



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl samosoudkyní JUDr. Magdalenou Ježkovou ve věci

žalobce: **A. H.**
zastoupený advokátem Mgr. Radoslavem Vagaským
sídlem Českomoravská 2532/19b, 190 00 Praha

proti
žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**
sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného 3. 4. 2024, č. j. KUKHK-12029/DS/2024-3 (Pr),

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 4. 2024, č. j. KUKHK-12029/DS/2024-3 (Pr), se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen nahradit žalobci náklady řízení ve výši 9 800 Kč, a to do patnácti dnů od právní moci tohoto rozsudku, k rukám zástupce žalobce.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Městský úřad Dvůr Králové nad Labem (dále jen „správní orgán prvního stupně“) shledal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

(dále jen „zákon o silničním provozu“). Žalobci uložil pokutu ve výši 1 500 Kč a povinnost k náhradě nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

2. Přestupku se měl žalobce dopustit z nedbalosti tím, že dne 14. 10. 2023 v 10:45 h na silnici číslo III/29915 mezi obcemi Nový Kašov a Stanovice, na odbočce k domu čp. 47, jako řidič osobního motorového vozidla Škoda Octavia, reg. zn. xxx, se nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní. Při odbočování vlevo na místo ležící mimo pozemní komunikaci nedbal zvýšené opatrnosti a poté, co dal znamení o změně směru jízdy vlevo, se bezprostředně před započítím tohoto úkonu nepřesvědčil, zda již není předjížděn jiným účastníkem silničního provozu, a ohrozil řidiče vozidla Peugeot Rifter, reg. zn. xxx, jedoucího za ním, který ho předjížděl i přes platný zákaz předjíždění. Vytvořil mu tím náhlou a neočekávanou překážku a způsobil dopravní nehodu, neboť levém jízdním pruhu, 75 cm od středu vozovky, došlo ke střetu pravé přední části vozidla Peugeot s levou přední částí vozidla žalobce. Po nárazu vozidlo Peugeot vyjelo vlevo mimo komunikaci do pole a vozidlo žalobce bylo odmrštěno vpravo, kde mimo komunikaci narazilo do sloupku dopravní značky B 20a, čímž došlo k jeho vyvrácení.
3. Tímto jednáním žalobce při odbočování ohrozil řidiče jedoucího za ním a nedbal zvýšené opatrnosti. Porušil tak povinnost podle § 4 písm. a) a podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu.
4. Proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně žalobce podal odvolání, které žalovaný zamítl žalobou napadeným rozhodnutím.

II. Obsah žaloby

5. Žalobce navrhl, aby krajský soud napadené rozhodnutí zrušil. Namítl, že již od počátku správního řízení tvrdil nesprávnost výpočtů ohledně délky a doby trvání předjížděcího manévru vozidla Peugeot Rifter. Skutkový děj nebyl ve správním řízení podle žalobce jednoznačně prokázán.
6. Správní orgán prvního stupně učinil závěr o délce předjížděcího manévru, že trval nejméně 245 metrů a zhruba 12,6 sekund. Podle žalobce takový závěr nemůže obstát, neboť by nebylo možné, aby se vozidlo žalobce s vozidlem Peugeot střetlo v místě, kde skutečně ke srážce došlo. Vozidlo žalobce pohybující se průměrnou rychlostí cca 30 km/h (kolona zpomalovala až na rychlost 15 km/h) ujede 225 metrů za 27 sekund. Vozidlo Peugeot pohybující se rychlostí cca 60 km/h ujede 245 metrů za 14,705 sekund. Dále uvedl, že pokud předjíždějící vozidlo jelo i jen o 20 km/h rychleji, tak by byla kolona předjížděná o cca 5,6 metrů za sekundu. Předjíždějící vozidlo Peugeot by v takovém případě muselo být před vozidlem žalobce po cca pěti sekundách.
7. Žalovaný dospěl k jinému výpočtu než správní orgán prvního stupně. Na základě komparace fotografie předložené jedním ze svědků nehody s webovou aplikací mapy.cz spočítal délku předjížděcího manévru na 40 metrů a 3 až 4 sekundy. Ačkoliv žalobce považuje tento výpočet za přesvědčivější, namítl, že přesto nemůže obstát. Z fotografie jsou patrné dva určující body, a to pravotočivá zatáčka (z pohledu vozidel) a zemědělský přístřešek náležející k nemovitosti na adrese Kašov 43. Právě tyto dva určující body dle názoru žalobce vedly správní orgán prvního stupně ke stanovení vzdálenosti od místa nehody na 245 metrů, neboť právě v této vzdálenosti od místa nehody se nachází pravotočivá zatáčka a fotografii odpovídající výhled na zemědělský přístřešek nacházející

se u nemovitosti na adrese Kašov 43. Naopak ve vzdálenosti 40-60 metrů od místa nehody je cesta zcela rovná a současně uvedený zemědělský přístřešek je opticky ve významně větší vzdálenosti, než je tomu na fotografii. Žalobce se s žalovaným neztotožňuje ani co do určení konkrétního stromu, který žalovaného dovedl k závěru o vzdálenosti 40 metrů od nehody. Závěr žalovaného o určení přesného konkrétního stromu nemůže mít oporu ve srovnání s mapovými aplikacemi. Hodnocení skutkového děje ze strany žalovaného podle žalobce neodpovídá důkazu, ze kterého je odvozeno, a je pouhou spekulací.

8. Dále žalobce namítl, že i pokud by doba předjížděcího manévru 3 až 4 sekundy byla prokázána, žalovaný se nevypořádal s konkrétními skutkovými okolnostmi případu. Bylo povinností žalovaného odůvodnit, proč je jím dovozený časový úsek 3 až 4 sekund na reakci žalobce v tomto konkrétním případě dostatečný pro učinění závěru o jeho zavinění. K povinnosti zabývat se konkrétními okolnostmi případu odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 10. 2021, č. j. 9 As 120/2021–24. Žalobce v průběhu správního řízení opakovaně poukazoval, že nehodě nepřecházela standardní dopravní situace. Žalobce se nacházel ve svatební koloně, která ovlivňovala plynulost jízdy a nutila žalobce sledovat mnohém více jiných aspektů než za běžné dopravní situace. Vozidlo s fotografem jedoucí v čele kolony vybočovalo ze svého jízdního pruhu, což žalobci ztěžovalo orientaci a přehled ohledně situace v protisměru. Současně je cesta lemována z obou stran stromy, jejichž stín taktéž znepřehledňuje orientaci při pohledu do zpětného zrcátka. Rada žalovaného, že se měl žalobce v takovém případě podívat přes levou ruku vedle sebe a za sebe, pak významně prodlužuje reakční dobu řidiče. Dopravní situace v tomto případě jednoznačně vybočovala z rámce standardu a i v případě, že by platil výpočet doby dle žalovaného, žalobce zachoval dostatečnou míru opatrnosti.
9. Míra opatrnosti, kterou žalobce zachoval, je zcela v rámci mantinelů tzv. principu omezené důvěry. Žalobce před odbočením vlevo v dostatečném předstihu signalizoval změnu směru jízdy, opakovaně kontroloval situaci v protisměru a vozidla před sebou a za sebou s vědomím toho, že na daném úseku komunikace je zákaz předjíždění. Trvá na tom, že podstatou tzv. principu omezené důvěry je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat jeho pravidla, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak (nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, nebo ze dne 21. 12. 2020, sp. zn. II. ÚS 1711/20), nikoliv, že jeho důvěra v to, že ostatní řidiči dodržují dopravní předpisy má být již předem omezena. Tento výklad vyplývající z uvedených nálezů Ústavního soudu nelze odbýt bez dalšího způsobem, jak to provedl žalovaný, tedy poukazem na skutkovou odlišnost případu posuzovaných Ústavním soudem. Na výkladu principu omezené důvěry nemohou skutkové okolnosti nic změnit. Platí, že princip omezené důvěry je nutné aplikovat v konkrétním případě s ohledem na skutkové okolnosti, avšak podstata principu se vlivem skutkových okolností nemění.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

10. Žalovaný navrhl, aby krajský soud žalobu zamítl. Uvedl, že porovnal fotografii vozidel s webovou aplikací mapy.cz a zjistil, že podle polohy a siluety prvního stromu na snímku vpravo, jde o totožný strom, jenž je jako první z pohledu k obci Zaloňov, a je vzdálen od místa střetu 40 metrů. Na úrovni tohoto stromu se nachází zhruba třetí vozidlo v jedoucí koloně. Při uvážení průměrné délky vozidla 4 až 5 metrů a při dodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly v koloně při rychlosti 30-40 km/h, jenž by mohla být dle této

fotografie maximálně do 10 metrů, poloha předjíždějícího osobního vozidla Peugeot je cca 60 až 70 metrů před místem střetu.

11. Tomu odpovídá i vzájemný rozdíl rychlostí vozidel podle svědeckých výpovědí. Rychlost kolony vozidel, včetně vozidla žalobce, byla dle těchto výpovědí v rozmezí 30-40 km/h. Svědci dále shodně uvedli, že rychlost předjíždějícího vozidla byla v rozmezí 60-70 km/h. Do místa střetu tedy podle fotografie zbývají cca 3 až 4 sekundy. To žalovaný považuje za přijatelné technické řešení, které je ve shodě s výpověďmi svědků, fotografií a ohledáním místa dopravní nehody, včetně plánu a fotodokumentace.
12. Vzdálenost 245 metrů před místem střetu, kterou určil správní orgán prvního stupně, žalovaný neshledal správnou. Ze známých rozdílů rychlostí obou vozidel nemůže být čas cca 12,6 sekund do místa střetu technicky přijatelný, neboť v době pořízení snímku je rozdíl mezi oběma vozidly maximálně 30-40 metrů. Podle žalovaného ale vzdálenost, kterou určil správní orgán prvního stupně, nemá vliv na skutkové posouzení dopravní nehody, neboť nemůže ovlivnit chování žalobce, ke kterému došlo těsně před samotným střetem obou vozidel.
13. Žalovaný zdůraznil, že řidič, který odbočuje, musí dávat včas znamení o změně směru jízdy, zejména s ohledem na rychlost a vzdálenost za ním jedoucích vozidel. Zvýšené opatrnosti musí řidič dbát zejména při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci. Před odbočením se řidič musí přesvědčit, jestli není předjížděn. V tomto případě řidič vozidla Peugeot do místa střetu předjel tři vozidla (vozidlo Dacia, Peugeot 807 a Škoda Scala) a pohyboval se po celou dobu přejíždění v levém jízdním pruhu. V protokolu o nehodě v silničním provozu je na str. 4 uvedeno, že místo dopravní nehody je přehledné a rozhledové poměry řidičů nejsou sníženy. Pokud žalobce namítá, že rozhledové poměry jsou v místě dopravní nehody zhoršené, o to víc by měl věnovat zvýšené opatrnosti při odbočování na místo ležící mimo vozovku, například se nespolehat na pohled do zrcátka, ale podívat se přes levou ruku vedle sebe a za sebe.
14. Závěrem žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89, ve kterém byla předmětem posouzení dopravní nehoda, při které se střetlo vozidlo odbočující vlevo na místo ležící mimo pozemní komunikaci a druhé vozidlo, které v danou chvíli předjíždělo zleva kolonu vozidel. V této věci bylo prokázáno, že řidička vozidla odbočujícího vlevo dala včas znamení o změně směru jízdy vlevo a snižovala rychlost jednoznačně zřetelně na to, aby vozidlům za sebou (resp. jejich řidičům) dala najevo, že bude odbočovat. Řidič druhého vozidla tuto skutečnost ignoroval a začal předjíždět v okamžiku, kdy již řidička dávala znamení o změně směru jízdy a brzdila před odbočením.

IV. Posouzení věci krajským soudem

15. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů podle části třetí, hlavy první a druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“). Vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodnutí žalovaného. Ve věci rozhodoval bez nařízení jednání v souladu s § 51 s. ř. s. Žalobu shledal důvodnou.
16. Soud v této věci posuzoval, zda správní orgány dostatečně zjistily skutkový stav, a to zejména, zda bylo prokázáno, jaká byla délka a doba předjížděcího manévru vozidla, které předjíždělo žalobce. Také od tohoto zjištění se totiž odvíjelo hodnocení správních

orgánů, zda žalobce při řízení motorového vozidla porušil povinnosti stanovené zákonem o silničním provozu, resp. jestli postupoval v mezích tzv. principu omezené důvěry. Mezi účastníky řízení naopak není sporu o tom, že k nehodě došlo, a v jakém místě se vozidlo žalobce střetlo s předjíždějícím vozidlem.

17. Úvodem soud shrnuje, že správní orgán prvního stupně nejprve rozhodl o vině a trestu příkazem ze dne 12. 12. 2023, kterým uznal vinným žalobce z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a uložil žalobci pokutu 1 500 Kč. Tímto příkazem současně uznal vinným řidiče předjíždějícího vozidla J. K. z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) a přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu a uložil mu pokutu 5 000 Kč společně se zákazem činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 6 měsíců. Proti příkazu podal odpor pouze žalobce a příkaz tedy nabyl právní moci pouze ve výroku II. ve vztahu k řidiči předjíždějícího vozidla.
18. Podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu se *fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.*
19. Povinnostmi stanovenými v hlavě II citovaného zákona, jejichž porušení správní orgány shledaly v případě žalobce, je povinnost podle § 4 písm. a) a povinnost podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu.
20. Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu *při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.*
21. Podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu *při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.*
22. Správní orgány vycházely ve svých rozhodnutích při posuzování žalobcova jednání mimo jiné z následujících skutkových zjištění.
23. Správní orgán prvního stupně provedl ve správním řízení důkaz fotografií jedoucích kolony vozidel (fotografie je založena na č. l. 35 správního spisu). V koloně jedoucích vozidel bylo na třetím místě zařazeno vozidlo žalobce a na fotografii je současně zachyceno vozidlo, které kolonu předjíždí. Správní orgán prvního stupně shledal, že předjíždějící vozidlo začalo předjíždět kolonu svatebních vozidel, ve které bylo zařazeno i vozidlo žalobce, již v mírné pravotočivé zatáčce, za kterou následoval přímý úsek komunikace vedoucí až k místu dopravní nehody. Na základě ověření výhledových poměrů z přibližného místa fotografování směrem k začátku místa, kde vozidlo Peugeot začalo předjíždět, a směrem k místu dopravní nehody, které správní orgán získal z internetových stránek www.mapy.cz a doplnil do spisového materiálu, správní orgán prvního stupně dospěl k závěru, že vozidlo Peugeot začalo kolonu předjíždět již ve vzdálenosti nejméně 245 metrů před místem dopravní nehody. Ze svědeckých výpovědí K. J. a M. V. (dalších řidičů jedoucích v koloně) správní orgán prvního stupně zjistil, že po jejich předjetí vozidlem Peugeot, se toto vozidlo již do kolony nezařazovalo a v levém jízdním pruhu jelo až do místa střetu s vozidlem žalobce.

24. Na základě těchto podkladů správní orgán prvního stupně uzavřel, že vozidlo Peugeot začalo kolonu vozidel předjíždět již ve vzdálenosti nejméně 245 m před místem střetu (opět na základě měření a mapového podkladu z internetových stránek www.mapy.cz; č. l. 38 správního spisu). Ze svědeckých výpovědí D. T., M. V., K. J. aj. K. zjistil, že se J. K. s vozidlem Peugeot do kolony během předjíždění nezařazoval a mohl se pohybovat rychlostí cca 60 až 70 km/h. Správní orgán prvního stupně následně vypočetl, že předjíždějící vozidlo Peugeot se při rychlosti cca 70 km/h pohybovalo v levém jízdním pruhu cca 12,6 sekund. Žalobce proto podle správního orgánu prvního stupně mohl (musel) během této doby předjíždějící vozidlo zcela jednoznačně vidět, pokud by se podíval do levého zpětného zrcátka.
25. Žalovaný rozhodnutí správního orgánu prvního stupně potvrdil, dospěl ovšem k odlišným zjištěním ohledně délky a doby trvání předjížděcího manévru předjíždějícího vozidla Peugeot.
26. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný uvedl, že porovnal fotografii jedoucí kolony na č. l. 35 správního spisu s webovou aplikací mapy.cz, a zjistil podle polohy a siluety prvního stromu na fotografii vpravo, že jde o totožný strom, který je prvním z pohledu k obci Zaloňov. Tento strom je dle žalovaného vzdálen od místa nehody 40 metrů. Žalovaný konstatoval, že na úrovni tohoto stromu se zhruba nachází třetí vozidlo jedoucí v koloně. Žalovaný vycházel z průměrné délky vozidla mezi 4 až 5 metry a uvedl, že při dodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly do 10 metrů, se předjíždějící vozidlo Peugeot nacházelo 60 až 70 metrů před místem nehody. Následně vypočetl, že do místa střetu zbývaly „cca 3-4 sekundy“. Chybný výpočet správního orgánu prvního stupně ovšem podle žalovaného neměl vliv na posouzení jednání žalobce. Žalobce měl při odbočování dbát zvýšené opatrnosti a před odbočením se měl přesvědčit, zda není předjížděn.
27. Krajský soud konstatuje, že postup žalovaného při hodnocení fotografie jedoucích vozidel je stižen vadou řízení.
28. Podle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. *soud zruší napadené rozhodnutí pro vady řízení bez jednání rozsudkem proto, že skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí, je v rozporu se spisy nebo v nich nemá oporu anebo vyžaduje rozsáhlé nebo zásadní doplnění.*
29. Skutkový stav, jak jej zjistil a přestřel žalovaný v napadeném rozhodnutí, nemá oporu v předloženém správním spise, neboť v něm nejsou založeny podklady odrážející nová zjištění žalovaného z odvolacího řízení. Žalovaný předně činil skutková zjištění porovnáním fotografie s webovou aplikací mapy.cz, avšak neprovedl důkaz podkladem, ze kterého by vyplývalo, že vzdálenost předjíždějícího vozidla od místa nehody v okamžiku, kdy bylo zachyceno na fotografii jedoucí kolony, skutečně byla „60-70 metrů“. Jiný mapový podklad (než mapové podklady shromážděné správním orgánem prvního stupně) s novým výsledkem měření vzdálenosti se ve spise nenachází. Ve správním spise rovněž není založený žádný podklad, který by prokazoval, který „strom je první z pohledu k obci Zaloňov“, ani podklad, na kterém by bylo zachyceno další nové zjištění žalovaného, tedy že takový strom je vzdálen od místa nehody 40 metrů.
30. Žalobce sice námitku, že skutkový stav nemá oporu nemá oporu ve spisech, výslovně nevznesl, krajský soud však přihlédl k vadám řízení z úřední povinnosti, neboť je shledal v nynější věci zásadními pro posouzení jednání žalobce. Krajský soud je oprávněn rušit rozhodnutí správního orgánu pro vady řízení, byť by nebyly žalobcem výslovně namítány, pokud tyto vady brání přezkoumání rozhodnutí v rozsahu žalobních bodů (usnesení

rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 3. 2011, č. j. 7 Azs 79/2009-84). Žalobce především zpochybnil závěry správních orgánů o délce a trvání předjížděcího manévru. Délka a trvání předjížděcího manévru řidiče předjížděcího vozidla Peugeot jsou rozhodnými parametry pro posouzení, zda žalobce jednal v souladu s principem omezené důvěry, a to i dle správních orgánů, které těmto zjištěním věnovaly podstatnou část odůvodnění svých rozhodnutí. Vytčené vady řízení proto brání přezkumu napadeného rozhodnutí především ve vztahu k námitce, že žalobce jednal v souladu s principem omezené důvěry, mimo jiné z důvodu, že délka a trvání předjížděcího manévru nebyla řádně prokázána.

31. Nelze totiž odhlédnout od skutečnosti, že řidič vozidla Peugeot předjížděcího kolonu jedoucích vozidel, v níž byl zařazen i žalobce, předjížděl v místě, ve kterém byl svislým dopravním značením stanoven zákaz předjíždění, a že řidič předjížděcího vozidla byl za toto jednání shledán vinným příkazem ze dne 12. 12. 2023 (odpor proti příkazu nepodal a ve vztahu k jeho osobě příkaz nabyl právní moci). Pakliže správní orgány ani s pomocí svědeckých výpovědí nevyvrátily výpověď žalobce, který uvedl, že na úrovni značky zákaz předjíždění zapnul levý blinkr, podíval se do levého zrcátka a začal brzdit, je podstatné, jak dlouhý časový úsek měl žalobce na to, aby mohl předjížděcí vozidlo skutečně spatřit. Za současné situace nelze vyloučit ani to, že žalobce zkontroloval situaci pohledem do levého zrcátka nejprve při zapnutí levého blinkru na úrovni dopravního značení „zákaz předjíždění“ a poté bezprostředně před odbočováním (což žalobce rovněž uvedl s tím, že v tomto okamžiku předjížděcí vozidlo neviděl a viděl jej až následně přes levé stahovací okénko těsně předtím, než došlo ke střetu). Pokud by přitom časový úsek na reakci žalobce měl dle výpočtu žalovaného trvat skutečně 3 až 4 sekundy, je nezbytné, aby tento závěr byl řádně podložen podklady, neboť se správní orgány v nynější věci musí zabývat v souladu s principem omezené důvěry otázkou, co měl žalobce učinit pro to, aby splnil povinnosti plynoucí ze zákona o silničním provozu, pakliže došlo ke srážce s vozidlem, které kolonu jedoucích vozidel předjíždělo v rozporu se zákazem předjíždění, případně zda takové kroky žalobce objektivně učinit mohl. Absence výše uvedených podkladů (opory ve správním spise) poté znamená, že závěr žalovaného, proč v případě žalobce princip omezené důvěry dodržen nebyl, nelze řádně přezkoumat.
32. Protože skutkový stav, který zjistil žalovaný v odvolacím řízení, nemá oporu ve správním spise, je rozhodnutí žalovaného rovněž nezákonné, neboť žalovaný porušil právo žalobce být seznámen s novými podklady pro vydání rozhodnutí. Žalovaný je oprávněn do určité míry zpřesnit odůvodnění oproti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, ovšem pokud vycházel z nových skutkových zjištění, musí doplnit do spisu podklady, z nichž vycházel, a účastníkovi řízení umožnit se k nim vyjádřit. K této povinnosti soud odkazuje například na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 12. 2018, č. j. 6 As 286/2018-34, podle kterého „[p]odmínkou pro doplnění a zpřesnění odůvodnění napadeného rozhodnutí je, že toto odůvodnění, byť v určitých směrech chybné, musí mít oporu ve skutkových zjištěních obsažených ve spise (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. února 2013, čj. [6 Ads 134/2012-47](#), bod 29). To neznamená, že by odvolací orgán nemohl doplnit do spisu další podklady a provádět v odvolacím řízení důkazy, musí však dát účastníkovi řízení možnost se k nim vyjádřit (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. ledna 2014, čj. [9 As 128/2013-45](#), body 15-18).“
33. V dalším řízení žalovaný odstraní tyto vady řízení. Pokud žalovaný setrvá na jiném výpočtu délky a doby předjížděcího manévru oproti výpočtům učiněným správním

orgánem prvního stupně, založí do správního spisu nové podklady, na jejichž základě příslušná skutková zjištění učinil (mapový podklad s výpočtem délky, doby trvání, samostatné fotografie určujících bodů, z nichž při měření délky předjížděcího manévru vycházel, a zanesení těchto určujících bodů do příslušných mapových podkladů). Jestliže žalovaný zamýšlel měřit tento manévr (jeho délku a trvání) podle určitého stromu na fotografii na č. 1. 35 správního spisu, je nezbytné, aby bylo prokázáno, o jaký strom se jedná, a v jakém místě se tento strom nachází. Pokud tedy žalovaný shledá potřebu nových podkladů, také s nimi následně seznámí žalobce a umožní mu se k nim vyjádřit ve lhůtě, kterou za tímto účelem stanoví.

34. Nad rámec tohoto soud dodává, že v úvahu přichází s ohledem na výpověď žalobce, aby se žalovaný více zabýval vzdáleností svislého dopravní značení „Zákaz přejíždění“ od místa nehody, neboť žalobce tvrdil, že v tomto okamžiku zapnul znamení o změně směru jízdy (údaj o vzdálenosti je obsažen v protokolu o nehodě – ohledání místa dopravní nehody). Od tohoto okamžiku je možné rovněž měřit dobu, po kterou žalobce minimálně mohl kontrolovat situaci v levém (předjížděcím) jízdním pruhu, pakliže by bylo postaveno najisto, že v tomto okamžiku a místě již řidič předjížděcího vozidla kolonu opravdu předjížděl.
35. Závěrem soud stručně dodává, že oporu ve spise nemá ani zjištění žalovaného učiněné na str. 13 napadeného rozhodnutí. Žalovaný zde konstatoval, že *„dle znaleckých standardů, které jsou odvolacímu orgánu známy ze své činnosti, konzistentně vychází, že v případě, kdy dojde ke střetu vozidel, tím způsobem, že předjížděcí vozidlo narazí do odbočujícího vozidla zezadu, je zavinění zpravidla na straně řidiče, jenž předjížděl.“* Takový závěr je nepřijatelný, neboť není přezkoumatelný. Žalovaný nevysvětlil, co se rozumí danými „znaleckými standardy“, a minimálně neodkázal na konkrétní úřední činnost (např. soudní rozhodnutí), ze které mu jsou tyto úřední skutečnosti známy. K tomu je přitom správní orgán povinen, pokud chce určité úředně známé skutečnosti v jiné věci užít (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 4. 2011, č. j. 1 As 33/2011 – 58). Protože se ovšem nejedná o skutečnosti, z nichž by žalovaný přímo či nepřímo dovozoval vinu žalobce, ale patrně „pouze“ o argumentaci, proč nelze aplikovat ve věci žalobce jím citovaný rozsudek, konstatuje soud, že navzdory této nepřezkoumatelnosti se nejedná o důvod, pro který by napadené rozhodnutí zrušil.

V. Závěr a náklady řízení

36. Krajský soud z výše uvedených důvodů zrušil napadené rozhodnutí žalovaného a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Právním názorem, který soud vyslovil ve zrušujícím rozsudku, je správní orgán v dalším řízení vázán (§ 76 a § 78 odst. 4 a 5 s. ř. s.).
37. Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce byl ve věci úspěšný, krajský soud mu proto přiznal náhradu nákladů řízení. Žalobce má právo na náhradu zaplaceného soudního poplatku za žalobu proti rozhodnutí správního orgánu ve výši 3 000 Kč. Žalobce byl zastoupený advokátem, náleží mu proto také náhrada nákladů právních služeb poskytnuté jeho zástupcem za dva úkony po 3 100 Kč (převzetí a příprava zastoupení, sepsání žaloby), včetně paušální náhrady hotových výdajů po 300 Kč [§ 7, § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. a) a d) a § 13 odst. 4 vyhlášky Ministerstva spravedlnosti č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif)] – celkem 6 800 Kč bez DPH (zástupce žalobce není plátcem DPH).

Žalovaný je tedy povinen nahradit žalobci náklady řízení v celkové výši 9 800 Kč, a to do patnácti dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jeho zástupce.

Poučení:

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

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

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Hradec Králové 12. září 2024

JUDr. Magdalena Ježková v. r.
samosoudkyně