



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Lukášem Hlouchem, Ph.D. v právní věci

žalobce: V. J.
bytem X

zastoupen Mgr. Daniel Grimm, advokát
sídlem Janáčkova 1089/20, 702 00 Ostrava

proti
žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje
sídlem Žerotínovo nám. 449/3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 6. 2022, č. j. JMK 85669/2022, sp. zn. S-JMK 61288/2022/OD/No,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Včasnou žalobou podanou ke Krajskému soudu v Brně (dále též „krajský soud“) brojil žalobce proti výše citovanému rozhodnutí žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“). Tím žalovaný zamítl odvolání žalobce proti rozhodnutí Magistrátu města Brna, odboru dopravněsprávních činností (dále jen „správní orgán I. stupně“ nebo „prvostupňový orgán“), ze dne 25. 3. 2022, č. j. ODSČ-71492/21-52, sp. zn. ODSČ-71492/21-DAN/PŘ

(dále jen „rozhodnutí správního orgánu I. stupně“ nebo „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupku“), a toto rozhodnutí potvrdil.

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), jehož se měl dopustit tím, že dne 13. 5. 2021 v 15:40 hod. řídil motorové vozidlo tov. zn. Škoda Octavia, RZ: X, v Brně po pozemní komunikaci ul. Hlinky, ve směru od ul. Lipová k ul. Žabovřeská, přičemž v blízkosti domu čp. 61 se nechoval ohleduplně a ukázněně, v důsledku čehož narazil do před ním stojícího vozidla tov. zn. Škoda Octavia, RZ: X, s nímž v tu dobu z kolmého parkovacího stání vyjížděla A. Z. (dále jen „poškozená“). Při předmětné dopravní nehodě vznikla hmotná škoda na obou zúčastněných vozidlech a došlo také ke zranění dítěte spolujedoucího ve vozidle poškozené. Daným jednáním žalobce porušil povinnost plynoucí z ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, čímž se z nedbalosti dopustil přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona.
3. Za uvedený přestupek uložil prvostupňový orgán žalobci dle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu ve spojení s § 35 a násl. zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, pokutu ve výši 1 800 Kč. Současně byla žalobci prvostupňovým rozhodnutím uložena povinnost nahradit náklady správního řízení v paušální částce 1 000 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

4. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný zrekapituloval průběh přestupkového řízení a shrnul obsah správního spisu. Posléze věc právně posoudil, přičemž neshledal pochybení, která by byla důvodem pro zrušení prvostupňového rozhodnutí.
5. Žalovaný nezjistil, že by prvostupňové rozhodnutí bylo nepřezkoumatelné, pročez jej posoudil po stránce zákonnosti. Rozhodnutí o přestupku žalovaný zhodnotil jako v souladu s právními předpisy. Žalovaný se ztotožnil jak se skutkovými zjištěními prvostupňového orgánu, tak i s jím zvolenou právní kvalifikací. Správní orgán I. stupně v rozhodnutí o přestupku uvedl, na základě jakých podkladů ke svému závěru dospěl a jeho závěr o odpovědnosti žalobce za přestupek má v těchto podkladech patřičnou oporu.
6. Prvostupňový orgán zjistil skutkový stav věci způsobem, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Z videozáznamu nehodového děje je jasné patrné, že žalobce jede po ul. Hlinky v Brně ve směru od ul. Lipová k ul. Žabovřeská, načež zastavuje z důvodu před ním stojící kolony vozidel. Následně se v čase záznamu 14:45:28 opět rozjíždí a pokračuje dále v jízdě, přičemž v čase 14:45:32 do vozovky couváním najíždí z kolmého parkovacího místa vozidlo poškozené. To potom v čase 14:45:35 zastavuje a v čase 14:45:36 dochází k rozsvícení brzdových světel žalobcova vozidla a k nárazu přední části jeho vozidla do pravé zadní části vozidla poškozené, jež v danou dobu stálo svou zadní částí zasahující do jízdního pruhu, v němž jel žalobce. Z obsahu videozáznamu je rovněž patrné, že žalobce na vyjíždění vozidla poškozené nijak nereagoval a pokračoval v jízdě, neboť k rozsvícení jeho brzdových světel došlo až v okamžiku nárazu. Třebaže tak měl žalobce dostatek času, na nastalou situaci nezareagoval změnou směru ani úpravou rychlosti vozidla. To vede k závěru, že se žalobce při provozu na pozemních komunikacích nechoval dostatečně ohleduplně. Nic mu totiž nebránilo, aby na manévr

vozidla poškozené zareagoval a s ohledem na dostatečné množství prostoru toto vozidlo zleva objel.

7. Stran požadavku žalobce na vypracování znaleckého posudku se žalovaný ztotožnil se závěry prvostupňového orgánu, že s ohledem na okolnosti dopravní nehody by byl znalecký posudek nadbytečným. Z pořízeného videozáznamu vyplývá celý průběh dopravní nehody, přičemž i bez odborných znalostí je zcela zjevné, že prostor pro reakci žalobce byl dostatečný a že vozidlo poškozené přehlédl. K právnímu posouzení věci navíc není znalec příslušný.
8. Pokud se týče formy zavinění, žalovaný konstatoval, že žalobce přestupek spáchal z nevědomé nedbalosti. Z videozáznamu je zřetelné, že žalobce namísto toho, aby snížil rychlost jízdy nebo přinejmenším s vozidlem dále nezrychloval, plynule pokračoval ve zvyšování rychlosti jízdy a žádným způsobem nereagoval na vyjíždění vozidla poškozené. Ta naopak v okamžiku, kdy si všimla, že jí žalobce nevytváří prostor k tomu, aby mohla vjet celým svým vozidlem na vozovku, zastavila a v jízdě nepokračovala. Žalobce přitom dle brzdových světel začal brzdit až těsně před střetem, ačkoliv s ohledem na poměrně nízkou rychlost měl dostatek času k tomu, aby i na mokré vozovce snížil rychlost jízdy, příp. zcela zastavil. Žalobce poškozenou vyjíždějící do volného prostoru mezi pomalu jedoucí kolonu vozidel zcela přehlédl, byť mu ve výhledu nic nebránilo.
9. V otázce správního trestu žalovaný uzavřel, že uložená výše pokuty je přiměřená společenské nebezpečnosti spáchaného přestupku. Jako přitěžující okolnost žalovaný zhodnotil způsobený následek. Ve prospěch žalobce žalovaný posoudil jeho řidičskou minulost a nedbalostní formu zavinění.
10. Jelikož žalovaný v řešené věci shledal naplnění podmínek pro odpovědnost za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, odvolání žalobce zamítl a prvostupňové rozhodnutí jako správné potvrdil.

III. Žaloba

11. Žalobou napadl žalobce napadené rozhodnutí v plném rozsahu, přičemž zopakoval svůj popis skutkového stavu, který odporuje závěrům správních orgánů. Napadené rozhodnutí považuje žalobce za nepřezkoumatelné a obsahově nesprávné. Žalobce trvá na tom, že jednal s ohledem na situaci přiměřeně a žádného přestupku se nedopustil.
12. Z jednání žalobce je naprosto zřejmé, že s ohledem na okolnosti v dotčené situaci svou jízdou nijak neriskoval, pročez nemohl jednat zaviněně ani z nevědomé nedbalosti. Žalobce zdůraznil, že nemohl racionálně za daných okolností předpokládat, že si jej jiný řidič nevšimne a svým vozidlem mu z parkovacího stání neohleduplně vjede do jízdni dráhy. Z pořízeného videozáznamu je evidentní, že to byla právě poškozená, kdo nedal žalobci jedoucímu tč. po hlavní pozemní komunikaci přednost a vyvolal nehodový děj. Poškozená úmyslně porušila povinnost dle § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť neukázněně vjela do jízdni dráhy vozidla žalobce, přičemž tímto jednáním žalobce nejen omezila, ale i ohrozila.
13. Proto je i absurdní úvaha prvostupňového orgánu, jenž měřil čas, za který byl žalobce schopen na jednání poškozené reagovat. Pokud navíc správní orgán I. stupně považoval v případě žalobce jako dostatečnou reakční dobu čtyři sekundy, měl povinnost tento svůj závěr objektivně zdůvodnit.

14. Správní orgány pochybily, pokud v posuzované věci nenechaly vypracovat znalecký posudek, bez kterého nebylo možné vinu žalobce prokázat. Za účelem řádného zjištění skutkového stavu věci pak měly správní orgány vyslechnout též poškozenou. Opačný postup odporuje základním zásadám správního řízení, jakož i ustálené judikatuře správních soudů. Na nedostatečné zjištění skutkového stavu a nesprávné právní posouzení věci pak žalobce poukazoval taktéž v doplnění žaloby ze dne 29. 7. 2022.
15. Pro shora uvedená pochybení žalobce krajskému soudu navrhl, aby napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Současně požádal uhradit náklady soudního řízení.

IV. Vyjádření žalovaného a replika žalobce

16. Ve svém **vyjádření** ze dne 8. 9. 2022 žalovaný uvedl, že žalobu nepovažuje za důvodnou, neboť napadené rozhodnutí je přezkoumatelné, zákonné a věcně správné. Jelikož se žalobní námitky obsahově zcela shodují s námitkami vznesenými v odvolání, odkázal žalovaný na stěžejní části napadeného rozhodnutí, v nichž se námitkami žalobce zabýval a vyjadřoval se k nim. Žalovaný trvá na svém názoru, že byl skutkový stav zjištěn způsobem, o němž nejsou důvodné pochybnosti, pročť navrhl zamítnutí žaloby pro nedůvodnost.
17. V **replice** ze dne 14. 12. 2022 žalobce setrval na své dosavadní argumentaci, přičemž zejména zdůraznil absenci zavinění v případě posuzovaného jednání. Okolnosti řešené věci neumožňují učinit závěr ani o nevědomé nedbalosti. Chybějící míru ohleduplnosti a obezřetnosti je naopak třeba hledat na straně poškozené, která nepovoleně a nezodpovědně vjela na hlavní pozemní komunikaci i v situaci, kdy ve svém vozidle přepravovala malé dítě.
18. V úvahách žalovaného nespátřuje žalobce žádnou logiku, jestliže je sankcionován za to, že po přestupkovém jednání poškozené nestrhl volant svého vozidla do protisměru, kde se v tu dobu pohyboval skútr, do kterého by mohl narazit. I kdyby pak do něj přímo svým vozidlem nevrazil, nelze vyloučit panickou reakci řidiče skútru na jeho případný manévr a s tím související fatální následky. Úvahy žalovaného, dle nichž *nebylo nemožné zpomalit a vyjeté vozidlo zleva objet*, by učinily z průjezdu městskými silnicemi loterii a vedly by k ohrožení zdraví a životů účastníků silničního provozu. Konečně žalobce uvedl, že nevyslechnutí poškozené a nevypracování znaleckého posudku není projevem zásady volného hodnocení důkazů, ale svědčí o zvlí správních orgánů.

V. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

19. Ze správního spisu krajský soud zjistil následující skutečnosti. Z oznámení přestupku PČR ze dne 8. 6. 2021 vyplývá, že dne 13. 5. 2021 v 15:40 hod. došlo v Brně, na pozemní komunikaci ul. Hlinky, v blízkosti domu čp. 61, k dopravní nehodě, jejímiž přímými účastníky byli žalobce a poškozená. Jako svědek byl dopravní nehodě z pozice řidiče vozidla jedoucího bezprostředně za vozidlem žalobce přítomen P. Z., který celý průběh dopravní nehody zaznamenal palubním kamerovým systémem ve svém vozidle. V důsledku dopravní nehody došlo ke škodě na obou zúčastněných vozidlech a zranění nezletilého syna poškozené.
20. Správní spis obsahuje rovněž celkem tři záznamy o podání vysvětlení ve věci dopravní nehody (poškozené, žalobce, svědka) ze dne 13. 5. 2021. Dále správní spis sestává

z protokolu PČR o nehodě v silničním provozu (obsahujícího i CD nosič s videozáznamem a fotodokumentací) a náčrtek z místa nehody z téhož dne.

21. Na základě shora uvedených podkladů zahájil prvostupňový orgán příkazem ze dne 2. 12. 2021 s žalobcem řízení o přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Proti příkazu podal žalobce v zákonně lhůtě odpor, který odůvodnil tím, že z jeho strany k porušení dopravních předpisů nedošlo a za viníka nehody označil poškozenou. Následně správní orgán I. stupně přípisem ze dne 4. 1. 2022 oznámil žalobci pokračování v řízení o přestupku a zároveň nařídil ústní jednání ve věci, k němuž předvolal žalobce. Ústního jednání se žalobce zúčastnil a využil svého práva na vyjádření k věci. Současně do správního spisu doložil i výpočty z BESIPu udávající průměrnou brzdnu dráhu vozidel na mokré vozovce.
22. Po závěrečném vyjádření žalobce vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí o přestupku, proti němuž se žalobce odvolal. O odvolání žalobce rozhodl žalovaný napadeným rozhodnutím, jež je předmětem nynějšího soudního přezkumu.

VI. Posouzení věci krajským soudem

23. Krajský soud předně posuzoval, zda byly splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána včas [§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“)], osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jedná se o žalobu přípustnou (zejména § 65, § 68, § 70 s. ř. s.).
24. V souladu s § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. přezkoumal krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, vč. řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Při zjišťování skutkového stavu soud vycházel ze správního spisu předloženého žalovaným.
25. Krajský soud ve věci rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení ústního jednání, jelikož účastníci řízení s tímto postupem výslovně souhlasili a soud nepovažoval ústní projednání věci za nezbytné.
26. Žaloba **není důvodná**.
27. Jelikož žalobce v žalobě vyjádřil přesvědčení, že je napadené rozhodnutí *nepřezkoumatelné*, upřel krajský soud svou pozornost nejprve tímto směrem. Pokud by totiž byla tato námitka důvodná, směřovala by bez dalšího ke zrušení rozhodnutí a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení.
28. K povaze institutu nepřezkoumatelnosti pak krajský soud pouze ve stručnosti uvádí, že vlastní soudní přezkum rozhodnutí je možný pouze za předpokladu, že napadené rozhodnutí splňuje kritéria přezkoumatelnosti, tedy, že se jedná o rozhodnutí srozumitelné, které se současně opírá o dostatek relevantních důvodů, z nichž je zřejmé, proč správní orgán o věci rozhodl způsobem uvedeným ve výroku rozhodnutí. Přitom platí, že s institutem nepřezkoumatelnosti je potřeba zacházet nadmíru obezřetně a vyhradit jeho užití pouze tam, kdy vady obsažené v odůvodnění správního rozhodnutí reálně brání soudu v tom, aby napadené rozhodnutí přezkoumal. Tentýž pohled pak konstantně zastává i Nejvyšší správní soud, jenž v minulosti nesčetněkrát zdůraznil, že nepřezkoumatelnost rozhodnutí musí být vykládána ve svém skutečném smyslu, tj. jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit v něm jeho obsah či

důvody, pro které bylo vydáno (srov. např. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 2. 2008, č. j. 7 Afs 212/2006-74, či ze dne 5. 12. 2017, č. j. 2 As 196/2016-123; k otázce nepřezkoumatelnosti dále srov. též rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75, ze dne 28. 8. 2007, č. j. 6 Ads 87/2006-36, ze dne 25. 4. 2013, č. j. 6 Ads 17/2013-25, či ze dne 29. 7. 2016, č. j. 4 Azs 107/2016-25; všechna rozhodnutí Nejvyššího správního soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz).

29. Na tomto místě je vhodné rovněž poznamenat, že podle ustálené rozhodovací praxe správních soudů i platné správně právní doktríny tvoří řízení před správním orgánem I. stupně a správním orgánem odvolacím jeden celek (tzv. zásada jednotnosti správního řízení). To pak ve výsledku znamená jak to, že odvolací správní orgán může odstranit vady odůvodnění správního orgánu I. stupně tím, že prvoinstanční rozhodnutí doplní či koriguje svým odůvodněním, tak rovněž i skutečnost, že není nezbytné, aby se odvolací správní orgán podrobně vypořádával s otázkami, které již byly zodpovězeny správním orgánem prvostupňovým, pokud se s jejich posouzením ztotožňuje – za takové situace postačí, pokud na konkrétní pasáže prvostupňového rozhodnutí s osvojující poznámkou odkáže (viz k tomu např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2013, č. j. 6 Ads 134/2012-47, ze dne 31. 10. 2014, č. j. 6 As 161/2013-25, či ze dne 20. 2. 2020, č. j. 2 Ads 171/2019-43).
30. Krajský soud konstatuje, že napadené rozhodnutí je v souladu se shora citovanou judikaturou a není nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost ani pro nedostatek důvodů. Krajský soud uvádí, že z rozhodnutí je jasně patrné, které rozhodnutí správního orgánu I. stupně a v jakém rozsahu bylo v odvolacím řízení přezkoumáváno. Mezi výrokem a odůvodněním rozhodnutí neexistují rozpory, přičemž zamítavý výrok má potřebnou oporu v odůvodnění rozhodnutí. Samotný text odůvodnění je pak vystavěn a strukturován srozumitelně, logicky a je prostý vnitřních rozporů. Z odůvodnění lze zjistit skutkový stav, který vzal žalovaný za základ svého rozhodnutí, tak i ve věci aplikované právní normy. Stejně tak lze z obsahu odůvodnění bez obtíží seznat i veškeré úvahy a myšlenkové postupy, jež žalovaného při rozhodování o odvolání žalobce vedly.
31. Krajský soud nesdílí ani přesvědčení žalobce, že by bylo napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné z důvodu nedostatků ve skutkových zjištěních. V reakci na tuto argumentaci je třeba především zdůraznit, že žalovaný v napadeném rozhodnutí přehledně označil veškeré podklady, z nichž při rozhodování o odvolání žalobce vycházel (videozáznam z místa nehody, materiály pořízené PČR). Následně zcela srozumitelně a logicky objasnil, jaké konkrétní informace z jednotlivých podkladů plynou, jakož i dostatečně jasně vysvětlil, jaký vliv (resp. relevanci) tyto mají pro závěr o odpovědnosti žalobce za dopravní přestupek. Za situace, kdy jsou veškeré podklady založeny ve správním spisu, nelze hovořit o tom, že by napadené rozhodnutí bylo vystavěno jen na bázi ničím nepodložených domněnek. Námitka žalobce proto není důvodná.
32. V dalším kroku posoudil zdejší soud napadené rozhodnutí z hlediska kritéria zákonnosti. Soud konstatuje, že v tomto ohledu se v zásadě všechny žalobní námitky zakládají na zpochybnění právních závěrů správních orgánů, dle nichž se žalobce dopustil přestupku tím, že se při řízení svého vozidla v provozu na pozemní komunikaci nechoval dostatečně ohleduplně, což přispělo ke vzniku dopravní nehody. V tomto kontextu žalobce opakovaně namítal, že ke srážce vozidel nedošlo v důsledku jeho pochybení,

nýbrž následkem protiprávního jednání poškozené, jež mu nepředvídatelně vjela do jízdni dráhy. Dle názoru žalobce po něm nelze spravedlivě požadovat, aby předvídal protiprávní jednání poškozené, přičemž nebylo v řízení na základě odborného posouzení (znaleckého posudku) prokázáno, že by se měl chovat s ohledem na situaci jakkoliv neohleduplně či nepřiměřeně.

33. Krajský soud konstatuje, že mezi účastníky řízení v zásadě nepanuje spor v otázce skutkového děje tak, jak byl zachycen na videozáznamu z paluby vozidla svědka jedoucího bezprostředně za vozidlem žalobce. Byť žalobce v žalobě vyličil popis nehodového děje, který dle něj odporuje závěrům správních orgánů, nezjistil zdejší soud ve skutkovém stavu popisovaném žalobcem a správními orgány zásadní odlišnosti, které by svým významem mohly mít vliv na právní posouzení věci. Žalobcův výklad skutkového stavu (ve vztahu k předmětnému videozáznamu, který je v řešené věci stěžejním důkazním prostředkem) se liší jen tím, že klade důraz na rozdílné, z jeho pohledu podstatné, skutečnosti, resp. momenty. To však nic nemění na tom, že z hlediska skutečností rozhodných pro posouzení možného přestupkového jednání žalobce se oba účastnické popisy shodují. Spornou otázkou tudíž zůstává především otázka právního hodnocení jednání žalobce z hlediska toho, zda toto naplňuje znaky přestupku či nikoliv.
34. Žalobci je v řešené věci kladeno za vinu porušení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, dle něhož: *„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.“* Citované ustanovení vymezuje základní zásady chování všech účastníků silničního provozu, v jejichž duchu je nezbytné interpretovat i všechna další konkrétní pravidla provozu na pozemních komunikacích. Právní úprava zákona o silničním provozu zde vychází z premisy, že provoz na pozemních komunikacích je z povahy věci spojen s určitou mírou rizikovosti, a proto je nezbytné, aby si účastníci silničního provozu v jednotlivých dopravních situacích vzájemně projevovali ohleduplnost a aktivně reagovali na případná pochybení ostatních snahou o odvrácení rizika vzniku dopravní nehody. V citovaném ustanovení stanovený požadavek je formulován značně široce a lze jej v podstatě shrnout tak, že je účastník provozu povinen své chování přizpůsobit prakticky všem okolnostem, které je objektivně schopen předvídat, ať se již jedná o okolnosti vnější (existující stavební a dopravně technický stav pozemní komunikace, povětrnostní podmínky, momentální situace v provozu), anebo ty, jež mají původ na straně samotného účastníka provozu (fyzické a psychické schopnosti a aktuální zdravotní stav). Tento náhled zastává i Nejvyšší správní soud, který se v rozsudku ze dne 31. 5. 2012, č. j. 9 As 97/2011-132, výslovně vyjádřil tak, že: *„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“* (srov. k tomu též rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 6. 2013, č. j. 7 As 149/2012-32).

35. Odpovědnost řidiče za přestupek v silničním provozu je přitom dle konstantní judikatury třeba posuzovat i s ohledem na tzv. princip omezené důvěry, podle něhož po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal veškerá možná porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a přizpůsobil tomu své počínání (viz např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 8. 2006, č. j. 3 As 24/2005-73, či ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008-51). Jakkoli tedy účastník silničního provozu není povinen předpokládat všechna v úvahu připadající protiprávní jednání jiných účastníků, je povinen očekávat ta jednání, která nelze s ohledem na konkrétní situaci v silničním provozu (místo, počasí, denní dobu, hustotu provozu atd.) zcela vyloučit (přiměřeně k tomu srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011; veškerá rozhodnutí Nejvyššího soudu jsou dostupná na www.nsoud.cz). Právě těmito jednáním je pak v souladu se shora uvedenou iniciační povinností povinen přizpůsobit své chování v provozu na pozemních komunikacích, aby neohrozil žádný ze zákonem chráněných zájmů. Dovolávat principu omezené důvěry se potom dle relevantních judikатурních závěrů nemůže ten účastník silničního provozu, jenž porušil pravidla provozu na pozemních komunikacích výrazným způsobem (srov. zde usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004).
36. Relevantní judikatura v oblasti dodržování povinností v silničním provozu zároveň vychází z toho, že hranice okolností, které řidič (ale i jiný účastník provozu) může či nemůže předvídat, nelze vymezovat jen v hypotetické rovině (neboť pak by řidič musel předvídat v podstatě cokoli), ale je třeba vždy vycházet z existujících objektivních okolností vyplývajících z určité dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů (např. určitým místem, povahou komunikace, chováním dalších účastníků provozu na pozemních komunikacích apod.). Takové okolnosti řidič vnímá svými smysly a může je hodnotit podle svých řidičských znalostí i dalších subjektivních dispozic. Z hlediska nedbalostního zavinění to znamená, že kromě míry povinné opatrnosti plynoucí z ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích zde existuje i subjektivní vymezení spočívající v míře opatrnosti, jež je řidič schopen vynaložit v konkrétním případě (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 9. 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001). Tato úvaha pak vede k závěru, že svědčí-li konkrétní skutečnosti o nestandardní dopravní situaci, je řidič povinen jednat se zvýšenou opatrností. V běžných situacích lze naopak po řidičích vyžadovat pouze takové jednání, které je s ohledem na okolnosti v dopravním provozu standardní (srov. k tomu závěry usnesení Nejvyššího soudu ze dne 9. 1. 2019, sp. zn. 7 Tdo 1477/2018).
37. Uvedená judikатурní východiska lze dle krajského soudu v plném rozsahu aplikovat i v nynější věci. Zdejší soud tudíž nahlédl na případ žalobce tímto prismatem a dospěl k závěru, že úvahy správních orgánů, podle nichž se žalobce jako řidič motorového vozidla při účasti na silničním provozu nechoval dostatečně ohleduplně a ukázněně, tj. nepočínal si v souladu se standardem podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, jsou korektní a řádně odůvodněné. Z podkladů obsažených ve správním spisu lze dle krajského soudu učinit spolehlivý závěr o tom, že žalobce svou jízdu nepřizpůsobil svým řidičským schopnostem a podmínkám dopravní situace, v důsledku čehož došlo ke střetu s vozidlem poškozené. V řešené věci šlo o běžnou dopravní situaci, s níž žalobce mohl a měl s ohledem na své osobní poměry a povahu provozu na pozemních komunikacích počítat.

38. Při hodnocení jednání žalobce vycházel zdejší soud zejména z předloženého videozáznamu, na němž je celý průběh nehodového děje v reálném čase přehledně zachycen. Krajský soud uvádí, že z videozáznamu zcela jasně vyplývá, že žalobce se svým vozidlem jede v Brně po ulici Hlinky ve směru od ul. Lipová k ul. Žabovřeská, přičemž na úrovni tramvajové vozovny v Pisárkách je nucen krátce zastavit z důvodu před ním stojící kolony vozidel. Po pár okamžicích se žalobce v čase záznamu 14:45:28 znovu rozjíždí a pokračuje v jízdě směrem ke světelné křižovatce s ulicí Žabovřeská, načež v čase 14:45:32 začíná do vozovky, po níž žalobce jede, z parkovacího místa pomalým couváním vjíždět vozidlo poškozené (první pohyb jejího vozidla nasvědčující záměru opustit parkovací místo a vjet na hlavní pozemní komunikaci lze pozorovat již v čase záznamu 14:45:31). Následně je patrné, že vozidlo poškozené v čase 14:45:35 přerušuje couvací manévry a zastavuje ve vozovce, pravou zadní částí k vozidlu žalobce. Ten však dále pokračuje v jízdě a v čase záznamu 14:45:36 naráží pravou přední částí svého vozidla do pravé zadní části vozidla poškozené. Zaznamenaný sled událostí podle krajského soudu nasvědčuje tomu, že se žalobce nechoval adekvátně situaci v silničním provozu, a to z následujících důvodů.
39. V první řadě krajský soud uvádí, že mezi okamžikem, kdy vozidlo poškozené započalo couvací manévry směrem do vozovky a zkrřížilo cestu vozidlu žalobce, a okamžikem střetu obou vozidel prokazatelně existuje časové rozpětí v délce čtyř sekund (pět sekund pak uplynulo od prvotního pohybu vozidla poškozené směrem z parkovacího místa). Zmíněný časový úsek považuje zdejší soud za dostatečně dlouhý k tomu, aby žalobce mohl na neočekávanou situaci na vozovce včas zareagovat a předejít hrozícímu střetu, a to ať již úplným zastavením či levostranným objetím vozidla poškozené. Ve své úvaze přitom zdejší soud zohlednil především skutečnost, že žalobci objektivně ve výhledu z vozidla směrem dopředu nic nebránilo. Zamlžení čelního skla nebylo po nehodě zdokumentováno a není patrné ani z pořízených fotografií na CD s videozáznamem. Krajský soud uvádí, že se mezi vozidly v momentu nehody nenacházela žádná překážka znemožňující výhled a současně šlo o rovný a přehledný úsek pozemní komunikace s minimem dopravního značení, reklamních ploch, zeleně či jiných „rušivých“ elementů. Jakkoliv v místě a čase nehody zjevně nepanovalo ideální počasí (bylo silně zataženo a pršelo), nelze na základě videozáznamu dospět k závěru, že by v důsledku toho měla být viditelnost v předmětném úseku snížena natolik, aby vozidlo poškozené nebylo pro žalobce včas rozeznatelné. Navíc, za porušení povinností řidič odpovídá, i kdyby k němu došlo ve velmi náročných a složitých situacích, které silniční provoz vytváří (srov. k tomu již citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 5. 2012, č. j. 9 As 97/2011-132).
40. Okolnosti nehodového děje dle krajského soudu připouští závěr, že se žalobce plně nevěnoval řízení, jestliže *de facto* až do střetu prokazatelně vůbec nebrzdil (k rozsvícení brzdových světel jeho vozidla došlo až bezprostředně před nárazem do vozidla poškozené). Dle krajského soudu lze důvodně předpokládat, že pokud by žalobce skutečně pečlivě věnoval pozornost dění před vozidlem a sledoval okolní provoz, brzdil by mnohem dříve a pokusil by se dopravní nehodě účinně zabránit. To se však nestalo. Z pohledu soudu pak nelze rovněž opomenout, že žalobce krátce před nehodou zastavil v koloně, přičemž před samotným střetem se z této kolony rozjížděl, tj. ze stání konstantně zvyšoval rychlost. V tu chvíli bylo povinností žalobce ověřit si, zda může i nadále bezpečně přidávat na rychlosti svého vozidla, aniž by tím ohrozil jiné účastníky silničního provozu.

41. Jistou indicií, proč si žalobce vozidla poškozené nevšiml, přitom může být dle soudu vyjádření žalobce učiněné ihned po nehodě vůči přivolané hlídce PČR. Té žalobce sdělil, že měl zamlžené čelní sklo a stojící vozidlo poškozené viděl až bezprostředně před nárazem. Obdobně i v řízení před správním orgánem I. stupně žalobce v rámci ústního jednání dne 26. 1. 2022 popisoval, jak byl z důvodů nepříznivých venkovních podmínek a s tím souvisejícím neustálým mlžením skel ve vozidle nucen těsně před nárazem do vozidla poškozené nastavovat otáčky ventilátoru předního skla svého vozidla. V tomto kontextu nicméně krajský soud zdůrazňuje, že z hlediska naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu postačí již to, že se žalobce nechoval s ohledem na podmínky panující v silničním provozu dostatečně ohleduplně a s potřebnou opatrností, přičemž není nutné (a v řadě případů ani reálně možné) zjišťovat konkrétní příčinu, kvůli níž se tak stalo.
42. Shora uvedené pak vede k závěru, že žalobce jednal zaviněně, přičemž se krajský soud ztotožnil s hodnocením žalovaného, že jednání žalobce vykazuje znaky nevědomé nedbalosti. Z hlediska zavinění ve formě nevědomé nedbalosti je podstatné, že pokud by žalobce věnoval dostatečnou pozornost dění před vozidlem a důsledně sledoval okolní provoz, což měl, mohl vědět, že svým jednáním (absencí brždění a konstantním navyšováním rychlosti svého vozidla vůči do vozovky couvajícím vozidlu poškozené) může porušit či ohrozit zákonem chráněný zájem (způsobit škodu na vozidle poškozené či újmu na zdraví či životě osob v něm přepravovaných). V tomto ohledu tak žalovaný posoudil vnitřní vztah žalobce k porušení zákonné povinnosti dle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu zcela správně.
43. Pokud žalobce značnou část své žalobní argumentace stavěl na tom, že vinil ze vzniku dopravní nehody poškozenou, jež mu měla neočekávaně vjet do jízdní dráhy a porušit tak svou zákonnou povinnost dát přednost v jízdě, pak zdejší soud konstatuje, že i kdyby jednání žalobkyně bylo v rozporu se zákonem, tj. naplňovalo znaky přestupku či trestného činu, nemá tato skutečnost sama o sobě vliv na posouzení otázky odpovědnosti žalobce za přestupek podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. Porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích jedním účastníkem silničního provozu totiž nemůže automaticky vyloučit delikt ní odpovědnost jiného účastníka (srov. zde např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89, ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32, či ze dne 31. 1. 2018, č. j. 1 As 12/2017-65). Každý účastník silničního provozu je plně zodpovědný za své vlastní jednání, přičemž nic nevylučuje ani situaci, kdy je dopravní nehoda způsobena právě souběžným porušením (často odlišných) právních povinností více účastníků silničního provozu. V tomto ohledu je tedy zcela bez významu, zda poškozená svým chováním naplnila skutkovou podstatu přestupku podle § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu či nikoliv. Z pohledu naplnění hypotézy ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu je podstatné výhradně to, zda žalobce jako řidič vozidla zachoval potřebnou míru ohleduplnosti a přizpůsobil svou jízdu jak svým vlastním schopnostem, tak i podmínkám na pozemní komunikaci (viz výše). Navíc, i kdyby krajský soud v jednání poškozené spatřoval porušení právních předpisů, není otázka právní kvalifikace jejího chování předmětem tohoto soudního řízení (ani jemu předcházejícího správního řízení). V posuzované věci správní orgán I. stupně věc podezření poškozené ze spáchání přestupků dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 a § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu odložil usnesením ze dne 22. 6. 2022, přičemž přestupkové řízení zahájil pouze vůči žalobci.

44. Konečně se zdejší soud zabýval námitkami žalobce ohledně nedostatků v procesu dokazování. V tomto kontextu spatřoval žalobce pochybení správních orgánů zejména v tom, že pro účely zjištění skutkového stavu věci nepřistoupily k vyhotovení znaleckého posudku. I tuto námitku soud vyhodnotil jako nedůvodnou. Správní orgány zcela správně dovodily, že v řešené věci šlo o tzv. jednoduchou dopravní nehodu, o jejímž průběhu nebyly díky existenci videozáznamu pořízeného vozidlem jedoucím bezprostředně za vozidlem žalobce žádné pochybnosti. Za této situace pak postupovaly správní orgány plně v souladu s judikaturou správních soudů, jestliže průběh nehody a příčinnou souvislost vyhodnotily samostatně, za pomoci vlastního odborného úsudku (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 5. 2013, č. j. 6 As 14/2013-23).
45. Jakkoliv jistě není z logiky věci vyloučeno, aby i navzdory existujícímu videozáznamu o nehodě bylo pro řádné zjištění skutkového stavu věci nezbytné vyhotovit znalecký posudek, v řešené věci se o tuto situaci nejedná. Soud v této souvislosti zejména uvádí, že pořízený videozáznam je vysoké kvality a z bezprostřední vzdálenosti zachycuje celý nehodový děj. Ze záznamu si pak lze učinit nejen spolehlivý úsudek o způsobu jízdy žalobce, nýbrž poskytuje i věrohodný obraz o podmínkách panujících v místě nehody. Současně je daný videozáznam opatřen časomírou, a tudíž je možné s přesností v rádech sekund identifikovat skutečnosti rozhodné pro posouzení otázky, zda žalobce při jízdě dodržel standard ohleduplnosti, jak jej předpokládá ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. Lze tak uzavřít, že za těchto okolností by bylo vypracování znaleckého posudku znalcem z oboru dopravy zjevně v rozporu se zásadou hospodárnosti a procesní ekonomie (srov. § 6 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů).
46. Nahlíženo podobnou optikou se krajský soud nemohl ztotožnit ani s námitkou žalobce, že je vadou řízení s vlivem na zákonnost rozhodnutí, pokud správní orgány v přestupkovém řízení neprovedly výslech poškozené. Krajský soud konstatuje, že vzhledem k povaze a důkaznímu potenciálu videozáznamu nebylo tohoto úkonu nezbytně třeba. Soud připomíná, že předmětem správního řízení vedeného v nynější věci bylo posoudit, zda se žalobce jako řidič vozidla choval při jízdě na pozemní komunikaci dostatečně ohleduplně. Případný výslech poškozené by však vedl zejména k objasnění příčin jednání poškozené a byl by stěžejním důkazním prostředkem v případě přestupkového řízení vedeného proti její osobě. V tomto ohledu pak není krajskému soudu zřejmé (a ani sám žalobce v tomto směru nic určitého neuvedl), jaké konkrétní poznatky ve vztahu k jednání žalobce, nad rámec informací vyplývajících z pořízeného videozáznamu, by mohlo provedení výslechu poškozené přinést. Současně nelze opomenout, že svůj prvotní náhled na věc poškozená již poskytla při podání vysvětlení PČR dne 13. 5. 2021, v rámci něhož se k průběhu nehody vyjádřila. Jelikož se správní orgány v řešené věci vypořádaly s důkazními návrhy žalobce dostatečně a srozumitelně vysvětlily, proč k provedení navrhovaných důkazů nepřistoupily, není námitka žalobce důvodná.
47. Závěrem zdejší soud shrnuje, že v postupu správních orgánů neshledal žádné vady s vlivem na zákonnost výsledných rozhodnutí. V posuzované věci správní orgány spolehlivě prokázaly, že se žalobce dopustil předmětného přestupku, přičemž provedené dokazování zachytilo celý skutkový děj významný pro závěr o spáchání přestupku. Správní orgány pak rovněž logicky a na věc přiléhavě popsaly i své úvahy při hodnocení

důkazů. Závěr o skutkovém stavu je tak výsledkem volného hodnocení důkazů, jež má oporu ve spisu a netrpí žádnou procesní vadou či logickou vadou úsudku.

VII. Závěr a náklady řízení

48. S ohledem na shora uvedené důvody rozhodl krajský soud o žalobě tak, že ji v plném rozsahu zamítl, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
49. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., dle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce nebyl ve věci úspěšný, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.). Žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, resp. ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, pročez se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok III.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení k Nejvyššímu správnímu soudu. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Brně dne 28. května 2024

JUDr. Lukáš Hlouch, Ph.D. v. r.
samosoudce