



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyně Mgr. Jarmilou Úředníčkovou v právní věci

žalobce: J. G.
zastoupen Mgr. Adamem Krejčím, advokátem sídlem 738 01 Frýdek –
Místek, Zámecké náměstí 24

proti
žalovanému: Krajský úřad Moravskoslezského kraje
sídlím 702 00 Ostrava, 28. října 117
o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 9. 2023 č. j. MSK 98972/2023, o přestupcích

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobou podanou v zákonné lhůtě se žalobce domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo rozhodnuto o odvolání žalobce proti rozhodnutí Magistrátu města Frýdku – Místku ze dne 9. 6. 2023 č. j. MMFM 102607/2023 o přestupcích podle § 125c odst. 1 písm. k) a § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, a to tak, že výrokem I. žalovaný změnil rozhodnutí správního orgánu I. stupně v bodě II. výroku, a to tak, že text: „ohrozil řidiče tohoto vozidla a došlo ke střetu těchto vozidel“ nahradil textem: „ohrozil řidiče tohoto vozidla tím, že se při předjíždění zpět do průběžného pruhu zařazoval bezprostředně před toto vozidlo a bez důvodu náhle zastavil,

Shodu s prvopisem potvrzuje I. M.

v důsledku čehož došlo ke střetu přední části vozidla Dacia se zadní částí vozidla Toyota, jemuž řidič vozidla Dacia i přes snahu vyhnout se vozidlu Toyota, již nestačil zabránit“. Výrokem II. napadeného rozhodnutí žalovaný změnil rozhodnutí správního orgánu I. stupně tak, že část výroku pod bodem III. rozhodnutí správního orgánu I. stupně se vypouští. Výrokem III. žalovaný změnil rozhodnutí správního orgánu I. stupně ve výroku o správním trestu a trest pokuty snížil z 9 000 Kč na 8 000 Kč. Ve zbytku rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil.

2. Žalobce uvedl, že v rámci vyjádření k podkladům rozhodnutí poukazoval na zjevný rozpor své výpovědi a výpovědi vyslechnutých svědků, a k odstranění tohoto rozporu navrhoval, nechť je správním orgánem usnesením ustanoven znalec z oboru dopravy se specializací na posuzování technických aspektů dopravních nehod ke zodpovězení odborných znaleckých otázek v souvislosti se vznikem dopravní nehody. Tomuto návrhu však prvostupňový správní orgán nevyhověl. V podaném odvolání konstantně tvrdil, že je to právě pan V. O., kdo je za dopravní nehodu odpovědný, když vozidlo Dacia nejprve zastavilo, a až potom se rozjelo a do jeho vozidla narazilo. Jelikož správní orgán prvního stupně navrhovaný důkaz znaleckým posudkem neprovedl, nechal si vypracovat znalecký posudek. V něm soudní znalec dospěl k závěrům, ze kterých je naprosto zřejmé, že k předmětné dopravní nehodě nemohlo dojít způsobem, který byl popisován panem V. O. Žalobce poukazoval na to, že již v průběhu správního řízení tvrdil, že pan V. O. nejprve vozidlo Dacia zastavil, a až pak do jeho vozidla narazil. Tvrdil také, že se nehoda nemohla stát způsobem, který byl popisován panem V. O. (a který byl následně pak převzat i správním orgánem prvního stupně), když minimální vzdálenost (brzdná dráha) nutná k tomu, aby řidič vozidla Dacia zabrzdl (a stejně tak i žalobce, který jej měl předjíždět, a tudíž by se musel pohybovat ještě vyšší rychlostí než 80 km/h) je 51 m. Z plánu místa dopravní nehody (podrobně zaměřeného příslušným orgánem PČR) však vyplývá, že celá situace se odehrála na „pouhých“ 31 m, nikoli na 51 m (či jiné delší vzdálenosti). Nelze tak přijmou jiný závěr, než že se předmětná dopravní nehoda nemohla stát způsobem, který byl tvrzen pan V. O., a který pak převzal i správní orgán prvního stupně ve svém odůvodnění, neboť to nebylo fyzicky možné.
3. Byť shora uvedené skutečnosti tvrdil v odvolacím řízení, a k jejich prokázání přiložil znalecký posudek, žalovaný rozhodl i přesto tak, že dal prvostupňovému správnímu orgánu za pravdu. Byl tedy zkrácen na svých veřejných subjektivních právech, neboť správní orgán prvního stupně i žalovaný své rozhodnutí opřely o nesprávně zjištěný skutkový stav.
4. Žalobce namítal, že nesprávné určení možné délky úseku nepochybně význam v dané věci má. Pokud totiž byl úsek, na kterém se nehoda stala, vymezen nesprávně (což zjevně byl), pak přicházejí v úvahu další proměnné, které mohou mít ve věci zcela zásadní význam. Tomu však žalovaný nevěnoval žádnou pozornost a poukaz žalobce na tyto rozpory bagatelizoval. I kdyby se zelené sloupky skutečně nacházely ve vzdálenosti delší 31 m od vzniku dopravní nehody (což v návaznosti na ohledání místa samého žalobce nepopírá), tak z plánu místa dopravní nehody (podrobně zaměřeného příslušným orgánem PČR) je naprosto zřejmé (bylo exaktně spočítáno), že dopravní nehoda se stala na „pouhých“ 30,7 metrech. Právě 30,7 metrů je vzdálenost mezi výchozím bodem měření a místem střetu obou vozidel. Tento exaktně zjištěný a nevyvratitelný fakt byl přitom žalovaným správním orgánem zcela ignorován. Podotkl, že na vzdálenosti 30,7 metrů nelze zabrzdit vozidlo jedoucí rychlostí kolem 80 km/h. Přitom se nepře o detaily v podobě jednotek metrů, nýbrž namítá, že je zcela vyloučeno, aby se nehoda stala tak, jak V. O. tvrdí a jak dovodil žalovaný.

5. V neposlední řadě se nelze pozastavit ani na účelové selektivnosti žalovaného správního orgánu, který určitým částem výpovědi V.O. přisuzuje stěžejní význam a bezmezně jim důvěřuje (tj. že vozidlo Dacia před nárazem nezastavilo), ale ostatní části, které správnost rozhodnutí správního orgánu prvního stupně zásadním způsobem zpochybňují a nejsou tak pro žalovaný správní orgán natolik atraktivní, ba dokonce jsou spíše přítěží, neboť se jedná o skutečnosti ve prospěch obviněného z přestupku (tj. že V. O. s jistotou tvrdí, že když začal brzdit, jel 80 km/h) relativizuje, aniž by to jakkoliv zdůvodnil. Žalovaný zcela relativizoval závěry uvedené ve znaleckém posudku, který označil za nadbytečný, když z něj vyplývá, že nehoda se mohla odehrát oběma způsoby (tedy že verze žalobce i verze V. O. jsou obě možné). Žalobce vyslovil názor, že žalovaný účelově a tendenčně vybíral pouze ty důkazy (zejména části výpovědi svědků), které jsou v jeho neprospěch, tak aby mohl rozhodnutí svého podřízeného orgánu potvrdit. Důkazy ve prospěch žalobce se pak nijak nezaobíral a nepochopitelně je bagatelizoval. Žalovaný správní orgán se nijak nevypořádal s odůvodněním toho, že ačkoli se dopravní nehoda udála na vzdálenosti 30,7 metrů, tak aby žalobce řidiče vozidla Dacia (pana V. O.) předjel, a následně před ním prudce zabrzdil, potřeboval by k tomu vzdálenost minimálně o délce 51 metrů. Namítal, že V. O. se jako řidič zachoval nelogicky, když se pokoušel mu vyhnout zleva, a nikoliv zprava. I kdyby byla verze, kdy vozidlo Dacia před střetem nezastavilo, pravdivá, pak V. O. mohl střetu bez větších potíží zabránit, zachoval-li by se duchapřítomně. Dle závěrů znaleckého posudku jízdní koridor pravého silničního pruhu předmětné pozemní komunikace byl dle vyhotoveného plánu místa dopravní nehody stran Policie ČR volný, tzn., že z hlediska technické přijatelnosti, pokud by řidič osobního automobilu DACIA Sandero provedl brzdňý manévř při pravém rejdu, vytočení přední nápravy vpravo, tak by ke střetu s nákladním vozidlem TOYOTA Hilux s velkou pravděpodobností nedošlo. Jak bylo zjištěno, střet se odehrál ve velmi malé rychlosti, a tedy času na (správnou) reakci ze strany V. O. zde bylo dostatek. Pokud by tedy V. O. reagoval přirozeně, tj. počínal by si tak, aby měl po dobu brždění co největší dostatek místa před sebou, ke střetu by s velkou pravděpodobností nedošlo vůbec. Z fotografického materiálu nadto lze pouhým okem (bez přesného měření) dovodit, že prostor pro osobní automobil velikosti Dacie Sandero zde zcela evidentně byl, a tak ho V. O. mohl (a měl) využít. Žalovaný rovněž vůbec neposuzoval, zdali V. O. dodržel bezpečnou vzdálenost od vozidla Toyota. Vzhledem k tomu, že se nehoda stala ve velmi malé rychlosti, mohl jí V. O. snadno zabránit právě tím, že by dodržel předepsaný odstup. V. O. ve správním řízení nadto nebyl schopen spolehlivě a hodnověrně vysvětlit, proč volant strhl doleva, a nikoliv (přirozeně) doprava. Žalobce tak považuje za vhodné, nechť toto V. O. vysvětlí v rámci soudního řízení. Zjednodušeně řečeno měl V. O. na výběr dvě možnosti, a to stočit vůz doprava, kde měl místo a doufat, že ke střetu nedojde, nebo stočit vůz doleva, kde již stálo vozidlo žalobce a s jistotou do něj narazit. V.O. zvolil právě tuto (horší) druhou variantu, přičemž nyní je za toto de facto trestán žalobce. Jelikož se jedná o jednu z hlavních otázek, navrhl žalobce provedení vyšetřovacího pokusu, aby bylo postaveno najisto, zda V. O. mohl vozidlem Dacia bezpečně uhnout na pravou stranu, aniž by došlo ke srážce.
6. Žalobce uzavřel, že žalovaný nedostatečně zjistil skutkový stav, dospěl k závěru, že posuzovaná nehoda se stala způsobem, kterým se fyzicky stát nikdy nemohla. Nevzal v úvahu jím tvrzené skutečnosti a selektivně vybíral pouze ty důkazy, které v souhrnu hovořily pouze proti němu. Správní orgán tak řízení zatížil vadou, pro kterou by napadené rozhodnutí mělo být zrušeno.

7. Žalovaný v písemném vyjádření navrhl zamítnutí žaloby. K žalobním námitkám, jak jsou uvedeny pod body IV. a V. žaloby, žalovaný především zcela odkázal na podrobné odůvodnění obou správních rozhodnutí. Pouze stručně rekapituluje a zdůrazňuje následující: Je třeba si uvědomit, že to byl žalobce, kdo porušením svých právních povinností vytvořil kolizní situaci, když přešel vodorovné dopravní značení, které je zakázáno přejíždět, a při předjíždění kolony vozidel se zařazoval do pravého jízdního pruhu tak, že nejen omezil, ale také ohrozil řidiče vozidla Dacia, před které se zařazoval. Argumentovat za této situace tím, že řidič vozidla Dacia se měl v této žalobcem vytvořené kolizní situaci zachovat jinak či lépe („duchapřítomně“), aby se vozidlu žalobce vyhnul, je zcela absurdní. Kromě toho si podle žalovaného lze stěží představit, že i kdyby řidič vozidla Dacia také porušil právní povinnost, mělo by to za následek „vyvinění“ žalobce. Jinými slovy, i kdyby příčinou střetu bylo také porušení povinnosti řidičem vozidla Dacia (což ale nebylo prokázáno), je zjevné, že na závěru o porušení povinností žalobce by to nic nezměnilo. Žalobce ostatně nemá veřejné subjektivní právo na to, aby jiná osoba byla uznána vinnou z přestupku. Správní orgány hodnotily provedené důkazy, tj. jednak objektivní důkazy zjištěné při prvotním ohledání místa nehody policií, jednak svědecké výpovědi. Verze žalobce zde přitom stojí zcela osamoceně proti verzím nezávislých svědků, kteří nemají motivaci vypovídat ve prospěch kohokoliv z obou účastníků dopravní nehody, a jejichž výpovědi se v podstatných skutečnostech shodují a shodují se rovněž s verzí řidiče vozidla Dacia. Na námitky týkající se možnosti řidiče vozidla Dacia zabránit střetu žalovaný podrobně odpověděl v napadeném rozhodnutí. Pokud jde o znalecký posudek, předložený žalobcem v odvolacím řízení, ten především nevychází z žádných exaktně zjištěných veličin, přičemž znalec výslovně uvedl, že posouzení nehody nemohlo být vypracováno simulačním výpočtovým systémem PC CRASH a že částečný rozbor nehodového děje nemohl být proveden (bod 4.1.3. posudku). Takový posudek je tedy zjevně nepoužitelný k prokázání čehokoliv. Žalovaný podrobně odůvodnil, že tímto posudkem nelze prokázat požadované skutečnosti a že znalec vycházel dílem ze subjektivních odhadů (rychlosti vozidla Dacia), dílem z nesprávných předpokladů (uvažováno s nesprávným umístěním středového sloupku). Především je pak zcela absurdní závěr znalce, že žalobce nemohl dopravní nehodě zabránit, protože v okamžiku střetu jeho vozidlo stálo – neboť to byl právě žalobce, kdo z levého jízdního pruhu vjel do pravého jízdního pruhu do jízdní dráhy vozidla Dacia. Žalovaný rovněž podrobně odůvodnil, že úhybný manévr vozidla Dacia vpravo nebyl možný, neboť pro průjezd vozidla Dacia mezi vozidlem žalobce a svodidly nebyl dostatečný prostor. Dokonce, i pokud by byl shledán pravdivým závěr znalce, že řidič vozidla Dacia mohl střetu zabránit, pokud by provedl „úhybný manévr vpravo při maximálním brzděném účinku“, pak by to znamenalo, že žalobce omezil (a současně ohrozil) řidiče vozidla Dacia, neboť ten byl přinucen změnit náhle směr i rychlost jízdy, tedy by to pouze potvrzovalo závěry správních orgánů.
8. Krajský soud na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů), a to v mezích žalobcem uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná. V souladu s ust. § 51 odst. 1 s.ř.s. soud rozhodl o žalobě bez nařízení jednání, neboť účastníci řízení s tímto postupem výslovně souhlasili.
9. Krajský soud ze správních spisů zjistil následující skutečnosti. Rozhodnutím Magistrátu města Frýdku – Místku ze dne 9. 6. 2023 č. j. MMFM 102607/2023 byl žalobce uznán vinným

z přestupků, jichž se dopustil dne 9. 11. 2022 ve 13:50 hodin mimo obec Baška, na silnici č. I/56 v km 56,092, při řízení osobního vozidla Toyota Hilux, RZ X, ve směru jízdy od obce Frýdek – Místek na obec Frýdlant nad Ostravicí, a to: I. podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů tím, že při jízdě v koloně vozidel z průběžného jízdního pruhu najel při předjíždění vlevo na vodorovnou dopravní značku č. V13 „Šikmé rovnoběžné čáry“, přes kterou pokračoval do levého odbočovacího pruhu, čímž úmyslně porušil povinnost stanovenou v § 4 písm. c) zákona o silničním provozu (při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen řídit se dopravními značkami); II. podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu tím, že při zařazování se před vozidlo Dacia Sandero, RZ X, jedoucí v průběžném jízdním pruhu ve stejném směru jízdy, které předjel, ohrozil řidiče tohoto vozidla a došlo ke střetu těchto vozidel, čímž úmyslně porušil povinnosti stanovené v § 17 odst. 3 zákona o silničním provozu (řidič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel); III. podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu tím, že při předjíždění vpravo zpět do průběžného jízdního pruhu bez důvodu náhle zastavil, v důsledku čehož došlo k nárazu přední části vozidla Dacia do pravé zadní části vozidla Toyota, jemuž řidič vozidla Dacia, i přes snahu se vozidlu Toyota vyhnout, již nestačil zabránit, čímž úmyslně porušil povinnosti stanovené v § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu (řidič nesmí snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích). Za uvedené přestupky byla žalobci uložena pokuta ve výši 9 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 9 měsíců a bylo rozhodnuto rovněž o splatnosti pokuty a nákladů řízení spojených s projednáním přestupky, které byly stanoveny paušální částkou 1 000 Kč.

10. Proti uvedenému rozhodnutí správního orgánu I. stupně podal žalobce odvolání, o němž žalovaný rozhodl žalobou napadeným rozhodnutím, přičemž ve výroku II. rozhodnutí správního orgánu I. stupně změnil text: „ohrozil řidiče tohoto vozidla a došlo ke střetu těchto vozidel“, a nahradil jej textem: „ohrozil řidiče tohoto vozidla tím, že se při předjíždění zpět do průběžného pruhu zařazoval bezprostředně před toto vozidlo a bez důvodu náhle zastavil, v důsledku čehož došlo ke střetu přední části vozidla Dacia se zadní částí vozidla Toyota, jemuž řidič vozidla Dacia i přes snahu vyhnout se vozidlu Toyota, již nestačil zabránit“. Dále změnil výrok III. rozhodnutí správního orgánu I. stupně tak, že vypustil část výroku a dále snížil pokutu z částky 9 000 Kč na 8 000 Kč a ve zbytku rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil.
11. Při zjišťování skutkového stavu věci správní orgán I. stupně vycházel z oznámení přestupku Policie ČR ze dne 27. 12. 2022 č. j. KRPT-267603/PŘ-2022-070206, na základě něhož zahájil řízení o předmětných přestupcích, především pak z protokolu o nehodě v silničním provozu, z něhož se podává, že žalobce ve 13:50 hodin mimo obec Baška na silnici č. I/56 v km 56,092 při řízení osobního vozidla Toyota Hilux, RZ X (dále jen Toyota) ve směru jízdy od obce Frýdek – Místek na obec Frýdlant nad Ostravicí při jízdě v koloně vozidel z průběžného jízdního pruhu najel při předjíždění vlevo na vodorovnou dopravní značku č. V13 „Šikmé rovnoběžné čáry“, přes kterou pokračoval do levého odbočovacího pruhu a při zařazování se před vozidlo Dacia Sandero, RZ X (dále jen vozidlo Dacia), jedoucí v průběžném jízdním pruhu ve stejném směru jízdy, které předjel, náhle zastavil, aniž to vyžadovala situace v provozu, v důsledku čehož došlo k nárazu přední části vozidla Dacia do

pravé zadní části vozidla Toyota, jemuž řidič vozidla Dacia i přes snahu se vozidlu Toyota vyhnout, již nestačil zabránit. Součástí spisu je rovněž plánec z místa nehody, z něhož je zřejmé, že řidič vozidla Toyota při předjíždění vozidla Dacia přešel přes vodorovné dopravní značení V13, najel do odbočovacího jízdního pruhu a následně při zařazování se zpět do pravého jízdního pruhu, došlo ke střetu s vozidlem Dacia, a to v době, kdy ještě nebyl zcela zařazen v pravém jízdním pruhu. Správní orgány vycházely dále z pořízené fotodokumentace zachycující místo nehody, místo střetu, pohled na vozidlo Toyota a jeho poškození, pohled na vozidlo Dacia a jeho poškození. Z fotografií je zřejmé, že vozidlo Toyota v době střetu nebylo ještě zařazeno v pravém jízdním pruhu. Ke střetu došlo v době, kdy se řidič vozidla Toyota při ukončení manévru předjíždění zařazoval před vozidlo Dacia. Ve spise jsou rovněž úřední záznamy.

12. U ústního jednání správní orgán I. stupně vyslechl rovněž svědky, a to I.S., řidičku vozidla zn. Suzuki, která jela v okamžiku střetu za vozidlem Dacia, V. O., řidiče vozidla Dacia Sandero, RZ X, které žalobce předjížděl, M. K., spolujezdkyni ve vozidle Dacia Sandero, RZ X. Součástí spisu je rovněž vyjádření žalobce, jakožto obviněného z předmětných přestupků. Co se týká zjištění z výpovědí svědků a vyjádření žalobce, soud odkazuje na tato zjištění, jak jsou uvedena v rozhodnutí správního orgánu I. stupně a žalovaného, neboť tato zjištění korespondují zcela s obsahem správního spisu a jsou správná.
13. Podle ust. § 17 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, řidič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel.
14. Podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 téhož zákona, fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.
15. Podle ust. § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, řidič nesmí snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
16. Podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona, fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla jiným jednáním, než které je uvedeno pod písm. a) – j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II. tohoto zákona.
17. Krajský soud předně konstatuje, že rozhodnutí žalovaného a správního orgánu I. stupně je nutno posuzovat jako jeden celek. Žalobní námitky žalobce pak směřovaly proti přestupkům uvedeným ve výrocích II. a III. rozhodnutí správního orgánu I. stupně. Dle názoru soudu se správní orgány ve svých rozhodnutích podrobně zabývaly veškerými provedenými důkazy, jak plyne z odůvodnění jejich rozhodnutí a vyjádřily se podrobně rovněž ke všem námitkám žalobce. Krajský soud dále zastává názor, že žalobní námitce žalobce, že správní orgány nesprávně zjistily skutkový stav věci, a nesprávně hodnotily provedené důkazy přisvědčit nelze. Soud souhlasí s žalovaným, že znalecký posudek, který žalobce předložil v odvolacím řízení za situace, kdy nevychází z žádných exaktně zjištěných veličin, přičemž znalec výslovně uvedl, že posouzení nehody nemohlo být vypracováno simulačním výpočtovým systémem PC CRASH a že částečný rozbor nehodového děje nemohl být proveden, je zjevně pro posuzovanou věc nepoužitelný. Soud se ztotožňuje

s rozbořem důvodů, pro které nelze z tohoto znaleckého posudku vycházet, jak jsou detailně uvedeny v žalobou napadeném rozhodnutí, neboť s touto argumentací se ztotožňuje. Skutková verze nehodového děje tvrzená žalobcem již v průběhu správního řízení a kterou žalobce zopakoval i v žalobě v rámci svých žalobních námitek, byla zcela jednoznačně vyvrácena výpověďmi svědků I. S., řidičky vozidla Suzuki, jedoucí v okamžiku střetu za vozidlem Dacia Sandero, které žalobce předjížděl, svědeckou výpovědí M. K., spolujezdkyně ve vozidle Dacia Sandero, výpovědí V. O., řidiče vozidla Dacia Sandero, které žalobce předjížděl a tyto výpovědi svědků jsou ve shodě s plánkem místa nehody a pořízenou dokumentací a rovněž ve shodě s úředními záznamy. Z výše uvedených důkazů a podkladů zcela jednoznačně plyne, že vozidlo Dacia před střetem nezastavilo, nýbrž se po celou dobu pohybovalo a rovněž z nich plyne, že ani vozidla zn. Suzuki a zn. Audi, jedoucí v okamžiku zahájení předjíždění za vozidlem žalobce, nemusela zastavit. Uvedenými důkazy bylo rovněž zcela jednoznačně vyvráceno tvrzení žalobce, že se na silnici objevilo zvíře a on byl donucen zastavit. Žádný ze svědků přítomnost zvířete nepotvrdil. I dle názoru soudu, pokud by kočka po silnici šla malátnou chůzí, jak tvrdil žalobce, zleva doprava, musela by se nacházet již v jeho jízdním pruhu, z něhož se zařazoval do pravého pruhu, a tedy měl na zvíře reagovat již v levém jízdním pruhu a tam bezpečně zastavit, nikoli přejíždět do pravého jízdního pruhu před vozidlo Dacia. Do pravého jízdního pruhu neměl vůbec vjíždět. Ve shodě se správními orgány soud považuje uvedené tvrzení žalobce o přítomnosti kočky na vozovce za účelové. V rozporu s provedenými důkazy je rovněž námitka žalobce, že důvodem, proč zastavil, byla právě přítomnost zvířete, které vešlo do vozovky z levé strany, a že vozidlo Dacia se rozjelo, jeho řidič zatočil volant doleva a naboural do jeho vozidla Toyota. Uvedené tvrzení bylo rovněž jednoznačně vyvráceno výpověďmi svědků. Správní orgán správně rovněž vyhodnotil otázku, proč řidič vozidla Dacia natočil volant vlevo a neobjel žalobce zprava. Z provedených důkazů vyplývá, že pro objetí vozidla Toyota zprava nebyl dostatečný prostor. Řidič vozidla Dacia neměl dostatek prostoru na úhybný manévr vpravo ke svodidlům tak, aby si nepoškodil vozidlo o svodidla. I dle názoru soudu žalobce se vůbec neměl takovým způsobem těsně před vozidlo Dacia řadit z levého do pravého pruhu. Hodnocení otázky, zda řidič vozidla Dacia zrychlil nebo naopak zpomalil, je ve vztahu k příčině dopravní nehody, tj. porušení povinnosti žalobcem irrelevantní. Je nutno zdůraznit, že svědeckými výpověďmi bylo prokázáno, že řidič vozidla Dacia před střetem vozidla jel plynulou jízdou. Správní orgány měly dostatek podkladů, na základě kterých mohly vyslovit závěr o vině žalobce, aniž by bylo třeba provádět další dokazování znaleckým zkoumáním a vyšetřovacím pokusem. Správní orgány dostaly své povinnosti plynoucí z § 3 správního řádu. Ani soud proto neshledal důvod provádět další důkazy. Provedenými důkazy bylo jednoznačně prokázáno, že to byl žalobce, kdo porušením právních povinností vytvořil kolizní situaci, neboť jako řidič vozidla Toyota Hilux při zařazování se před vozidlo Dacia Sandero, jedoucí v průběžném jízdním pruhu ve stejném směru jízdy, které předjel, ohrozil řidiče tohoto vozidla právě tím, že se při předjíždění zpět do průběžného pruhu zařazoval bezprostředně před toto vozidlo, čímž ohrozil řidiče vozidla Dacia a na to bez důvodu náhle zastavil, v důsledku čehož došlo ke střetu přední části vozidla Dacia se zadní částí vozidla Toyota, jemuž řidič vozidla Dacia i přes snahu vyhnout se vozidlu Toyota, již nestačil zabránit. Žalobce tak porušil ust. § 17 odst. 3 zákona o silničním provozu (řidič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel) a dále porušil ust. § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu (podle něhož řidič nesmí snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích), a dopustil

se tak přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 a podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, což bylo v přestupkovém řízení zákonným způsobem jednoznačně a bez rozumných pochybností prokázáno.

18. S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti krajský soud žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.
19. O nákladech řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s.ř.s. tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť žalobce ve věci úspěch neměl a žalovanému prokazatelně v souvislosti s tímto řízením žádné další náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

Poučení:

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

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s.

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.

Ostrava 31. 5. 2024

Mgr. Jarmila Úředníčková
samosoudkyně