



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Radovana Havelce a soudců JUDr. Faisala Husseiniho a JUDr. Tomáše Rychlého v právní věci žalobce: nezl. **D. B.**, zastoupen R. B. jako zákonným zástupcem, právně zastoupen JUDr. Alešem Liskem, advokátem se sídlem Fischerova 770/12, Znojmo, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**, se sídlem Žerotínovo náměstí 3, Brno, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 17. 1. 2025, č. j. 34 A 10/2024-72,

t a k t o :

- I. Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 17. 1. 2025, č. j. 34 A 10/2024-72, **se ruší.**
- II. Rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 2. 4. 2024, č. j. JMK 50443/2024, **se ruší** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- III. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení o žalobě a kasační stížnosti v celkové výši **28 497,40 Kč** k rukám zástupce žalobce JUDr. Aleše Liska, advokáta, do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

[1] Rozhodnutím Městského úřadu Znojmo, odboru dopravy, ze dne 4. 12. 2023, č. j. MUZN 256679/2023, byl žalobce shledán 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 (zákon o silničním provozu). Přestupku se měl dopustit

porušením § 18 odst. 1 téhož zákona tím, že dne 21. 4. 2023 ve 12:40 hodin na ulici Dyjská ve Znojmě jako řidič motocyklu ve směru k ulici Koželužská při průjezdu pravotočivé zatáčky nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména svým schopnostem a dopravně technickému stavu pozemní komunikace a při spatření protijedoucího nákladního motorového vozidla začal intenzivně brzdit, přičemž mu podklouzlo přední kolo, z motocyklu seskočil na pravou stranu na zem, motocykl pokračoval setrvačností dále do protisměrného jízdního pruhu, kde přední částí narazil do přední části protijedoucího nákladního vozidla. Za spáchání přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 1 500 Kč.

[2] Prvostupňovým rozhodnutím byla ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu uznána vinnou i řidička protijedoucího nákladního vozidla, která se přestupku dopustila porušením § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu. Řidička nákladního vozidla nejela při pravém okraji vozovky, a naopak jela částečně v protisměru, čímž vytvořila pro žalobce jedoucího na motocyklu v protisměrném jízdním pruhu překážku. Za spáchání přestupku jí byla rovněž uložena pokuta ve výši 1 500 Kč.

[3] K odvolání žalobce proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně vydal žalovaný rozhodnutí ze dne 2. 4. 2024 (blíže specifikované v záhlaví tohoto rozsudku), kterým prvostupňové rozhodnutí změnil tak, že pokutu uloženou žalobci v původní výši 1 500 Kč snížil na 500 Kč. Ve zbytku žalovaný prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Žalovaný v napadeném rozhodnutí shrnul průběh předcházejícího řízení a obsah prvostupňového rozhodnutí, které shledal přezkoumatelným. Dospěl k závěru, že v prvostupňovém řízení byl na základě obstaraných podkladů skutkový stav zjištěn natolik důkladně, že o něm nejsou žádné důvodné pochybnosti. Žalovaný konstatoval, že není úkolem správních orgánů posuzovat podíl viny jednotlivých účastníků prvostupňového řízení na dopravní nehodě. Dle žalovaného porušení povinností žalobce bylo okolností, která měla v nehodnocené míře za následek to, že došlo k dopravní nehodě. Řidič má povinnost přizpůsobit rychlost jízdy svým schopnostem a dopravně technickému stavu pozemní komunikace. Vzhledem k úhlu zatáčky a skutečnosti, že výhled je v ní částečně zhoršen kamennou zídou, se už samo o sobě nabízelo vjíždět do ní pomalu a opatrně. Zkušenější řidič by možná dokázal zareagovat i při rychlosti 35 km/h, ale jak vyplývá ze situace, ke které došlo, žalobce to zjevně nezvládnul. Právě to představuje porušení povinnosti přizpůsobit rychlost jízdy schopnostem řidiče. K principu omezené důvěry žalovaný konstatoval, že tento princip se neuplatní v případě, kdy z dopravní situace plyne povinnost dbát zvýšené opatrnosti, což plyne z rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011. V nyní projednávaném případě žalobce najížděl do ostré a úzké zatáčky, do které navíc není úplně nejlépe vidět. Vzhledem k charakteru zatáčky je namístě dbát zvýšené opatrnosti. Žalovaný se zabýval výší uložené pokuty a v souladu s § 57 zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), přistoupil k mimořádnému snížení pokuty ve smyslu § 44 tohoto zákona, neboť žalobce je mladistvý; bylo možné očekávat, že nápravy žalobce lze dosáhnout i při uložení nižšího trestu.

[4] Proti rozhodnutí žalovaného podal žalobce žalobu ke Krajskému soudu v Brně. Ten jeho žalobu zamítl rozsudkem uvedeným shora v záhlaví.

[5] Úvodem svého rozsudku krajský soud upozornil, že žalobci nebylo kladeno za vinu způsobení dopravní nehody, přestože k jejímu vzniku dle zjištění správních orgánů došlo

pokračování

v příčinné souvislosti s tím, co se předtím odehrálo v silničním provozu. Argumentace žalobce týkající se otázky vzniku dopravní nehody a jejích viníků se tedy mýjela podstatou jednání, jež mu bylo kladeno za vinu. Pro posouzení odpovědnosti žalobce za přestupek bylo stěžejní, zda žalobce přizpůsobil rychlost jízdy vozidla v souladu s § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, respektive jinými slovy, zda za nastalé situace žalobce jel příliš rychle, či nikoliv. Z rozhodnutí správních orgánů plyne, že žalobci bylo kladeno za vinu nepřizpůsobení rychlosti jízdy jeho schopnostem, neboť v důsledku intenzivního brzdění ztratil kontrolu nad motocyklem, a že nepřizpůsobil rychlost jízdy okolnostem, které mohl předvídat. Krajský soud rovněž upozornil, že projednávaný přestupek je přestupkem ohrožovacím a k naplnění materiálního znaku stačí ohrožení chráněného zájmu, není třeba faktického škodlivého následku.

[6] Krajský soud vyšel zejména ze znaleckého posudku, kterým bylo dokazováno ve správním řízení, a podle kterého byla mezní rychlost průjezdu zatáčkou 35,6 km/h. Mezní rychlostí se rozumí nejvyšší rychlost, při které může vozidlo bezpečně projet zatáčkou, tj. aniž by se dostalo do smyku. Rychlost rozhledu řidiče motocyklu při zkrácené době reakce byla 42,3 km/h, rychlost rozhledu řidiče motocyklu při obvyklé době reakce byla 36,5 km/h. Touto rychlostí se dle znaleckého posudku rozumí maximální rychlost, při které by byl řidič schopen vozidlo zastavit na vzdálenost, na kterou má před sebe rozhled. Žalobce tvrdil, že zatáčkou projížděl rychlostí asi 35 km/h. Z uvedených skutečností podle krajského soudu vyplynulo, že byť žalobce jel rychlostí nepřekračující mezní rychlost průjezdu zatáčkou a rychlost rozhledu při obvyklé době reakce, jednalo se o rychlost na samé hranici těchto rychlostí, a tedy na samé hranici bezpečného průjezdu zatáčkou. K přestupku navíc došlo v obci, v ostré zatáčce s nedobrým výhledem a se 7 % klesáním. Bylo rovněž zjištěno, že žalobce měl v okamžiku spáchání dopravního přestupku řidičské oprávnění na motocykl po dobu kratší jednoho roku.

[7] Na základě uvedených skutkových skutečností krajský soud akceptoval závěr žalovaného, že žalobce porušil povinnost vymezenou v § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť rychlost jízdy dostatečně nepřizpůsobil okolnostem. Po žalobci bylo namísto požadovat, aby zejména s ohledem na výhledové poměry, tvar a sklon zatáčky, jakož i typ vozidla (motocykl) projížděl zatáčkou rychlostí nižší než rychlostí hraniční z hlediska bezpečného průjezdu zatáčkou. Takový závěr lze dovodit mimo jiné ze skutečnosti, že žalobce s poměrně malou zkušeností s řízením motocyklu v silničním provozu jel rychlostí nacházející se na hranici pro bezpečný průjezd zatáčkou. Zanedbal tak potřebnou míru opatrnosti. Pravidla silničního provozu, promítnutá též do povinnosti vymezené v aplikovaném ustanovení zákona o silničním provozu, působí preventivně. Za účelem naplnění této preventivní funkce bylo namísto zvolit rychlost nižší než rychlost hraniční. Potom by byl zachován jistý *manipulační prostor* pro případ nutnosti reakce na nepředvídatelné skutečnosti nutící žalobce ke změně zamýšlené trajektorie průjezdu zatáčkou či k brzdění. Žalobce by měl dostatečný časový prostor pro volbu vhodné reakce na nastalou situaci a pro bezpečné provedení této reakce v podobě pozvolného brzdění či změny trajektorie průjezdu zatáčkou. V posuzované věci však žalobce rychlý brzdňý manévř nezvládl, ztratil kontrolu nad motocyklem. Zároveň nelze odhlédnout ani od skutečnosti, že se jednalo o motocykl, u něhož lze při porovnání

s jinými (dvoustopými) vozidly předpokládat vyšší riziko narušení stability při projezí ostrou zatáčkou, tím spíše v případě rychlého brzdění.

[8] Za situace, kdy žalobce jel rychlostí limitně se blíží rychlosti hraniční pro bezpečný průjezd zatáčkou, již neměl s přihlédnutím ke svým schopnostem žádný *manipulační prostor* pro korekci motocyklu v případě faktoru narušujícího trajektorii jeho jízdy. Takový faktor se v řešené věci bohužel manifestoval v podobě protijedoucí dodávky pohybující se částečně mimo její jízdní pruh, respektive nikoli při pravém okraji vozovky (na vozovce nebyly okraje vozovky ani dělicí čáry vyznačeny). V důsledku nepřizpůsobení rychlosti dle § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu žalobce neměl dostatečný časový prostor pro adekvátní reakci na nastalou kolizní situaci.

[9] Krajský soud odmítl i žalobcův odkaz na princip omezené důvěry v dopravě, jehož podstata spočívá v tom, 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. K tomu krajský soud s odkazem na judikaturu Ústavního a Nejvyššího soudu podotkl, že výjimkou z této zásady jsou takové situace v provozu na pozemních komunikacích, z nichž vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti. Podle krajského soudu v nynějším případě povinnost dbát zvýšené opatrnosti s ohledem na situaci na pozemních komunikacích dána byla (ostrá zatáčka v obci se sklonem, omezená šíře vozovky, zhoršené výhledové poměry).

[10] Krajský soud rovněž upozornil, že žalobci nebylo kladeno za vinu způsobení dopravní nehody, přestože k jejímu vzniku dle zjištění správních orgánů došlo v příčinné souvislosti s tím, co se předtím odehrálo v silničním provozu. Argumentace žalobce týkající se otázky vzniku dopravní nehody a jejích viníků se tedy mýjela s podstatou jednání, jež mu bylo kladeno za vinu. Určení viníka dopravní nehody proto nebylo pro odpovědnost žalobce za řešený přestupek podstatné. V souladu se zásadou materiální pravdy však správní orgán musí zjistit stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to nejen ve vztahu k otázce viny přestupce, ale i pokud jde o otázku trestu za přestupek. Význam a rozsah následku přestupku je dle § 38 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky jedním z aspektů vypovídajících o povaze a závažnosti přestupku, která je dle § 37 písm. a) tohoto zákona relevantní při určení druhu správního trestu a jeho výměry. Správní orgán tak postupoval správně, pokud se za účelem dostatečného zjištění skutkového stavu zabýval i přednehodovým dějem a jednáním jednotlivých aktérů nehody. Proti výši uložené pokuty žalobce nic nenamítal, čímž současně určil rozsah soudního přezkumu. Námitkami nesprávného posouzení viníka dopravní nehody se proto soud nezabýval. Pouze nad rámec potřebného odůvodnění bylo možné k tvrzení žalobce poznamenat, že jakkoli znalec vyhodnotil jednání řidičky nákladního vozidla (dodávky) jako primární podnět dopravní nehody, dospěl k závěru, že na vzniku dopravní nehody mají z technického hlediska podíl oba účastníci; žalobce mohl nehodě zabránit pozvolným zpomalením (což neučinil, protože se lekl a zabrzdil prudce). Není přitom pravdou, že by dodávka žalobce srazila (jak uváděl zákonný zástupce žalobce u jednání); z analýzy nehodového děje je zřejmé, že ke kontaktu motocyklu a dodávky došlo až po nekontrolovatelném pádu motocyklu na pravý bok poté, kdy žalobce po uplynutí reakční doby začal intenzivně brzdít (s. 36 znaleckého posudku).

pokračování

[11] Konečně krajský soud odmítl žalobcův odkaz na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008 - 51, č. 1707/2008 Sb. NSS, neboť se týkal právně odlišného případu (kde byla jiná příčina vzniku dopravní nehody), nadto při zcela jiné skutkové situaci (střet vozidla s chodkyní při odbočování vozidla vpravo). Nejvyšší správní soud zde obecně poukázal na princip omezené důvěry v dopravě, s ohledem na nevyjasněné skutkové okolnosti (klíčové zjištění skutečnosti, zda řidička vozidla svojí neopatrnou jízdou narazila do stojící chodkyně, nebo jí tato chodkyně do dráhy náhle bez rozhlédnutí vstoupila) však nemohlo být uzavřeno, zda se tento princip v tehdejší věci uplatnil. Poukazoval-li žalobce v návaznosti na tento judikát na to, že on sám jednal s „*maximální opatrností*“, takovému závěru neodpovídaly zjištěné skutkové okolnosti věci.

[12] Proti rozsudku krajského soudu podal žalobce (dále *stěžovatel*) kasační stížnost. Krajský soud věc podle jeho názoru nesprávně právně posoudil, což zakládá kasační důvod ve smyslu ustanovení § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

[13] V kasační stížnosti stěžovatel odkázal na znalecký posudek předložený v přestupkovém řízení, ze kterého podle jeho názoru vyplývá, že řídil motocykl s potřebnou mírou opatrnosti. Znalecký posudek podle stěžovatele jednoznačně potvrdil, že projížděl zatáčku o něco pomaleji, než byla hraniční rychlost pro její bezpečný průjezd. O naplnění skutkové podstaty přestupku nelze podle stěžovatele usuzovat z toho, že znalec v posudku uvedl, že nehodě šlo zabránit ještě pomalejším průjezdem místa. Takový závěr lze uvést téměř u každé dopravní nehody a podstatné je, že stěžovatel ani podle znaleckého posudku nepřekročil rychlost pro bezpečný průjezd zatáčkou. Ze znaleckého posudku navíc rovněž vyplývá, že dopravní nehodu způsobila primárně řidička protijedoucího nákladního vozidla.

[14] Dále stěžovatel nesouhlasí ani s tím, že správní orgány i krajský soud zohlednily v rámci hodnocení věci i skutečnost, že stěžovatel měl v okamžiku dopravní nehody řidičské oprávnění po dobu kratší než jednoho roku a jednalo se tedy podle správních orgánů i krajského soudu o mladého a nepříliš zkušeného řidiče. Pouze z krátké doby držení řidičského oprávnění nelze dle stěžovatele hodnotit řidičovu zkušenost či jeho schopnost reagovat na situace nastalé v silničním provozu; navíc k těmto otázkám ani nebylo provedeno žádné zjišťování či dokazování.

[15] Z rozhodnutí správních orgánů i rozsudku krajského soudu poté podle stěžovatele vyplývá souhrnný závěr, že pokud má osoba řidičské oprávnění kratší dobu, je povinna pro jistotu jezdit ještě nižší než zjištěnou bezpečnou rychlostí, jinak automaticky páchá přestupek nedostatečně obezřetné jízdy. Takový závěr je však podle stěžovatele neakceptovatelný.

[16] Žalovaný zaslal ke kasační stížnosti pouze stručné vyjádření, ve kterém navrhl její zamítnutí. Odkázal přitom na odůvodnění svého rozhodnutí i rozsudku krajského soudu, se kterým souhlasí.

[17] Ve věcech, v nichž před krajským soudem rozhodoval specializovaný samosoudce, se Nejvyšší správní soud po posouzení přípustnosti kasační stížnosti zabývá otázkou, zda kasační stížnost svým významem podstatně přesahuje stěžovatelovy zájmy (§ 104a

s. ř. s.). Není-li tomu tak, odmítne ji jako nepřijatelnou (viz usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 4. 2006, č. j. 1 Azs 13/2006 - 39, č. 933/2006 Sb. NSS, a ze dne 16. 6. 2021, č. j. 9 As 83/2021 - 28, č. 4219/2021 Sb. NSS, body 11–12; rozhodnutí tohoto soudu jsou dostupná z www.nssoud.cz).

[18] O přijatelnou kasační stížnost se podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu může jednat mj. i v případě pochybení krajského soudu spočívajícího v chybném výkladu hmotného práva, které mohlo mít dopad do hmotněprávního postavení stěžovatele. O takovou situaci se podle Nejvyššího správního soudu jedná v nynějším případě.

[19] Stěžovatelova kasační stížnost **je proto přijatelná a rovněž i důvodná.**

[20] V daném sporu Nejvyšší správní soud posuzuje spoluúčast stěžovatele na dopravní nehodě a s ní spojený – stěžovateli přičítaný – přestupek spočívající v jeho nedostatečně obezřetné jízdě.

[21] Posuzovaná dopravní nehoda se udála tím způsobem, že stěžovatel řídící terénní motocykl v relativně úzké pravotočivé zatáčce na místní komunikaci ve Znojmě při spatření protijedoucího nákladního vozidla začal intenzivně brzdit, přičemž mu podklouzlo přední kolo, z motocyklu seskočil a jeho motocykl pokračoval setrvačností směrem do protisměrného jízdního pruhu, kde svou přední částí narazil do levé přední části protijedoucího nákladního vozidla. Při dopravní nehodě došlo ke zranění stěžovatele, hmotné škodě na jeho motocyklu ve výši cca 40 tisíc Kč a hmotné škodě na nákladním vozidle ve výši cca 20 tisíc Kč.

[22] Stěžovatel byl uznán vinným ze spáchání přestupku spočívajícího v porušení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle kterého *rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.*

[23] Stěžovatel se spácháním uvedeného přestupku nesouhlasí. Podle svého názoru neporušil žádnou svou povinnost, tudíž nemůže být shledán vinným z uvedeného přestupku. To stěžovatel navíc dle svého mínění prokázal znaleckým posudkem, který nechal v průběhu prvostupňového přestupkového řízení vyhotovit. Rovněž je stěžovateli v souhrnu okolností nepřipustně kladeno k tíži, že v okamžiku dopravní nehody měl řidičské oprávnění krátkou dobu a jednalo se v jeho případě o mladého řidiče.

[24] Nejvyšší správní soud dává stěžovateli za pravdu.

[25] Z hodnocení věci správními orgány vyplývá, že správní orgány za příčinu dopravní nehody považovaly nevhodný způsob jízdy obou řidičů – tedy jak stěžovatele, tak řidičky protijedoucího nákladního vozidla. Zatímco řidiče protijedoucího nákladního vozidla správní orgány kladly za vinu částečnou jízdu v protisměru, čímž řidička vytvořila pro stěžovatele jedoucího v protisměru neočekávanou překážku; stěžovateli kladly za vinu nedostatečně obezřetnou jízdu – viz dále.

pokračování

[26] Správní orgány svůj závěr o spáchání přestupku stěžovatelem (tedy o jeho nedostatečně obezřetné jízdě) postavily na třech skutečnostech:

- 1) stěžovatel měl při své jízdě více zohlednit částečně zhoršený výhled do zatáčky, ve které došlo k dopravní nehodě;
- 2) byť stěžovatel dodržel přípustnou mezní rychlost, jel na samé hranici této rychlosti, mohl tedy zatáčkou projet ještě pomaleji, čímž by mohl zamezit vzniku dopravní nehody;
- 3) byť stěžovatel projížděl zatáčku ve svém dopravním pruhu, projížděl jí spíše na prostředku svého dopravního pruhu; zatáčku mohl projíždět více u krajnice.

[27] Krajský soud ve svém rozsudku uvedené tři skutečnosti převzal, svůj závěr o spáchání přestupku stěžovatelem navíc doplnil ještě o skutečnosti, že stěžovatel byl mladý a nepříliš zkušený řidič motocyklu, a proto si měl v souhrnu počínat při své jízdě ještě o něco opatrněji.

[28] S tímto posouzením Nejvyšší správní soud nesouhlasí.

[29] Nejvyšší správní soud si je samozřejmě vědom smyslu zákona o silničním provozu, jehož základním účelem je prostřednictvím regulace provozu na pozemních komunikacích chránit stěžejní statky jako život, zdraví nebo majetek osob. Tomuto základnímu účelu odpovídá i preventivní povaha mnohých ustanovení obsahujících právní normy s relativně neurčitou hypotézou, tj. normy, jejichž hypotéza není stanovena přímo právním předpisem, a která tak přenechává soudu, aby podle svého uvážení v každém jednotlivém případě vymezil sám hypotézu právní normy ze širokého, předem neomezeného okruhu okolností. O takové ustanovení se přitom jedná i v případě § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu (shodně např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 3. 2018, sp. zn. 25 Cdo 308/2018, publikované jako C 17470 v Souboru civilních rozhodnutí a stanovisek NS).

[30] Ani při zohlednění výrazně preventivního a neurčitého charakteru předmětného ustanovení jeho aplikace nemůže být bezbřehá a řidič nemůže být uznán vinným z jeho porušení v případě, kdy při svém řízení fakticky neporušil žádnou ze svých povinností. K takové situaci podle Nejvyššího správního soudu došlo v nynějším případě.

[31] Nejvyšší správní soud souhlasí s krajským soudem, že zde posuzovaný přestupek je svou povahou přestupkem ohrožovacím, k jehož naplnění stačí ohrožení chráněného zájmu a není třeba faktického škodlivého následku. Na druhou stranu již jen ze samotného jazykového znění daného ustanovení vyplývá, že řidič je povinen přizpůsobit svou jízdu poměrně široké plejádě rozličných okolností, to ovšem s *výjimkou* takových okolností, které nebylo možné z jeho strany (rozumně) *předvídat*.

[32] Nejvyšší správní soud úvodem nesouhlasí s plošným odmítnutím krajského soudu zabývat se stěžovatelovou argumentací týkající se otázky vzniku dopravní nehody a jejích viníků. Byť lze přitakat názoru krajského soudu, že podstata přestupku spočívajícího v porušení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu ve spojení s § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu je odlišná od otázky odpovědnosti za způsobení dopravní nehody, sám krajský soud ve svém rozsudku konstatoval, že v praxi k projednání přestupku

souvisejícího s porušením povinnosti stanovené v § 18 zákona o silničním provozu dochází zpravidla za situace, kdy dojde k dopravní nehodě či jiné kolizi v silničním provozu (odst. 21 rozsudku krajského soudu). Ze znění § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu je zřejmé, že toto ustanovení obsahuje demonstrativní výčet okolností, kterým je řidič povinen přizpůsobit svou jízdu. Okolnosti přitom předmětné ustanovení dělí na okolnosti předvídatelné, kterým řidič musí přizpůsobit svou jízdu *per se* a okolnosti nepředvídatelné, které se do posuzování obezřetnosti řidičovy jízdy právě kvůli jejich nepředvídatelnému charakteru nezohledňují.

[33] Protože se i v nynějším případě obezřetnost stěžovatelovy jízdy posuzovala v souvislosti s dopravní nehodou, bylo podle Nejvyššího správního soudu legitimní, pokud se stěžovatel domáhal i zohlednění průběhu dopravní nehody a odpovědnosti za její způsobení jako okolnosti, v souvislosti s níž se posuzovala dostatečnost jeho řidičské obezřetnosti.

[34] Ze stěžovatelem předloženého znaleckého posudku (který, jak plyne z obou správních rozhodnutí, správní orgány převzaly do svého hodnocení věci) se totiž podává, že podle znalce spočívala primární příčina dopravní nehody v nesprávné jízdě řidičky nákladního vozidla, která v okamžiku dopravní nehody jela levou stranou svého vozidla částečně v protisměru. Podle správních orgánů tím řidička nákladního vozidla „vytvořila neočekávanou překážku pro v protisměru jedoucího [stěžovatele], který na její jízdu reagoval brzděním“ (srov. zejména s. 6 pátý odstavec shora prvostupňového správního rozhodnutí; zvýraznění doplnil Nejvyšší správní soud). Z uvedeného je tedy podle Nejvyššího správního soudu zřejmé, že právě průběh dopravní nehody a důvody jejího vzniku měly v nynější věci význam pro posouzení stěžovatelovy řidičské obezřetnosti. Dopravní nehodu, v rámci které se posuzovala také právě stěžovatelova řidičská obezřetnost, totiž způsobila pro stěžovatele neočekávaná překážka spočívající v částečné jízdě v protisměru protijedoucí řidičky.

[35] O stěžovatelově nedostatečné obezřetnosti při řízení přitom podle Nejvyššího správního soudu nesvědčily ani další posuzované okolnosti.

[36] Nejvyšší správní soud především upozorňuje, že stěžovatel podle znaleckého posudku dodržel v místě nehody všechny v úvahu přicházející rychlosti a především rychlost mezní. Mezní rychlost znalecký posudek stanovil na rychlost 35,6 km/h. Rychlost rozhledu řidiče motocyklu při zkrácené době reakce byla podle znaleckého posudku 42,3 km/h a rychlost rozhledu řidiče motocyklu při obvyklé době reakce byla 36,5 km/h (k výkladu těchto pojmů viz odst. [6] výše). Stěžovatel přitom po celou dobu řízení konstantně tvrdil, že zatáčkou projížděl rychlostí asi 35 km/h a toto jeho tvrzení nebylo vyvráceno ani zpochybněno (znalecký posudek přitom hovoří o tom, že stěžovatel vyjížděl z oblasti zakrytého výhledu rychlostí 35,6 km/h, co byla právě mezní rychlost, a zároveň jel rychlostí nižší, než je rychlost dohledu). I krajský soud ve svém rozsudku uznal, že stěžovatel nepřekročil žádnou z relevantních rychlostí (odst. 23 jeho rozsudku), ovšem podle krajského soudu stěžovatel projížděl zatáčkou na samé hranici těchto rychlostí, a tedy na samé hranici bezpečného průjezdu zatáčkou; proto krajský soud vyhodnotil stěžovatelovu rychlost při průjezdu zatáčkou jako jednu z okolností svědčících o jeho nedostatečně obezřetné jízdě.

pokračování

[37] S tím však Nejvyšší správní soud nesouhlasí. Z hlediska stěžovatelovy odpovědnosti za porušení předmětného ustanovení je podle Nejvyššího správního soudu podstatné, že stěžovatel prokazatelně neporušil žádnou z relevantních rychlostí průjezdu zatáčkou a zejména rychlost rozhledu řidiče při obvyklé době reakce, kterou jako jednu z posuzovaných skutečností výslovně zmiňuje § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu.

[38] Závěr o nedostatečně obezřetné stěžovatelově jízdě podle Nejvyššího správního soudu nelze rovněž spojit ani s tím, že stěžovatel projížděl zatáčku sice ve svém jízdním pruhu, ale v rámci něj spíše na prostředku, nežli na jeho okraji. I zde je podle Nejvyššího správního soudu podstatné, že stěžovatel se v okamžiku dopravní nehody prokazatelně pohyboval ve svém jízdním pruhu. Již výše přitom Nejvyšší správní soud konstatoval, že to byla naopak řidička protijedoucího nákladního vozidla, která v okamžiku dopravní nehody jela částečně v protisměru, čímž zapříčinila dopravní nehodu.

[39] Konečně pro konstatování stěžovatelovy odpovědnosti za jemu vytýkaný přestupek podle Nejvyššího správního soudu nepostačují ani zcela obecné závěry o tom, že stěžovatel mohl zatáčku projíždět ještě opatrněji s ohledem na zhoršený výhled v zatáčce a že se jednalo o mladého a nepříliš zkušeného řidiče. Byť zákon o silničním provozu v předmětném § 18 odst. 1 řidiči prikazuje přizpůsobit svou jízdu mj. právě i svým schopnostem, nelze podle Nejvyššího správního soudu bez jakéhokoli dokazování klást rovnítko mezi nízký věk řidiče a s tím spojené nepříliš velké zkušenosti s řízením motorových vozidel, ústící v požadavek jakési (krajským soudem) blíže nespecifikované nutnosti ještě vyšší než obvyklé obezřetnosti ze strany takového mladšího řidiče. Byť s krajským soudem lze v obecnosti souhlasit s tím, že u mladších řidičů disponujících nedlouho řidičským oprávněním lze zpravidla předpokládat jejich menší zkušenosti či případně řidičské schopnosti, v dané věci z výše popsaných důvodů nic nesvědčilo o tom, že by si stěžovatel (byť mladý řidič) nepočínal při své jízdě dostatečně obezřetně. S ohledem na zjištěné okolnosti nynějšího sporu se i Nejvyššímu správnímu soudu jeví, že krajský soud bez jakékoli hlubší úvahy přičetl stěžovateli k tíži, že se v jeho případě jednalo o mladého a – dle jeho názoru – nepříliš zkušeného řidiče; s tím však Nejvyšší správní soud nemůže souhlasit.

[40] Ohledně zhoršeného výhledu do zatáčky i samy správní orgány ve svých rozhodnutích konstatovaly, že rozhledové podmínky obou účastníků dopravní nehody byly omezeny pouze kamennou zídou po pravé straně komunikace, jinak je úsek místa dopravní nehody z pohledu jízdy obou vozidel přehledný (např. s. 3 předposlední odstavec prvostupňového správního rozhodnutí). Byť lze tedy souhlasit, že rozhledové podmínky nebyly v místě dopravní nehody zcela ideální, i ohledně tohoto závěru Nejvyšší správní soud upozorňuje na jeho zcela zřejmou obecnost a nekonkrétnost ve vztahu k závěru o (ne)dostatečné obezřetnosti stěžovatelovy jízdy. Z rozhodnutí správních orgánů ani krajského soudu není zřejmá žádná další úvaha ohledně toho, jaké konkrétní omezení rozhledových podmínek uvedená kamenná zídka pro stěžovatele představovala a jak měl stěžovatel s ohledem na její existenci přizpůsobit svou jízdu, respektive zda stěžovatel svou jízdu výskytu uvedené zídky nepřizpůsobil. Správní orgány i krajský soud se i ohledně této skutečnosti spokojily s pouhým naprosto obecným konstatováním, že se v místě dopravní nehody vyskytovala ve výhledu řidiče kamenná zídka, proto měl stěžovatel projíždět místem

dopravní nehody (opět blíže nespecifikovaným) obezřetnějším způsobem. Ani takové konstatování však není podle Nejvyššího správního soudu dostatečné.

[41] Závěrem Nejvyšší správní soud shrnuje, že vznik dopravní nehody je zpravidla způsoben nešťastným sledem většího počtu na sebe navazujících příčin a okolností. Prakticky u každé okolnosti lze s odstupem času zpětně dospět k závěru, že v případě opatrnějšího jednání by k dopravní nehodě vůbec nemuselo dojít, respektive mohlo dojít alespoň k méně závažným následkům. Takto přitom aplikovaly dotčené ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu správní orgány i krajský soud, jejichž závěry lze shrnout tak, že byť stěžovatel prokazatelně neporušil žádnou ze svých povinností, mohl si v několika případech počínat (blíže nespecifikovaným způsobem) opatrněji, čímž mohl předejít dopravní nehodě.

[42] Takovým způsobem však § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu podle Nejvyššího správního soudu vykládat nelze, neboť by takový přístup umožňoval bezbřehou aplikaci uvedeného ustanovení, kdy by v zásadě v jakémkoli případě bylo hypoteticky možné dospět k závěru o možné větší obezřetnosti řidiče, a tedy naplnění skutkové podstaty přestupku spočívajícího v porušení povinností řidiče plynoucích z § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Výklad daného ustanovení a jeho aplikace v tom kterém případě naopak musí zohledňovat konkrétní zjištěné skutkové okolnosti a vycházet z korektivu toho, co bylo pro danou individuální situaci přiměřené a bezpečné, a co tedy bylo v rámci tohoto ustanovení možné po řidiči v konkrétní situaci rozumně požadovat.

[43] A právě zjištěné skutkové okolnosti zdejší věci hovoří podle Nejvyššího správního soudu ve prospěch závěru o dostatečně obezřetné jízdě stěžovatele. Nejvyšší správní soud opakuje, že dopravní nehodu způsobila svou jízdou částečně v protisměru primárně řidička protijedoucího nákladního vozidla, stěžovatel dodržel všechny limity zkoumané rychlosti a prokazatelně se v okamžiku dopravní nehody nacházel ve svém jízdním pruhu. Ve věci ani nevystaly žádné další okolnosti, které by samostatně ani v souhrnu s ostatními svědčily o stěžovatelově nedostatečně obezřetné jízdě. Za těchto okolností nelze podle Nejvyššího správního soudu uznat stěžovatele vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu ve spojení s § 18 odst. 1 tohoto zákona.

[44] Z uvedených důvodů dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost byla důvodná, proto zrušil rozsudek krajského soudu (§ 110 odst. 1 věta první před středníkem s. ř. s.). S ohledem na důvody zrušení rozsudku zrušil Nejvyšší správní soud i rozhodnutí žalovaného. Podle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. pak vrátil věc žalovanému k dalšímu řízení. Žalovaný je vázán právním názorem vysloveným v tomto rozsudku (§ 78 odst. 5 s. ř. s.).

[45] Podle § 110 odst. 3 věty druhé s. ř. s. rozhodne Nejvyšší správní soud v případě, že zruší i rozhodnutí žalovaného, o nákladech řízení o kasační stížnosti i o nákladech řízení před krajským soudem. Žalovaný právo na náhradu nákladů řízení nemá, neboť v důsledku zrušení jeho rozhodnutí kasačním soudem ve věci neměl úspěch. Stěžovatel naopak procesně úspěšný byl, proto mu náhrada nákladů řízení náleží (§ 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s.).

pokračování

[46] Stěžovatelovy náklady v řízení o žalobě spočívaly v soudním poplatku za žalobu ve výši 3 000 Kč a odměně advokáta za tři úkony právní služby: příprava a převzetí zastoupení, sepsání žaloby a účast na jednání před krajským soudem (§ 11 odst. 1 písm. a), d) a g) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif)], tj. v této věci $2 \times 3\,100$ Kč + paušální částku 2×300 Kč [§ 7 bod 5 ve spojení s § 9 odst. 4 písm. d) a § 13 odst. 4 advokátního tarifu ve znění účinném do 31. 12. 2024], a $1 \times 4\,620$ Kč [§ 9 odst. 5 a ve spojení s § 7 bodem 5 advokátního tarifu ve znění účinném od 1. 1. 2025], k čemuž náleží náhrada hotových výdajů ve výši 1×450 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu, opět ve znění účinném od 1. 1. 2025). Odměna v řízení před krajským soudem tak dohromady činila **11 870 Kč**. Protože je advokát plátcem DPH (§ 14a advokátního tarifu), jeho odměna se podle § 57 odst. 2 s. ř. s. zvyšuje o 21 % z částky 11 870 Kč, tedy o **2 492,70 Kč**. Náklady řízení před krajským soudem celkově představovaly částku ve výši **3 000 + 14 362,70**, tedy částku **17 362,70 Kč**.

[47] V řízení o kasační stížnosti se jednalo o soudní poplatek ve výši 5 000 Kč a odměnu advokáta za jeden úkon právní služby: sepsání kasační stížnosti, tj. $1 \times 4\,620$ Kč [§ 11 odst. 1 písm. d) ve spojení s § 9 odst. 5 a § 7 bodem 5 advokátního tarifu ve znění účinném od 1. 1. 2025], k čemuž náleží náhrada hotových výdajů ve výši 1×450 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu, opět ve znění účinném od 1. 1. 2025). Zástupce stěžovatele je plátcem DPH, proto se odměna a náhrada hotových výdajů zvyšují o částku odpovídající této dani (§ 57 odst. 2 s. ř. s.), tj. o **1 064,70 Kč**. Náklady řízení o kasační stížnosti tak představují částky **5 000 + 6 134,70 Kč**, celkově tedy **11 134,70 Kč**.

[48] Žalovaný je proto povinen stěžovateli k rukám jeho advokáta uhradit náhradu nákladů řízení v celkové výši **28 497,40 Kč**, a to ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

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

V Brně dne 17. června 2025

Mgr. Radovan Havelec
předseda senátu