



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: **R. V.**
bytem X
zastoupen advokátem Mgr. Hynkem Mádlem
sídlem nám. Svobody 9, 602 00 Brno

proti

žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor dopravy**
sídlem Žerotínovo nám. 449/3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 25. 8. 2023, č. j. JMK 127881/2023, sp. zn. S-JMK 171730/2022/OD/Šv,

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 žalobu domáhal zrušení shora specifikovaného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno prvostupňové rozhodnutí Magistrátu města Brna, odbor dopravněsprávních činností, ze dne 21.10.2022, č.j. ODSČ-70456/21-227 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“).

2. Prvostupňovým správním rozhodnutím byl žalobce uznán vinným tím, že dne 2.2.2021 v 10:21 hod. v Brně na ul. K. při řízení motorového vozidla tov. zn. V., RZ: X, a to při odbočování vlevo na hlavní pozemní komunikaci ul. Jandáskovy, nedal přednost v jízdě mot. vozidlu tov. zn. Š. O., RZ: X, jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci a neumožnil mu též, co by motorovému vozidlu Městské policie Brno s právem přednostní jízdy, bezpečný a plynulý průjezd křižovatkou, když mu najel do jízdni dráhy. Tím došlo ke střetu jím řízeného vozidla s uvedeným vozidlem Š., které vychýlené ze své jízdni dráhy po střetu s vozidlem V. dále narazilo do směrových tabulí nacházejících se u křižovatkou a došlo tak nejen k poškození obou zúčastněných vozidel, ale též v místě se nacházejících směrových tabulí. Tím způsobil dopravní nehodu s ublížením na zdraví obou policejních strážníků, jedoucích v uvedeném vozidle tov. zn. Škoda – J. Z. (spolujezdec) a M. F. (řidič), kteří v důsledku střetu s vozidlem tov. zn. Volkswagen utrpěli zhmoždění hrudníku, což vedlo k jejich dočasné pracovní neschopnosti trvající 25 dnů v případě M. F. a 58 dnů v případě J. Z..
3. Výše uvedeným jednáním žalobce porušil § 22 odst. 1 (povinnost dát přednost v jízdě v souladu s dopravním značením na křižovatce) a § 41 odst. 7 (povinnost dát přednost v jízdě vozidlům s právem přednostní jízdy) zákona o silničním provozu, čímž se dopustil z nedbalosti přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 (nedání přednosti v jízdě), § 125c odst. 1 písm. h) (způsobení dopravní nehody a ublížení jinému na zdraví) a § 125c odst. 1 písm. k) (jiné přestupkové jednání) zákona o silničním provozu. Za uvedené přestupky byla žalobci uložena podle § 35 písm. b) a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozděj. předpisů (dále též jako „ZOP“), a dle § 125c odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu pokuta ve výši 25 000 Kč, a dále mu byl uložen podle § 35 písm. c) a § 47 ZOP a dle § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 12 měsíců ode dne nabytí právní moci rozhodnutí. Žalobci byla dále uložena povinnost uhradit náklady spojené s projednáváním přestupku ve výši 6 000 Kč.

II. Shrnutí žalobní argumentace

4. Žalobce v podané žalobě vyslovil nesouhlas s napadeným rozhodnutím. Dále připomněl genezi správního řízení a sice, že prvostupňový správní orgán vydal v této věci první rozhodnutí dne 4.3.2022, v němž uznal žalobce vinným ze spáchání výše uvedených přestupků a rozhodnutí založil zejména na svědeckých výpovědích. V odvolání proti tomuto rozhodnutí žalobce mimo jiné namítal nedostatečné zjištění skutkového stavu, když se podle něj prvostupňový správní orgán dostatečně nezabýval záznamem z kamery monitorujícím provoz před vozidlem tov. zn. Škoda Octavia, která byla ve vozidle městské policie umístěna. Prvostupňový správní orgán se spokojil pouze s vyjádřením Ředitelství městské policie, že se videozáznam z kamery nepodařilo zajistit, jelikož byl poškozen. Druhostupňový správní orgán rozhodl dne 12.5.2022 o odvolání žalobce tak, že prvostupňové správní rozhodnutí ze dne 4.3.2022 zrušil a věc vrátil tomuto správnímu orgánu k novému projednání, a to pro nedostatečně zjištěný skutkový stav a vady v dokazování (informace od kontrolního oddělení městské policie neměly být automaticky považovány za nestranné a objektivní, když Městská policie Brno byla v daném případě v pozici účastníka dopravní nehody a nikoliv orgánu veřejné

moci), přičemž ve věci nařídil vypracovat znalecký posudek. V novém řízení prvostupňový správní orgán postupoval v rozporu s pokynem druhostupňového správního orgánu v rozhodnutí ze dne 12.5.2022 k odstranění pochybností a i přes opakované návrhy žalobce o připojení videozáznamu z kamery umístěné ve vozidle městské policie, prvostupňový správní orgán nechal zpracovat pouze znalecký posudek za účelem objasnění okolností vzniku dopravní nehody.

5. Za této situace žalobce v žalobě namítal nedostatečně zjištěný skutkový stav správními orgány, které se dostatečně nezabývaly relevantními důkazy navrženými v této věci a své závěry postavily na závěrech znaleckého posudku. Žalobce ve správním řízení tvrdil, že se uvedených přestupků nedopustil a k tomu navrhoval provedení důkazu výše uvedeným videozáznamem, jenž mohl objektivně prokázat průběh předmětné dopravní nehody a nevinu žalobce. Zde žalobce připomněl § 50 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), podle něhož je správní orgán povinen i bez návrhu zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch osoby, jíž má být uložena povinnost. Žalobce dále poukázal na zásadu vyšetřovací, podle níž má správní orgán činit vše potřebné k řádnému zjištění skutkového stavu, a to bez ohledu na míru procesní aktivity či lhostejnosti účastníka řízení (rozsudek NSS ze dne 22.1.2009, č.j. 1 As 96/2008-115).
6. Prvostupňový správní orgán dle žalobce pochybil, když se spokojil s vyjádřením Městské policie Brno, která učinila závěr, že je videozáznam z policejního vozu poškozen a nepodařilo se jej zajistit. Prvostupňový správní orgán měl tuto skutečnost posoudit sám a měl si od policejního orgánu vyžádat paměťové zařízení, na němž byl videozáznam uložen. Dále mělo být provedeno odborné znalecké zkoumání tohoto zařízení, včetně zajištění dat z tohoto zařízení, na základě čehož mohl prvostupňový správní orgán zhodnotit, zda videozáznam existuje a je použitelný, včetně přesně zjištěného skutečného stavu věci. Nelze se přece vypořádat s navrženým důkazem tak, že jej nebylo možné zajistit, a to bez prozkoumání informace o nemožnosti zajištění tohoto důkazního prostředku. Elektronická data ze záznamového zařízení zajišťují experti, které měl pověřit správní orgán. Navíc o údajné nepoužitelnosti záznamu se vyjádřila osoba, která v daném řízení vystupovala jako poškozená, pročez jí mohlo být neprovedení takového důkazu ku prospěchu. Za špatný označil žalobce dále závěr krajského úřadu v tom, že uvedl, že ze spisového materiálu vyplývá, že záznamové zařízení bylo při srážce obou vozidel poškozeno, a nelze tak obstarat důkaz, který byl zničen.
7. Žalobce dále připomněl slova žalovaného, že „v daném případě nebylo možné se spolehnout jen na popis nehody městskou policií, ale bylo zapotřebí zajistit objektivní důkaz“. Proto žalobci není jasné, proč se správní orgán spolehl na informaci o zničení videozáznamu a nezajistil pro potřeby dalšího ověření potřebný důkaz (paměťové médium z videokamery). Pokud pak prvostupňový správní orgán vyhodnotil navržený důkaz videozáznamem tak, že tento je poškozen (na základě sdělení policejního orgánu), nejde o vypořádání se s navrženým důkazem, protože obsah sdělení policejního orgánu nemohl o videozáznamu nic vypovědět. Na toto upozornil žalovaný již v prvním rozhodnutí ze dne 4.3.2022, avšak prvostupňový správní orgán toto vědomě opomenul,

nadřízený správní orgán neuposlechl a nechal zpracovat pouze znalecký posudek, na němž následně postavil své závěry.

8. V podkladech pro správní rozhodnutí panují značné nesrovnalosti, když prvostupňový správní orgán dovodil rozhodné okolnosti pouze na základě znaleckého posudku, který je rozporuplný, místo aby zajistil důkazní materiál, který objektivně zobrazí průběh dopravní nehody a způsob jízdy obou vozidel.
9. Podle žalobce se znalec ve znaleckém posudku zabýval pouze teorií a tvrzeními, které svědčily pouze ve prospěch takového průběhu dopravní nehody, jak jej popsali J. Z. a M. F. Jedná se o poškozené osoby, nicméně z pohledu žalobce o možné viníky nehody. Znalec se nezabýval možným průběhem dopravní nehody tak, jak jej vylicil žalobce, a ve skutečnosti nezjišťoval z objektivně ověřitelných faktů nejpravděpodobnější průběh dopravní nehody, nýbrž jen fakticky ověřoval, zda se nehoda mohla stát tak, jak to uváděly osoby označované za poškozené.
10. Znalec pracoval pouze s teorií, dle níž se vozidlo tov. zn. Škoda Octavia pohybovalo před nehodou rychlostí 75 km/h. O jiné rychlosti ani neuvažoval, přestože důkazy nebyly jednoznačné, aby bylo možné tuto rychlost vozidla jednoznačně určit. Údaj o rychlosti 75 km/h se žalobci jevil jako nepravděpodobný, a to s ohledem na údajné stíhání ujíždějícího vozidla. Znalec s jiným průběhem dopravní nehody nepracoval, nad dalšími možnostmi neuvažoval, tedy že by se vozidlo tov. zn. Škoda Octavia pohybovalo vyšší rychlostí.
11. K odstranění pochybností o správnosti znaleckého posudku žalobce navrhl provedení výsledku znalce, k čemuž však nedošlo. Žalovaný tento postup odůvodnil tak, že znalecký posudek neobsahuje rozpory a výsledek znalce by tak byl bezpředmětný. Pokud chtěl žalobce vypracovat revizní znalecký posudek, měl k tomu dostatek času, avšak uvedené možnosti nevyužil.
12. Výsledek znalce žalobce navrhl zejména z důvodu zásady hospodárnosti řízení, protože k odstranění pochybností měl vést výsledek znalce, a to ještě před zpracováním revizního znaleckého posudku. Bylo pochybné, na základě jakých skutečností dospěl znalec k závěru o uvedené rychlosti vozidla. V rámci výsledku znalce by tedy byla projednána a vyhodnocena rychlost vozidla tov. zn. Škoda Octavia. Prvostupňový správní orgán pochybil, pokud výsledek znalce neprovedl. Znalecký posudek uvažuje pouze o rychlosti 75 km/h a již neověřuje jiné možné průběhy dopravní nehody, které by mohly vést k odlišným závěrům o zavinění dopravní nehody. Žalovaný se ani dostatečně nevypořádal s argumenty uváděnými žalobcem ke znaleckému posudku. Žalobce nesouhlasí pak se závěrem žalovaného, který považuje hodnocení provedených důkazů za objektivní a věcně správné. Prvostupňový správní orgán totiž jednal v rozporu se zákonem při vypořádání se s navrženými důkazy. Jeho rozhodnutí proto bylo založeno na nedostatečných skutkových zjištěních.
13. S ohledem na výše uvedené žalobce soudu navrhl, aby napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

14. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvedl, že žalobní námitky jsou v zásadě identické s těmi, které již byly uplatněny v řízení před prvostupňovým správním orgánem a v odvolání. Jednalo se o skutkový stav, který neměl být řádně zjištěn, včetně výhrad vůči znaleckému posudku. Vzhledem k totožnosti žalobních bodů s námitkami uplatněnými již ve správním řízení, žalovaný odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, v němž se s námitkami již řádně vypořádal. Zjištěnému skutkovému stavu byly věnovány strany 4 až 8 napadeného rozhodnutí, včetně odkazů na příslušnou judikaturu NSS.
15. Žalovaný uvedl, že s podanou žalobou nesouhlasí a napadené rozhodnutí považuje za správné a odůvodněné. Rozhodnutí vychází ze spolehlivě a přesně zjištěného stavu věci, když k jeho vydání byly shromážděny naprosto dostatečné podklady. Skutkový stav byl správně právně posouzen, přičemž ve správním řízení nedošlo k porušení práv žalobce.
16. S ohledem na výše uvedené žalovaný soudu navrhl, aby žalobu zamítl jako nedůvodnou.

IV. Replika žalobce

17. Žalobce v dalším podání reagoval na vyjádření žalovaného k žalobě. Podle žalobce byl zcela nedůvodně odmítnut jeho důkazní návrh spočívající v zajištění záznamového zařízení z dispozice Městské policie Brno, tj. možného média nesoucího objektivní důkaz o průběhu dopravní nehody. To, že se správní orgán spokojil s vyjádřením městské policie o tom, že je záznam poškozen a nemá důkazní hodnotu, označil žalobce za absurdní. Přitom nebylo možno objektivně zjistit, jak k takovému závěru městská policie dospěla a jaké prostředky k zajištění záznamu z poškozeného média použila. Ačkoliv možná existoval hodnotný důkazní zdroj, žalobce byl zbaven možnosti přezkoumat použitelnost takového důkazu.
18. Přestože žalobce uváděl racionální námitky proti znaleckému posudku, správní orgány odmítly jeho návrh na výslech znalce a žalobce byl absurdně odkázán na pořízení vlastního znaleckého posudku. Správní orgány tedy neumožnily žalobci ověřit závěry znalce tím nejjednodušším a nejhospodárnějším způsobem, a naopak ho odkázaly na konkurenční důkaz, který představuje finanční i časovou náročnost (několik měsíců práce a desítky tisíc korun).

V. Posouzení věci krajským soudem

19. 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**.

20. Krajský soud nejprve ověřil skutková zjištění a závěry ze správního spisu. Zjistil, že skutkové závěry odpovídají skutkovému ději popsanému v čl. I. tohoto rozsudku, na který pro stručnost odkazuje.
21. Žalobce v žalobě uplatnil několik námitek, které lze zasadit do dvou základních žalobních bodů. Rozporoval především to, že k důkazu nebyl proveden záznam z kamery umístěné ve vozidle městské policie, jež monitorovala provoz před služebním vozidlem tov. zn. Škoda Octavia (dále též jako „videozáznam“). Druhý žalobní bod se týkal vypracovaného znaleckého posudku, kdy podle žalobce znalec objektivně nezjišťoval nejpravděpodobnější průběh dopravní nehody, nýbrž jen ověřoval, zda se nehoda mohla stát tak, jak uváděly poškozené osoby. Znalec podle žalobce pracoval pouze s teorií, podle níž se vozidlo tov. zn. Škoda Octavia pohybovalo před dopravní nehodou rychlostí 75 km/h, což se žalobci jeví jako nepravděpodobné vzhledem ke stíhání jiného ujíždějícího vozidla. K odstranění pochybností žalobce navrhl výslech znalce, k tomu však ve správním řízení nedošlo. S argumenty žalobce ke znaleckému posudku se žalovaný dostatečně nevypořádal. Vzhledem k uplatněným námitkám má žalobce za to, že správní orgány nedostatečně zjistily skutkový stav, když se dostatečně nezabývaly relevantními důkazy.
22. K tomu, aby bylo možné uznat žalobce vinným z výše uvedených přestupků, muselo být v řízení bezpečně zjištěno, že žalobce byl řidičem vozidla tov. zn. Volkswagen (bližší údaje shora) a porušil ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích, v důsledku čehož spáchal přestupky kladené mu za vinu. Soud má ve shodě se správními orgány na základě podkladů obsažených ve správním spise za to, že tyto skutečnosti byly prokázány.
23. Jednoznačně prokázáno bylo to, že žalobce byl řidičem vozidla – dodávky tov. zn. Volkswagen, přičemž byl policií ztotožněn na místě po nehodě jako řidič tohoto vozidla. K řízení vozidla se policii sám doznal, tato okolnost nebyla sporná.
24. Ve věci byly shromážděny důkazy k jednotlivým okolnostem spáchaných přestupků, které spolu jednoznačně korespondovaly a v zásadních věcech se nerozcházely. Správní spis tvoří především tyto důkazy: listinné podklady, fotodokumentace z místa nehody, výpovědi strážníků J. Z. a M. F., a také svědka dopravní nehody J. B., a dále vypracovaný znalecký posudek Ing. A. B., Ph.D., znalce z oboru doprava, odvětví doprava silniční se specializací na posuzování technických příčin silničních nehod. Znalec ustanovil prvostupňový správní orgán za účelem vypracování znaleckého posudku k zodpovězení sporných technických otázek týkajících se vzniku předmětné dopravní nehody (rychlost vozidel v momentě srážky, rychlost vozidel před srážkou, rozhledové podmínky žalobce před nájezdem z vedlejší komunikace a jeho možnost vidět blížící se vozidlo policistů). Soud přisvědčil tomu, že na základě provedených důkazů bylo spáchání přestupků žalobce spolehlivě prokázáno. Hodnocení provedených důkazů bylo objektivní a věcně správné. Pro bližší detaily soud odkazuje na obsah odůvodnění prvostupňového i druhostupňového správního rozhodnutí, které spolu tvoří jednotný celek.

25. Dle § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu platí, že řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě!“ musí dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci.
26. Pojmu „dát přednost v jízdě“ se věnuje ust. § 2 písm. q), podle něhož představuje povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. V daném případě na křižovatce, kde vyplývá přednost v jízdě z dopravní značky č. P 4 „Dej přednost v jízdě!“, žalobce nedal přednost v jízdě služebnímu vozidlu Městské policie Brno, jedoucímu po hlavní komunikaci, a neoprávněně mu vjel do jízdni dráhy, v důsledku čehož došlo ke střetu obou vozidel.
27. Žalobce přijížděl s vozidlem tov. zn. Volkswagen na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ a měl tedy dát vozidlu tov. zn. Škoda Octavia přednost v jízdě, a měl tak učinit i tehdy, pokud by vozidlo Škoda Octavia nebylo vozidlem s právem přednostní jízdy.
28. Vzhledem k porušení shora uvedených povinností řidiče (viz shora citovaná zákonná ustanovení), dopustil se žalobce přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu, podle něhož se fyzická osoba při řízení vozidla v provozu na pozemních komunikacích dopustí přestupku, nedá-li přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě.
29. Vozidlo městské policie tov. zn. Škoda Octavia mělo při jízdě aktivováno výstražné světelné zařízení (modré světlo), a mělo tak právo přednostní jízdy (aktivace zvukového výstražného zařízení nebyla jednoznačně prokázána, avšak z hlediska zákonné dikce není jeho současná aktivace se světelným zařízením podmínkou). Žalobce v tomto ohledu porušil povinnost mu uloženou v § 41 odst. 7 zákona o silničním provozu, podle něhož musí řidiči ostatních vozidel umožnit vozidlům s právem přednostní jízdy a vozidlům jimi doprovázenými bezpečný a plynulý průjezd, a jestliže je to nutné, i zastavit vozidla na takovém místě, aby jim nepřekážela.
30. Vzhledem k porušení posledně citovaného ustanovení zákona o silničním provozu se žalobce dopustil také přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, podle něhož se přestupku dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písm. a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.
31. Na základě dopravního značení v místě nehody bylo jednoznačně prokázáno, která z komunikací je hlavní komunikací, a která je pozemní komunikací vedlejší (viz fotografie dopravního značení). Žalobce přijížděl na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě!“, a měl tedy dát vozidlu Škoda Octavia, které přijíždělo po hlavní pozemní komunikaci, přednost v jízdě, přičemž tak měl učinit i tehdy, pokud by nebylo vozidlo městské policie vozidlem s právem přednostní jízdy. V řízení bylo navíc prokázáno, že vozidlo Škoda bylo vozidlem s právem přednostní jízdy (od ulice Maříkovy až do místa střetu

s vozidlem Volkswagen mělo vozidlo Škoda zapnuté výstražné světlo modré barvy), pročez i z tohoto titulu měl žalobce s vozidlem Volkswagen umožnit vozidlu Škoda bezpečný a plynulý průjezd křižovatkou a své vozidlo zastavit na takovém místě, aby v průjezdu nepřekáželo.

32. Podle § 41 odst. 1 zákona o silničním provozu není řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré nebo modré a červené barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (dále též „vozidlo s právem přednostní jízdy“), povinen dodržovat některé povinnosti řidiče vozidla stanovené v celé řadě ustanovení zákona o silničním provozu (např. není povinen se řídit světelnými či doprovodnými akustickými signály nebo dopravními značkami či dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace dle § 4 písm. c) citovaného zákona), je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost na provozu na pozemních komunikacích.
33. Jelikož žalobce s vozidlem Volkswagen vjížděl z vedlejší pozemní komunikace (ulice Karásek) na hlavní pozemní komunikaci (ulice Jandáskova), bylo jeho povinností se před vjetím do křižovatky přesvědčit o tom, zda nemusí dát přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci. Povinnost dát přednost vyplývá z dopravního značení na křižovatce. Žalobce toto neučinil a dostatečným způsobem se nepřesvědčil před vjetím do křižovatky o tom, že po hlavní komunikaci se k němu neblíží žádné vozidlo, resp. dostatečně se nepřesvědčil o vozidle Škoda blížícím se k němu zleva. Nezaújatý svědek Bednář dokonce uvedl, že se řidič dodávky Volkswagen nijak nerozhlédl, nezastavil a vjel do křižovatky. Také ze znaleckého posudku vyplývá, že žalobce najel do jízdní dráhy vozidla Škoda (jedoucího po hlavní komunikaci) v okamžiku, kdy jej mohl vidět v parabolickém zrcadle, pokud by se do něj podíval.
34. Povinnost žalobce dát přednost vozidlu jedoucímu po hlavní komunikaci vyplývala z dopravního značení. V posuzovaném případě žalobce nedal přednost v jízdě vozidlu Škoda Octavia, jež jelo po hlavní pozemní komunikaci, a neumožnil mu, jako vozidlu Městské policie Brno s právem přednostní jízdy, bezpečný a plynulý průjezd křižovatkou, když mu najel do jízdní dráhy. Došlo tak ke střetu jím řízeného vozidla s vozidlem Škoda, které vychýlené ze své jízdní dráhy po střetu s vozidlem Volkswagen dále narazilo do směrových tabulí nacházejících se u křižovatky. Došlo tím k poškození obou vozidel, a také směrových tabulí. Žalobce způsobil tuto dopravní nehodu, přitom došlo i k ublížení na zdraví obou strážníků jedoucích ve vozidle Škoda Octavia – J. Z. a M. F. V případě ublížení na zdraví u přestupku postačí jakékoliv poškození organismu, které poškozenému ztěžuje či omezuje každodenní běžnou činnost, na níž je zvyklý, nebo jej omezuje v pohybu z důvodu bolesti. Ve správním řízení bylo prokázáno, že zranění obou strážníků byly způsobeny nárazem jejich vozidla zn. Škoda do vozidla zn. Volkswagen a poté i do sloupků informačních tabulí, které byly tak silné, že byly způsobily přivodit oběma strážníkům blíže specifikovaná zranění. Oba strážníci trpěli bolestmi hrudníku či krku a byli omezeni v běžném způsobu života.
35. Žalobce svým jednáním tedy naplnil i skutkovou podstatu přestupku uvedenou v § 125c odst. 1 písm. h) o silničním provozu, podle něhož se fyzická osoba dopustí při řízení

vozidla v provozu na pozemních komunikacích přestupku, způsobí-li dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.

36. K zavinění dopravní nehody žalobcem soud ještě doplňuje, že žalobce se měl v parabolickém dopravním zrcadle (přímé výhledové možnosti byly v křižovatce ztíženy) přesvědčit a podívat se na blížící se vozidlo zn. Škoda s blikajícím modrým majákem, přičemž musel současně předpokládat, že toto vozidlo může jet vyšší rychlostí, když mu blikalo zvláštní výstražné světlo modré barvy, a neměl tak do křižovatky vůbec najíždět. Ze znaleckého posudku a svědeckých výpovědí současně vyplynulo, že vozidlo zn. Škoda nejelo rychlostí extrémně překračující nejvyšší dovolenou rychlost v místě nehody a ani těsně před ní. Současně bylo třeba vzít v úvahu to, že vozidlo městské policie jelo po hlavní pozemní komunikaci a bylo vozidlem s právem přednostní jízdy, tudíž jeho řidič mohl právem očekávat, že řidiči vozidel na vedlejších pozemních komunikacích se důkladně přesvědčí před najetím na hlavní pozemní komunikaci o tom, zda se k nim neblíží po hlavní pozemní komunikaci vozidlo, jemuž mají dát přednost v jízdě. Soud má ve shodě se závěry správních orgánů za to, že řidič vozidla zn. Škoda Octavia dostal povinnosti vyplývající z § 41 odst. 1 zákona o silničním provozu.
37. K rychlosti vozidla městské policie tov. zn. Škoda, které bylo vozidlem s právem přednostní jízdy (před nehodou), bylo znaleckým posudkem zjištěno, že se pohybovalo konstantní předstřetovou rychlostí cca 75 km/h, což představuje spíše horní hranici. Jedná se sice o rychlost vyšší, než je v daném místě dovolená rychlost 50 km/h, avšak nejde o extrémní překročení nejvyšší dovolené rychlosti, tedy o 70% a více, popř. o překročení rychlosti o dvojnásobek (k tomu srov. judikaturu Ústavního soudu ČR, usnesení ze dne 29.10.2019, sp. zn. IV.ÚS 2273/19, a také Nejvyššího soudu pod sp. zn. 7 Tdo 688/2017, 5 Tdo 1173/2014 a 4 Tdo 1239/2017).
38. Odpovědnosti řidiče za střet vozidel v křižovatce se také věnovalo usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4.2.2009, sp. zn. 7 Tdo 38/2009. Z uvedeného usnesení mimo jiné vyplývá, že „Obecně vzato 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. Samotná okolnost, že řidič, který má přednost v jízdě, jede rychlostí přesahující stanovený limit, nic nemění na povinnosti řidiče přijíždějícího z vedlejší silnice dát přednost v jízdě řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici. Přednost řidiče jedoucího po hlavní silnici tedy nezaniká jen v důsledku toho, že tento řidič jede nedovolenou rychlostí. Příčinou střetu pak je skutečnost, že řidič přijíždějící po vedlejší silnici nedal přednost. Překročení dovolené rychlosti řidičem jedoucím po hlavní silnici může mít pouze omezený význam, a to v podstatě jen z hlediska míry následku vzniklého ze střetu, za který ovšem primárně odpovídá řidič vozidla přijíždějícího z vedlejší silnice. Tyto zásady vyplývají z toho, že porovnají-li se povinnosti obou řidičů, je povinnost dát přednost v jízdě kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než je povinnost dodržet limit dovolené rychlosti. Porušení povinnosti dát přednost v jízdě bez dalšího již samo o sobě vede ke zcela bezprostřednímu a reálnému nebezpečí střetu vozidel, protože se vždy týká situace, v níž jde o vztah nejméně dvou vozidel s protínajícím se směrem jízdy. Porušení povinnosti dodržet stanovený rychlostní limit samo o sobě nevede ke vzniku takového nebezpečí a zakládá ho teprve spojení s dalšími podmínkami a okolnostmi konkrétní situace v silničním provozu, jakými jsou např.

přítomnost dalších účastníků provozu, hustota provozu, viditelnost, přehlednost daného místa či úseku a podobně. (...) Od těchto zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud to je odůvodněno extrémní mírou porušení povinností řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit, a také tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči přijíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost. Jde o to, že jen v důsledku vysoké rychlosti vozidla jedoucího po hlavní silnici řidič vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici i při snaze dát přednost objektivně nemůže bezpečně provést jízdní manévry spočívající v projetí křižovatky. Typickým rysem je, že řidič, který jinak je povinen dát přednost v jízdě, jen v důsledku vysoké rychlosti jízdy vozidla, jemuž má dát přednost, uvidí toto vozidlo až v době, kdy již není reálné, aby mu přednost skutečně dal. Nedání přednosti tu nesmí být důsledkem toho, že řidič přijíždějící po vedlejší silnici pominul nějakou významnou okolnost, kterou mohl běžně vnímat, nebo kterou mohl snadno předvídat. Aplikuje-li se na vzájemný vztah povinností řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a dále povinností řidiče přijíždějícího po vedlejší silnici dát přednost v jízdě, pak je zřejmé, že nebyly přesvědčivé důvody pro to, aby rychlost jízdy obviněného byla považována za příčinu střetu obou vozidel.“

39. K podobným závěrům dospěl NSS v rozsudku ze dne 30.9.2016, č.j. 2 As 144/2016-53. Z použitých judikátů pak vyplývá obecný závěr, že za střet vozidel je primárně odpovědný ten řidič vozidla, kterému v souvislosti s jeho jízdním manévrem vznikají určité povinnosti. Od této zásady se lze odchýlit jen výjimečně, pokud to je odůvodněno extrémní mírou porušení povinností řidiče, který nemá být omezen, dodržet stanovený rychlostní limit, a také že rychlost jízdy řidiče fakticky znemožní jinému řidiči (který nesmí jiného omezit či ohrozit) splnění této povinnosti.
40. K rychlosti vozidla tov. zn. Škoda Octavia se soud vrátí ještě v rámci vypořádání žalobních námitek rozporujících vypracovaný znalecký posudek.
41. Žalobce nejprve rozporoval to, že správní orgány postavily své závěry pouze na závěrech znaleckého posudku, a že neopatřily videozáznam z kamery monitorující provoz před vozidlem zn. Škoda Octavia, tedy před služebním vozidlem městské policie, ačkoliv to žalobce opakovaně k důkazu navrhoval. Soud nepřisvědčil těmto žalobním tvrzením.
42. Není pravdou, že správní orgány postavily své závěry pouze na závěrech znaleckého posudku. V obou správních rozhodnutích bylo provedeno hodnocení celé řady důkazů (listinné podklady, fotodokumentace, výpovědi obou strážníků a svědka B., a také znalecký posudek), z nichž byla učiněna rozhodná skutková zjištění (srov. strana 3 až 5, 7, 9 až 11 prvostupňového správního rozhodnutí, a také strana 4 druhostupňového správního rozhodnutí). U každého z použitých důkazů bylo uvedeno, co konkrétně z něj bylo správním orgánem zjištěno. Hodnocení důkazů bylo provedeno v souladu se zákonem. Správní orgány dospěly k logickým a správným závěrům. Žalobci soud nepřisvědčil v tom, že by byl v posuzované věci nedostatečně zjištěn skutkový stav. Žalobce toto tvrzení založil pouze na tom, že k důkazu nebyl proveden videozáznam z kamery vozidla městské policie, ačkoliv to sám ve správním řízení navrhoval. Na tomto jediném důkazu nemůže být založena nesprávnost dokazování, resp. nesprávnost či nedostatečnost skutkových zjištění. Prvostupňový správní orgán uvedl k namítanému nezajištění důkazu v podobě datových nosičů z vozidla zn. Škoda Octavia (strana 17

13/2023

odůvodnění rozhodnutí), že byly správním orgánem vyžádány všechny kamerové záznamy, které zůstaly zachovány, a tyto také byly městskou policií poskytnuty. K vyžádání nosičů bez zachovaných kamerových záznamů správní orgán nepřistoupil, neboť ve věci byl zpracován znalecký posudek, který vedle již výše zmíněných důkazů je dostatečným důkazem o průběhu předmětné dopravní nehody. Na straně 6 rozhodnutí o odvolání pak bylo k těmto okolnostem uvedeno, že z důvodu poškození kamery ve služebním vozidle městské policie při srážce musel být v předmětné věci vypracován znalecký posudek. Z tohoto zdůvodnění správních orgánů lze dovodit, že žalobcem navrhovaný videozáznam k možnému průběhu dopravní nehody z vozidla městské policie se nedochoval, resp. byl poškozen, protože nemohl být v řízení k důkazu proveden, a proto byl ustanoven znalec za účelem vypracování znaleckého posudku s cílem objasnit vznik a průběh dopravní nehody vzhledem k vzniklým pochybnostem (zda žalobce mohl vidět vozidlo městské policie, jakou rychlostí se toto vozidlo pohybovalo v momentě dopravní nehody a těsně před ní). Jelikož zodpovězení těchto otázek vyžadovalo odborné znalosti, správní orgán ustanovil znalce podle § 56 správního řádu k objasnění těchto okolností. Následně vypracovaný znalecký posudek byl důležitým důkazem v této věci a plně zastoupil či nahradil žalobcem navrhovaný důkaz – videozáznam z vozidla městské policie. Nelze přisvědčit žalobci v tom, že tento videozáznam mohl být jediným důkazem, který mohl objektivně prokázat průběh posuzované dopravní nehody. Bylo by samozřejmě vhodné mít tento videozáznam k dispozici, ale ze správního spisu vyplynulo, že záznamové zařízení bylo při srážce obou vozidel poškozeno, protože není fakticky možné obstarat důkaz, který již byl zničen. I v případě zachování tohoto videozáznamu však mohlo být nadále potřebné vypracovat znalecký posudek. Bylo totiž třeba zajistit objektivní důkaz, na jehož základě bylo možné vyhodnotit rychlost služebního vozidla policistů před nehodou, a také rozhledové možnosti žalobce na křižovatce. Pořízený znalecký posudek byl právě takovým důkazem, protože nebylo možné se ve věci spoléhat pouze na popis nehody městskou policií či žalobcem.

43. Správní orgány postupovaly zcela v souladu s § 50 odst. 3 správního řádu, podle něhož je správní orgán povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. V řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, je správní orgán povinen i bez návrhu zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena.
44. Podle § 51 odst. 1 správního řádu lze užít k provedení důkazů všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci, a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy. Jde zejména o listiny, ohledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek.
45. Podle § 52 správního řádu jsou účastníci povinni označit důkazy na podporu svých tvrzení. Správní orgán není návrhy účastníků vázán, vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci.
46. Správní orgány postupovaly v souladu s posledně citovanými ustanoveními správního řádu. Z jejich dikce mimo jiné vyplývá, že správní orgán není vázán důkazními návrhy účastníka řízení. Nemusel tedy k důkazu provést žalobcem navrhovaný videozáznam

13/2023

z kamery vozidla městských policistů. Nicméně provedl celou řadu dalších důkazů (viz výklad shora, popř. odůvodnění obou správních rozhodnutí), které byly potřebné ke zjištění stavu věci, a současně zdůvodnil, proč navrhovaný videozáznam nemohl k důkazu provést. Za této situace nelze přisvědčit tvrzení žalobce, že tento navrhovaný důkaz nebyl řádně vypořádan.

47. S ohledem na výklad uvedený výše soud nepřisvědčil žalobci v tom, že tvrzení o poškození záznamového zařízení nevyplývají ze spisového materiálu. Naopak z č.l. 21 a 134 správního spisu vyplývá, že ve věci byly shromážděny o dopravní nehodě fotografie a kamerové záznamy, které se podařilo zajistit a zůstaly zachovány (správní orgán žádal dne 25.10.2021 o poskytnutí veškerých zachovaných kamerových záznamů). Poškození záznamového zařízení a videozáznamu bylo možné v dané situaci předpokládat, neboť vozidlo městské policie prošlo během dopravní nehody dvěma nárazy, a to nejprve do dodávky zn. Volkswagen a následně do směrových tabulí. Pokud se tedy o nepoužitelnosti videozáznamu vyjádřila Městská policie Brno, jejíž vozidlo a strážníci byli při dopravní nehodě poškozeni, není důvod tomuto tvrzení neuvěřit. Ostatně ani žalobce neuváděl relevantní důvod, pouze sdělil, že by neprovedení tohoto videozáznamu jako důkazu mohlo být ku prospěchu městským policistům. Nijak ovšem neupřesnil, z čeho to dovodil.
48. V případě tohoto videozáznamu nešlo o jediný a stěžejní důkaz, nýbrž bylo potřeba zajistit objektivní důkaz - znalecký posudek, který by pomohl objasnit důležité skutečnosti. Tento znalecký posudek musel nahradit videozáznam z dopravní nehody, který se nedochoval. Znalecký posudek a ostatní důkazy (shora citovány) jsou součástí správního spisu v této věci. Jedná se o dostatečně relevantní důkazy, na jejichž základě byl zjištěn dostatečně a objektivně skutkový stav věci. Není tedy pravdivé tvrzení žalobce v tom, že se správní orgán spolehnul jen na popis nehody městskou policií, a tedy na neobjektivní důkaz. Žalobce také spekoval o tom, že paměťové zařízení a na něm uložený videozáznam z dopravní nehody nemusely být poškozeny, pročť si je měl správní orgán vyžádat a sám toto prověřit. Žalobce však neupřesnil žádné indicie, které ho k tomuto podezření vedly. Lze připustit, že si správní orgán mohl sám ověřit předložené paměťové zařízení včetně uloženého videozáznamu, zda jsou poškozeny a v jakém rozsahu. Nejednalo se ale o důkaz jediný a bezpodmínečně nutný. Tento důkaz byl nahrazen jiným objektivním důkazem, a sice znaleckým posudkem. Na základě tohoto objektivního důkazu bylo možné zjistit a řádně vyhodnotit rychlost vozidla městské policie před nehodou, a také rozhledové podmínky žalobce před najetím do křižovatky.
49. Žalobce dále namítal, že v podkladech pro správní rozhodnutí jsou nesrovnalosti, a že rozhodné okolnosti pro posouzení případu byly dovozeny pouze na základě znaleckého posudku. S uvedenými tvrzeními se krajský soud neztotožnil. V posuzované věci nebyl znalecký posudek jediným důkazem, nýbrž zde byly také listinné podklady a fotografie a především svědecké výpovědi, které se v rozhodných okolnostech pro posouzení věci shodovaly. Pokud žalobce zmínil, že v podkladech rozhodnutí jsou nesrovnalosti, pak tyto nijak neupřesnil a soud se proto nemůže k tomu blíže vyjádřit. Žádné nesrovnalosti však neshledal.

13/2023

50. K vyjasnění sporných otázek byl v posuzované věci ustanoven znalec Ing. A. B., Ph.D., z oboru doprava, odvětví doprava silniční se specializací na posuzování technických příčin silničních nehod. Znalec měl zodpovědět: jakou rychlostí se obě vozidla pohybovala v momentě srážky, jakou rychlostí se mohla pohybovat před ní (vzhledem ke svědeckým výpovědím), a jaké měl žalobce před nájezdem z vedlejší pozemní komunikace výhledové podmínky a možnost vidět blížící se služební vozidlo. Znalecký posudek č. 149/2022 byl vypracován dne 20.7.2022. Žalobce s ním byl řádně seznámen a vyjádřil se k němu. Při zpracování znaleckého posudku bylo vycházeno z kompletního spisového materiálu, a tedy především z fotodokumentace, listinných podkladů a svědeckých či účastnických výpovědí. Znalec k tomu mimo jiné konstatoval, že předložené podklady jsou z technického hlediska přijatelné a dostatečné k provedení technické analýzy nehodového děje a posouzení položených otázek, přičemž případné dílčí nesrovnalosti nemají vliv na závěry znaleckého zkoumání. Znalec odpověděl na položené otázky následovně: (rychlost v momentě srážky) Na základě analýzy střetu a postřetového pohybu vozidel narazilo vozidlo Škoda Octavia levou přední částí v rychlosti cca 54 km/h pod úhlem cca 25 st. do levé zadní části vozidla Volkswagen pohybujícího se rychlostí cca 13 km/h. K dotazu na rychlost vozidel před srážkou znalec uvedl, že na základě analýzy předstřetového pohybu vozidel se na počátku reakce řidiče vozidla Škoda na vozidlo Volkswagen (cca 50,5 m před místem střetu) mohlo pohybovat rychlostí cca 75 km/h. Tato rychlost je spíše za horní hranici předstřetové rychlosti. U vozidla Volkswagen bylo uvažováno s pohybem do křižovatky přibližně konstantní rychlostí cca 10 km/h a následným zrychlením cca 0,5 m/s² v reakci na vozidlo Škoda až do okamžiku střetu a střetové rychlosti 13 km/h. K dotazu na výhledové podmínky žalobce a možnost vidět blížící se vozidlo Škoda Octavia znalec uvedl, že z pozice řidiče vozidla žalobce byly přímé výhledové možnosti značně ztíženy prostorovým uspořádáním vozovky a viaduktem; na místě však byla umístěna zrcadla, která umožňovala žalobci výhled na ulici J. a pomocí nichž bylo možné pozorovat vozidla pohybující se po této ulici minimálně na vzdálenost cca 130 m, resp. v zrcadle bylo možné na tuto vzdálenost pozorovat oba přední světlomety přijíždějících vozidel. Na základě obsahu znaleckého posudku lze zcela vyloučit oprávněnost žalobních námitek, vytýkajících znalci, že nezjišťoval skutečnosti z objektivně ověřitelných faktů, čímž tedy nesměřoval k nejpravděpodobnějšímu průběhu dopravní nehody, ale jen fakticky směřoval k tomu, zda se nehoda mohla udát tak, jak uvedly osoby označované za poškozené. Z uvedených námitek není zřejmé, jak k tomuto závěru žalobce dospěl. Obsah a závěry znaleckého posudku tomu neodpovídají. Žalobce také rozporoval to, že znalec pracoval pouze s teorií, že se vozidlo Škoda Octavia pohybovalo před dopravní nehodou rychlostí 75 km/h a o jiné rychlosti neuvažoval. Toto vozidlo městské policie přitom stíhalo ujíždějící vozidlo, pročez rychlost 75 km/h je dle žalobce nepravděpodobná. Uvedené dedukci krajský soud nepřisvědčil. Z výpovědi městských policistů J. Z. a M. F. naopak vyplynulo, že sice jeli rychlostí vyšší než 50 km/h, ale šlo o rozmezí mezi 60 – 80 km/h, přitom pronásledovali vozidlo, které překročilo nejvyšší dovolenou rychlost v zastavěné oblasti a toto vozidlo jim neujíždělo, jen jeli v nějaké vzdálenosti za ním a měli zapnuté zvláštní výstražné světlo modré barvy. Ačkoliv žalobce spekuluje o vyšší rychlosti vozidla městské policie, pak taková okolnost nebyla v řízení zjištěna a prokázána. Policisté Z. a F. potvrdili rychlost mezi 60 – 80 km/h, a také to, že jim stíhané vozidlo nijak neujíždělo. Proto nebyli nuceni překročit nejvyšší dovolenou rychlost v zástavbě extrémním způsobem. Ani svědek B. nepotvrdil, že by

13/2023

vozidlo Škoda Octavia překročilo nejvyšší dovolenou rychlost extrémním způsobem. Pokud by policisté jeli mnohem rychleji, byli by následky dopravní nehody mnohem závažnější. Žalobce také namítal, že se žalovaný dostatečně nevypořádal s argumenty žalobce ke znaleckému posudku. Vzhledem k tomu, že je tato námitka nekonkrétní, nemůže se k ní soud blíže vyjádřit. Soud má naopak za to, že se správní orgány dostatečně vypořádaly s argumenty žalobce. Pokud jde o námitku neprovedení výsledku znalce po zpracování znaleckého posudku, pak nezbytnost výsledku znalce ze zákona nijak nevyplývá. Podle § 56 správního řádu je znalec ustanoven správním orgánem v těch případech, závisí-li rozhodnutí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu. Zpracování znaleckého posudku tedy opatřuje správní orgán a ten také nese náklady na jeho zpracování. Znalec je povinen vypracovat znalecký posudek řádně a včas. Jiné podmínky pro tento důkaz zákon nestanoví. Znalec může být v řízení vyslechnut, ale výslech znalce není zákonem vyžadován. Správní orgány k němu přistoupí jen v situaci, kdy bude třeba touto cestou odstranit nesrovnalosti ve znaleckém posudku. Taková situace však v nyní posuzované věci nenastala. Měl-li žalobce zájem obstarat si a předložit znalecký posudek na své náklady, jenž by podle jeho přesvědčení konkuroval znaleckému posudku č. 149/2022 v této věci zpracovanému, mohl tak v průběhu řízení učinit, měl k tomu dostatek času, ale této možnosti nevyužil.

51. Vypracovaný znalecký posudek v této věci neobsahuje žádné rozpory, které by bylo třeba odstraňovat, proto by bylo bezpředmětné vyslýchat znalce jako svědka. Žalobce také neuváděl ani žádnou skutečnost, kterou by bylo třeba do znaleckého posudku doplnit.
52. K námitkám žalobce týkajících se toho, že znalecký posudek uvažoval pouze o rychlosti 75 km/h, neověřoval jiný průběh dopravní nehody a neupřesnil, na základě jakých skutečností k závěru o této rychlosti došel, soud uvádí, že znalecký posudek naopak odkazoval na všechny důkazy, které tvoří součást správního spisu a především vycházel z účastnických a svědeckých výpovědí, fotodokumentace z místa nehody, umístění parabolických zrcadel v křižovatce, vzájemného postavení vozidel po nehodě, a také zmapovaných stop vozidel na vozovce. Žalobce sice uváděl, že vozidlo Škoda Octavia přijelo do křižovatky velkou rychlostí, kterou ale nespecifikoval, naopak řidič vozidla Škoda Octavia M. F. a jeho spolujezdec J. Z. se shodli na rychlosti jízdy jejich vozidla mezi 60 – 80 km/h. Vyšší rychlost tohoto vozidla nepotvrdil ani nezávislý svědek J. B. Že by vozidlo Škoda Octavia mohlo jet před střetem rychlostí až 120 km/h a pak prudce brzdit lze ve shodě se správními orgány označit za spekulativní, neboť tomu nenasvědčuje žádná svědecká výpověď ani jiný důkaz, např. brzdná stopa na vozovce. Ostatně ani žalobce ve svém výpovědi nesdělil, že by vozidlo Škoda Octavia před nárazem prudce brzdilo. Naopak uvedl, že zaregistroval, jak toto vozidlo nejdříve jelo z jeho pohledu nepochopitelně směrem vlevo, protože kdyby vyhnulo hned vpravo, tak by ke střetu nedošlo. Tento úhybný manévr řidiče vozidla městské policie lze pokládat za přirozenou reakci, kdy řidič oprávněně očekával, že vozidlo neoprávněně najíždějící z vedlejší komunikace na hlavní zastaví, jakmile upozoruje vozidlo přijíždějící po hlavní komunikaci a nikoliv, že zrychlí. Přejetí do levého pruhu za účelem vyhnutí se částečně najetému vozidlu do křižovatky je adekvátním řešením. Když řidič služebního vozidla

13/2023

zjistil, že žalobce nezastavil, nýbrž naopak pokračoval v najetí do hlavní komunikace, snažil se zabránit alespoň zásahu do bočních dveří, kde hrozilo vysoké riziko zranění žalobce, protože přejel zpět do pravé strany jízdního pruhu, což vedlo k nárazu do zadní části vozidla žalobce. To, že byl nucen řidič služebního vozidla provádět úhybný manévr také prokazuje, že žalobce porušil svou zákonnou povinnost, když nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní komunikaci, které mohl a měl vidět (jak vyplývá ze znaleckého posudku).

53. Celý znalecký posudek se věnoval analýze pohybu a rychlosti jízdy obou vozidel jak v době před střetem, tak i v momentě střetu. V rámci analýzy předstřetového pohybu (např. na straně 25 znaleckého posudku) došel znalec k závěru, že v čase 3,2 s před střetem se vozidlo Škoda mohlo nacházet 60,8 m před místem střetu a jeho rychlostí cca 75 km/h. V tomto místě už mohl mít řidič vozidla Škoda výhled do křižovatky. Vozidlo Volkswagen se v tu dobu nacházelo 9,6 m před místem střetu a mohlo jet rychlostí cca 10 km/h. Řidič vozidla Volkswagen mohl v tu dobu mít přímý výhled na vozidlo Škoda částečně zakrytý, ale mohl jej pozorovat v parabolickém zrcadle. O půl sekundy později mohl řidič Volkswagenu pozorovat vozidlo Škoda přímo, přičemž vozidlo Škoda mohlo být od místa střetu cca 50,5 m a vozidlo Volkswagen cca 8,2 m. V čase cca 1,9 s před střetem zabíralo vozidlo Volkswagen už prakticky celý pravý jízdní pruh a jeho řidič mohl v reakci na vozidlo Škoda začít vozidlo Volkswagen zrychlovat; řidič s vozidlem Škoda se nacházel cca 33,9 m před místem střetu a mohl se začít vyhybat vozidlu Volkswagen, najetému v pravém jízdním pruhu. Řidič vozidla Škoda měl možnost pozorovat prostor křižovatky na vzdálenost cca 50 – 65 m. V okamžiku, kdy mohl řidič vozidla Škoda pozorovat vjíždějící vozidlo Volkswagen, tj. ve vzdálenosti cca 50,5 m, tak měl možnost zabránit střetu brzděním pouze tak, že by po uplynutí reakční doby brzdil takřka s maximálním dosažitelným brzdným zpomalením. K tomu znalec doplnil, že výchozí rychlost vozidla Škoda 75 km/h je spíše nejvyšší možnou a je technicky přijatelné, že se vozidlo pohybovalo rychlostí nižší (str. 28 znaleckého posudku). Řidič vozidla Volkswagen měl sice výhledové možnosti ztíženy, avšak mohl situaci na vozovce po své levé straně pozorovat prostřednictvím parabolického zrcadla, přičemž tam měl výhled minimálně na vzdálenost cca 130 m (viditelné byly oba přední světlomety přijíždějících vozidel). V místě 9,6 m se před vozidlem Volkswagen pohyboval rychlostí cca 10 km/h a vozidlo Škoda (jeho přední světlomety a výstražná světla modré barvy) mohl jednoznačně vidět v parabolickém zrcadle. Podle znalce měl tedy možnost zabránit střetu, pokud by vozidlo Škoda zpozoroval a počkal až touto křižovatkou projede. Řidič vozidla Volkswagen vytvořil řidiči vozidla Škoda náhlou překážku, a to i přes to, že vozidlo Škoda mělo aktivovaná výstražná světla modré barvy, které mohlo po celou dobu vjíždění do křižovatky pozorovat pomocí zrcadla. K rychlosti obou vozidel znalec jednoznačně uvedl, že vozidlo Škoda se v době před nehodou mohlo pohybovat maximálně rychlostí 75 km/h (jde spíše o horní hranici) a v okamžiku střetu rychlostí 54 km/h. U vozidla Volkswagen byla naopak uvažována při pohybu do křižovatky konstantní rychlost 10 km/h s následným zrychlením v reakci na vozidlo Škoda až na 13 km/h střetové rychlosti. Svůj závěr pak znalec podal na str. 31 – 32 znaleckého posudku (viz výklad shora, kde již tento závěr byl citován). Soud závěrem konstatuje, že znalec pracoval i se stopami na vozovce a charakterem křižovatky, protože zpětně domodeloval, jakou rychlostí se obě vozidla mohla pohybovat. Rychlost služebního vozidla byla zvažována právě ve prospěch žalobce, a to

13/2023

cca 75 km/h jako nejvyšší možná rychlost. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti (50 km/h) o 25 km/h, není extrémním porušením povinnosti řidiče na hlavní komunikaci ve smyslu již výše zmíněné judikatury. Ostatně znalec konstatoval, že žalobce mohl a měl vidět služební vozidlo přinejmenším v parabolickém zrcadle a v uvedené situaci neměl na hlavní komunikaci najíždět, resp. své vozidlo měl zastavit a služební vozidlo policistů nechat projet.

54. Ze všech shromážděných podkladů vyplynulo, že žalobce nedodržel svou povinnost dát přednost v jízdě vozidlu na hlavní pozemní komunikaci.

VI. Závěr a náklady řízení

55. 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.
56. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s. Žalobce nebyl v řízení úspěšný, a proto nemá 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, a proto mu nebyla jejich náhrada přiznána.

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 30. května 2025

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