ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní JUDr. Kateřinou Mrázovou, Ph.D. v právní věci

žalobce: **P. S.**
bytem X
zastoupeného advokátem JUDr. Romanem Haisem
sídlem Palackého třída 2203/186, 612 00 Brno

proti
žalovanému: **Krajský úřad Olomouckého kraje**
sídlem Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 3. 2023, č. j. KUOK 35413/2023, sp. zn. KÚOK/127380/2022/ODSH-SD/9148,

takto:

I. Žaloba **se zamítá.**

II. Žalobce **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění

I. Vymezení věci

1. Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení shora specifikovaného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno prvostupňové rozhodnutí Magistrátu města Prostějova, odboru občanských záležitostí – přestupkové

oddělení, ze dne 27. 9. 2022, č.j. PVMU 146410/2022 16a (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“ nebo „prvostupňové správní rozhodnutí“).

2. Prvostupňovým správním rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterého se měl dopustit dne 1. 9. 2021 v X hod. na křižovatce pozemní komunikace II/366 Prostějov – Kostelec na Hané s komunikací Mostkovice – Smržice, když jako řidič osobního vozidla Š. O., RZ: X, když při jízdě po vedlejší silnici ve směru od obce Mostkovice nedal přednost osobnímu motorovému vozidlu Š. O., RZ: X, které po hlavní silnici od obce Kostelec na Hané řídil B. P., a tím z nedbalosti porušil § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu. Důsledkem toho došlo na křižovatce ke střetu vozidel a byla na nich způsobena majetková škoda.

3. Za přestupek byla žalobci podle § 35 písm. b) a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOP“), a § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu uložena pokuta ve výši 2 500 Kč. Podle § 95 odst. 1 ZOP a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění vyhlášky č. 112/2017 Sb., byla žalobci uložena povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Shrnutí žalobní argumentace

4. Žalobce v žalobě poukázal nejprve na to, že již v odvolání namítal nesprávnost závěrů prvostupňového správního orgánu, protože podle žalobce již došlo k zahájení odbočovacího manévru řidičem P. a žalobce současně neměl povinnost vyčkat, než řidič P. odbočovací manévr dokončí. Nesprávnost závěrů prvostupňového správního orgánu spočívala v tom, že uvedl, že k porušení § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu ze strany žalobce došlo, neboť řidič P. nezahájil odbočovací manévr (podle žalobce byl zahájen, protože řidič dal znamení o změně směru jízdy a svůj vůz zpomalil) a současně žalobce měl povinnost vyčkat, než bude odbočovací manévr zcela dokončen (dle žalobce je tento názor v rozporu s judikaturou, konkrétně s principem omezené důvěry).

5. V první žalobní námitce žalobce vytýkal správním orgánům, že mechanismus poškození vozidel, jakož i plánek místa dopravní nehody nebyly rozebrány (hodnoceny) v rozhodnutích. Proto pokládá závěry žalovaného za nepřezkoumatelné.

6. Za druhé žalobce namítal, že v žádném případě neuvedl, že by přednost řidiči P. nedal, nýbrž tvrdil, že řidič P. použil blinkr a zpomalil svůj vůz, tedy zahájil odbočovací manévr, a žalobce až teprve v této chvíli vjel do předmětné křižovatky.

7. Třetí žalobní bod žalobce zasvětil konfrontaci s judikaturními závěry. Za rozhodnutí podporující jeho argumentaci žalobce označil usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 5. 2018, č.j. 25 Cdo 2266/2017 – 174, a dále rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8. 6. 2011, č.j. 75 Ca 3/2009-82. K prvnímu rozhodnutí, týkajícího se principu omezené důvěry, žalovaný nesprávně uvedl, že řešilo typově jiný případ, kdy řidič jedoucí po hlavní komunikaci výrazně překročil povolenou rychlost. I druhé z citovaných rozhodnutí řešilo podle žalovaného typově odlišný případ, a to započetí úkonu předjíždění vozidel. Podle žalovaného naopak na řešený případ typově seděl rozsudek NSS ze dne 23. 5. 2019, č.j. 9 As 142/2019-22, v němž bylo potvrzeno, že se

stěžovatelka dopustila právě přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu. Žalobce má však zato, že posledně uvedený rozsudek NSS není na právě řešený případ použitelný, protože jde jen o závěry navazující na znalecký posudek, který v nyní posuzované věci správní orgány neprovedly. Lze tedy jen usuzovat na to, zda by tento znalecký posudek dopadal na nyní projednávanou věc. Závěry znaleckého posudku nelze mechanicky přebírat. Proto se jeví žalobci závěry žalovaného jako nepřezkoumatelné. Navíc citovaný rozsudek NSS se týkal situace, kdy řidička předjížděla autobus, vůz nezpomalila a učinila manévr, jehož technika byla „odstrašující a neobvyklá danému místu“, což není případ žalobce, který neučinil nic neobvyklého. Uvedený rozsudek NSS tak podle žalobce na věc nedopadá. Napadené rozhodnutí proto spočívá na nesprávném posouzení věci.

8. Ve čtvrtém žalobním bodu se žalobce opět vrátil k usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 5. 2018, č.j. 25 Cdo 2266/2017-174. Pokud v řešeném případě v tomto usnesení vůz překročil nejvyšší dovolenou rychlost, neznamená to, že by závěry tohoto usnesení nedopadaly na nyní projednávanou věc. Takový zkratkovitý a účelový závěr žalovaného nebyl ani vyargumentován, pročež je nepřezkoumatelný a představuje nesprávné právní posouzení věci. Křižovatka, kde došlo k nehodě, je známa svojí hustotou, pročež dále citovaná pasáž z tohoto rozhodnutí na věc přesně dopadá: „*Princip omezené důvěry Nejvyšší soud vykládá tak, že přes povinnost obezřetnosti a předvídavosti nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby předpokládal veškeré možné porušení pravidel jinými účastníky, a aby tomu přizpůsobil své počínání. Účastník, který pravidla silničního provozu porušil, nemůže očekávat dodržení těchto pravidel od ostatních účastníků, jestliže jim to charakterem porušení znemožnil. Výklad nabízený dovolatelem, že řidič dávající přednost nesmí zahájit jízdní manévr, vidí-li vozidlo s právem přednosti v jízdě, by vedl k praktickému znemožnění odbočení při hustějším provozu, a tedy k důsledkům spojeným s nefunkčním pohybem vozidel po pozemních komunikacích.*“ Pokud by měl každý řidič vyčkat, než vozidlo jedoucí po hlavní dokončí odbočovací manévr (tedy zcela odbočí), vedlo by to k nefunkčnosti silniční dopravy na mnoha frekventovaných místech.

9. Podle žalobce nehraje roli to, že rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8. 6. 2011, č.j. 75 Ca 3/2009-82, se týkal započetí úkonu předjíždění vozidel, pročež má za to, že závěry tohoto rozsudku plně dopadají na nyní přezkoumávanou věc: „*Za moment zahájení odbočovacího manévru vlevo ve smyslu § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu či předjíždějícího manévru zleva ve smyslu § 17 odst. 2 zákona o silničním provozu je nutno považovat okamžik, kdy řidič začne dávat znamení o změně směru jízdy vlevo, po kterém by měl následovat vlastní odbočovací či předjížděcí manévr.*“ Žalobce z citovaného rozsudku dovodil, že jeho závěry dopadají nejen na předjížděcí manévry, ale i na odbočovací manévry.

10. Ze shora citovaného usnesení Nejvyššího soudu a rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem podle žalobce vyplývá, že napadené rozhodnutí spočívá na nesprávných právních závěrech, protože v nyní přezkoumávané věci zahájil řidič P. odbočovací manévr (tj. dal znamení o změně směru jízdy a zpomalil svůj vůz tak, aby mohl odbočit), pročež žalobce neměl povinnost vyčkat, než bude odbočovací manévr řidiče P. zcela dokončen (vyplývá to z principu omezené důvěry dle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 5. 2018, č.j. 25 Cdo 2266/2017-174), a tím se nedopustil porušení § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu, a tedy přestupku kladeného mu za vinu.

11. S ohledem na výše uvedené žalobce soudu navrhl, aby zrušil obě napadená správní rozhodnutí a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

12. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvedl, že s podanou žalobou nesouhlasí a napadené rozhodnutí považuje za správné a odůvodněné. Dále shrnul průběh správního řízení a zopakoval své závěry obsažené v napadeném rozhodnutí. V reakci na uplatněné žalobní námitky nejprve připomněl, že žalobce porušil povinnost dát přednost v jízdě stanovenou v § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu. Pojem „dát přednost v jízdě" je definován v § 2 písm. q) zákona o silničním provozu jako povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. V posuzované věci žalobce přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní komunikaci nedal, což vyplývá nejen z oznámení přestupku a úředních záznamů, ale také z mechanismu poškození vozidel zachycených na fotodokumentaci, dále z plánku místa dopravní nehody, protokolu o nehodě, a v neposlední řadě tuto skutečnost nepopírá ani sám žalobce. Z výpovědi žalobce vyplynulo, že se domníval, že přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní komunikaci dávat nemusí, neboť řidič P. signalizoval odbočení vpravo, pročež zde byl předpoklad, že se budou vozidla míjet. Výše uvedená zjištění potvrzoval také řidič P. v podání vysvětlení a též svědek P. Žalovaný má za to, že z dosud provedených podkladů a důkazů vyplývá skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti a případné svědecké výpovědi pana P. a pana P. by do případu nepřinesly nic nového. Oba situaci popisovali stejně jako žalobce. Zjištěný skutkový stav není v rozporu s tím, jak jej popsal žalobce. Nebylo tedy nutné ani zpracovávat znalecký posudek. Zásadní otázkou totiž bylo, zda žalobce měl povinnost vyčkat na skutečné odbočení vozidla jedoucího po hlavní pozemní komunikaci. Na nyní řešený případ typově sedí závěry rozsudku NSS ze dne 23. 5. 2019, č.j. 9 As 142/2019-22, v němž dal soud za pravdu správním orgánům v tom, že je povinností řidiče vozidla dávajícího přednost se ujistit o směru jízdy vozidla, které má přednost v jízdě. Naproti tomu rozhodnutí, na něž odkazoval žalobce, se pro nyní přezkoumávaný případ nehodí, neboť řešily typově jiné případy. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 5. 2018, č.j. 25 Cdo 2266/2017-174, vycházelo z toho, že řidič jedoucí po hlavní komunikaci výrazně překročil nejvyšší povolenou rychlost, a rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8. 6. 2011, č.j. 75 Ca 3/2009-82, se týkal započetí úkonu předjíždění vozidel.

13. V návaznosti na shora citovaný rozsudek NSS žalovaný dospěl k závěru, že žalobce měl v nyní přezkoumávané věci povinnost vyčkat, až bude mít naprostou jistotu, že vozidlo jedoucí po hlavní komunikaci bude skutečně odbočovat vpravo, resp. počkat, až jeho řidič učiní celý odbočovací manévr. Ke stejnému závěru dospěl také prvostupňový správní orgán. Na tomto závěru nic nemění ani to, že řidič P. kromě využití blinkru vozidlo i přibrzdil.

14. Žalobce nedodržel potřebnou míru opatrnosti a dostatečně se neujistil, že vozidlo, které má přednost v jízdě, skutečně odbočuje. Žalobce bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že k odbočení řidiče dávajícího signalizaci dojde, a to i přesto, že se v praxi zcela běžně stávají situace, že řidiči dávají znamení o změně směru jízdy omylem, vlivem závady na směrovém světle, opomenutím jeho vypnutí nebo může jít o situaci, kdy řidič zazmatkuje vlivem nepředpokládané změny dopravního značení.

15. Také jednání řidiče P. bylo vyhodnoceno jako přestupkové jednání, mající vliv na vznik dopravní nehody, za které mu byla uložena prvostupňovým správním orgánem pokuta. To však nemění nic na závěru, že žalobce porušil povinnost dát přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní silnici. Správní orgán posuzuje u každého z účastníků, zda došlo k porušení konkrétní povinnosti dle zákona samostatně. Z rozsudku NSS ze dne 4. 5. 2020, č.j. 10 As 262/2018-29, vyplývá, že *„Ačkoliv řízení o přestupcích obou účastníků dopravní nehody probíhá společně, stále se jedná o dvě řízení týkající se dvou samostatných přestupků; jedno řízení se týkalo porušení povinností při předjíždění, druhé pak porušení povinností při odbočování. Fakticky tu existuje souvislost mezi posuzovaným jednáním obou řidičů vyplývající ze střetu jejich vozidel, právně však zde taková souvislost není.*"

16. Žalovaný dále připomněl judikaturu Nejvyššího soudu a NSS, vztahující se k odpovědnosti řidiče při dopravní nehodě v případě, že přijíždí z vedlejší silnice. Například podle rozsudku Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 885/2010 platí, že *„spočívá-li dopravní nehoda ve střetu dvou vozidel na křižovatce hlavní silnice s vedlejší silnicí, je za takový střet zásadně odpovědný řidič, který do křižovatky vjede z vedlejší silnice, neboť jeho povinností je dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici*". Podobně judikoval NSS v rozsudku pod č. j. 7 As 91/2012-62.

17. Není pravdou, že by v napadeném rozhodnutí nebylo obsaženo hodnocení důkazů. Ve spise prvostupňového správního orgánu se nachází dokumentace k dopravní nehodě, včetně protokolu o nehodě, úředního záznamu, fotodokumentace místa nehody, plánku a náčrtku místa dopravní nehody atd. Prvostupňové správní rozhodnutí není nepřezkoumatelné, neboť obsahuje popis skutkového stavu a průběhu dopravní nehody, včetně hodnocení zjištění z jednotlivých podkladů (blíže viz prvostupňové správní rozhodnutí). Správní orgán vyhodnotil všechny skutečnosti zjištěné ze zajištěných podkladů, přitom měl za prokázané, že se žalobce dopustil protiprávního jednání, které mu je kladeno za vinu. Žalobce měl při stání vozidla na křižovatce vyčkat, až řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici skutečně zahájí odbočovací manévr. Do tohoto okamžiku měl stát a neměl vyjíždět do křižovatky, protože bylo jeho povinností dát přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní silnici.

18. Žalobce nerozporoval zjištěný skutkový stav, rozporoval pouze právní posouzení daného přestupku. Ze správního spisu je zřejmé, jaký skutkový stav vzaly správní orgány za rozhodný a proč vyhodnotily právní závěry žalobce za nesprávné. Napadené rozhodnutí není nepřezkoumatelné, jeho obsah i důvody, pro které bylo vydáno, z něj lze zjistit. Rozhodnutí také řádně vysvětluje to, proč nelze považovat argumentaci žalobce za správnou.

19. Správní orgány obou stupňů řádně popsaly skutkový stav ve věci přestupku a ten následně vyhodnotily v souladu se zákonem a aktuální judikaturou.

20. S ohledem na výše uvedené žalovaný soudu navrhl, aby žalobu zamítl jako nedůvodnou.

IV. Posouzení věci krajským soudem

21. Soud v souladu s § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s."), bez nařízení jednání, přezkoumal v mezích žalobních bodů napadené rozhodnutí žalovaného, jakož i předcházející rozhodnutí prvostupňového správního orgánu, včetně řízení předcházejících jejich vydání, a shledal, že **žaloba není důvodná.**

22. Soud ověřil skutková zjištění ze správního spisu tak, jak byla prezentována v článku I. tohoto rozsudku. Skutková zjištění o okolnostech předmětné dopravní nehody nebyla mezi jejími účastníky sporná. Žalobce řídil vozidlo po vedlejší komunikaci ve směru jízdy od obce Mostkovice směrem na obec Kostelec na Hané a zastavil na hranici křižovatky v místě dopravní značky P 6 – „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Po hlavní komunikaci z levé strany ve směru jízdy od obce Kostelec na Hané řídil své vozidlo B. P., který před křižovatkou uvedl v činnost znamení o změně směru jízdy vpravo a zpomalil, následně však pokračoval v jízdě v přímém směru na obec Prostějov. V daný okamžik se žalobce rozjel do křižovatky, důsledkem čehož došlo ke střetu vozidel. Při dopravní nehodě byla způsobena majetková škoda na obou vozidlech. Jako příčina dopravní nehody nebyla zjištěna technická závada, ani ovlivnění řidičů alkoholem. Bližší podrobnosti k dopravní nehodě obsahují správní rozhodnutí a podklady založené ve správním spise, na které soud odkazuje.

23. Soud ze správního spisu dále zjistil, že ve věci byl nejprve vydán příkaz dne 16. 11. 2021, č.j. PVMU 148970/2021 16a, jehož výrokem I. byl uznán žalobce vinným z přestupku, a výrokem II. byl uznán vinným z přestupku také B. P. Proti výroku II. nepodal B. P. odpor a uhradil uloženou pokutu (rozhodnutí v jeho případě nabylo právní moci). Proti výroku I. žalobce podal včasný odpor, pročež v jeho případě byl příkaz zrušen a ve věci bylo nařízeno ústní jednání k projednání k přestupku žalobce. Po řádném projednání přestupku byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku.

24. Z podkladů založených ve správním spise vyplývá, že B. P., jedoucí s vozidlem po hlavní silnici, nejprve zamýšlel odbočit vpravo na vedlejší komunikaci, ze které vyjížděl žalobce, pročež dal znamení o změně směru jízdy vpravo. Poté si však B. P. všiml, že silnice vedoucí přímo směrem na Prostějov již není uzavřená, a tak pokračoval dál v přímé jízdě, aniž by zahájil odbočování na vedlejší silnici. V daný moment mu však do jízdní dráhy vjelo vozidlo žalobce z vedlejší silnice a došlo ke střetu. K tomuto střetu došlo v malé rychlosti obou vozidel. Místo střetu se nachází v prostoru křižovatky, v jízdní dráze vozidla, jež se pohybovalo po hlavní silnici (jízdní dráha vozidla B. P.). Uvedená zjištění žalobce nijak nerozporoval. Pochybení spatřoval v nesprávném právním posouzení věci. Správními rozhodnutími mu bylo kladeno za vinu, že nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci. Žalobce se ovšem domnívá, že neměl povinnost vyčkat, až bude mít naprostou jistotu, že vozidlo jedoucí po hlavní komunikaci bude skutečně odbočovat vpravo, resp. počkat, až jeho řidič zahájí odbočovací manévr. Žalobce se dokonce domníval, že řidič P. odbočovací manévr zahájil tím, že dal znamení o změně směru jízdy a zpomalil svůj vůz, pročež žalobce neměl povinnost vyčkat, než bude odbočovací manévr řidiče P. zcela dokončen. Argumentaci žalobce soud nepřisvědčil.

25. Podle § 125c odst. 1 písmeno f) bod 8. zákona o silničním provozu se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě.

26. Podle § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu musí řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě!“ dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci.

27. Podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu znamená pro účely tohoto zákona dát přednost v jízdě povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.

28. Posledně citované ustanovení definuje pojem „dát přednost v jízdě“. Z podkladů založených ve správním spise (oznámení přestupku, úřední záznamy, fotodokumentace, plánek místa dopravní nehody, protokol o nehodě v silničním provozu), a také z vyjádření žalobce jednoznačně vyplývá, že žalobce přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci nedal. Z výpovědi žalobce vyplynulo, že se domnívá, že přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci dávat nemusel, neboť řidič P. jedoucí po hlavní komunikaci signalizoval odbočení vpravo, pročež žalobce předpokládal, že se budou míjet. Zásadní otázkou tedy v dané věci je, zda měl žalobce povinnost vyčkat na skutečné odbočení vozidla jedoucího po hlavní pozemní komunikaci.

29. Žalovaný již v napadeném rozhodnutí uvedl, že na posuzovaný případ typově sedí například rozsudek NSS ze dne 23. 5. 2019, č.j. 9 As 142/2019–22, s čímž se ztotožnil i zdejší soud. V tomto porovnávaném případě bylo potvrzeno, že se stěžovatelka dopustila téhož přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu. V daném případě NSS přisvědčil správním orgánům, že je povinností řidiče vozidla dávajícího přednost ujistit se o směru jízdy vozidla, které má přednost v jízdě. Na základě závěrů znalce soud v tomto rozsudku dále uvedl, že „*Okolnost, že účastník silničního provozu spatří u jiného vozidla ukazatel směru jízdy, nedává tomuto účastníku žádný podnět k možnému či správnému vyhodnocení techniky jízdy tohoto vozidla. Stěžovatelka měla v takové situaci počkat, dokud již nebylo pochyb o směru jízdy protijedoucího vozidla. (...). Bylo povinností stěžovatelky ujistit se o směru jízdy protijedoucího vozidla, aby ke srážce nemohlo dojít. (...). Ačkoliv se stěžovatelka dopustila nehody z nedbalosti, předpokládajíc, že protijedoucí vozidlo bude též odbočovat vlevo, její jednání naplnilo skutkovou podstatu předmětného přestupku, neboť nedala přednost v jízdě v okamžiku, kdy k tomu byla povinna*“.

30. Ve shodě s žalovaným i s odkazem na shora citovaný rozsudek NSS má soud za to, že žalobce měl povinnost na místě vyčkat, až bude mít naprostou jistotu, že vozidlo B. P. jedoucí po hlavní komunikaci bude skutečně odbočovat vpravo, resp. počkat, až tento řidič provede odbočovací manévr. Obdobně se k věci vyjádřil i prvostupňový správní orgán, podle něho měl žalobce povinnost vyčkat na odbočení vozidla B. P. Na této situaci nemění nic ani to, že řidič P. kromě signalizace odbočení vpravo jízdu zpomalil. V citovaném případě řešeném NSS vozidlo s předností v jízdě také kromě signalizace odbočení přejelo i do protisměrného jízdního pruhu, což mohlo vyvolat dojem, že odbočuje. Přesto byla tato situace v rozsudku vyhodnocena tak, že účastník silničního provozu neměl žádný podnět ke správnému vyhodnocení techniky jízdy tohoto vozidla (a měl splnit povinnost dát přednost v jízdě). Z podkladů založených ve správním spise vyplývá, že žalobce v nyní posuzované věci nedodržel potřebnou míru opatrnosti, protože se dostatečně neujistil, že vozidlo, které má přednost v jízdě, skutečně odbočuje. Za této situace neměl vůbec zahájit jízdu do křižovatky. Je pravdou, že i řidič P. jedoucí po hlavní komunikaci porušil pravidla silničního provozu, když před křižovatkou uvedl v činnost pravé směrové světlo naznačující odbočování doprava, avšak nakonec odbočovací manévr v křižovatce nezahájil, protože si všiml, že hlavní komunikace v

přímém směru na obec Prostějov je již otevřená. Na základě toho pokračoval v přímé jízdě. Vlivem změny dopravního značení tedy řidič P. v křižovatce zazmatkoval. Nese spoluvinu na vzniklé dopravní nehodě. Tuto uznal a pokutu uloženou mu pravomocným rozhodnutím uhradil. Naopak žalobce podíl své viny na vzniklé dopravní nehodě uznat nechtěl. Soud má za to, že žalobce měl při stání vozidla na křižovatce vyčkat, až bude mít naprostou jistotu, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici bude skutečně odbočovat vpravo, resp. bude provádět odbočovací manévr. Do toho okamžiku měl stát a neměl vjíždět do křižovatky, protože druhé vozidlo se stále nacházelo na hlavní komunikaci a bylo povinností žalobce mu dát přednost v jízdě. Žalobce bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že k odbočení řidiče dávajícího signalizaci k odbočení dojde, přestože se v praxi běžně stávají situace, kdy řidiči dávají znamení o změně směru jízdy omylem, vlivem závady na směrovém světle, opomenutím jeho vypnutí po předchozím předjetí jiného vozidla, chodce nebo překážky na silnici, popř. dochází k podobné situaci, jako v nyní posuzované věci, že řidič zazmatkuje vlivem nepředpokládané změny dopravního značení po opravě komunikace. Žalobce měl dbát zvýšené opatrnosti, zvláště pokud přijížděl na křižovatku z vedlejší pozemní komunikace s umístěnou dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Dát přednost v jízdě je jedna z nejdůležitějších řidičských povinností a žalobce měl v této situaci zachovat potřebnou míru opatrnosti. Pokud měl řidič jedoucí po hlavní komunikaci v činnosti pravý blinkr, nemůže to být pro vyhodnocení situace to jediné a rozhodující.

31. Dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“ č. P 6 znamená bezpodmínečný příkaz k zastavení vozidla a umisťuje se zpravidla v místech, která jsou z provozního hlediska obtížnější a nebezpečnější, a kde je proto žádoucí přimět řidiče, aby před další jízdou posoudil situaci v místě, kam vyjíždí, z vozidla v klidu. To se vztahuje především na křižovatky. V místě zastavení vozidla žalobce na předmětné křižovatce, při příjezdu po vedlejší komunikaci, tedy byl režim dopravy upraven předmětnou dopravní značkou č. P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, která žalobci přikazovala jednak zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled, a jednak dát přednost v jízdě. Dát přednost v jízdě znamená podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu povinnost žalobce nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, pokud by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. To souvisí s ustanovením § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle něhož řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravním značkou „Stůj, dej přednost v jízdě!“ musí dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci. Naproti tomu oznámení o změně směru jízdy musí řidič dávat včas, nicméně rozhodné přitom je, zda řidič skutečně hodlá měnit směr jízdy. Na křižovatce tak mohou ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích důvodně očekávat, že řidiči ostatních vozidel budou odbočovat.

32. V této souvislosti soud připomíná na podporu správnosti výše uvedených závěrů další soudní judikaturu, např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 11. 2013, sp. zn. 7 Tdo 918/2013, z něhož mimo jiné vyplývá, že „pro posouzení trestní odpovědnosti řidiče za některý z přečinů proti životu a zdraví, kterého se měl dopustit porušením povinnosti vymezené v § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, má zásadní význam zjištění, kdy řidič zahájil odbočování. Tento okamžik přitom nelze vztahovat k započetí znamení o změně směru jízdy, protože *rozhodující je až okamžik skutečné změny směru jízdy*.“

33. Odpovědnosti řidičů při dopravní nehodě na křižovatce se dále věnoval Nejvyšší soud, a to například v rozhodnutí ze dne 29. 11. 2006, sp. zn. 7 Tdo 1411/2006, nebo v usnesení ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004. Z prvního citovaného rozhodnutí vyplývá, že „při dopravních nehodách, k nimž dochází střetem vozidla jedoucího po hlavní silnici s vozidlem vjíždějícím do z křižovatky z vedlejší silnice, je zásadně vinen řidič, který nerespektoval stanovenou přednost v jízdě a pokud nerespektováním pravidel silničního provozu k nehodě přispěl i řidič jedoucí s vozidlem po hlavní, může jít z jeho strany nejvýše o spoluzavinění.“ Z druhého citovaného rozhodnutí Nejvyššího soudu vyplývá, že „pokud řidič přijíždějící po vedlejší silnici, nedá přednost v jízdě řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici, odpovědnost za jejich střet a případné další následky je zásadně na řidiči, jenž přijel do křižovatky po vedlejší silnici.“ Obdobně judikoval Nejvyšší soud v rozhodnutí sp. zn. 8 Tdo 885/2010, v němž uvedl, že „spočívá-li dopravní nehoda ve střetu dvou vozidel na křižovatce hlavní silnice s vedlejší silnicí, je za takový střet zásadně odpovědný řidič, který do křižovatky vjede z vedlejší silnice, neboť jeho povinností je dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici.“ Podobně judikoval také NSS v rozsudku pod č.j. 7 As 91/2012–62, z něhož vyplývá, 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.“

34. Ze shora provedené citace některých judikaturních závěrů soudů mimo jiné vyplynulo, že okamžik zjištění, že řidič zahájil odbočování, nelze vztahovat k započetí znamení o změně směru jízdy, protože rozhodující je až okamžik skutečné změny směru jízdy. Signalizaci znamením o změně směru jízdy nelze brát za stoprocentní pro ověření, že vozidlo přijíždějící po hlavní komunikaci bude určitě odbočovat. Řidič naopak musí dbát při příjezdu do křižovatky zvýšené opatrnosti a případným nehodám předcházet. Na křižovatce musí vyčkat, dokud nebude mít jistotu, že může křižovatkou bez ohrožení dále projet. Pokud žalobce tvrdil, že na základě způsobu jízdy řidiče P. (dal znamení o změně směru jízdy a zpomalil vozidlo), neměl pochybnost o tom, že řidič P. zahájil odbočování z hlavní komunikace, a proto vjel do křižovatky (kde došlo ke střetu vozidel), pak žalobce nedbal potřebné opatrnosti a nevyčkal až na okamžik skutečné změny směru jízdy řidiče P. Dání znamení o změně směru jízdy a případné zpomalení vozidla ještě nemusí znamenat to, že skutečně dojde ke změně směru jízdy vozidla (k odbočení). Za těchto okolností žalobce nedostál své zákonné povinnosti a vozidlu přijíždějícímu po hlavní komunikaci nedal přednost v jízdě.

35. Podle zjištění ze správního spisu a vyjádření žalobce má soud za to, že ve věci nebyly dány pochybnosti o zjištěném skutkovém stavu. Žalobce nerozporoval skutková zjištění, nýbrž jen právní posouzení spáchaného přestupku. Napadené rozhodnutí není podle soudu nepřezkoumatelné. Ze správního spisu a z napadeného rozhodnutí, včetně prvostupňového správního rozhodnutí, je zřejmé, jaký skutkový stav vzaly správní orgány za rozhodný a proč je právní argumentace žalobce nedůvodná. Nepřezkoumatelnost by měla být vykládána jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí, a to pro nemožnost zjistit v něm jeho obsah či důvody, pro které bylo vydáno. Institut nepřezkoumatelnosti nelze libovolně rozšiřovat na případy, kdy se správní orgán podstatou námitek účastníka řízení řádně zabýval a vysvětlil, proč nepovažuje argumentaci účastníka řízení za správnou. Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je tak vyhrazeno těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, a to v případě, kdy opomene správní orgán reagovat na námitku účastníka. Nicméně správní

orgány i soudy nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou, pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor, v jehož konkurenci námitky jako celek neobstojí (srov. rozsudek NSS ze dne 27. 2. 2019, č.j. 8 Afs 267/2017–38).

36. Žalobce v žalobě namítal, že v napadených správních rozhodnutích nebyl zhodnocen mechanizmus poškození vozidel. Tomu soud nepřisvědčil. Z prvostupňového správního rozhodnutí (strana 2) naopak vyplývá, že v místě nehody byla pořízena fotodokumentace, na které byla zachycena obě vozidla v postavení po vzájemném střetu. Správní orgán k tomu uvedl, že z fotodokumentace je zřejmé, že místo střetu se nachází v prostoru křižovatky, a to v jízdní dráze vozidla, jež se pohybovalo po hlavní silnici, přičemž podle postavení vozidel došlo ke střetu v malé rychlosti, což také odpovídá výpovědi obou obviněných (žalobce a B. P.) a svědka nehody P. Situační plánek z místa nehody byl pořízen v součinnosti policie a účastníků nehody, popř. svědka P., a plně odpovídá obsahu fotodokumentace pořízené na místě dopravní nehody. V souvislosti s uplatněnou námitkou je třeba uvést, že skutkový děj byl řádně popsán již prvostupňovým správním orgánem, ten nikdo nerozporoval (skutkový děj odpovídal tvrzením žalobce, B. P. i svědka P.), přitom bylo přesně uvedeno, z jakých podkladů byla skutková zjištění učiněna (výčet na straně 2 prvostupňového správního rozhodnutí). Mechanizmus poškození vozidel také vyplývá z protokolu o nehodě a z úředních záznamů policie o podání vysvětlení žalobce, B. P. a svědka P. (soud na jejich obsah pro stručnost výkladu odkazuje). Soud nemohl žalobci přisvědčit v tom, že ve správním rozhodnutí nebylo obsaženo hodnocení důkazů. V tomto směru tvoří prvostupňové a druhostupňové správní rozhodnutí jeden celek a jsou-li v prvostupňovém rozhodnutí nějaké nedostatky či drobná pochybení, mohou být napraveny v rozhodnutí odvolacího správního orgánu. Soud má za to, že skutkový stav v posuzované věci vyplývá z provedených podkladů a důkazů a nejsou o něm důvodné pochybnosti. Z úředních záznamů o podání vysvětlení B. P. a svědka P. také vyplynuly konkrétní informace o mechanizmu střetu vozidel, přičemž oba situaci popsali shodně jako žalobce. Verifikace podání vysvětlení B. P. a svědka P. provedením jejich svědecké výpovědi by do případu nevnesla nic nového. Zjištěný skutkový stav není v rozporu s tím, jak byl popsán žalobcem. Obdobně jako žalovaný soud nepovažuje v této situaci za nezbytné zpracovávat k předmětné dopravní nehodě znalecký posudek. Zásadní otázkou totiž bylo, zda žalobce měl povinnost vyčkat na skutečné odbočení vozidla jedoucího po hlavní pozemní komunikaci.

37. Soud nepřisvědčil žalobní námitce, v níž žalobce tvrdil, že závěry rozsudku NSS ze dne 23. 5. 2019, č.j. 9 As 142/2019–22, nejsou v této věci použitelné. Soud má naopak za to, že uvedené rozhodnutí se do značné míry týká podobné situace na pozemní komunikaci a obdobného chování řidiče v křižovatce. Také z tohoto rozhodnutí vyplývá povinnost řidiče vyčkat a ujistit o skutečném směru jízdy druhého vozidla tak, aby nemohlo dojít ke srážce. Závěry znaleckého posudku v citované věci NSS nebyly mechanicky přebírány pro nyní přezkoumávanou věc, jak mylně uváděl žalobce v žalobě. Jak již bylo výše uvedeno, v nyní přezkoumávané věci nebylo potřebné zpracovávat znalecký posudek ohledně vzniku dopravní nehody, neboť tyto okolnosti nebyly nijak rozporné. Z těchto důvodů nejsou závěry žalovaného nepřezkoumatelné a nespočívají na nesprávném posouzení věci.

38. Soud dále nepřisvědčil žalobci ani v argumentaci o tom, že usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 5. 2018, č.j. 25 Cdo 2266/2017–174, dopadá na nyní projednávanou věc

zejména proto, že křižovatka, kde došlo k nehodě, je známa svoji hustotou, a že překročení nejvyšší dovolené rychlosti neznamená, že rozhodnutí nelze v dané věci použít. Soud má naopak názor, že předmětné usnesení Nejvyššího soudu řešilo typově odlišný případ, kdy právě řidič jedoucí po hlavní pozemní komunikaci velmi výrazně překročil nejvyšší dovolenou rychlost (řidič motocyklu jedoucí rovně po hlavní silnici rychlostí až 115 km/h se střetl s automobilem, jehož řidička nedala při odbočování z hlavní silnice vlevo motocyklistovi přednost). Žalovaný v napadeném rozhodnutí srozumitelně objasnil, proč uvedené usnesení není pro nyní posuzovanou věc aplikovatelné. Soud se s tímto závěrem ztotožnil.

39. Z tohoto rozhodnutí, na které žalobce poukazoval na podporu své argumentace, vyplývá, že rychlost jízdy, popř. rychlost jízdy významně překračující nejvyšší dovolenou rychlost je významným faktorem při dopravních nehodách a nedání přednosti v jízdě. V četných případech je toto znalecky zkoumáno. Soud také ze své úřední činnosti potvrzuje, že rychlost jízdy je skutečně nejvýznamněji ovlivňujícím faktorem průběhu tragických dopravních nehod. Usnesení Nejvyššího soudu, na které poukazoval žalobce, řešilo právě tragický případ řidiče motocyklu jedoucího po hlavní komunikaci, který významně překročil nejvyšší povolenou rychlost. Toto významné překročení povolené rychlosti bylo pro vznik následné dopravní nehody zásadní. Žalobci by sice závěry z tohoto rozhodnutí pro nyní přezkoumávaný případ vyhovovaly, nicméně tento případ je odlišný právě tím, že zásadní roli při vzniku dopravní nehody hrála velká rychlost jízdy motocyklisty. K námitce hustoty provozu na křižovatce soud uvádí, že toto nemůže být omluvou pro porušování zásadní povinnosti řidiče „dát přednost v jízdě“. Z odůvodnění napadeného rozhodnutí jsou shora uvedené závěry o nepoužitelnosti citovaného usnesení Nejvyššího soudu v dané věci zřejmé. Rozhodnutí žalovaného proto není nepřezkoumatelné a ani nespočívá na nesprávných právních závěrech.

40. Stejně soud přisvědčil argumentaci žalovaného v tom, že na daný případ není aplikovatelné ani druhé žalobcem poukazované soudní rozhodnutí, a to rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8. 6. 2011, č.j. 75 Ca 3/2009–82. Rovněž toto rozhodnutí řešilo typově odlišný případ, a sice započetí úkonu předjíždění kolony vozidel.

41. Správní orgány obou stupňů řádně popsaly skutkový stav týkající se přestupku spáchaného žalobcem a tento následně správně vyhodnotili v souladu se zákonem a aktuální judikaturou. Zavinění žalobce bylo vyhodnoceno ve formě nevědomé nedbalosti. Za toto jednání byl žalobci uložen v souladu s právními předpisy i správní trest. Žalobce však proti tomuto nic v žalobě nenamítal.

V. Závěr a náklady řízení

42. Soud tedy shledal námitky žalobce neopodstatněnými. Jelikož v řízení nevyšly najevo ani žádné vady, k nimž musí soud přihlížet z úřední povinnosti, zamítl žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s. ř. s.

43. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce ve věci úspěch neměl (žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta), a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu

orgánu, kterému by jinak, jakožto úspěšnému účastníku řízení, právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 31. března 2025

JUDr. Kateřina Mrázová, Ph.D., v. r.
samosoudkyně