



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Lenky Matyášové a soudců JUDr. Jakuba Camrdy a JUDr. Viktora Kučery v právní věci žalobce: **M. S.**, zast. Mgr. Barborou Sedlákovou, advokátkou se sídlem Křoví 111, proti žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**, se sídlem Žižkova 1882/57, Jihlava, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 8. 2. 2023, č. j. 64 A 11/2022-60,

t a k t o :

- I.** Kasační stížnost **se zamítá.**
- II.** Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **nepřiznává.**

Odůvodnění

[1] Kasační stížností se žalobce (stěžovatel) domáhá zrušení shora označeného rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích (dále jen „krajský soud“), kterým byla zamítnuta jeho žaloba proti rozhodnutí žalovaného ze dne 27. 6. 2022, č. j. KUJI 56662/2022; tímto žalovaný zamítl odvolání stěžovatele a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Pacov ze dne 4. 5. 2022, č. j. MP/05293/2022/ŽÚ/VIS, jímž byl stěžovatel uznán vinným ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bodů 4 a 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Přestupků se měl dopustit tím, že předjížděl, přestože neměl před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí; nemohl se bezpečně zařadit před vozidlo, které předjížděl, a ohrozil protijedoucího řidiče a osoby v předjížděném vozidle [čímž porušil § 17 odst. 5 písm. a), b) a c) zákona o silničním provozu] a tím, že jel mimo obec rychlostí převyšující nejvyšší povolenou rychlost 80 km/h (čímž porušil § 18 odst. 3 téhož zákona).

[2] Za uvedené přestupky byla stěžovateli podle § 125c odst. 5 písm. d) a § 125c odst. 6 písm. b) zákona o silničním provozu a podle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, uložena pokuta ve výši 6 000 Kč a zákaz řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců ode dne právní moci rozhodnutí.

[3] V **žalobě** stěžovatel namítal, že rozhodnutí o odvolání je nepřezkoumatelné, správní orgány se dopustily vad řízení a nebyl dostatečně zjištěn skutkový stav. Stěžovatel tvrdil, že nemohl porušit § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, neboť vozidlo v protisměru se objevilo dávno poté, co započal předjížděcí manévř (to potvrdili i svědci). Dále poukázal na to, že výpověď M. V. je vnitřně rozporná, neboť svědkyně tvrdila, že až do prudkého brzdění nesledovala provoz, ale zároveň viděla, že je začalo předjíždět vozidlo stěžovatele. Stěžovatel uvedl, že za obcí Obrataň se nachází dostatečně dlouhý úsek pro bezpečné předjetí vozidla Mazda i před ním jedoucího rumunského kamionu, pokud by tato vozidla nebránila v provedení předjížděcího manévru zvýšením rychlosti. Nebylo tedy prokázáno, že porušil § 17 odst. 5 písm. a) a b) zákona o silničním provozu. Stěžovatel zdůraznil, že ukončil předjížděcí manévř kvůli zrychlení předjížděných vozidel, nikoli z důvodu nesprávného předchozího úsudku. To uvedl i v odvolání, tuto námitku však žalovaný nevypořádal dostatečně. Ze spisu podle stěžovatele jednoznačně vyplývá, že předjížděná vozidla zrychlovala. Bylo na správním orgánu (na němž leželo důkazní břemeno), aby prokázal opak, což se nestalo.

[4] Dále stěžovatel rozporoval hodnocení škodlivosti druhého přestupkového jednání (překročení nejvyšší povolené rychlosti) a pouhé konstatování naplnění materiální stránky přestupku. Podle stěžovatele se ani s touto námitkou žalovaný dostatečně nevypořádal. Správní orgány měly zohlednit hustotu dopravy v době spáchání přestupku a kvalitu brzd vozidla značky Mercedes. Stěžovatel upozornil, že šlo o bagatelní překročení nejvyšší povolené rychlosti (o 4 km/h), u něhož je třeba zkoumat, zda dosahuje potřebné míry škodlivosti typické pro daný typ přestupků. Poznamenal rovněž, že policie má nastavenou toleranci na 10 km/h, menší překročení nejvyšší povolené rychlosti neřeší.

[5] Stěžovatel uznal, že v protokolu o ústním jednání potvrdil, že se seznámil s označením čtyř míst na silnici dle údajů z GPS digitálního tachografu jeho vozidla, absentovala však zmínka o mapovém portálu www.mapy.cz a jeho obsahu. V tom stěžovatel spatřoval porušení § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).

[6] **Krajský soud** neshledal žalobu důvodnou a zamítl ji. Závěry správních rozhodnutí podle něj reflektovaly obsah svědeckých výpovědí. Krajský soud upozornil, že řidič předjížděcího vozidla musí zohlednit nejen otázku, jaká je situace v protisměru, ale odhadnout rovněž to, zda bude možné se bezpečně zařadit zpět do pravého jízdního pruhu. Může totiž dojít k ohrožení či omezení protijedoucích řidičů, byť do situace přijíždějí až po notné době od zahájení předjížděcího manévru. Takový závěr plyne i z napadeného rozhodnutí, nelze tedy namítat jeho nepřezkoumatelnost.

[7] Dále krajský soud rekapituloval některé skutkové okolnosti, přičemž akcentoval zejména vzdálenost předjížděného vozidla Mazda a před ním jedoucího rumunského kamionu (5–10 m) v porovnání s délkou stěžovatelovy jízdní soupravy (více než 15 m). Připomněl, že sám stěžovatel ve své výpovědi uvedl, že se snažil zařadit zpět na své původní místo právě z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi vozidlem Mazda a rumunským

pokračování

kamionem. Krajský soud rovněž konstatoval, že je obecně známou skutečností, že vozidla po vyjetí z obce plynule zvyšují svou rychlost. Zdůraznil, že předjíždějící řidič si musí být vědom rychlosti své i rychlosti předjížděného vozidla, zejména za situace, kdy od předjíždějího vozidla nelze očekávat vysoký stupeň akcelerace. K tomuto posouzení patří i předpoklad změny rychlosti předjížděného vozidla při vyjíždění z úseku s omezenou rychlostí. Podle krajského soudu bylo od stěžovatele nezodpovědné očekávat, že se mezi rumunským kamionem a vozidlem Mazda vytvoří dostatek prostoru. Nemohl rovněž spoléhat na to, že řidič předjížděného vozidla nezrychlí, neboť na daném úseku je přirozené, že účastníci dopravního provozu zrychlují. Započetí předjíždění za takové situace shledal krajský soud bezohledným, ať již musel řidič protijedoucího vozidla úplně zastavit, či pouze zpomalit.

[8] K údajné vnitřní rozpornosti výpovědi svědkyně M. V. krajský soud konstatoval, že její tvrzení, že kamion stěžovatele „začal předjíždět“, nutně neznamená, že sledovala předjížděcí manévry od samého počátku (což by bylo v rozporu s jejím tvrzením, že až do prudkého brzdění provoz nesledovala). Stěžovatel podle krajského soudu pouze vytrhává jednotlivá tvrzení z kontextu.

[9] Krajský soud připomněl, že z výpovědi stěžovatele skutečně vyplývalo, že již na počátku předjížděcího manévru věděl, že nezvládne předjet obě vozidla a hodlal předjet pouze vozidlo Mazda. V žalobě však rozebíral předpoklady pro předjetí obou vozidel. Krajský soud se neztotožnil s tvrzením stěžovatele, že úsek za obcí Obrataň jejich předjetí umožňoval. Zdůraznil, že sám stěžovatel odhadl rychlost předjížděných vozidel při zahájení manévru na 60 km/h, jakož i to, že stěžovatelovo vozidlo převyšující hmotnost 3 500 kg smělo jet rychlostí nejvýše 80 km/h (zatímco vozidlo Mazda mohlo jet až 90 km/h). Za této situace měl podle krajského soudu stěžovatel vyčkat, zda rychlost, kterou vozidla před stěžovatelem dosáhnou, bude umožňovat bezpečné předjetí obou těchto vozidel. Podle krajského soudu žalovaný nepozměnil smysl výpovědi stěžovatele. Zrychlování předjížděných vozidel mělo být součástí stěžovatelova úsudku již před započítím předjížděcího manévru, což výslovně poznamenal i žalovaný, odvolací námitka tedy byla vypořádána. Krajský soud s odkazem na judikaturu poznamenal, že není povinností správního orgánu obsáhle reagovat na každý dílčí argument.

[10] Použití zásady *in dubio pro reo* podle krajského soudu vyžaduje existenci důvodných pochybností o správnosti a věrohodnosti zjištěného skutkového stavu, k tomu však v projednávané věci nedošlo. Tvrdil-li stěžovatel, že mu vozidlo Mazda a rumunský kamion bránily v předjetí (tedy že zrychlovaly více, než by bylo možné po vyjetí z obce očekávat), bylo na něm, aby tuto skutečnost doložil. Z výpovědi svědků neplynulo, že by vozidlo Mazda stěžovateli v předjetí bránilo. O tom podle krajského soudu svědčí i fakt, že J. V. nakonec zpomalil natolik, aby se stěžovatel mohl dostat před vozidlo Mazda i se svým kamionem. Krajský soud se ztotožnil s žalovaným, že verze stěžovatele se jeví jako krajně nepravděpodobná.

[11] K problematice překročení rychlosti pak krajský soud konstatoval, že žalovaný v reakci na odvolací námitku výslovně odkázal na okolnosti, na základě nichž byl správním orgánem I. stupně shledán i materiální znak přestupku (denní doba, frekventovaný provoz, důležitost pozemní komunikace, hmotnost a velikost jízdní soupravy). Pokud se žalovaný ztotožnil se závěry prvostupňového rozhodnutí, nebylo jeho povinností přidávat další výčet okolností, pro něž považuje materiální stránku přestupku za naplněnou. Krajský soud

připustil, že (po zohlednění odchylky) šlo o relativně nízké překročení rychlosti, to však neznamená, že jde o porušení zanedbatelné, k čemuž odkázal na judikaturu správních soudů, kde bylo shledáno naplnění materiální stránky přestupku v obdobných případech. Krajský soud položil do souvislosti překročení rychlosti s následným nedovoleným předjížděním a upozornil, že nižší společenskou nebezpečnost nelze a priori předpokládat pouze z toho, že stěžovatel řídil kamion značky Mercedes (byť se mu může jevit jako prémiová). Krajský soud připomněl, že na konci daného úseku je železniční přejezd a před zatačkou se nachází horizont, za který není vidět. Pokud by u přejezdu za horizontem stála vozidla, překročení nejvyšší povolené rychlosti mohlo vést ke střetu s těmito vozidly.

[12] Krajský soud se neztotožnil se stěžovatelem, že by bylo nutno provádět zjišťování hustoty provozu (např. pomocí aplikace Waze). Dotčená komunikace totiž představuje hlavní tah mezi Plzní a Brnem, určité hustoty provozu tedy běžně dosahuje. Odůvodnění správních orgánů je nutno vykládat v kontextu celého případu a mít na zřeteli délku kamionu stěžovatele, jeho potenciální brzdou dráhu, blížící se horizont, ostrou pravotočivou zatačku a železniční přejezd. Na zákonnost správních rozhodnutí nemá vliv ani to, že přestupek nezjistila Policie ČR, ale až dodatečně správní orgán I. stupně. Skutečnost, že Policie ČR by takový přestupek podle stěžovatele neřešila, nemá vliv na posouzení společenské škodlivosti stěžovatelova jednání.

[13] Závěrem krajský soud poznamenal, že mu není zřejmé, jak měl být porušen § 36 odst. 3 správního řádu. Pokud se v protokolu hovořilo o určení míst, je logické, že k němu došlo prostřednictvím zanesení GPS souřadnic do map. Takovýto postup podle krajského soudu nemohl nijak zasáhnout do veřejných subjektivních práv stěžovatele. Krajský soud podotkl, že pokud stěžovatel s protokolem nesouhlasil, mohl podpis odeprít či vznést proti protokolu námitky.

[14] V **kasační stížnosti** stěžovatel uvádí, že je zkušeným řidičem s dlouholetou praxí a dobrou historií. Jel několik kilometrů za rumunským kamionem a vozidlem Mazda, měl tedy detailní přehled o způsobu a rychlosti jízdy obou těchto vozidel. Protože cestu zná, vyčkal s předjížděním právě na dlouhý rovný úsek za obcí Obrataň, aby mohl obě vozidla bezpečně předjet. Je přesvědčen, že žádnou svou povinnost neporušil a správní orgány by mu musely takové porušení jednoznačně prokázat, např. vypracováním znaleckého posudku. Ve spisu se podle něj nenachází dostatek podkladů pro takové posouzení. Hodnocení řady parametrů je natolik odbornou záležitostí, že je nelze ze strany správních orgánů a soudů jednoduše „odhadnout“.

[15] Krajský soud podle stěžovatele navozuje dojem, že stěžovatel hodlal předjet pouze vozidlo Mazda, ačkoli stěžovatel v žalobě vysvětlil a upřesnil, že za značkou obce Obrataň začínal předjíždět vozidlo Mazda i rumunský kamion. Vinou akcelerace obou vozidel však zjistil, že je nedokáže předjet, proto zpomalil. Až poté se na horizontu objevilo protijedoucí vozidlo. Stěžovatel uznává, že se před správním orgánem I. stupně nevyjádřil přesně, vše však následně vysvětlil. Zdůrazňuje, že k dopravní nehodě nedošlo a v pochybnostech by mělo být rozhodnuto ve prospěch obviněného.

[16] Stěžovatel konstatuje, že řidiči obou před ním jedoucích vozidel si museli být vědomi, že po delší dobu jízdy nedosahovali nejvyšší povolené rychlosti, čímž brzdili stěžovatele, který měl opakovanou snahu tato vozidla předjet. Bylo jejich povinností nezvyšovat rychlost a žádným způsobem nebránit stěžovateli v předjetí, v případě potřeby i přibrzdit

pokračování

(protijedoucí vozidlo mohli zahlédnout dříve, než stěžovatel). Stěžovatel je přesvědčen, že mohl spoléhat na princip omezené důvěry, tedy že oba řidiči před ním budou dodržovat pravidla a umožní mu bezpečné předjetí. Poukazuje rovněž na to, že v některých zemích platí dokonce povinnost pomaleji jedoucího vozidla na nejbližším místě uhnout (obdobně má být podle stěžovatele vykládána povinnost chovat se ohleduplně). Stejně jako nelze nutit všechny řidiče, aby jeli nejvyšší povolenou rychlostí, nelze počítat s tím, že předjížděný řidič bude akcelarovat – to by v praxi znemožňovalo bezpečné předjíždění.

[17] Napadený rozsudek je podle stěžovatele nepřezkoumatelný pro nesrozumitelnost, neboť krajský soud v bodě 34 konstatoval, že zrychlování vozidla Mazda i rumunského kamionu plyne ze spisu, a zároveň to, že stěžovatel by musel své tvrzení o bránění v předjíždění prokázat. Stěžovatel je přesvědčen, že pokud vysloví relevantní námitku bránění v předjíždění (jež vyplývá ze spisu), je povinností správních orgánů verzi stěžovatele nade vší rozumnou pochybnost vyvrátit. Ze spisu ani správních rozhodnutí podle stěžovatele neplyne, že by byla jeho verze vyvrácena jako krajně nepravděpodobná, měl proto být aplikován princip *in dubio pro reo*.

[18] Podle stěžovatele nelze po řidiči spravedlivě požadovat, aby za všech okolností nepřetržitě sledoval rychlost na tachometru. Pokud tedy v úseku mnoha desítek kilometrů pouze na jednom krátkém úseku překročil rychlost o 4 km/h, jedná se podle něj o jednání, které nedosahuje běžné míry škodlivosti u obdobných přestupků. Stěžovatel používá systém Waze, má tedy online přehled o rychlosti vozidel před ním a případně se tvořících kolonách. Poukazuje na to, že daný úsek byl modernizován a lze na něm jet rychlostí minimálně 100 km/h. Podle stěžovatele rychlostní limit pro nákladní vozidla vychází z dřívějšího obvyklého technického stavu, moderní (navíc prázdný) nákladní automobil má však obdobné akcelerační i brzdné parametry jako běžné osobní vozidlo.

[19] S odkazem na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 4. 2. 2009, sp. zn. 7 Tdo 38/09, stěžovatel poznamenává, že judikatura Nejvyššího správního soudu popírá smysl judikatury Nejvyššího soudu, podle níž překročení rychlosti samo o sobě nevede ke vzniku nebezpečí – k tomu vedou až další okolnosti. Podle stěžovatele navíc záznamové zařízení, jímž jsou (za jiným účelem) vybavena nákladní vozidla, není homologované a kalibrované k přesnému měření rychlosti jízdy a není tedy ani známo, jestli zde není vyšší toleranční odchylka než 3 km/h, resp. 3 % nad rychlostí 100 km/h. Stěžovatel zdůrazňuje, že pravomoc měřit rychlost zákonodárce svěřil do výhradní působnosti Policie ČR a obecní policie, přičemž Policie ČR nepovažuje krátkodobé překročení rychlosti v mezích tolerančních limitů za škodlivé. Až roční zpětný monitoring překročení rychlosti i o jediný km/h u nákladních vozidel podle stěžovatele překračuje zákonnou pravomoc správních orgánů.

[20] Stěžovatel uzavírá, že krajský soud podle něj nepochopil podstatu námítky týkající se mapových podkladů z www.mapy.cz. Podle něj správní orgán zařadil tyto podklady do spisu až po ústním jednání konaném dne 25. 4. 2022 a stěžovatel na ně nemohl reagovat.

[21] Vzhledem k výše uvedenému stěžovatel navrhuje, aby Nejvyšší správní soud zrušil rozsudek krajského soudu, rozhodnutí o odvolání i rozhodnutí správního orgánu I. stupně, alternativně aby zrušil rozsudek krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[22] **Žalovaný** ve svém vyjádření ke kasační stížnosti odkazuje na své vyjádření k žalobě. Podle něj je kasační stížnost nepřijatelná, jelikož podstatně nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele.

[23] **Nejvyšší správní soud** se po konstatování včasnosti kasační stížnosti, jakož i splnění ostatních podmínek řízení zabýval otázkou, zda je kasační stížnost přijatelná (§ 104a s. ř. s.)

[24] Pro vlastní vymezení institutu nepřijatelnosti Nejvyšší správní soud odkazuje na své usnesení ze dne 26. 4. 2006, č. j. 1 Azs 13/2006-39, č. 933/2006 Sb. NSS, v němž vyložil neurčitý právní pojem „*přesah vlastních zájmů stěžovatele*“. Znak tohoto pojmu jsou naplněny v případě „*rozpoznatelného dopadu řešené právní otázky nad rámec konkrétního případu*“. V intencích judikatury je kasační stížnost přijatelná v následujících typových případech: (1) kasační stížnost se dotýká právních otázek, které dosud nebyly vůbec či nebyly plně řešeny judikaturou; (2) kasační stížnost se týká právních otázek, které jsou dosavadní judikaturou řešeny rozdílně; (3) kasační stížnost bude přijatelná pro potřebu učinit judikaturu odklon; (4) pokud by bylo v napadeném rozhodnutí krajského soudu shledáno zásadní pochybení, které mohlo mít dopad do hmotněprávního postavení stěžovatele (viz též usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 25. 3. 2021, č. j. 8 As 287/2020-33, rozsudek ze dne 16. 6. 2021, č. j. 9 As 83/2021-28 či rozsudek ze dne 10. 6. 2021, č. j. 1 As 124/2021-28).

[25] V projednávané věci jde především o otázku vztahu § 17 odst. 5 písm. a), b) a c) a § 17 odst. 4 zákona o silničním provozu. Krajský soud totiž založil své posouzení na předpokladu, že účastníci provozu na pozemních komunikacích po vyjetí z místa s omezenou nejvyšší povolenou rychlostí obvykle zrychlují, což měl stěžovatel při rozhodování o předjíždění zahrnout do svých úvah o tom, zda zvládne provést předjížděcí manévry v souladu s § 17 odst. 5 písm. a), b) a c) zákona o silničním provozu. Stěžovatel však argumentuje, že předjížděná vozidla byla povinna dodržet § 17 odst. 4 zákona o silničním provozu a nezrychlovat. Jelikož tato konkrétní otázka nebyla dosud judikaturou řešena, Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že její posouzení přesahuje vlastní zájmy stěžovatele. Proto přezkoumal rozsudek krajského soudu v rozsahu a z důvodů uplatněných kasačních námitek, neshledal přitom vady, k nimž by byl povinen přihlížet z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.).

[26] Kasační stížnost je nedůvodná.

[27] K otázce předjíždění Nejvyšší správní soud v první řadě shrne skutečnosti, které jsou mezi stranami nesporné. Na výjezdu z obce Obrataň ve směru na Pelhřimov jelo vozidlo Mazda, které řídil J. V., za blíže neidentifikovaným rumunským kamionem. Stěžovatel v kamionu Mercedes jel za vozidlem Mazda a po výjezdu z obce započal předjížděcí manévry. Ve chvíli, kdy byl návěs stěžovatele na úrovni vozidla Mazda, se v protisměru objevilo bílé vozidlo. Stěžovatel přerušil předjíždění a začal brzdit, v tutéž chvíli však začal brzdit rovněž J.V. ve vozidle Mazda. K dopravní nehodě nedošlo, stěžovatel se nakonec zařadil před vozidlo Mazda za rumunský kamion a všechna zúčastněná vozidla dále pokračovala ve své jízdě.

[28] Nejvyšší správní soud se v první řadě zabýval otázkou (ne)přezkoumatelnosti napadeného rozsudku, k níž by bylo nutné přihlížet i bez námitek z úřední povinnosti. K problematice nepřezkoumatelnosti soudních rozhodnutí se ve své judikatuře tento soud

pokračování

již mnohokrát vyjádřil (srov. např. rozsudky ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003-75, č. 133/2004 Sb. NSS, a ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004-73, č. 787/2006 Sb. NSS). Nepřezkoumatelnost může být způsobena buďto nedostatkem důvodů, o které je rozhodnutí opřeno, anebo nesrozumitelností. Není však projevem nenaplněné subjektivní představy stěžovatele o tom, jak měl krajský soud rozhodnout, resp., jak podrobně by mu měl být rozsudek odůvodněn (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2017, č. j. 3 Azs 69/2016-24, a ze dne 27. 9. 2017, č. j. 4 As 146/2017-35).

[29] Podle stěžovatele je napadený rozsudek nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, protože podle jeho názoru nebyly zohledněny detailní okolnosti a nebyl zadán znalecký posudek k zodpovězení otázek, které nemůže správní orgán či soud jednoduše odhadnout. Tak tomu ale není. Absence přímé reakce na každý jednotlivý argument účastníka řízení totiž nepředstavuje nezákonnost ani nepřezkoumatelnost, pokud soud prezentuje odlišný názor, který přesvědčivě zdůvodní, a toto zdůvodnění poskytuje dostatečnou oporu výroku rozhodnutí (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 2. 2015, č. j. 6 As 153/2014-108, či ze dne 4. 3. 2015, č. j. 8 Afs 71/2012-161). Implicitní vypořádání námitek akceptuje rovněž Ústavní soud (viz např. nález ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08). Tak tomu bylo i v projednávané věci. Krajský soud založil své posouzení na právní úvaze (nutnost počítat se zrychlováním vozidel po vyjetí z obce), pro níž byly irelevantní dílčí detaily (přesná rychlost a vzdálenost jednotlivých vozidel, jízdní vlastnosti vozidla stěžovatele apod.). V rámci tohoto posouzení se podrobněji zabýval i jednotlivými žalobními námitkami (o čemž svědčí i fakt, že stěžovatel s krajským soudem obsáhle polemizuje). Nelze tedy dospět k závěru, že by byl rozsudek krajského soudu nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů.

[30] K údajnému vnitřnímu rozporu Nejvyšší správní soud poznamenává, že krajský soud v napadeném rozsudku opakovaně zdůraznil, že při předjíždění je třeba počítat se zrychlováním vozidel po vyjetí z obce. Pokud by však řidič předjížděného vozidla zrychloval více, než se dalo očekávat, příp. jinak aktivně bránil v předjíždění, mohlo by to vyloučit odpovědnost předjíždějícího řidiče za omezení řidiče protijedoucího. Tato úvaha krajského soudu není nikterak vnitřně rozporná (krajský soud netvrdil, že rumunský kamion a vozidlo Mazda zároveň zrychlovaly i nezrychlovaly, ale toliko to, že nebylo prokázáno, že by zrychlovaly výrazněji, než odpovídá běžné situaci po výjezdu z obce).

[31] Závěry krajského soudu k problematice důkazního břemene je však třeba korigovat. Stěžovatel totiž netvrdil, že by řidiči předjížděných vozidel zrychlovali úmyslně více, než odpovídalo situaci, za účelem bránění v předjíždění. Takováto verze událostí se ze zjištěných podkladů jeví skutečně jako „*krajně nepravděpodobná*“, jak uvádí krajský soud (pokud by se řidič vozidla Mazda snažil úmyslně bránit v předjíždění, pravděpodobně by nezabrzdl a nenechal stěžovatele zařadit se před něj). Zároveň se lze ztotožnit s krajským soudem v tom, že pokud by stěžovatel tvrdil, že mu řidiči předjížděných vozidel aktivně bránili v předjíždění, byl by povinen takové tvrzení prokázat. Stěžovatel však tvrdil toliko to, že předjížděná vozidla zrychlovala, čemuž krajský soud dokonce přisvědčil. Nejvyšší správní soud se však s tímto posouzením neztotožňuje.

[32] Závěr krajského soudu o zrychlování předjížděných vozidel totiž nevyplývá ze správního spisu. Svědkyně M. V. vypověděla, že vozidlo Mazda zrychlovalo, to ovšem pouze dedukovala z okolnosti, že vyjeli z obce (sama tou dobou nevěnovala pozornost řízení). Z její výpovědi tedy nebylo patrné, zda zrychlovali i poté, co stěžovatel zahájil předjíždění

manévr, nebo hovořila toliko o situaci před jeho započítím. J. V. uvedl, že v průběhu předjíždění již nezrychloval, ani jinak v předjíždění nebránil. K dispozici nejsou žádné jiné svědecké výpovědi, ani videozáznamy (např. z palubních či dopravních kamer). Údajné zrychlování předjížděných vozidel tak zůstalo na úrovni tvrzení stěžovatele, které nebylo žádným způsobem prokázáno. Závěr krajského soudu, že předjížděná vozidla i po započítí manévru stěžovatele zrychlovala, tedy nevyplývá ze spisu, samotná tato vada však nezpůsobuje nezákonnost napadeného rozsudku, jak bude podrobněji vysvětleno níže.

[33] Zároveň však Nejvyšší správní soud poznamenává, že nebylo prokázáno ani tvrzení opačné (že předjížděná vozidla nezrychlovala vůbec). Tento závěr správních orgánů byl založen toliko na tvrzení svědka, který mohl mít zájem na tom, aby nebyl potrestán za přestupek spočívající v porušení § 17 písm. 4 zákona o silničním provozu. Pokud by posouzení porušení § 17 písm. 5 písm. a), b), a c) zákona o silničním provozu bylo závislé na otázce zrychlování předjížděných vozidel, správní orgány by skutečně byly povinny aplikovat zásadu *in dubio pro reo*, jak požaduje stěžovatel. Samotné porušení pravidel jedním účastníkem silničního provozu ale nebrání vzniku odpovědnosti ostatních za jejich jednání (srov. např. usnesení NSS ze dne 23. 10. 2023, č. j. 8 As 25/2022-68). Jak bude podrobněji vysvětleno níže, pro posouzení stěžovatelovy odpovědnosti za nedodržení pravidel pro předjíždění není rozhodné, zda předjížděná vozidla zrychlovala, či nikoli. I když se tedy tuto okolnost nepodařilo přesně objasnit, nemělo to vliv na správnost závěru správních orgánů o vině stěžovatele.

[34] Posledním důvodem, pro něž by měl být napadený rozsudek podle stěžovatele vyhodnocen jako nepřezkoumatelný, je údajné nepochopení podstaty žalobní námitky týkající se map ze serveru www.mapy.cz. K tomu Nejvyšší správní soud upozorňuje, že daný žalobní bod byl formulován velice stručně a stěžovatel neuvedl, v čem konkrétně spatřuje porušení § 36 odst. 3 správního řádu. I přesto se krajský soud pokusil tuto námitku vypořádat a vysvětlil, že se založením mapových podkladů do spisu byl stěžovatel podle protokolu o ústním jednání ze dne 25. 4. 2022 řádně seznámen. Zcela racionálně zároveň odkázal na možnosti obrany proti protokolu, pokud by nebyl v souladu se skutečností. Z kasační námitky je naopak zřejmé, že stěžovatel nepochopil, že do spisu nebylo v době od vyhotovení protokolu do vydání prvostupňového rozhodnutí nic přidáváno. Výtisky map ze serveru www.mapy.cz byly do spisu vloženy již dne 30. 3. 2022 pod pořadovými čísly 48–51 a v soupisu písemností označeny jako „*Ustanovení míst spáchání přestupků podle GPS*“. Nejvyšší správní soud se tudíž ztotožňuje se závěrem krajského soudu, že k tvrzenému porušení § 36 odst. 3 správního řádu nedošlo.

[35] Nejvyšší správní soud dále poznamenává, že námitky ohledně nedostatečné přesnosti palubního tachografu a nedostatku pravomoci k měření rychlosti správními orgány uplatnil stěžovatel poprvé až v kasační stížnosti, ač tak mohl učinit již v žalobě. Jedná se tedy o námitky nepřijatelné ve smyslu § 104 odst. 4 s. ř. s. Nad rámec nutného odůvodnění pak Nejvyšší správní soud poznamenává, že správní orgán I. stupně počítal s odchylkou 6 km/h (právě proto byla zaznamenaná rychlost 90 km/h vyhodnocena jako překročení nejvyšší povolené rychlosti toliko o 4 km/h). Argumentace ohledně odchylky 3 km/h (resp. 3 %) se tedy míjí nejen s napadeným rozsudkem, ale i s rozhodnutími správních orgánů.

[36] K otázce překročení rychlosti Nejvyšší správní soud upozorňuje, že ta by sama o sobě nepředstavovala dostatečný důvod přijatelnosti kasační stížnosti. Tento soud se totiž již v minulosti zabýval námitkou nenaplnění materiální stránky přestupku i v případech, kdy

pokračování

byla nejvyšší povolená rychlost překročena pouze o několik km/h (na některé z těchto rozsudků odkázal i krajský soud). V rozsudku ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008-45, č. 2011/2010 Sb. NSS (který není nikterak v rozporu ani s judikaturou Nejvyššího soudu, na níž sám navazuje), tento soud upozornil, že samotná skutečnost, že rychlost se blížila nejvyšší povolené rychlosti (pozn. v onom případě došlo k překročení o 2 km/h), nepostačuje k vyslovení závěru, že nebyla naplněna materiální stránka přestupku. Připustil však, že taková okolnost by měla vést správní orgány k zaměření pozornosti na posouzení relevantních okolností, které by ve svém souhrnu mohly závěr o nenaplnění materiální stránky přestupku odůvodňovat. Tímto způsobem správní orgány i krajský soud v projednávané věci postupovaly a zohlednily velké množství dalších okolností, které ve svém souhrnu o naplnění materiální stránky přestupku svědčily.

[37] K jednotlivým kasačním námitkám týkajícím se rychlosti pak Nejvyšší správní soud podotýká, že není povinností řidiče jet přesně nejvyšší povolenou rychlostí, ale maximálně nejvyšší povolenou rychlostí. To znamená, že musí sám zohlednit míru, jak moc se v dané situaci může věnovat kontrole tachometru a zvolit takovou rychlost, aby ve chvíli, kdy se soustředí na jiné aspekty provozu na pozemních komunikacích, nejvyšší povolenou rychlost nepřekročil. Kvalitní nákladní vozidlo značky Mercedes pravděpodobně má k dispozici tempomat, který může s touto činností velmi výrazně pomoci.

[38] Nejvyšší správní soud ze spisu ověřil, že správní orgány neprověřovaly rychlost stěžovatele „*v úseku mnoha desítek kilometrů*“. Správní orgán I. stupně si vyžádal informace z tachografu pouze pro časový interval, kdy mělo podle oznamovatelů dojít k předjíždění. Ve spisu jsou tedy pouze záznamy ze dne 15. 2. 2022, 16:14–16:26, které se týkají přibližně 14 km trasy (pouze od km 613,33 do km 627,16). Z obsažených údajů je rovněž zřejmé, že stěžovatel nepřekročil nejvyšší povolenou rychlost pouze na „*jednom krátkém úseku*“: report rychlosti obsahuje hned několik hodnot přesahujících 86 km/h (tedy součet nejvyšší povolené rychlosti a maximální přípustné odchylky digitálního tachografu): na km 615,54 (88 km/h), 615,93 (88 km/h), 616,82 (90 km/h) a 617,32 (89 km/h). Nešlo tedy o žádnou krátkodobou anomálii z jinak vzorné jízdy, jak se snaží naznačit stěžovatel.

[39] Ani použití aplikace Waze nelze považovat za okolnost, která by vyloučila naplnění materiální stránky přestupku. Tato aplikace totiž funguje na základě vyhodnocení dat uživatelů, kteří tvoří pouze určité procento účastníků silničního provozu. To je velmi efektivní při vyhledávání nejrychlejší cesty rušnými ulicemi města či volby sjezdu před kolonou na dálnici (kde má aplikace spoustu uživatelů a může statisticky zpracovat velké množství dat). Na Waze se však nelze spoléhat v konkrétních situacích závislých na nízkém počtu jednotlivců, kteří ji nemusejí mít zrovna nainstalovanou či spuštěnou (např. několik vozidel stojících před železničním přejezdem).

[40] Nejvyšší správní soud dále upozorňuje, že samotnou skutečnost, že Policie ČR obvykle nestíhá překročení rychlosti o několik málo procent, nelze považovat za důkaz toho, že by tyto případy nikdy nenaplněly materiální stránku přestupku nebo že by je snad policisté nepovažovali za škodlivé. V praxi může jít o pouhé zajištění efektivity v situaci, kdy by stíhání drobnějších provinění mohlo snížit účinnost stíhání provinění podstatných. Pokud by se totiž Policie ČR zaměřovala na mírné překročení rychlosti, nezbyly by jí kapacity pro řešení závažnějších porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích. V situaci, kdy informace o překročení nejvyšší povolené rychlosti vyplynou na povrch při prověřování jiného potenciálně přestupkového jednání, však správnímu

orgánu nic nebrání vést řízení i o takovém překročení nejvyšší povolené rychlosti, které by jinak nemuselo být efektivní.

[41] Stěžovatelova námitka ohledně modernizace silnice fakticky nesměřuje proti argumentaci krajského soudu ani správních orgánů (ta byla založena zejména na velikosti a hmotnosti vozidla stěžovatele, denní době a nedostatečné přehlednosti následujícího úseku s železničním přejezdem, nikoli na technickém stavu komunikace). Nejvyšší správní soud nerozporuje, že technický stav nákladních vozidel je v současnosti lepší než v době přijímání zákona o silničním provozu, od té doby se však zvýšila i intenzita provozu. Ani zákonodárce zatím technické pokroky nevedly ke zvýšení nejvyšší povolené rychlosti. Tvrzení o nadstandardně krátké brzdné dráze svého vozidla stěžovatel neprokázal (jak poznamenal krajský soud, nelze vycházet pouze z tovární značky). Ani relativně krátká brzdná dráha v porovnání s ostatními nákladními vozidly by však neměla vliv na to, že stěžovatelovo vozidlo i bez nákladu výrazně převyšovalo hmotnost 3 500 kg, následky případné nehody pro ostatní účastníky by tak byly mnohem vážnější než v případě střetu s osobním automobilem (srov. např. Šmídová, M.: Zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, BHP 5/2008, Wolters Kluwer, dostupné v ASPI).

[42] Nejvyšší správní soud uzavírá, že překročení nejvyšší povolené rychlosti profesionálním řidičem nákladního vozidla v denní době v místě, kde následuje terénní vlna a železniční přejezd, naplňuje materiální stránku přestupku, byť šlo o překročení rychlosti pouze o 4 km/h. Námitka nenaplnění materiální stránky přestupku spočívajícího v překročení nejvyšší dovolené rychlosti tedy není důvodná.

[43] Při předjíždění za obcí Obrataň podle správních orgánů i krajského soudu stěžovatel porušil § 17 odst. 5 písm. a), b) i c) zákona o silničním provozu. Stěžovatel se však brání, že k žádnému porušení na jeho straně nedošlo – situace, která nastala při předjíždění (zpomalení protijedoucího vozidla a brzdění řidiče vozidla Mazda), byla totiž podle něj způsobena porušením § 17 odst. 4 zákona o silničním provozu ze strany řidičů předjížděných vozidel.

[44] Podle § 17 odst. 4 zákona o silničním provozu „*řidič předjížděného vozidla nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění*“.

[45] Stěžovatel je přesvědčen, že by se měl uplatnit tzv. princip omezené důvěry. Jeho podstatu shrnul např. Nejvyšší soud v usnesení ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, č. 45/2005 Sb. rozh., podle něhož „*nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání*“. Taková důvěra v respektování pravidel ostatními účastníky silničního provozu však nemůže být bezmezná, jak Nejvyšší správní soud upozornil např. v rozsudku ze dne 2. 8. 2006, č. j. 3 As 24/2005-73: „*Předvídání eventuálního limitovaného překračování povoleného z jejich strany je tudíž nepochybně na místě*.“ Rovněž Nejvyšší soud upozornil, že princip omezené důvěry se neuplatní tehdy, pokud ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá opak (usnesení NS ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011).

[46] V souladu s principem omezené důvěry již Nejvyšší správní soud dospěl např. k závěru, že příčinou dopravní nehody spočívající ve srážce vozidla jedoucího po hlavní silnici s vozidlem vjíždějícím na tuto hlavní silnici z vedlejší silnice je zásadně nedání

pokračování

přednosti v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní silnici (rozsudek ze dne 20. 12. 2012, č. j. 7 As 91/2012-62, č. 2820/2013 Sb. NSS) nebo k závěru, že ani řidič, který řádně provedl všechny úkony nutné pro faktické započetí odbočování vlevo, se bez dalšího nemůže spoléhat na to, že jej nikdo nezačne předjíždět (rozsudek ze dne 4. 5. 2020, č. j. 10 As 262/2018-39).

[47] Lze zároveň poukázat na obecně známý fakt, že předjíždění patří samo o sobě k jednomu z nejrizikovějších situací v provozu na pozemních komunikacích (srov. např. důvodovou zprávu k zákonu č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon o silničním provozu, sněmovní tisk č. 366/0, Poslanecká sněmovna PČR, 9. volební období). Na pečlivé rozmyšlení a bezpečné provedení tohoto manévru tak lze nepochybně klást vysoké nároky, včetně předvídání případných méně závažných chyb ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.

[48] V projednávané věci je mezi stranami nesporné, že k předjíždění došlo po výjezdu z obce. Jak správně poznamenal krajský soud, je běžné, že po výjezdu z oblasti s nižší nejvyšší povolenou rychlostí dochází k plynulému zrychlování. Tato skutečnost nepředstavuje žádnou nepředvídatelnou okolnost. V praxi se může nepochybně stát i to, že řidič předjížděného vozidla včas nezjistí, že je předjížděn, případně se dokonce nechce nechat ve své jízdě omezit, a i nadále pokračuje v dosavadním zvyšování rychlosti. Takové jednání je sice v rozporu s § 17 odst. 4 zákona o silničním provozu, pro profesionálního řidiče by však nemělo představovat nic překvapivého. To platí obzvláště v situaci, kdy vozidlo předjížděné je oprávněno jet mimo obec rychlostí 90 km/h, zatímco předjíždějící pouze 80 km/h – po odpadnutí dosavadní překážky rychlejší jízdy (např. stav komunikace, povětrnostní podmínky, odbočení pomaleji jedoucího vozidla v čele kolony) by pak docházelo ke zbytečnému dlouhodobému omezování potenciálně rychleji jedoucího vozidla, příp. zbytečnému dalšímu předjíždění.

[49] Z výše uvedeného vyplývá, že stěžovatel se nemohl spoléhat na to, že předjížděná vozidla okamžitě po zahájení jeho manévru přestanou zrychlovat. Naopak, v souladu s principem omezené důvěry měl očekávat, že jejich zrychlování bude plynule pokračovat, a uzpůsobit tomu své úvahy při rozhodování, zda k předjíždění vůbec přistoupit. I kdyby tedy rumunský kamion a vozidlo Mazda zrychlovaly (což sice nebylo prokázáno, ale nelze to ani vyloučit), s takovým jednáním stěžovatel mohl a měl počítat. Zrychlování předjížděných vozidel (i kdyby bylo prokázáno) by jej tedy nezabavilo odpovědnosti za případné porušení § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu. Zbývá posoudit, zda byla pravidla pro předjíždění v projednávané věci skutečně porušena.

[50] Podle § 17 odst. 5 písm. a), b) a c) zákona o silničním provozu „*řidič nesmí předjíždět*
a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,
b) jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet,
c) jestliže by obrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo obrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích“.

[51] J. V. tvrdil, že on, stěžovatel i bílé vozidlo v protisměru zastavili. M. V., která jela na místě spolujezdce ve vozidle Mazda, uvedla, že neví jistě, jestli úplně zastavili a jestli zastavil stěžovatel, bílé vozidlo v protisměru podle ní zastavilo. Stěžovatel údajně zaregistroval, že protijedoucí vozidlo zpomalilo, ovšem o žádné omezení podle něj nešlo, neboť jeho řidič pouze ubral plyn. K této argumentaci je nutno upozornit, že i to, že jiný účastník provozu

na pozemních komunikacích „ubere plyn“ představuje jeho omezení [podle § 2 písm. m) zákona o silničním provozu „nesmět omezit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo“]. Pokud tedy stěžovatel vypověděl, že protijedoucí vozidlo zpomalilo, sám potvrdil vznik situace, která dokládá porušení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu.

[52] Nejvyšší správní soud již v rozsudku ze dne 3. 8. 2016, č. j. 4 As 143/2016-29 vyslovil, že subjektivní dojem o bezpečnosti předjíždění není dostačující pro závěr o nevině řidiče. K problematice bezpečného předjíždění ve smyslu § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu se Nejvyšší správní soud dále vyjádřil i v rozsudku ze dne 19. 8. 2011, č. j. 2 As 106/2010-147, podle nějž „ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu je proto třeba vykládat tak, že řidič nesmí zahájit předjížděcí manévry, pokud je z konkrétní situace v provozu na pozemní komunikaci zřejmé, že by svým manévrem ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné – rozuměj všechny ostatní v úvahu přicházející – účastníky provozu na pozemních komunikacích. Pro tento výklad svědčí i vymezení pojmu účastníka provozu na pozemních komunikacích, kterým se podle § 2 písm. a) zákona o silničním provozu pro účely tohoto zákona rozumí každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Doplnění slova „jiní“ v § 17 odst. 5 písm. c) zákona značí pouze a jen to, že pro účely tohoto ustanovení jsou z obecné kategorie účastníků provozu na pozemních komunikacích podle § 2 písm. a) téhož zákona vyňati protijedoucí řidiči, neboť vůči nim jsou kladeny zvýšené povinnosti - řidič nesmí začít předjíždět, pokud by je svým manévrem byť i jen omezil, zatímco ve vztahu k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích nesmí řidič začít předjíždět, jen pokud by je ohrozil.“ (obdobně např. rozsudek NSS ze dne 15. 5. 2024, č. j. 4 As 375/2023-58). Krajský soud věc posoudil v souladu s výše uvedenou judikaturou.

[53] Skutečnost, že protijedoucí bílé vozidlo se objevilo až po zahájení předjížděcího manévru stěžovatelem, pro posouzení dodržení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu nehraje žádnou roli. Každý předjíždějící řidič musí při své úvaze o naplnění podmínek pro předjetí kalkulovat nejen s účastníky silničního provozu, o nichž má povědomí, ale i se všemi, kteří se v průběhu předjíždění mohou objevit, a to zejména v protisměru (tyto účastníky silničního provozu nesmí ani omezit). Takovou úvahu musí řidič provést před započítáním předjížděcího manévru a pokud by hrozilo, že omezí protijedoucí vozidlo, které může vyjet zpoza horizontu či zatačky, předjíždění vůbec zahájit nesmí. Z toho že před dokončením předjíždění se objevilo protijedoucí vozidlo, s nímž evidentně nepočítal, pak vyplývá, že stěžovatel porušil § 17 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu (předjížděl, ač k tomu neměl dostatečný rozhled). Porušení § 17 odst. 5 písm. b) téhož zákona (stěžovatel se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo, které předjížděl) pak vyplývá z toho, že vozidlo Mazda muselo prudce brzdit.

[54] Stěžovatel v průběhu řízení měnil svou výpověď ohledně toho, která vozidla se chystal předjet. Před správním orgánem I. stupně tvrdil, že předjížděl pouze vozidlo Mazda, následně svou výpověď změnil a od odvolání již tvrdí, že se pokusil předjet vozidlo Mazda i rumunský kamion. Ani v takovém případě však nebyly dodrženy podmínky § 17 odst. 5 písm. a) a b) zákona o silničním provozu, neboť (jak bylo vysvětleno výše) stěžovatel nemohl předpokládat, že předjížděná vozidla po výjezdu z obce nezrychlí.

[55] Nad rámec nutného odůvodnění Nejvyšší správní soud ověřil, že dostatečný prostor pro předjetí obou vozidel by nebyl dán ani tehdy, pokud by vozidla vůbec nezrychlovala. Lze poznamenat, že tato úvaha není žádným odborným odhadem, který by musel provést

pokračování

znalec, jak tvrdí stěžovatel, ale vyplývá z mapových podkladů řádně zařazených do spisu a matematiky základní školy. Rovina za obcí Obrataň totiž není dlouhá 1,5 km, jak tvrdil stěžovatel v žalobě. Je přibližně poloviční, neboť asi po 700 m začíná táhlá levotočivá zatáčka. Z podkladů zároveň vyplývá, že ve chvíli, kdy stěžovatel po vyjetí z obce zrychlil na 72 km/h (GPS souřadnice 49,423945; 14,956341) ještě nemohl předjíždět, neboť v místě byla plná čára (součástí mapy vytištěné ve spisu je fotografie komunikace ve směru zpět do obce Obrataň). Vzhledem k tomu, že stěžovatel sám poukazoval na to, že jel v těsné blízkosti za vozidlem Mazda (aby je mohl při vhodné příležitosti předjet), lze usuzovat, že i vozidlo Mazda (a pravděpodobně i před ním jedoucí rumunský kamion) jelo již v tu chvíli rychlostí přibližně 70 km/h. Stěžovatel by je tedy předjížděl rozdílem rychlosti 10 km/h (a to pouze za předpokladu, že by byl schopen zrychlit z rychlosti 72 km/h na 80 km/h takřka okamžitě, což v praxi jistě není možné, ani s prázdným návěsem).

[56] Vozidlo Mazda 6 je dlouhé přibližně 5 metrů, mezi ním a rumunským kamionem byla podle svědkyně vzdálenost 5–10 m. O délce rumunského kamionu nejsou ve spisu žádné podklady, lze tedy počítat s dolním odhadem délky 15 m. Stěžovatelův kamion délku 15 m přesahoval, pro jednoduchost výpočtu lze však taktéž počítat s 15 m (tato zaokrouhlení hovoří ve prospěch stěžovatele, stejně jako zaokrouhlení rychlosti předjížděných vozidel na 70 km/h a zanedbání vzdálenosti mezi vozidlem stěžovatele a vozidlem Mazda). Aby se stěžovatel mohl bezpečně zařadit před předjížděná vozidla, musel by dostat celý svůj kamion před rumunský kamion tak, aby mezi nimi zůstala bezpečná vzdálenost. Pro její odhad lze použít tzv. „*pravidlo dvou sekund*“ (srov. např. rozsudek ze dne 28. 5. 2009, č. j. 1 As 18/2009-59). Při rychlosti 70 km/h ujede vozidlo za 2 s přibližně 39 m.

[57] Aby tedy stěžovatel bezpečně předjel vozidlo Mazda i rumunský kamion, musel by svůj kamion vůči nim dostat minimálně o 79 m dopředu (5 m délka vozidla Mazda, 5 m vzdálenost mezi předjížděnými vozidly, 15 m délka rumunského kamionu, 39 m bezpečná vzdálenost, 15 m délka kamionu stěžovatele). Rozdílem rychlosti 10 km/h by stěžovatel tento rozdíl vzdálenosti získal přibližně za 28 s. V absolutní vzdálenosti by však stěžovatel za tuto dobu ujel více než 620 m. Zároveň musel počítat s tím, že v protisměru může jet rychlostí 90 km/h jiný účastník provozu na pozemních komunikacích, který by za čas potřebný ke stěžovatelovu předjíždění (28 s) ujel vzdálenost 700 m. Aby tedy stěžovatel mohl svůj manévr bezpečně provést, musel by mít rozhled minimálně na 1 320 m. Z mapových podkladů je však zřejmé, že takový rozhled ani zdaleka neměl.

[58] Jak vyplývá z výše uvedeného, ani s kasačními námitkami týkajícími se porušení povinností při předjíždění se tento soud neztotožnil. I přes dílčí pochybení krajského soudu (nesprávný závěr o prokázání zrychlování předjížděných vozidel) napadený rozsudek jako celek v kasačním přezkumu obstál.

[59] Nejvyšší správní soud neshledal kasační stížnost důvodnou, proto ji v souladu s § 110 odst. 1 *in fine* s. ř. s. zamítl.

[60] O náhradě nákladů řízení rozhodl soud v souladu s § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s., žalovanému, jemuž by dle pravidla úspěchu ve věci náhrada nákladů řízení náležela, žádné náklady nad rámec jeho běžné správní činnosti nevznikly, proto mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

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

V Brně dne 29. července 2024

JUDr. Lenka Matyášová
předsedkyně senátu