



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyně Mgr. et Mgr. Lenkou Bahýřovou, Ph.D. ve věci

žalobce: nezl. D. B.
zast. R. B.
oba bytem X
zast. advokátem JUDr. Alešem Liskem
sídlem Fischerova 770/12, 669 02 Znojmo
proti

žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
sídlem Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 2. 4. 2024, č. j. JMK 50443/2024, sp. zn. S-JMK 44427/2024/OD/Šv,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému se nepřiznává náhrada nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í:

I. Vymezení věci, obsah napadeného rozhodnutí

1. Rozhodnutím Městského úřadu Znojmo, odbor dopravy, ze dne 4. 12. 2023, č. j. MUZN 256679/2023, sp. zn. SMUZN 22995/2023 DOPP/DuM („prvostupňové rozhodnutí“ nebo „rozhodnutí o přestupku“), byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích („zákon o silničním provozu“). Přestupku se měl dopustit porušením § 18 odst. 1 téhož zákona tím, že dne X ve 12:40 hodin na ulici D. ve Z. jako řidič blíže specifikovaného motocyklu ve směru k ulici K. při průjezdu pravotočivé zatáčky nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména svým schopnostem, dopravně technickému stavu pozemní komunikace a při spatření protijedoucího specifikovaného nákladní motorového vozidla tov. zn. F. D. začal intenzivně brzdit, přičemž mu proklouzlo 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 vozidla F. Za spáchání přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady spojené s projednáváním přestupku ve výši 1 000 Kč.
2. Prvostupňovým rozhodnutím byla ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu uznána vinnou i řidička vozidla F., která se přestupku dopustila porušením § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu. Řidička motorového vozidla F. nejela při pravém okraji vozovky, čímž vytvořila pro žalobce jedoucího na motocyklu v protisměrném jízdním pruhu překážku. Za spáchání přestupku jí byla uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady spojené s projednáváním přestupku ve výši 1 000 Kč.
3. K odvolání žalobce proti rozhodnutí o přestupku bylo vydáno rozhodnutí žalovaného ze dne 2. 4. 2024, č. j. JMK 50443/2024, sp. zn. S-JMK 44427/2024/OD/Šv („napadené rozhodnutí“), kterým bylo prvostupňové rozhodnutí změněno ve výrokové části II. tak, že byl změněn správní trest pokuty z původní výše 1 500 Kč na výši 500 Kč. Ve zbytku bylo prvostupňové rozhodnutí potvrzeno.
4. Žalovaný v napadeném rozhodnutí shrnul předcházející průběh řízení a prvostupňové 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 nabízí 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 svým schopnostem. K principu omezené důvěry žalovaný konstatoval, že tento princip se neuplatní v případě, kdy z dopravní situace plyne povinnost dbát zvýšené opatrnosti (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011). V nyní projednávaném případě obviněný najížděl do ostré, úzké zatáčky, do které navíc není úplně nejlépe vidět. Vzhledem k charakteru zatáčky je na místě 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 („zákon o odpovědnosti za přestupky“) přistoupil k mimořádnému snížení pokuty ve smyslu § 44 tohoto zákona, neboť žalobce je mladistvý; lze očekávat, že nápravy žalobce lze dosáhnout i při uložení nižšího trestu.

II. Žaloba

5. Dle žalobce je nutné zodpovědět otázku vzniku dopravní nehody a kdo nese vinu na tom, že k dopravní nehodě došlo. Žalobce má za to, že dopravní nehoda byla způsobena pouze tím, že řidička protijedoucího vozidla porušila svoji povinnost a jela v protisměru, nikoliv ve svém jízdním pruhu v jeho pravé části. Pokud by svou povinnost neporušila, k nehodovému ději by nedošlo. Žalobce by měl dostatek místa k projetí kolem protijedoucího vozidla. Žalobce nemohl předpokládat, že se před ním náhle zjeví protijedoucí vozidlo.
6. V okamžiku, kdy se žalobci náhle v jeho zorném poli v zatáčce objevilo vozidlo jedoucí v protisměru, měl málo možností, jak střetu s vozidlem zabránit. Intuitivně proto začal brzdit, což mělo za následek smyk a pád motocyklu. Začít brzdit bylo jedinou možnou reakcí žalobce. K intenzivnímu brzdění došlo pouze proto, že řidička jedoucí v protisměru jela v jízdním pruhu žalobce. Pokud by jela ve svém jízdním pruhu, nemusel by žalobce začít intenzivně brzdit a k dopravní nehodě by nedošlo. Žalobce má za to, že mu je kladeno za vinu, že nepředpokládal, že jiný účastník silničního provozu může zásadním způsobem porušit pravidla provozu na pozemních komunikacích tak, že pojede v protisměru.
7. Dle soudního znalce jel žalobce rychlostí 35,6 km/hod., což je rychlost mezní, která je nižší, než rychlost dohledu. Tato rychlost byla rychlostí přiměřenou pozemní komunikaci. Žalobce jel s motocyklem rychlostí obvyklou místním poměrům, jel takovou rychlostí, aby mohl dohlédnout do zatáčky. Nemohl předpokládat zjevení dodávky v jeho jízdním pruhu.
8. Žalobci nelze klást za vinu to, že jakkoliv může předvídat určité nebezpečí a počíná si s maximální opatrností, již nemůže střetu nijak zabránit. Zavinění žalobce za spáchání přestupku je nutno posuzovat také s ohledem na tzv. princip omezené důvěry, podle něhož po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal veškerá možná porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky, v daném případě protijedoucího vozidla, které jelo v jízdním pruhu, ve kterém jel žalobce. Tyto závěry vyplývají z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008-51. Žalobce navrhl, aby soud napadené rozhodnutí zrušil.

III. Vyjádření žalovaného

9. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě sdělil, že s žalobou nesouhlasí, napadené rozhodnutí považuje za správné a odůvodněné. Vzhledem k totožnosti žalobních bodů s odvolacími námitkami žalovaný odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí.

IV. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

10. Součástí správního spisu je mimo jiné spis Police ČR, jehož součástí je oznámení přestupku ze dne 12. 5. 2023, dále protokol o nehodě v silničním provozu, ve kterém je popsána nehodová událost, dopravní situace v místě, nehodové stopy a součástí je i nákres místa nehody, nehodových stop a polohy motocyklu a vozidla po nehodě. Součástí spisu Policie ČR je i fotografická dokumentace o 71 fotografiích,

audiozáznamy podání vysvětlení žalobce, řidičky vozidla F. a spolucestující ve vozidle Fiat, dále úřední záznam o provedeném šetření, náčrtek místa dopravní nehody a vyplněný formulář ohledání místa dopravní nehody, povětrnostní situace a ohledání vozidel.

11. Oznámením o zahájení řízení a předvoláním k ústnímu jednání ze dne 1. 6. 2023 prvostupňový orgán zahájil proti žalobci řízení o přestupku. Z protokolu o ústním jednání ze dne 26. 6. 2023 plyne, že žalobce sdělil, že jel dolů po ulici D., projížděl pravotočivou zatáčkou. Viděl v zatáčce dodávku. Snažil se přibrzdit, ale nedalo se tam projet, neměl místo k projetí. Domáckl přední brzdu a podjelo mu přední kolo, seskočil z motorky a motorka byla ve vozidle. Protijedoucí vozidlo bylo větší částí v jeho jízdním pruhu. Řidička vozidla F. k věci sdělila, že když se rozjížděla do kopce, viděla, jak se svrchu řítí motorka. Než stihla zareagovat, měli motorku pod dodávkou. Určitě se snažila jet při pravé straně. Dle jejího názoru jela motorka rychle.
12. Součástí správního spisu je dále znalecký posudek ve věci dopravní nehody ze dne 19. 9. 2023 znalce Ing. Jiřího Formana z oboru stroje a zařízení, oboru doprava, odvětví doprava silniční, doprava městská se specializací technické posudky o příčinách dopravních nehod, v oboru strojírenství, odvětví strojírenství všeobecné se specializací posuzování technického stavu motorových vozidel, strojů a zařízení. Odbornou otázkou znaleckého posudku bylo určení průběhu nehodového děje, pohyb účastníků nehody v prostoru a čase, reakce účastníků nehody, rychlost vozidel před nehodovou situací, dále možnost odvrácení dopravní nehody jednotlivými účastníky, příčina dopravní nehody z technického hlediska a další zjištěné okolnosti. Ze souhrnu analýzy nehodového děje na str. 36 znaleckého posudku plyne, že ve směru jízdy motocyklu se jedná o úsek se 7 % klesáním. K nehodě došlo v pravotočivé zatáčce, kde je dohlednost snížena zástavbou a vegetací. V daném úseku je komunikace obousměrná s proměnnou šířkou vozovky od 5,4 m v místě střetu až po 6,6 m. Žalobce projížděl zatáčkou rychlostí 35,6 km/h, řidička vozidla F. projížděla zatáčkou rychlostí asi 31 km/h, jela částečně v protisměrném jízdním pruhu. Žalobce jel v okamžiku reakce v pravém jízdním pruhu 1,9 m od pravého okraje vozovky.
13. Nehoda byla způsobena nesprávnou technikou jízdy řidičky vozidla F., která zatáčku projížděla částečně v protisměrném jízdním pruhu a tím vytvořila kolizní situaci, na kterou reagoval žalobce intenzivním brzděním. Žalobce při průjezdu zatáčkou nepřekročil mezní rychlost průjezdu zatáčkou, ale jel na její hranici. Pokud by daným úsekem projížděl nižší než mezní rychlostí, nemusel by s největší pravděpodobností intenzivně brzdit a nedošlo by ke ztrátě stability motocyklu. Znalec konstatoval, že z technického hlediska mají oba účastníci dopravní nehody podíl na vzniku dopravní nehody. Primárním podnětem byla jízda řidičky vozidla F. částečně v protisměru, následovalo nouzové brzdění žalobce, který projížděl zatáčku rychlostí blížíící se mezní rychlosti pro průjezd zatáčky. Pokud by žalobci nevznikla kolizní situace projel by úsekem ve svém jízdním pruhu bez ztráty stability. Z posudku plyne, že řidička vozidla F. mohla kolizní situaci zabránit jízdou ve svém jízdním pruhu, žalobce mohl kolizní situaci zabránit postupným zpomalením.

V. Jednání před soudem

14. Soud ve věci na žádost žalobce nařídil jednání na 17. 1. 2025. Jednání proběhlo za přítomnosti žalobce, jeho zákonného zástupce, i právního zástupce, jakož i za

přítomnosti zástupce žalovaného. Právní zástupce žalobce odkázal na písemné vyhotovení žaloby a na upřesnění dodal, že dle znaleckého posudku mohla dopravní nehodě zabránit pouze řidička vozidla F. Pokud by tato řidička nevjela do protisměru, k žádné nehodě by nedošlo. Žalobce nejel maximální rychlostí, nemohl předpokládat, že se proti němu vynoří automobil, velká dodávka. Měl čas na rozhodnutí 1,3 sekundy a vyhodnotil situaci tak, že šlápl na brzdu. Bohužel motorce podjelo přední kolo a žalobce z ní naštěstí vysedl. Podle žalobce došlo k nepochopení institutu omezené důvěry, k čemuž odkázal na judikaturu. Zákonný zástupce žalobce doplnil, že dodávka žalobce srazila jakoby v protisměru, a ještě ho přetlačila na svou stranu při jízdě do kopce.

15. Právní zástupce žalovaného odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a písemné vyjádření k žalobě. Nad rámec správního spisu nebylo dokazování doplňováno. Po závěrečných návrzích soud přerušil jednání a postupoval podle § 49 odst. 12 věta první s.ř.s.

VI. Posouzení věci krajským soudem

16. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1, 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní; dále jen „s.ř.s.“).
17. Žaloba není důvodná.
18. Žalobce byl shledán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, tj. že *„jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona“*. Skutkovou podstatu přestupku žalobce naplnil porušením § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle něhož *„[r]ychlost 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.“*
19. Žalobci nebylo z hlediska právní kvalifikace kladeno za vinu způsobení dopravní nehody, přestože k jejímu vzniku dle zjištění správních orgánů došlo v příčinné souvislosti s tím, co se předtím v silničním provozu odehrálo. Argumentace žalobce týkající se otázky vzniku dopravní nehody a jejích viníků se tedy mívá podstatou jednání, jež mu bylo kladeno za vinu.
20. Pro posouzení odpovědnosti žalobce za přestupek bylo stěžejní, zda žalobce přizpůsobil rychlost jízdy vozidla v souladu s § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, resp. jinými slovy, zda za nastalé situace žalobce jel příliš rychle, či nikoliv. Z rozhodnutí správních orgánů plyne, že žalobci bylo kladeno za vinu nepřizpůsobení rychlost jízdy svým schopnostem, neboť v důsledku intenzivního brzdění ztratil kontrolu nad motocyklem, a že nepřizpůsobil rychlost jízdy okolnostem, které mohl předvídat.
21. Dle § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu je řidič povinen přizpůsobit jízdu okolním objektivním okolnostem, to ovšem *s výjimkou* takových okolností, které nebylo možné z jeho strany *rozumně předvídat*. Porušení uvedené povinnosti řidiče může vést (být)

k pouhému ohrožení právem chráněného zájmu ve smyslu zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, tedy bez nutnosti vzniku škodlivého následku (viz např. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 27. 1. 2022, č. j. 34 A 24/2019-30). Jinými slovy, projednáváný přestupek je přestupkem ohrožovacím a k naplnění materiálního znaku stačí ohrožení chráněného zájmu, není třeba faktického škodlivého následku. V praxi však k projednání přestupku souvisejícího s porušením povinnosti stanovené § 18 zákona o silničním provozu dochází zpravidla za situace, kdy dojde k dopravní nehodě či jiné kolizi v silničním provozu.

22. Žalobce uvedl, že přizpůsobil rychlost motocyklu povaze a charakteru vozovky, nepřekročil povolenou rychlost a jeho rychlost odpovídala situaci. Tvrdil, že po něm nelze požadovat, aby předvídal porušení dopravních předpisů řidičky vozidla F., která jela částečně mimo svůj jízdní pruh.
23. Pro posouzení porušení povinností dle § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu soud považuje za podstatné, že podle znaleckého posudku, jímž bylo dokazováno v přestupkovém řízení, byla mezní rychlost průjezdu zatáčkou byla 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 toho plyne, že bytž 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. Ze zjištěných skutkových okolností současně plyne, že k přestupku došlo v obci, v ostré zatáčce s nedobrym 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.
24. Na základě zjištěných nesporných skutkových okolností soud akceptuje závěr žalovaného, že žalobce porušil povinnost vymezenou v § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť rychlost jízdy dostatečně nepřizpůsobil. Po žalobci bylo na místě 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.
25. Pravidla silničního provozu, promítnutá též do povinnosti vymezené v aplikovaném ustanovení zákona o silničním provozu, působí preventivně. Za účelem naplnění této preventivní funkce bylo namíste zvolit rychlost nižší než rychlost hraniční. Potom by byl zachován jistý manipulační prostor pro případ nutnosti reakce na předvídatelné skutečnosti nutící žalobce ke změně zamýšlené trajektorie průjezdu zatáčkou či k brždění. Žalobce by měl dostatečný časový prostor pro volbu vhodné reakce na nastalou situaci a pro bezpečné provedení této reakce v podobě pozvolného brždění či změny trajektorie průjezdu zatáčkou. V posuzované věci však žalobce rychlý brzdný manévř nezvládl, ztratil kontrolu nad vozidlem. 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 projetí ostrou zatáčkou, tím spíše v případě rychlého brždění.

26. Za situace, kdy žalobce jel rychlostí limitně se blížíící 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 jedoucí částečně mimo svůj jízdní pruh, resp. 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.
27. Žalobce poukazoval 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 soud s odkazem na nález Ústavního soudu ze dne 21. 12. 2020, sp. zn. II. ÚS 1711/20 (bod 42), resp. zde uváděnou judikaturu Nejvyššího soudu (rozhodnutí ze dne 29. 3. 2011 sp. zn. 6 Tdo 143/2011, ze dne 30. 7. 2013 sp. zn. 4 Tdo 715/2013 a ze dne 27. 8. 2013 sp. zn. 6 Tdo 734/2013) podotýká, že výjimkou z této zásady jsou takové situace v provozu na pozemních komunikacích, z nichž vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti. A jak vyplývá již z výše uvedeného, soud se ztotožnil s hodnocením žalovaného, že povinnost dbát zvýšené opatrnosti zde s ohledem na situaci na pozemních komunikacích dána byla (ostrá zatáčka v obci se sklonem, omezená šíře vozovky, zhoršené výhledové poměry).
28. Jak soud vysvětlil výše, určení viníka dopravní nehody 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) 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 lze k tvrzení žalobce poznamenat, že jakkoli znalec vyhodnotil jednání řidičky vozidla F. 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). A není 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 bod poté, kdy žalobce po uplynutí reakční doby začal intenzivně brzdit (s. 36 posudku).
29. Pokud žalobce poukazoval na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008-51, ten se týkal již neplatného § 22 odst. 1 písm. h) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, podle něhož se přestupku dopustí ten, kdo v provozu na pozemních

komunikacích porušením zvláštního právního předpisu (zákon o silničním provozu) *způsobí dopravní nehodu, při které dojde k usmrcení nebo zranění osoby* (resp. s účinností od 22. 8. 2007 byla poslední vedlejší věta nahrazena větou „*při které je jinému ublíženo na zdraví*“). Jedná se tedy o právně odlišný případ, kdy byla rozhodující 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 posuzované věci uplatní. Poukazuje-li ale žalobce v návaznosti na tento judikát na to, že on sám jednal s *maximální opatrností*, takovému závěru neodpovídají zjištěné skutkové okolnosti věci, jak bylo výše uzavřeno.

VII. Závěr a náklady řízení

30. Soud dospěl k závěru, že žalobní námitky nejsou důvodné. Neshledal ani jiné vady, k nimž by musel případně přihlédnout z úřední povinnosti, a proto žalobu zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
31. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu § 60 s.ř.s. Žalobce neměl ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Úspěšnému žalovanému žádné náklady nad rámec jeho obvyklé úřední činnosti nevznikly, náhrada nákladů řízení mu tudíž přiznána nebyla (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014–47).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení 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 dne 17. ledna 2025

Mgr. et Mgr. Lenka Bahýřová, Ph.D. v. r.
samosoudkyně