



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Tomáše Kocourka a soudců Filipa Dienstbiera a Veroniky Juříčkové v právní věci žalobce: **J. Š.**, zastoupen Mgr. Pavlem Slabým, advokátem, sídlem Riegrova 2668/6c, České Budějovice, proti žalovanému: **Krajský úřad Kraje Vysočina**, sídlem Žižkova 1882/57, Jihlava, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 23. 6. 2022, č. j. KUJI 55927/2022, o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 21. 6. 2023, č. j. 55 A 7/2022-66,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **se zamítá**.
- II. Žalobce **nemá** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

I. Přehled dosavadního řízení

[1] Žalobce se žalobou podanou ke Krajskému soudu v Českých Budějovicích (dále jen „krajský soud“) domáhal zrušení shora označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Pelhřimov (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 17. 2. 2022, č. j. MPe/OVVD/901/2021-22 D-239/21. Tímto rozhodnutím správní orgán I. stupně uznal žalobce vinným z přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8, písm. k) a písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), v jejich souběhu, kterých se dopustil tím, že se dne 13. 6. 2020 na křižovatce silnice I. třídy č. 34 s nájezdem ze silnice II. třídy č. 409

v katastru obce Kamenice nad Lipou jako řidič autobusu plně nevěnoval řízení vozidla a ignoroval svíslou dopravní značku P4 (Dej přednost v jízdě), nedal přednost projíždějícímu motocyklu, v důsledku čehož došlo ke střetu autobusu a motocyklu a ke zranění řidiče motocyklu (dále též „poškozený“).

[2] Věc byla původně projednávána jako trestný čin podle § 148 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, přičemž Okresní soud v Pelhřimově v usnesení ze dne 19. 4. 2021, č. j. 7 T 96/2020-30, shledal, že projednávaný skutek není trestným činem a věc postoupil správnímu orgánu I. stupně.

[3] Žalovaný ve svém rozhodnutí vycházel ohledně viny žalobce za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu zejména z rozsudku NSS ze dne 20. 12. 2012, č. j. 7 As 91/2012-62. V něm Nejvyšší správní soud uvedl, že „*příčinou dopravní nehody spočívající v tom, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici se střetne s vozidlem jedoucím po vedlejší silnici, která se s hlavní silnicí kříží, je zásadně to, že řidič vozidla jedoucího po vedlejší silnici nedá vozidlu jedoucímu po hlavní silnici přednost. Výjimečně může být příčinou dopravní nehody jednání řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici, a sice tehdy, pokud řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v extrémní míře poruší stanovený rychlostní limit a současně rychlost jízdy vozidla jedoucího po hlavní silnici řidiče vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici fakticky znemožní splnění povinnosti dát přednost. Faktické znemožnění splnění povinnosti se musí posuzovat s ohledem na konkrétní poměry místa, v němž ke střetu došlo. Rozhodnými okolnostmi tedy bude zejména to, nakolik jde o místo pro řidiče přijíždějícího po vedlejší silnici přehledné a nakolik mu umožňuje s dostatečným předstihem vidět vozidla přijíždějící po hlavní silnici a zohlednit jejich (případně i výrazně nadlimitní) rychlost.*“ Žalovaný vysvětlil, že chování poškozeného před nehodou, které spočívalo v náhlých změnách směru jízdy a překračování nejvyšší povolené rychlosti, bylo důvodem, proč jednání žalobce nebylo soudem vyhodnoceno jako trestný čin; to však nebrání tomu, aby byl žalobce shledán vinným z přestupku spočívajícího ve způsobení nehody a s ní spojené újmy na zdraví.

[4] Žalobce podal proti rozhodnutí žalovaného žalobu, kterou krajský soud zamítl. V odůvodnění rozsudku uvedl, že z usnesení Nejvyššího soudu (dále též „NS“) sp. zn. 7 Tdo 38/2009 vyplývají podmínky, při jejichž kumulativním splnění nelze vinit osobu přijíždějící z vedlejší silnice, ale osobu jedoucí po silnici hlavní. Podmínky byly přejaty i do rozsudku Nejvyššího správního soudu (dále též „NSS“) č. j. 7 As 91/2012-62. Žalovaný z něj korektně vycházel, neboť usnesení velkého senátu trestního kolegia NS sp. zn. 15 Tdo 944/2015 aprobovalo závěry vyjádřené v usnesení sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 obsahující podobné podmínky; ve vztahu k usnesení sp. zn. 7 Tdo 38/2009 vyjadřovalo toliko korekci „*procesní formulace*“ podmínek (body 16 až 21 rozsudku). Dále krajský soud uvedl, že žalovaný vycházel správně ze znaleckého posudku Ing. Uttla, neboť se jedná o důkazní prostředek vyšší důkazní síly, než je odborné vyjádření. Odborné vyjádření nadto obsahovalo závěry, které byly pro žalobce méně výhodné; nelze tedy říci, že by žalovaný nerespektoval zásadu *in dubio pro reo*. Co se týče počáteční rychlosti motocyklu, krajský soud uvedl, že žalobcem tvrzená rychlost 156 km/h je nepodloženou domněnkou. K námitce týkající se usnesení NS sp. zn. 7 Tz 66/2001 krajský soud uvedl, že usnesení bylo vydáno ve skutkově odlišné věci a jeho závěry nelze na projednávanou věc aplikovat. Dále krajský soud

pokračování

vedl, že poškozený svými manévry sledoval právě zabránění srážce. Poukázal na usnesení okresního soudu, v němž právě vyšší rychlost poškozeného vedla soud k závěru, že se může v případě jednání žalobce jednat nanejvýš o přešůpek, nikoli trestný čin.

[5] Krajský soud připomněl, že povinnost dát přednost v jízdě znamená počínat si tak, aby řidič jedoucí na hlavní silnici nemusel náhle změnit směr ani rychlost. V projednávané věci by poškozený musel i v případě, že by jel rychlostí 90 km/h (tedy maximální povolenou rychlostí), prudce brzdit, aby zabránil střetu s autobusem. K námitce, že žalovaný nevysvětlil, jak mělo dojít k naplnění skutkové podstaty § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, krajský soud uvedl, že toto ustanovení postihuje způsobení dopravní nehody, při němž dojde k újmě na zdraví. Právě průběh dopravní nehody byl dle názoru krajského soudu jádrem projednávané věci. Za nedůvodné označil i námitky týkající se vad dokazování.

II. Kasační stížnost a vyjádření žalovaného

[6] Žalobce (dále též „stěžovatel“) podal proti rozsudku krajského soudu kasační stížnost, jejíž důvody podřadil pod § 103 odst. 1 písm. a), b), c) a d) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“). Navrhuje, aby Nejvyšší správní soud rozsudek krajského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení. Samotná skutečnost, že trestní soud u něj neshledal odpovědnost za trestný čin ublížení na zdraví, zcela vylučuje, aby byl shledán vinným z přešůpku podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu. Trestní i přešůpkové řízení je totiž ovládáno shodnými zásadami. Nesouhlasí ani s tím, že spáchal přešůpek podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 téhož zákona. I kdyby však bylo jeho spáchání stěžovateli prokázáno, odpovědnost za první jmenovaný přešůpek by i nadále nepřipadala v úvahu. Krajský soud ve svém rozsudku nijak nerozlišuje skutkové podstaty těchto přešůpků a nehodnotí skutečnosti relevantní pro posouzení přešůpku podle písm. h). Měl hodnotit objektivní i subjektivní okolnosti nehody.

[7] Dále se stěžovatel věnuje způsobu jízdy poškozeného, který nehodu spoluzavinil. Popisuje jeho riskantní manévry, které měly k nehodě přispět (přejíždění na vodorovném značení, zrychlení jízdy po spatření autobusu). Namítá, že vlivem chování poškozeného nejen že nezpůsobil dopravní nehodu, ale nedopustil se ani přešůpku spočívajícího v nedání přednosti v jízdě. Kdyby si totiž poškozený nepočínal riskantně, nemusel by měnit směr ani rychlost jízdy. Poškozený se již dříve dopustil dopravní nehody a byl tzv. vybodován – je mu tedy vlastní riskantní jízda. Rovněž má dlouholeté zkušenosti s řízením motocyklu, je profesionálním řidičem nákladního vozu, místo střetu dobře zná, a tudíž by měl znát silniční předpisy a nesnažit se vyhnout překážce jízdou v protisměru. Autobus spatřil již 300 m před křižovatkou, a proto mohl rozumně předpokládat, že záhy vjede na hlavní silnici. Tyto skutečnosti krajský soud ve svém rozsudku nehodnotil dostatečně. Stěžovatel odkazuje na posudek znalce Ing. Uttla, podle nějž by ke střetu nedošlo, kdyby se motocykl pohyboval v pravé části jízdniho pruhu, nebo kdyby dodržoval maximální povolenou rychlost.

[8] Stěžovatel taktéž namítá nepřezkoumatelnost rozsudku krajského soudu z důvodu nesrozumitelnosti bodů 16 až 21 rozsudku.

[9] Dále stěžovatel namítá, že rozhledovou vzdálenost nelze stanovit pouze mechanickým měřením, ale je třeba brát v potaz i specifika konkrétní situace (konstrukci autobusu, tvar křižovatky, postavení vozidla v křižovatce, vegetaci podél komunikace aj.), kterými se znalec nezabýval. Jestliže krajský soud tyto aspekty označil za irelevantní, dopustil se vlastního hodnocení odborné otázky, které mu nepřísluší. K posouzení této otázky nedisponoval dostatečnou kvalifikací ani znalec Ing. Uttl. Znalec provedl prověrku na místě nehody, které se však stěžovatel nemohl účastnit, čímž byla porušena jeho práva. To, že byla na místě přítomna Policie ČR, nemůže nahradit jeho účast při prověrce, neboť policie zde byla kvůli řízení dopravy, nikoli za účelem kontroly práce znalce. Znalec kromě toho uvedl, že nelze vyloučit, že se poškozený před střetem pohyboval rychlostí až 156 km/h, avšak pro tento závěr neměl dostatečné množství informací. I proto měl žalovaný (potažmo krajský soud) lépe hodnotit ostatní důkazy (například svědecké výpovědi) a nebagatelizovat je jako neobjektivní. Krajský soud se nadto mylí, když uvádí, že posudek znalce Ing. Uttla je pro stěžovatele příznivější než vyjádření znalce Ing. Vyžrálka. Z odborného vyjádření totiž vyplývá, že z důvodu časové délky odbočování autobusu by se v okamžiku jeho odbočování nacházel motocykl dál než v dohledové vzdálenosti. Zásada *in dubio pro reo* tedy nebyla žalovaným dodržena. Nepodložené jsou úvahy krajského soudu o tom, že delší čas odbočování, než jaký stanovil ve znaleckém posudku Ing. Uttl, by naopak znamenal, že se stěžovatel v křižovatce zdržoval déle, než bylo nutné. Nebyl proveden žádný důkaz, který by osvědčoval, že rychlejší opuštění křižovatky bylo z technických hledisek možné. Krajský soud naopak ignoroval důkaz videozáznamem, který zobrazuje průjezd mikrobuse stejnou křižovatkou, přičemž se jedná o menší a lehčí dopravní prostředek. Stejně tak nebyla prokázána skutečnost, že by měl stěžovatel odbočovací manévr v pravý čas přerušit.

[10] Stěžovatel dále namítá zmatečnost řízení před soudem, neboť ve věci neměl rozhodovat samosoudce, ale tříčlenný senát. Podle § 31 s. ř. s. totiž specializovaný samosoudce rozhoduje ve věcech přestupků, za něž zákon umožňuje uložit pokutu v maximální výši do 100 000 Kč. V nynější věci je tato podmínka splněna, nicméně je rovněž možné uložit trest zákazu činnosti, který je oproti pokutě trestem přísnějším.

[11] Žalovaný ve svém vyjádření navrhl zamítnutí kasační stížnosti, setrval na své dřívější argumentaci a odkázal na odůvodnění svého rozhodnutí a na vyjádření k žalobě.

III. Posouzení kasační stížnosti

[12] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že byla podána včas, osobou oprávněnou, proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost ve smyslu § 102 s. ř. s. přípustná, a stěžovatel je v souladu s § 105 odst. 2 s. ř. s. zastoupen advokátem. Následně se zabýval přijatelností kasační stížnosti ve smyslu § 104a odst. 1 s. ř. s.

[13] Vymezením institutu nepřijatelnosti a výkladem konceptu přesahu vlastních zájmů stěžovatele se Nejvyšší správní soud podrobně zabýval v usnesení ze dne 26. 4. 2006,

pokračování

č. j. 1 Azs 13/2006-39, č. 933/2006 Sb. NSS. O přijatelnou kasační stížnost se podle tohoto usnesení může jednat v následujících typových případech: 1) kasační stížnost se dotýká právních otázek, které dosud nebyly vůbec či nebyly plně řešeny judikaturou Nejvyššího správního soudu, 2) kasační stížnost se týká právních otázek, které jsou dosavadní judikaturou řešeny rozdílně, 3) kasační stížnost bude přijatelná pro potřebu učinit judikaturní odklon, tj. Nejvyšší správní soud ve výjimečných a odůvodněných případech sezná, že je namístě změnit výklad určité právní otázky, řešené dosud správními soudy jednotně, 4) v napadeném rozhodnutí krajského soudu bylo shledáno zásadní pochybení, které mohlo mít dopad do hmotně-právního postavení stěžovatele. O zásadní právní pochybení se v konkrétním případě může jednat především tehdy, pokud: a) krajský soud ve svém rozhodnutí nerespektoval ustálenou a jasnou soudní judikaturu a nelze navíc vyloučit, že k tomuto nerespektování nebude docházet i v budoucnu, b) krajský soud v jednotlivém případě hrubě pochybil při výkladu hmotného či procesního práva.

[14] Nejvyšší správní soud shledal kasační stížnost přijatelnou, neboť se ve své judikatuře dosud plně nezabýval otázkou, zda může být řidič vozidla odpovědný za přestupek dle § 123c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, ačkoliv trestní soud, jenž se zabýval totožným skutkem, neshledal v jednání řidiče vozidla trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti z toho důvodu, že se na následcích dopravní nehody významně spolupodílel řidič druhého vozidla.

[15] Nejvyšší správní soud se prvně zabýval námitkou zmatečnosti řízení před krajským soudem. Lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 30. 4. 2023, č. j. 9 As 252/2023-51, č. 4605/2024 Sb. NSS, v němž dovodil, že specializovaný samosoudce rozhoduje podle § 31 odst. 2 s. ř. s. ve věcech přestupků, za které zákon stanoví sazbu pokuty, jejíž horní hranice činí nejvýše 100 000 Kč, a to bez ohledu na to, zda zákon za daný přestupek stanoví také jiný správní trest či ochranné opatření. Z uvedeného vyplývá, že v nyní projednávané věci byl krajský soud obsazen správně, tj. správně rozhodoval specializovaný samosoudce. Ustanovení § 125c odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu stanoví, že *za přestupek se uloží pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. b)*. Právě za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. h) lze ze všech tří sbíhajících se přestupků uložit nejvyšší pokutu.

[16] Následně se Nejvyšší správní soud zabýval tím, zda rozsudek krajského soudu netrpí vadou nepřezkoumatelnosti ve smyslu § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. Stěžovatel jeho nepřezkoumatelnost shledává v tom, jak krajský soud vypořádal námitky týkající se kolize mezi závěry plynoucími z jednotlivých usnesení NS, potažmo rozsudku NSS č. j. 7 As 91/2012-62 (body 16 až 20 rozsudku). Nejvyšší správní soud uznává, že krajským soudem zvolená formulace jeho myšlenek je částečně zmatená (krajský soud zaměňuje Nejvyšší správní soud s Nejvyšším soudem, čísla jednací a spisové značky zmiňovaných rozhodnutí, obtížně znatelný je význam bodu 20 rozsudku), nicméně z hlediska přezkoumatelnosti ob stojí. V bodě 19 totiž dospěl k jednoznačnému závěru, že žalovaný aplikoval závěry obsažené v rozsudku NSS č. j. 7 As 91/2012-62 (potažmo závěry usnesení NS sp. zn. 7 Tdo 38/2009), a to mimo jiné i proto, že respektoval závěry obsažené v usnesení NS sp. zn. 15 Tdo 944/2015. V konečném výsledku z argumentace krajského soudu

vyplývá, že podmínky trestní odpovědnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici formulované v rozsudku č. j. 7 As 91/2012-62 jsou i nadále platné a pro nynější věc právně určující, a to i po uplatnění korektivu usnesení NS sp. zn. 15 Tdo 944/2015, jímž byly aprobovány obecnější závěry obsažené v usnesení sp. zn. 5 Tdo 1173/2004. Aniž by tedy Nejvyšší správní soud na tomto místě hodnotil správnost těchto závěrů, jedná se o závěry přezkoumatelné.

[17] V podání ze dne 1. 9. 2024 stěžovatel doplnil, že se krajský soud nevypořádal s námitkou porušení zásady zákazu *reformationis in peius* ze strany žalovaného, kterou uplatnil v žalobě ze dne 24. 6. 2022. Nejvyšší správní soud z žaloby ze dne 24. 6. 2022, jejího doplnění ze dne 23. 8. 2022 ani ústních přednesů při jednání krajského soudu neshledal, že by stěžovatel takový žalobní bod v řízení před krajským soudem uplatnil. V žalobě pouze v rámci rekapitulace odvolání (pátý odstavec části I žaloby) zmínil, že v odvolání namítal chybnou aplikaci zásady zákazu *reformationis in peius*. To však nelze považovat za žalobní bod ve smyslu § 71 odst. 1 písm. d) s. ř. s., neboť z takto koncipovaného tvrzení vůbec nevyplývá, z jakých skutkových a právních důvodů má stěžovatel za to, že je rozhodnutí o odvolání nezákonné nebo nicotné. Krajský soud proto nezatížil svůj rozsudek nepřezkoumatelností pro nedostatek důvodů, jestliže se touto okolností nezabýval.

[18] Dále se Nejvyšší správní soud věnoval věcnému posouzení případu. V této souvislosti je třeba zmínit, že nemohl přihlídnout k nabytí účinnosti zákona č. 271/2023 Sb., jímž byl novelizován zákon o silničním provozu tak, že z něj byla vypuštěna skutková podstata samostatného přestupku dle § 125c odst. 1 písm. h) a zavedeno zpřísnění sankcí za přestupky, kterými byla způsobena dopravní nehoda, při níž je jinému ublíženo na zdraví. Jak uvedl rozšířený senát NSS v usnesení ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46, č. 3528/2017 Sb. NSS, předmětem přezkumu v řízení o kasační stížnosti je rozsudek krajského soudu. V rámci řízení o kasační stížnosti již nemůže být zohledněna právní úprava, která nabyla účinnosti poté, co právní moci nabylo rozhodnutí krajského soudu.

[19] Dále je třeba poukázat na skutečnost, že stěžovatel byl žalovaným uznán vinným ze tří přestupků spáchaných v jednočinném souběhu. Prvním z nich je přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, jehož se dopustí ten, kdo jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona. V nynější věci se jednalo o porušení povinnosti plně se věnovat řízení vozidla a sledovat situaci v provozu [§ 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu]. Dále byl stěžovatel uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 téhož zákona, neboť nerespektoval značení ukládající mu dát přednost v jízdě. Konečně byl uznán vinným ze spáchání přestupku podle písm. h) téhož ustanovení, neboť výše popsány přestupky způsobil dopravní nehodu, při níž bylo jinému ublíženo na zdraví. Ačkoli první dva jmenované přestupky vznik dopravní nehody částečně podmiňují, je třeba všechny tři vzájemně odlišovat. To znamená, že k zavinění dopravní nehody sice nemůže dojít bez současného porušení jiného pravidla silničního provozu, nicméně tato porušení pravidel mohou z hlediska odpovědnosti obstát i samostatně, tj. je možné pachatele uznat vinným z toho, že nedal přednost v jízdě, aniž by zároveň byla shledána jeho odpovědnost za způsobení dopravní nehody. Tím se přestupky liší od trestného činu ublížení na zdraví

pokračování

z nedbalosti. Ten v sobě kombinuje příčinu v podobě porušení důležité právní povinnosti (nedání přednosti v jízdě, nevěnování pozornosti provozu), i následek v podobě způsobení nehody, při níž dojde k ublížení na zdraví; porušení právní povinnosti samo o sobě nelze v režimu trestního práva řešit samostatně.

[20] Pokud jde o přestupky podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 a písm. k) zákona o silničním provozu, je Nejvyšší správní soud toho názoru, že stěžovatel byl oprávněně shledán vinným z jejich spáchání. Ustanovení § 2 písm. q) zákona o silničním provozu stanoví, že *dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy*. Znění tohoto ustanovení je jasné. Musí-li řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v důsledku (započaté a nepřerušené) akce řidiče přijíždějícího ze silnice vedlejší náhle změnit rychlost nebo směr jízdy, řidič přijíždějící z vedlejší silnice svoji povinnost dát přednost v jízdě nesplnil. Povinnost dát přednost v jízdě nepředstavuje povinnost absolutní, neznamená, že by řidič, který je povinen dát přednost v jízdě, nesměl řidiče, který má přednost v jízdě, nijak omezit. Povinnosti dát přednost v jízdě řidič nedostojí tehdy, pokud řidiče s předností v jízdě donutí k náhlé změně směru či rychlosti jízdy. Náhlou změnou směru jízdy je takové vybočení ze stávající jízdni dráhy, které musí být i při včasné reakci provedeno neočekávaně a rychle, a může ohrozit jak řidiče s předností v jízdě (zejména smykem), tak případně i jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích, zejména i další řidiče, kteří by tím byli donuceni např. k prudkému brzdění. Za náhlé snížení rychlosti jízdy judikatura považuje intenzivní brzdění – nikoliv jen sejmutí nohy z pedálu akcelérátoru nebo plynulé přibrzdění (viz usnesení NS ze dne 24. 1. 2024, sp. zn. 7 Tdo 890/2023). Není rozhodné, zda v důsledku toho dojde k nehodě, ani zda v danou situaci předpisy dodržuje řidič jedoucí na hlavní silnici (ledaže svým jednáním fakticky znemožní řidiči přijíždějícímu z vedlejší silnice dát přednost v jízdě). Ze znění uvedeného ustanovení rovněž vyplývá, že přednost v jízdě je realizována nikoli pouze k okamžiku zahájení manévru, ale i po jeho zahájení. Čím déle tedy manévr trvá, tím déle povinnost řidiče přijíždějícího z vedlejší silnice tíží.

[21] Správní orgány ve svých rozhodnutích vyšly z důkazů opatřených v trestním řízení. Stěžejním důkazem je znalecký posudek Ing. Milana Uttla, jenž dospěl k závěru, že stěžovatel mohl poškozeného bezpečně upozorovat na vzdálenost 190 m od místa v křižovatce, kde stál stěžovatelův autobus před zahájením odbočovacího manévru. Doba jízdy autobusu do místa střetu činila 4,6 s a v době zahájení jízdy byl poškozený ve vzdálenosti cca 89 m od místa střetu, tj. cca 94 m od místa, kde stál autobus (doplněno znalcem při hlavním líčení). Znalec stanovil, že i kdyby poškozený dodržoval nejvyšší povolenou rychlost v daném úseku, zastavil by při zpomalení nikoliv náhlém na dráze 138,9 m za dobu cca 9,8 s. Za předpokladu, že by jel nejvyšší povolenou rychlostí, by poškozený stihl zabrzdit před autobusem pouze při intenzivním brzdění (tedy při ohrožení bezpečnosti jízdy pro daný typ vozidla). V tomto směru je závěr krajského soudu správný.

[22] Stěžovatel ve správním řízení předložil ke zpochybnění závěrů znaleckého posudku odborné vyjádření soudního znalce Ing. Michala Vyžrálka. V kasační stížnosti polemizuje s tím, jak se s tímto důkazním prostředkem vypořádal krajský soud.

[23] Nejvyšší správní soud považuje za zásadní zdůraznit, že hlavním zadáním odborného posouzení je zjištění, zda lze technicky vyloučit při zohlednění i hraničních vstupních údajů možnost, že stěžovatel v době, kdy se rozhodl rozjet do křižovatky, nemohl vidět přijíždějícího poškozeného. Úkolem Ing. Vyžrálka tak nebylo podrobit revizi zpracovaný znalecký posudek, ostatně podle seznamu materiálů, které měl k dispozici, nevycházel z ústně podaného doplnění znaleckého posudku, resp. doplňujícího vysvětlení poskytnutého znalcem při hlavním líčení. Ing. Vyžrálek neuvedl, že by znalecký posudek vycházel z nesprávných údajů či premis, užíval nevhodné metody apod. Na několika místech naopak potvrdil reálnost jeho závěrů. Odborné posouzení vychází z hraničních hodnot tak, aby bylo co nejvíce ve prospěch stěžovatele (to ostatně odpovídá zadání). Ing. Vyžrálek tak kalkuloval s maximální dobou reakcí a minimálním zrychlením při rozjezdu autobusu, které jsou známé z odborné literatury. Vycházel tedy ze zrychlení autobusu ve výši $0,73 \text{ m/s}^2$ podle příručky z roku 1985, oproti hodnotě $1,5 \text{ m/s}^2$, z které vychází znalecký posudek (vůči užití této hodnoty Ing. Vyžrálek nic nenamítá). Doba potřebná k překonání ujeté dráhy v délce 160 m činí dle odborného posouzení 6,62 s, zatímco podle znaleckého posudku 4,6 s. Stěžovatel akcentuje údaj Ing. Vyžrálka, podle nějž mohlo řidiči autobusu odbočování do místa střetu trvat až 8,5 s, ovšem odhlíží od toho, že v tomto údaji je zahrnuta i doba potřebná pro rozhlédnutí doprava i doleva a technická prodleva potřebná k zabránění spojky. Samotný jízdní čas se od toho, z něhož vycházel znalecký posudek, liší jen o 2 s. Závěry odborného posouzení je proto nutno interpretovat korektně tak, že v době, než se stěžovatel začal rozhlížet na obě strany, mohl být poškozený vzdálen 203,4 m od místa střetu, tedy za zjištěnou hodnotou vzájemné dohlednosti 190 m. V okamžiku, kdy se stěžovatel rozjel, tedy vjel do křižovatky, přičemž byl stále povinen pohledem kontrolovat, zda po hlavní silnici nejedou vozidla, již byl i podle Ing. Vyžrálka poškozený v dohledové vzdálenosti (v čase – 5,44 s se nacházel ve vzdálenosti 105,47 m, tedy za cca 3 s se poškozený přiblížil o cca 104 m, přičemž stěžovatel se rozjel cca za 1,88 s). Lze proto přisvědčit úvaze krajského soudu, podle nějž i při akceptaci závěrů odborného posouzení Ing. Vyžrálka měl stěžovatel spatřit poškozeného bezprostředně po rozjetí, tedy v době, kdy ještě nedosáhl rychlosti potřebné k provedení odbočovacího manévru a jeho okamžité ukončení bylo zcela bezpečné. Ze strany krajského soudu se nejedná o spekulaci, nýbrž o zcela logickou úvahu vycházející z mezních hodnot stanovených v odborném posouzení a pravidla, že řidič odbočující z vedlejší silnice na hlavní je po celou dobu povinen věnovat pozornost provozu na hlavní komunikaci a případně v jízdním úkonu nepokračovat. Tento závěr vychází z podkladu, jenž je maximálně příznivý pro stěžovatele, a proto odpovídá aplikaci zásady *in dubio pro reo*, které se stěžovatel setrvale dovolává.

[24] Pokud jde o důkaz videozáznamem předloženým stěžovatelem v trestním řízení, správní orgány považovaly za stěžejní, že zachycuje průjezd křižovatkou zcela jiného typu vozidla (mikrobusu), a proto nemůže nic přinést pro objasnění přednehodového děje. Krajský soud na tyto závěry správních orgánů poukázal a ztotožnil se s nimi. Nelze proto přisvědčit stěžovateli, že by byl důkaz videozáznamem zcela ignorován. Odborné posouzení předložené rovněž stěžovatelem stanovilo nejdelší možnou dobu jízdy do místa střetu na 6,62 s (vycházelo z nejnižší hodnoty zrychlení podle odborné literatury z roku 1985). K závěrům z toho plynoucím viz výše.

pokračování

[25] Nejvyšší správní soud nemá za potřebné zabývat se stěžovatelovou polemikou s názorem krajského soudu, zda závěry znaleckého posudku Ing. Uttla jsou pro stěžovatele příznivější než závěry odborného posouzení Ing. Vyžrálka. Otázku příznivosti jednotlivých závěrů ostatně nelze rozřešit jednoznačně. Na jedné straně ze závěrů Ing. Vyžrálka vyplývá, že doba jízdy stěžovatele byla delší, a tedy i po delší dobu blokoval jízdní pruh, v němž jel poškozený. Na druhé straně podle něj stěžovatel neviděl poškozeného v okamžiku, kdy zahájil pohledovou kontrolu poměrů na hlavní komunikaci. Nejvyšší správní soud považuje za stěžejní, že podle znaleckého posudku i odborného posouzení mohl stěžovatel spatřit poškozeného nejpozději v okamžiku, kdy se autobus uvedl do pohybu, na což mohl stěžovatel bezpečně reagovat okamžitým zastavením.

[26] Jak je již uvedeno výše, z hlediska splnění povinnosti dát přednost v jízdě není rozhodné, zda řidič jedoucí po hlavní silnici sám porušuje předpisy. Aby toto rozhodné bylo, musela by být povinnost dát přednost v jízdě s ohledem na specifika situace (chování řidiče na hlavní silnici, přehlednost křižovatky apod.) fakticky nesplnitelná. K tomu Nejvyšší správní soud odkazuje na svůj rozsudek ze dne 22. 6. 2016, č. j. 6 As 195/2015-32, podle nějž *„účastník silničního provozu je povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní silnici a je tedy oprávněn vjet do křižovatky jen tehdy, ujistil-li se, že se ve směru, v němž je možné očekávat příjíždějící vozidla, se žádné vozidlo neblíží, anebo že se sice blíží, ale je natolik vzdáleno, že za daných konkrétních podmínek nelze očekávat, že by muselo v důsledku vjetí řidiče do křižovatky náhle zpomalit či zrychlit nebo se mu úhybným manévrem vyhnout. Řidič není jistě povinen počítat se všemi nestandardními okolnostmi, jež mohou nastat, nicméně s těmi, které jsou vzhledem k povaze konkrétní situace nikoli nepravděpodobné a lze se jim přiměřeně jednoduchým způsobem vyhnout, resp. na ně reagovat, má zásadně počítat. Řidič tedy zásadně může do křižovatky vjet jen tehdy, je-li vozidlo, které se ke křižovatce blíží po hlavní pozemní komunikaci, od ní natolik vzdáleno, že by mohlo bez náhlého brzdění zastavit.“* (zvýraznění doplněno).

[27] Z hlediska odpovědnosti za tento přestupek nejsou tedy logicky podstatné ani konstrukční prvky vozidla odbočujícího z vedlejší silnice, neboť má-li se řidič ujistit o tom, že při svém odbočování nevytvoří vozidlům jedoucím po hlavní silnici překážku, musí tak učinit i jim navzdory. S tím ostatně souvisí i naplnění skutkové podstaty přestupku podle písm. k) spočívajícího v porušení povinnosti plně se věnovat řízení vozidla a sledovat situaci v provozu. Je logické, že kdyby se stěžovatel plně věnoval řízení a sledoval situaci v provozu, vytvořil by si podmínky pro to, aby mohl dát poškozenému jedoucímu po hlavní silnici přednost v jízdě. Ze spisového materiálu (zejména z jeho vlastních vyjádření) přitom vyplývá, že poškozeného v čase odbočování neviděl, tudíž že ho přehlédl (resp. si ho všiml pozdě). Pokud snad stěžovatel svojí argumentací o potřebě zohlednit konstrukční prvky autobusu připouští, že se rozjel do křižovatky, aniž kvůli konstrukci autobusu plně (nezakrytě) viděl na hlavní silnici, nemůže mu být taková obrana ku prospěchu. Tato skutečnost by naopak svědčila o hrubém podcenění situace ze strany stěžovatele, a to vzhledem k jeho dlouhodobým zkušenostem jakožto řidiče autobusu, včetně tohoto konkrétního vozidla. Je nicméně třeba dodat, že sám stěžovatel neuváděl, že by měl výhled

na hlavní silnici omezený kvůli konstrukčním prvkům autobusu, jedná se pouze o taktiku obhajoby, která má zpochybnit úplnost zjištění skutkového stavu.

[28] Stěžovatel dále namítá, že znalec Ing. Uttl připustil, že poškozený mohl jet až rychlostí 156,5 km/h, což by stěžovateli zabránilo dát mu přednost v jízdě. Krajský soud správně uvedl, že Ing. Uttl však nic takového nepřipustil. Při hlavním líčení na dotaz dopočetl, že aby stěžovatel neměl fakticky možnost vidět poškozeného před zahájením odbočovacího manévru, musel by se poškozený pohybovat rychlostí min. 156,5 km/h. Jednalo se o odpověď zcela hypotetickou, přičemž znalec zdůraznil, že nemá k dispozici žádné podklady, které by takovou rychlost dokládaly. Pokud se stěžovatel domáhá zohlednění některých svědeckých výpovědí posádek vozidel, podle nichž se motocykl před srážkou pohyboval daleko vyšší rychlostí, než která vyplývá ze znaleckého posudku (a koneckonců i z vyjádření Ing. Vyžrálka), takový argument nemůže obstát. V případě určení rychlosti svědkem se jedná pouze o laický odhad založený na pocitech svědka, často ovlivněný silou okamžiku. Tento odhad je jen těžko souměřitelný se znaleckými výpočty odborníka. V projednávané věci se navíc odhady jednotlivých svědků značně lišily. Stěžovatel zmiňuje zejména posádku vozidel, která poškozený předjížděl. Jedná se o svědkyni E. H., která vypověděla, že poškozený za to vzal, mohl jet tak 120 km/h (to odpovídá hodnotám stanoveným oběma znalci), možná více, byla to hodně rychlá jízda. Dosažení rychlosti 156 km/h tedy z výpovědi této svědkyně přesvědčivě nevyplývá.

[29] Pokud jde o námitku zpochybňující kompetence znalce Ing. Uttla, jedná se o znalce v oboru doprava, odvětví doprava městská a silniční. Dopravní nehody by dost dobře nemohl posuzovat, kdyby neměl možnost posoudit výhledové možnosti jejich účastníků. Kromě toho, posouzení výhledu řidiče na hlavní silnici nevyžaduje žádnou zvláštní znalost či způsobilost a dá se ho docílit prostou obhlídkou místa nehody. K námitce nedostatečného posouzení konstrukčních parametrů autobusu, které mohly stěžovateli výhled ztížit, se již Nejvyšší správní soud vyjádřil výše. Stěžovatel neuvedl, jaký znalecký obor či odvětví by bylo lépe uzpůsobeno pro posouzení zmíněných okolností rozhodných pro analýzu příčin dopravní nehody.

[30] K namítanému porušení stěžovatelových práv spočívajícímu v jeho neúčasti při znaleckém zkoumání na místě samém Nejvyšší správní soud uvádí, že ani tato námitka důvodnou být nemůže. Šetření znalce na místě samém totiž není provedením důkazu. Tím se liší od ohledání prováděného na místě samém soudem nebo správním orgánem. Důkazním prostředkem je znalecký posudek jako výstup znaleckého zkoumání, nikoli proces vedoucí k jeho pořízení; k provedení důkazu dochází v případě znaleckého posudku výsledkem znalce před soudem či podáním posudku soudu či správnímu orgánu. Účastník řízení má možnost se ke znaleckému posudku vyjádřit a zpochybňovat jeho obsah konkurenčním znaleckým posudkem (srov. usnesení Ústavního soudu ze dne 13. 9. 2005, sp. zn. IV. ÚS 244/05). Účastník (potažmo jeho zástupce) nejen že nemá právo být účasten procesu znaleckého zkoumání, ale jeho účast bývá v judikatuře trestních soudů vnímána jako nepatřičná, a to z důvodu zajištění jeho nerušeného průběhu (srov. usnesení velkého senátu trestního kolegia NS ze dne 28. 3. 2012, sp. zn. 15 Tdo 1671/2011). Zjištění, z nichž znalec vycházel při hodnocení rozhledových poměrů v křižovatce, jsou objektivizována dostatečně

pokračování

průkaznou fotodokumentací pořízenou při šetření nehody policií i následně znalcem (např. z ní vyplývá stav vegetace i poloha zapadajícího slunce cca hodinu poté, co k nehodě došlo).

[31] Stěžovatele lze přisvědčit, že důraz kladený krajským soudem na přítomnost policie při šetření prováděném znalcem, je nemístný, neboť policie nestvrzovala správnost údajů zjištěných znalcem. Toto dílčí pochybení krajského soudu ovšem nemá vliv na správnost jeho závěru.

[32] Dále se Nejvyšší správní soud zabýval námitkami zpochybňujícími specificky spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu.

[33] V první řadě je třeba vyhodnotit, zda je možné, aby byl řidič vozidla odpovědný za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, i když bylo dříve soudem v trestním řízení rozhodnuto, že tentýž skutek není trestným činem podle § 148 odst. 1 trestního zákoníku.

[34] V nynější věci Okresní soud v Pelhřimově ve svém usnesení vydaném podle § 222 odst. 2 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), shledal, že skutek stěžovatele není trestným činem, ale mohl by být přestupkem. Důvodem pro tento závěr nebyla nízká intenzita zranění poškozeného, která by nesplňovala definiční znaky ublížení na zdraví ve smyslu § 122 odst. 1 trestního zákoníku, ale nenaplnění znaku skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 odst. 1 trestního zákoníku, jež spočívá v porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona. Okresní soud vyšel z ustálené judikatury Nejvyššího soudu, která ve vztahu k ublížení na zdraví z nedbalosti při dopravní nehodě nepovažuje za důležitou povinnost uloženou řidiči podle zákona jakoukoliv povinnost týkající se provozu na pozemních komunikacích, nýbrž jen takovou, jejíž porušení má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kde tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku (viz usnesení ze dne 29. 1. 2014, sp. zn. 6 Tdo 1070/13). Porušení povinnosti dát přednost v jízdě je obecně (zpravidla) považováno za důležitou povinnost uloženou zákonem. Ovšem v případě, že ublížení na zdraví je důsledkem několika současně působících příčin, je třeba pro účely posouzení, zda jednání obviněného lze právně kvalifikovat jako porušení důležité povinnosti, zkoumat konkrétní okolnosti skutku a zvláště hodnotit význam a důležitost každé příčiny pro vznik následku. Je-li rozhodující příčinou způsobeného následku v podobě ublížení na zdraví např. významné spoluzavinění poškozeného při dopravní nehodě, nelze zpravidla dovodit, že pachatel spáchal trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti, neboť neporušil důležitou povinnost, která mu byla uložena zákonem (srov. usnesení velkého senátu trestního kolegia NS ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 15 Tdo 944/2015, a usnesení NS ze dne 26. 7. 2016, sp. zn. 6 Tdo 903/2016, a ze dne 15. 12. 2020, sp. zn. 7 Tdo 1270/2020).

[35] Skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu je konstruována tak, že se jej dopustí fyzická osoba, která v provozu na pozemních komunikacích způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví. Znakem její

objektivní stránky tedy není porušení důležité povinnosti uložené řidiči zákonem, jak tomu je v případě skutkové podstaty trestného činu dle § 148 odst. 1 trestního zákoníku. Nelze proto bez dalšího dovozovat, že pokud okresní soud postoupil věc správním orgánům I. stupně se závěrem, že nejsou splněny všechny znaky skutkové podstaty trestného činu, je tím vyloučeno naplnění též skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu.

[36] Rovněž v přestupkovém řízení poukazoval stěžovatel na to, že na dopravní nehodě nese významný díl spoluzavinění poškozený. V tomto ohledu lze vyjít z usnesení velkého senátu trestního kolegia NS sp. zn. 15 Tdo 944/2015, v němž bylo zdůrazněno, že existence několika příčin působících vznik trestněprávně relevantního následku je otázkou příčinné souvislosti ve vztahu k naplnění znaku objektivní stránky skutkové podstaty, potažmo otázkou zavinění. Zdůraznil, že příčinný vztah musí být dán nejen mezi jednáním a následkem, ale i mezi jednáním a účinkem (způsobením újmy na zdraví). Základem příčinného vztahu je teorie podmínky (*conditio sine qua non*), podle níž je příčinou každý jev, bez něhož by jiný jev buď vůbec nenastal, anebo nenastal způsobem, jakým nastal (co do rozsahu poruchy či ohrožení, místa, času apod.). Toto pojetí zakládá příliš širokou odpovědnost, a proto je korigováno za použití zásad umělé izolace jevů a gradace příčinné souvislosti. Je třeba izolovat jednání v trestněprávním smyslu, trestněprávní příčinu a trestněprávní následek. Příčinné souvislosti je třeba zkoumat vždy konkrétně na základě zjištěných okolností případu se zdůrazněním hlavních a rozhodujících příčin, což však na druhé straně neznamená, že jen hlavní příčiny jsou právně relevantní a že je možno zcela vyloučit příčiny vedlejší či podřadné. Zásada, že jednotlivé příčiny a podmínky nemají pro způsobení následku stejný význam, se označuje jako zásada gradace příčinné souvislosti. Důležité je, aby jednání pachatele bylo z hlediska způsobení následku příčinou dostatečně významnou. Míra způsobení následku přitom může klesnout až na tak nepatrný stupeň, že příčinná souvislost je prakticky bez významu, a tedy o trestný čin nejde. Příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se však nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí další skutečnost, jež spolupůsobí při vzniku následku, avšak jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo. Není také rozhodující, jestli k následku došlo působením více okolností, nejenom tedy jednáním pachatele. Určité jednání nebo okolnost má povahu příčiny i tehdy, když kromě ní k následku vedly další jednání, okolnosti apod. Příčinná souvislost je dána i tehdy, když vedle příčiny, která způsobila následek (např. smrt jiného), působila i další příčina, přičemž je nerozhodné, jestli každá z těchto příčin byla jinak způsobilá přivodit následek (smrt) sama o sobě nebo mohla tento následek přivodit jen ve vzájemném spolupůsobení s druhou příčinou.

[37] Tato obecná východiska jsou přenositelná i na odpovědnost za přestupek. Základem odpovědnosti za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu je konkrétní zaviněné protiprávní jednání řidiče vozidla, nejedná se o odpovědnost za výsledek (dopravní nehodu s ublížením na zdraví). Proto v posuzované věci do určité míry splývá posouzení přestupků dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 a písm. k) zákona o silničním provozu s přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. h) téhož zákona. Je nicméně třeba dát stěžovateli za pravdu, že naplnění skutkových podstat prvně uvedených přestupků neznamená, že by byla naplněna skutková podstata přestupku spočívajícího ve způsobení

pokračování

dopravní nehody s ublížením na zdraví. Zavinění a příčinnou souvislost je v případě tohoto přestupku třeba posuzovat ve vztahu ke všem znakům objektivní stránky přestupku. Byť odůvodnění rozsudku krajského soudu tuto okolnost výslovně nezdůrazňuje, je z něj zřejmé, že si jí byl krajský soud vědom a zabýval se všemi rozhodnými otázkami ve vztahu ke skutkové podstatě přestupku dle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, pochopitelně však pouze v návaznosti na uplatněné žalobní body.

[38] V posuzované věci je zřejmé, že kromě stěžovatele, jenž se dopustil přestupku spočívajícího v nedání přednosti v jízdě, se protiprávního jednání naplňujícího znaky přestupku dopustil i poškozený, a to překročením nejvyšší povolené rychlosti, příp. ndržením se u pravé části svého jízdniho pruhu. Znaleckým posudkem Ing. Uttla bylo objasněno, že kdyby poškozený dodržel nejvyšší povolenou rychlost, stihl by intenzivním brzděním zastavit motocykl tak, aby nedošlo ke srážce s autobusem. Je tedy zřejmé, že protiprávní jednání stěžovatele spočívající v nedání přednosti v jízdě by samo o sobě nezpůsobilo dopravní nehodu, jejímž následkem by bylo ublížení na zdraví. To však pro závěr o existenci příčinné souvislosti mezi jednáním stěžovatele, jeho následkem a účinkem není podstatné. Jednání stěžovatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k dopravní nehodě ani ublížení na zdraví nedošlo. Současně je podstatné, že všechny tyto stránky jsou pokryty zaviněním (ve formě nedbalosti) stěžovatele. Zavinění z nedbalosti není vyloučeno ani spoluzaviněním jiných osob, včetně poškozeného (viz usnesení NS ze dne 17. 8. 2022, sp. zn. 4 Tdo 685/2022).

[39] K tomu lze dodat, že trestněprávní judikatura předpokládá, že odpovědnost za trestný čin může být dána u řidičů obou vozidel, která se střetla (usnesení NS ze dne 19. 9. 2023, sp. zn. 8 Tdo 787/2023, nebo již zmíněné usnesení velkého senátu trestního kolegia sp. zn. 15 Tdo 944/2015). Pouze doplňuje, že se nemůže jednat o skutkovou podstatu trestného činu, jejímž znakem je porušení důležité povinnosti. Není proto v zásadě žádný důvod, proč by odpovědnost za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu nemohla být dána u obou řidičů střetnuvších se vozidel. Je nicméně třeba zdůraznit, že odpovědnost za přestupek se vždy posuzuje přísně individuálně, tj. zvlášť ve vztahu ke každému obviněnému. V daném případě není bez významu, že poškozený je jedinou osobou, která byla při dopravní nehodě zraněna, tedy poškozený byl trestán za to, že svým jednáním zranil sám sebe.

[40] Správní orgány i krajský soud svá rozhodnutí postavily na závěrech rozsudku č. j. 7 As 91/2012-62, který se zabýval podmínkami, za nichž je za přestupek dle § 22 odst. 1 písm. i) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, jenž lze připodobnit k nyní posuzovanému přestupku (s tím rozdílem, že se jedná o způsobení dopravní nehody s následkem škody, nikoliv újmy na zdraví), odpovědný výlučně řidič jedoucí po hlavní komunikaci (s právem přednosti v jízdě). Závěry trestněprávní judikatury, z nichž tento rozsudek vychází, byly aprobovány velkým senátem trestního kolegia NS v usnesení sp. zn. 15 Tdo 944/2015. Ten nicméně nad rámec toho dovedl, že kromě výlučné odpovědnosti řidiče jedoucího po hlavní komunikaci přichází v úvahu i spoluodpovědnost řidičů obou kolidujících vozidel. Jelikož Nejvyšší správní soud se v nyní posuzované věci zabývá pouze odpovědností řidiče jedoucího po vedlejší komunikaci, jenž nese primární odpovědnost za dopravní nehodu

v případě, že nedá přednost v jízdě, není pro jeho závěry podstatná korekce právního názoru ze strany velkého senátu trestního kolegia Nejvyššího soudu. Pro posuzovaný případ je stěžejní to, že řidič vozidla jedoucího po vedlejší komunikaci vůbec neodpovídá za dopravní nehodu pouze tehdy, jestliže extrémní porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, jehož se dopustil řidič přijíždějící po hlavní komunikaci, mu znemožnilo splnit povinnost dát přednost v jízdě. V takovém případě je totiž zcela vyloučeno zavinění řidiče jedoucího po vedlejší komunikaci, jenž tak nemůže být vůbec odpovědný za přestupek (resp. trestný čin). Jak ovšem Nejvyšší správní soud uvedl výše, o takový případ se v projednávané věci nejedná. Jelikož soud neposuzuje odpovědnost řidiče jedoucího po hlavní komunikaci, nemusel zvažovat, zda postoupit věc rozšířenému senátu za účelem dílčího odklonu od závěrů rozsudku č. j. 7 As 91/2012-62 v tom směru, aby byly korigovány obdobně, jak to učinil velký senát trestního kolegia Nejvyššího soudu.

[41] Jednání poškozeného nebylo takového charakteru, aby bránilo stěžovateli plnit jeho povinnosti, tj. především zabránit nehodě tím, že by dal přednost v jízdě poškozenému. To je jednoznačně prokázáno znaleckým posudkem, podle něž musel stěžovatel vidět poškozeného ještě před vjetím do křižovatky a zahájením odbočovacího manévru (nejpozději ho mohl vidět ihned po rozjetí autobusu, pokud by se vycházelo z odborného posouzení Ing. Vyžrálka). Porušení povinnosti dát přednost v jízdě poškozenému je primární příčinou dopravní nehody, byť rozhodně nikoliv jedinou. Skutečnost, že vzniku dopravní nehody výrazným způsobem přispěl poškozený tím, že se ke křižovatce blížil rychlostí převyšující nejvyšší povolenou rychlost, nemá vliv na zaviněné protiprávní jednání stěžovatele, přičemž nedbalostním zaviněním je pokryto i způsobení dopravní nehody a újmy na zdraví. Stěžovatel přinejmenším mohl a měl vědět, jaké následky může mít jeho neopatrné počínání.

[42] Stěžovatel dále spatřuje podstatnou příčinu dopravní nehody ve způsobu jízdy poškozeného, jímž reagoval na skutečnost, že stěžovatel vjel do křižovatky (poškozený na okamžik zrychlil, jel po středové čáře či místy za ní). I v tomto ohledu se lze inspirovat závěry trestněprávní judikatury. Nejvyšší soud k tomu např. v usnesení ze dne 20. 7. 2011, sp. zn. 8 Tdo 877/2011, s odkazem na svoji ustálenou judikaturu uvedl: *„Řidič motorového vozidla odpovídá za škodlivý následek dopravní nehody, který předvídal nebo alespoň měl a mohl předvídat, přičemž v tomto případě bylo příčinou nehody zejména to, že se dostatečně nerozhlédl a vjel na hlavní silnici. Řidič vozidla, který má přednost v jízdě, není povinen měnit směr nebo rychlost jízdy, jestliže nic nenasvědčuje tomu, že by brozil střet s vozidlem, jehož řidič je povinen dát mu přednost v jízdě. Tuto povinnost a povinnost zabránit tak střetu vozidel má jen tehdy, když včas a na dostatečnou vzdálenost zjistí, že řidič vozidla, který mu má dát přednost v jízdě, svou povinnost nesplnil, popř. si počínal tak, že bylo zřejmé, že ji nesplní. Jestliže řidič reaguje nesprávně na nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník provozu na pozemních komunikacích porušením jeho pravidel, takže nezabránil dopravní nehodě, ačkoli při správné reakci bylo ještě možné nehodě předejít, lze jej činit za nehodu odpovědným jen tehdy, jestliže mu za volbu nesprávného řešení situace lze přičítat zavinění. Řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak (rozh. č. 43/1982 Sb. rozh. tr.). Řidič je však zároveň*

pokračování

povinen zachovávat patřičnou opatrnost, přičemž je též třeba zkoumat jeho zavinění ve formě nesprávné reakce na vzniklou situaci (tzv. sekundární nedbalost).“

[43] Z dokazování vyplynulo, že poškozený se uchýlil k tomuto manévru v okamžiku, kdy spatřil autobus, jak vjíždí do křižovatky. Chtěl na sebe upozornit stěžovatele, donutit ho ihned přerušit odbočovací manévr a projet křižovatku před autobusem. Poškozenému nelze klást za vinu, že správně nepředvídal, že stěžovatel na toto znamení vůbec nezareaguje a bude pokračovat v odbočování, tedy ještě více se nasouvat do křižovatky. Mohl naopak spoléhat na to, že stěžovatel autobus ihned zastaví, aby dodržel přednost v jízdě po hlavní silnici. Znalec ve znaleckém posudku uvedl, že způsob reakce, který stěžovatel považuje za správný, tj. držet se v pravé části svého jízdniho pruhu, by podle stavu, v němž poškozený spatřil autobus vjíždět do křižovatky, srážce nezabránil. Tato část jízdniho pruhu byla jako první blokována stěžovatelem, přičemž nebylo možné předvídat, zda a kdy bude uvolněna (délka autobusu je cca 12 m). To akcentoval i krajský soud. S ohledem na rychlost poškozeného by nebylo možné bezpečně zabrzdit motocykl před místem srážky s autobusem (již výše NSS uvedl, že poškozený nesl spoluzavinění na dopravní nehodě právě z důvodu překročení nejvyšší povolené rychlosti). Vzhledem k těmto skutečnostem se nejví, že by bylo možno shledat zavinění za volbu nesprávného řešení situace.

[44] Stěžovatel se dovolává principu omezené důvěry v dopravě, který nebyl správnými orgány ani krajským soudem korektně aplikován. Jeho podstatou je skutečnost, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci při provozu budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nebude vyplývat opak. Po účastníkovi silničního provozu totiž nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání; naopak, není-li z okolností, které může účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat, zřejmé, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků silničního provozu dodržování stanovených pravidel. Účastník silničního provozu, který porušil pravidla tohoto provozu, pak na druhé straně nemůže očekávat dodržení těchto pravidel od ostatních účastníků, jestliže jim to znemožnil s ohledem na charakter a závažnost svého porušení pravidel silničního provozu (usnesení NS ze dne 26. 9. 2023, sp. zn. 4 Tdo 813/2023, a nálezy Ústavního soudu ze dne 21. 12. 2020, sp. zn. II. ÚS 1711/20, či ze dne 31. 5. 2016, sp. zn. III. ÚS 2065/15, obdobně rozsudek NSS ze dne 17. 4. 2020, č. j. 3 As 102/2018-29).

[45] Rozsudek krajského soudu není založen na tom, že by po stěžovateli vyžadoval, aby předpokládal porušení pravidel silničního provozu ze strany poškozeného. I kdyby stěžovatel na základě principu omezené důvěry v dopravě vycházel v okamžiku rozjetí autobusu z toho, že poškozený nepřekračuje nejvyšší povolenou rychlost, popř. tak činí jen „běžným“, resp. očekávatelným způsobem (viz usnesení NS ze dne 31. 5. 2023, sp. zn. 8 Tdo 184/2023, jehož se stěžovatel dovolává v kasační stížnosti), pak by přesto ve vztahu k poškozenému nesplnil povinnost dát přednost v jízdě, neboť i za těchto podmínek by musel poškozený náhle snížit rychlost (viz výše). Jelikož tedy stěžovatel sám tato pravidla porušil, nemůže očekávat od poškozeného, že zabrání vzniku nehody, jestliže mu to i svým

jednáním znemožnil. Takové posouzení odpovídá výše podrobně vymezené podstatě principu omezené důvěry v dopravě.

[46] Stěžovatel krajskému soudu vytýká, že nijak nezohlednil výpověď poškozeného, jenž uvedl, že autobus viděl 300 m před křižovatkou, tedy mohl předpokládat jeho vjezd do křižovatky. Touto argumentací však sám stěžovatel popírá princip omezené důvěry v dopravě, neboť ačkoliv poškozený viděl autobus již u parkoviště Penny, mohl v souladu s tímto principem očekávat, že stěžovatel splní povinnost dát přednost v jízdě. Krajský soud měl dle stěžovatele zohlednit osobní řidičskou historii poškozeného (pravidelné překračování nejvyšší povolené rychlosti, dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů, způsobení jiné dopravní nehody, mnohaleté zkušenosti v řízení vozidel, výkon zaměstnání profesionálního řidiče atd.). Jakkoliv zkušenosti a dovednosti řidiče jsou jedním z aspektů, které je třeba vzít v úvahu při posuzování jeho zavinění z nedbalosti, nemají tyto okolnosti dané na straně poškozeného vliv na zavinění stěžovatele.

[47] Třebaže závěry znaleckého posudku a odborného posouzení vykazují dílčí odlišnosti, které Nejvyšší správní soud rozebral výše, lze skutkový stav považovat za řádně zjištěný v rozsahu potřebném pro posouzení dané věci. Skutková zjištění jsou natolik přesná, aby bylo možné určit podstatné příčiny dopravní nehody a jejich vzájemný vliv a posoudit příčinnou souvislost mezi jednáním stěžovatele a vznikem dopravní nehody a újmou na zdraví, stejně jako zavinění stěžovatele.

IV. Závěr a náklady řízení

[48] S ohledem na výše uvedené dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji podle § 110 odst. 1 věty druhé s. ř. s. zamítl.

[49] Výrok o náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti se opírá o § 60 odst. 1 a 7 s. ř. s. za použití § 120 s. ř. s. Stěžovatel nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch. Žalovanému žádné náklady nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly, a proto mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal (viz usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014-47, č. 3228/2015 Sb. NSS).

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 11. prosince 2024

Mgr. Tomáš Kocourek, Ph.D.
předseda senátu