okolních vozidel a dopravního značení, neustále pod kontrolou.*“
62. Nelze tak souhlasit se žalobcem, že by řidič tramvaje neměl povinnost odhadovat průjezdní profil. Jak vyplývá z výše uvedeného, i řidič tramvaje, stejně tak jako každý účastník silničního provozu, je v rámci výše uvedené prevenční povinnosti povinen počínat si tak, aby nedošlo k ohrožení života, zdraví či majetku a zároveň přizpůsobit své chování stavu pozemní komunikace a situaci v provozu. Tuto povinnost sice nelze zcela kazuisticky interpretovat tak, že by řidič tramvaje byl povinen doslova „přeměřovat“ rozměry komunikace, po které se chystá projet. Nicméně, v rámci dané povinnosti je povinen plně se koncentrovat, sledovat aktuální situaci v jízdní dráze tramvaje a v případě zaznamenání překážky je povinen učinit nezbytné úkony, aby nedošlo ke škodě, což v sobě může zahrnovat zastavení před překážkou, zpomalení za současné kontroly, zda je možné kolem dané překážky bezpečně bez kolize projet, případně další jednání směřující k odvrácení hrozící škody. Námitka je tak nedůvodná.
63. K námitce 7): Žalovaný v odvolání namítal, že sklopení pravého zpětného zrcátka je nebezpečné, neboť řidič ztrácí přehled o tom, co se děje na boku tramvaje, zejména při rozjíždění může dojít ke střetu s chodcem. Z napadeného rozhodnutí soud zjistil, že žalovaný se touto námitkou žalobce zabýval, a na to stranách 5 – 6, kdy připustil, že sklopením pravého zrcátka do neprovozní polohy sice řidič ztrácí přehled o pravé části tramvaje, avšak k ohrožení silničního provozu by nedošlo, neboť po pravé straně tramvajového pásu se nenacházel jízdní pruh, jednalo by se pouze o sklopení zrcátka na úsek jízdy v délce několika centimetrů, což by žádným způsobem bezpečnost silničního provozu nenarušilo, naopak by odvrátilo dopravní nehodu. Žalovaný tedy danou námitku vypořádal, soud se s tímto hodnocením ztotožňuje a pouze doplňuje, že dle fotodokumentace se tramvaj při jízdě kolem stavební ohrady pohybovala v tak těsné blízkosti hrazení, že nebylo fakticky možné, aby se mezi pravým bokem tramvaje a ohradou nacházely jakékoli osoby, natož vozidla, sklopením pravého zrcátka na velmi krátký úsek jízdy (několik cm) za účelem vyhnutí se kolizi s trubkou nemohlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu dojít.
64. K námitce 8): K námitce, dle které se žalovaný řádně nevyrovnal s odborným vyjádřením č. OV 20 – 1/2019, soud uvádí, že žalovaný jej v napadeném rozhodnutí řádně identifikoval jeho číslem, není sporu o tom, o jaké odborné vyjádření se jednalo, je tudíž nepodstatné, že žalovaný uvedl jako autora vyjádření Ing. J. G., který je ostatně v závěru uveden jako osoba, která odborné vyjádření vypracovala, a nikoli znalecký ústav společnost MBL Crash Expert, s.r.o., jejímž jednatelem Ing. J. G. je a která je ve vyjádření rovněž uvedena jako zpracovatel. Námitku nemá soud za důvodnou, neboť žalovaný se tímto vyjádřením a jeho závěry v napadeném rozhodnutí zabýval, a to na straně 6, přihlédl k jeho závěru, dle kterého „je zřejmé, že v případě, že by sloupek nebyl vyhnutý, ke střetu by nedošlo“, dále však vysvětlil, proč toto stanovisko nevedlo ke změně jeho závěru

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

o odpovědnosti žalobce za daný přestupek, jedná se o argumentaci o odvrátitelnosti dopravní nehody a možnosti žalobce střetu zabránit. Soud k tomu doplňuje, že v dané věci nebylo sporu o tom, že - zjednodušeně řečeno - trubka zasahovala do průjezdového profilu tramvaje, ani toto vyjádření však nevyvrátilo podstatné okolnosti, na kterých se zakládá odpovědnost žalobce za přestupek, tedy, že žalobce při vynaložení dostatečné pozornosti a opatrnosti mohl tento střet odvrátit.

65. K námitce 9): Rovněž z hlediska hodnocení odborného vyjádření č. OV 20 – 2/2019 soud se stanoviskem žalovaného souhlasí, závěry tohoto vyjádření nijak nevyvracejí, že žalobce svým jednáním naplnil znaky skutkové podstaty přestupku porušením ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Vyjádření totiž stejně jako napadené rozhodnutí vychází z toho, že dle výpovědi žalobce byla pravděpodobná vzdálenost tramvaje za vozidlem Hyundai cca 20 až 25 m, nijak nerozporuje záznam z tachografu, který prokazuje průběh brždění a délku brzdné dráhy tramvaje, ani výpověď žalobce ohledně jeho hodnocení vzniklé situace a průběhu brždění. Z těchto důkazů vyplývá, že žalobce nepřizpůsobil způsob a intenzitu brždění aktuálním podmínkám, kdy byla vlhká vozovka a koleje, přičemž v důsledku toho došlo k nárazu do stojícího vozidla, v tom spočívá podstata postihovaného jednání, a z tohoto hlediska není podstatné, zda důvodem k intenzivnímu brždění vozidla Hyundai byla překážka náhlá, kterou vytvořila bílá dodávka, či nikoliv.
66. K námitce 10): Soud má za to, že žalovaný se se všemi klíčovými argumenty žalobce vypořádal, k nevypořádání dílčí námitky odkazuje na svůj závěr uvedený v bodu 45 výše. Soud též shledal, že žalovaný přílehavě poukázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 3. 2016, č. j. 6 As 128/2015-32, který vychází z nálezu Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009 sp. zn. III. ÚS 989/08, ve kterém soud vyslovil, že: *„není porušením práva na spravedlivý proces, jestliže obecné soudy nebudují vlastní závěry na podrobné oponentuře (a vyvracení) jednotlivě vznesených námitek, pakliže proti nim staví vlastní ucelený argumentační systém, který logicky a v právu rozumně vyloží tak, že podpora správnosti jejich závěrů je sama o sobě dostatečná“*. Žalovaný v napadeném rozhodnutí uceleně, srozumitelně a bez vnitřních rozporů vysvětlil, na jakých skutečnostech a závěrech zakládá odpovědnost žalobce za spáchané přestupky, rovněž se zabýval námitkami žalobce (včetně principu omezené důvěry, který je vyjádřen v nálezu Ústavního soudu IV. ÚS 3195/15) a jím navrženými důkazy, jeho rozhodnutí lze považovat za přezkoumatelné a souladné s požadavky na odůvodnění dle ust. § 68 odst. 3 správního řádu.
67. K námitce 2): Podle ust. § 14 odst. 2 správního řádu *úřední osoba není vyloučena podle odstavce 1, pokud je pochybnost o její nepodjatosti vyvolána jejím služebním poměrem nebo pracovněprávním nebo jiným obdobným vztahem ke státu nebo k územnímu samosprávnému celku*.
68. Podle us. § 14 odst. 3 správního řádu *účastník řízení může namítat podjatost úřední osoby, jakmile se o ní dozví. K námitce se nepřihlédne, pokud účastník řízení o důvodu vyloučení prokazatelně věděl, ale bez zbytečného odkladu námitku neuplatnil. O námitce rozhodne bezodkladně usnesením služebně nadřízený úřední osoby nebo ten, kdo má obdobné postavení (dále jen „představený“)*.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

69. Příkazem ze dne 31. 10. 2017 doručeným žalobci dne 11. 11. 2017 správní orgán I. stupně zahájil předmětné správní řízení vedené pod sp. zn. S-MHMP 849106/2017/Buk. Již v té době tedy bylo zřejmé, že tento orgán je ve věci příslušným správním orgánem. Proti tomuto příkazu podal žalobce prostřednictvím svého právního zástupce odpor, který však nijak neodůvodnil. Z prvního termínu nařízeného ústního jednání se žalobce omluvil, ústní jednání se konalo dne 10. 4. 2018, při tomto jednání žalobce námitku podjatosti nevznesl. Tuto námitku uplatnil až ve vyjádření ze dne 16. 4. 2018, kde namítal systémovou podjatost správního orgánu I. stupně z těch důvodů, že tento orgán byl orgánem povolujícím instalaci stavební ohrady, je vlastníkem pozemních komunikací, na kterých došlo k nehodám, je objednatelem a plátcem služeb MHD a zároveň zřizovatelem provozovatele těchto služeb. Správní orgán I. stupně o této námitce nerozhodl usnesením, reagoval pouze neformálním sdělením ze dne 27. 4. 2018, tento svůj postup pak k odvolací námitce vysvětlil v napadeném rozhodnutí, kde se k námitce podjatosti rovněž vyjádřil.
70. Žalobce při ústním jednání soudu uváděl, že námitka podjatosti byla vznesena už při jednání správního orgánu dne 10. 4. 2018. Tato skutečnost z protokolu o ústním jednání nevyplývá, nicméně ani pokud by byla námitka podjatosti vznesena o šest dní dříve, při ústním jednání, na hodnocení její včasnosti by to nemělo vliv, když příkaz byl žalobci doručen již 11. 11. 2017.
71. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 4. 2020, č. j. 4 As 481/2019-21: *„Z ustálené judikatury zdejšího soudu vyplývá, že povinnost správního orgánu rozhodnout o námitce podjatosti usnesením ve smyslu § 14 odst. 3 správního řádu se vztahuje pouze k včas uplatněným námitkám podjatosti (srov. rozsudek NSS ze dne 30. 1. 2013, č. j. 1 As 89/2010-152, obdobně rozsudek ze dne 6. 9. 2017, č. j. 10 As 68/2017-32). Je tedy třeba předně vyřešit otázku, zda žalobce podal námitku podjatosti bez zbytečného odkladu ve smyslu § 14 odst. 3 správního řádu.“*
72. K tomu též rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2018, č. j. 1 As 319/2017-37: *„Jak vyplývá z věty druhé výše citovaného ustanovení, správní orgán k námitce nepřihlédne za situace, kdy účastník nevznesl námitku podjatosti bezodkladně poté, co se o ní dozvěděl. V nyní projednávané věci stěžovatel namítal tzv. systémovou podjatost správního orgánu příslušného k projednání jeho věci den před nařízeným jednáním, tj. 22. 9. 2015. O jeho příslušnosti se však dle obsahu správního spisu prokazatelně dozvěděl již z příkazu, proti němuž podal odpor dne 26. 8. 2015. Je tedy zjevné, že stěžovatel neuplatnil námitku podjatosti bezodkladně, ale bezmála měsíc poté, kdy se o možné podjatosti dozvěděl. Podle kasačního soudu tak správní orgán nemusel k námitce podjatosti v souladu s větou druhou § 14 odst. 2 správního řádu přihlížet.“*
73. Obdobně tomu v posuzované věci se tvrzený důvod podjatosti netýká specificky žádné konkrétní oprávněné úřední osoby, nýbrž správního orgánu I. stupně jako takového, bez ohledu na to, která úřední osoba by ve věci rozhodovala. Z toho a z povahy skutečností, které žalobce zamýšlel namítat jako důvody podjatosti, je zřejmé, že o těchto důvodech žalobce věděl již v době zahájení řízení před správním orgánem I. stupně, tj. ke dni 11. 11. 2017, tuto podjatost však nenamítl, učinil tak až asi půl roku poté podáním došlým

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

dne 16. 4. 2018. Neuplatnil tak námitku podjatosti bez zbytečného odkladu poté, co se dozvěděl o důvodu vyloučení.

74. V rozsudku ze dne 30. 1. 2013, č. j. 1 As 89/2010-152 Nejvyšší správní soud dále uvedl: *„Formulaci „k námitce se nepřihlédne“ obsaženou v § 14 odst. 2 správního řádu z roku 2004 je nutno vykládat tak, že o námitce podjatosti úřední osoby, která nebyla účastníkem řízení uplatněna bez zbytečného odkladu, se nerozhoduje samostatným usnesením. To však neznamená, že by se skutečnostmi, které jsou v ní uvedeny, neměl příslušný správní orgán vůbec zabývat.“ ... „Dojde-li tedy správní orgán k závěru, že účastník řízení neuplatnil námitku podjatosti „bez zbytečného odkladu“, sdělí mu, že nebude o jeho námitce rozhodovat usnesením, ale bude s ní nakládat jako s neformálním podnětem, na jehož základě tvrzenou podjatost úřední osoby z moci úřední prověří. Pokud na základě takového prověřování tvrzené podjatosti dospěje správní orgán k závěru, že je skutečně dána podjatost některé z úředních osob, bude na místě postupovat podle § 14 odst. 4 uvedeného zákona (tzn. určit jinou úřední osobu). Pokud je taková „opožděná“ námitka vznesena až v odvolání a odvolací správní orgán dospěje k závěru, že rozhodnutí bylo vydáno podjatou úřední osobou, pak je nutno na takové vydání rozhodnutí nahlížet jako na vadu řízení, která podle § 89 odst. 2 zpravidla bude důvodem pro zrušení napadeného rozhodnutí.“*
75. Správní orgán I. stupně těmito požadavkům dostál, neboť i když o námitce nerozhodl samostatným usnesením, zabýval se jejími věcnými důvody a sdělením ze dne 27. 4. 2018 zaslaným žalobci se k námitce vyjádřil z hlediska jejího obsahu, uvedl, proč ji nepovažuje za důvodnou. Rovněž žalovaný se k odvolací námitce v napadeném rozhodnutí (viz strana 4) podjatostí a tvrzenými důvody zabýval, vyjádřil se též k otázce její opožděnosti, přičemž z věcného hlediska odkázal na stanovisko správního orgánu I. stupně, které považoval za správné. Nelze tudíž souhlasit s tím, že by žalovaný tuto námitku materiálně neposoudil.
76. K pojmu systémové podjatosti se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 4. 7. 2019, č. j. 9 As 70/2019-34 takto: *„Nejvyšší správní soud ve své judikatuře rozumí pod pojmem „systémová podjatost“ situaci, kdy v řízení existuje tzv. „systémové riziko podjatosti“, které plyne z toho, že všechny úřední osoby jsou v zaměstnaneckém či jemu obdobném poměru k subjektu, jehož zájmy mohou být v řízení dotčeny; ani v takovém případě však nepostačí k vyslovení podjatosti samotný tento poměr, nepřistoupí-li k němu další okolnosti, nasvědčující tomu, že by postoj úředních osob mohl být ovlivněn i jinými než zákonnými hledisky (viz rozsudek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 11. 2012, č. j. 1 As 89/2010 - 119). Nejvyšší správní soud tento typ podjatosti spojuje především s řízením, v němž rozhoduje orgán územního samosprávného celku v přenesené působnosti ve věci, která se týká zájmu tohoto územního samosprávného celku, byť uvedl, že stejné systémové riziko existuje i v případě zaměstnanců státu v postavení úředních osob (shora odkazovaný rozsudek rozšířeného senátu, bod [70]). (...) Podstatou systémové podjatosti je tak naplnění římskoprávní zásady „nemo iudex in causa sua“, tj. vyloučení právě onoho rizika, že nad zákonnými hledisky rozhodování převáží zaměstnanecká či služební loajalita úřední osoby vůči subjektu, o jehož zájmech je rozhodováno. Smyslem je tedy eliminace toho, aby ve věci, v níž je dán zájem samosprávného územního celku, nerozhodoval jeho zaměstnanec, u něhož je zvýšené riziko vnějších vlivů působících na výsledek řízení.“*

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

77. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 20. 11. 2012, č. j. 1 As 89/2010-119 uvedl, že důvody pochybovat o nepodjatosti příslušného úředníka jsou dány tehdy: „*je-li z povahy věci či jiných okolností patrné podezření, že v důsledku tohoto zaměstnaneckého poměru by mohl být jeho postoj k věci ovlivněn i jinými než zákonnými hledisky.*“
78. Z výše uvedeného vyplývá, že i v případě tvrzení tzv. systémové podjatosti je nutné tvrdit nejen samotný poměr úředních osob, ale též konkrétní další okolnosti, ze kterých žalobce dovozuje jejich zájem na výsledku řízení, tj. jejich motivaci způsobitou vyvolat pochybnosti o jejich nepodjatosti. V daném případě však žalobce žádné takové konkrétní okolnosti neuvedl, odkázal pouze na základní vazby, na kterých tvrzení o systémové podjatosti zakládá, tj. že správní orgán I. stupně byl orgánem povolujícím instalaci stavební ohrady, je vlastníkem pozemních komunikací, na kterých došlo k nehodám, je objednatelem a plátcem služeb MHD a zároveň zřizovatelem provozovatele těchto služeb. Dále však již nijak nevysvětlil, proč by úřední osoby měly mít na tomto základě dle jeho názoru zájem na výsledku předmětného řízení. Daná námitka tak nemůže být způsobila zpochybnit nepodjatost rozhodujících osob, žalovaný tuto námitku posoudil správně, pokud ji považoval za nekonkrétní a zcela lichou. V souvislosti s vypořádáním námítky podjatosti tak soud neshledal v postupu správních orgánů žádné z namítaných pochybení.
79. K námitce 3): K tomuto žalobnímu bodu je třeba uvést, že žalovaný se k této odvolací námitce vyjádřil, a to na straně 4 napadeného rozhodnutí, kde uvedl, že zaslání výsledku řízení do registru řidičů je samostatným administrativním úkonem. Soud k tomu doplňuje, že podle ust. § 68 správního řádu rozhodnutí obsahuje výrokovou část, odůvodnění a poučení účastníků, rozdělovník mezi náležitosti a součásti rozhodnutí nepatří. Z toho vyplývá, že v rámci daného žalobního typu (žaloba proti rozhodnutí správního orgánu) nelze tzv. rozdělovník, resp. úkon, kdy správní orgán zaslal prvostupňové rozhodnutí registru řidičů, napadat.
80. K námitce 11): Ani tuto námitku neshledal soud za opodstatněnou, žalovaný se v rozhodnutí ze dne 19. 2. 2019 zabýval tím, zda má být žalobci prodloužena lhůta k předložení znaleckého posudku, v této souvislosti posuzoval, jaké byly možnosti žalobce z hlediska zadání tohoto posudku, a zda k tomu již měl dostatečný časový prostor, soud to považuje za zcela legitimní úvahu s ohledem na lhůty, které správní orgány vážou z hlediska vydání rozhodnutí. V tomto rozhodnutí soud neidentifikoval ani žádné úvahy, kterými by žalovaný jakkoli předjímal své rozhodnutí ve věci samé, žalobce sám ani žádné takové konkrétní úvahy neoznačil. Otázka čísla jednacího tohoto rozhodnutí je pak zcela bezpředmětná a nemá žádný procesní význam, nemohla tudíž žádným způsobem ovlivnit práva žalobce.
81. Městský soud v Praze tedy uzavírá, že žalobce se svými námitkami neuspěl, v řízení o žalobě nevyšly najevo žádné vady, k nimž je nutno přihlížet z úřední povinnosti, Městský soud v Praze proto dle § 78 odst. 7 s. ř. s. žalobu zamítl jako nedůvodnou.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.

82. O náhradě nákladů řízení jeho účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce ve věci neměl úspěch, proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží, a žalovanému žádné náklady řízení nad rámec úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

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

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

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, 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 20. ledna 2022

JUDr. Lenka Loudová v. r.
samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje K. R.